

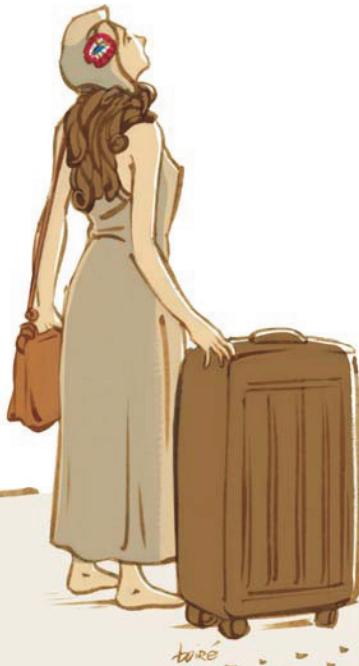
Rail, bus, métro : **Malaise social dans le** **service public des transports**



**Pénurie de personnels, maintenance parfois insuffisante,
ce qu'a acté le procès de l'accident de Brétigny...**

**Le constat est unanime : dans les transports ferrés, les bus urbains et interurbains,
le service public paraît à bout de souffle, particulièrement en Île-de-France où
l'ouverture à la concurrence du réseau de transport en commun se matérialise
concrètement et pèse sur l'attractivité des métiers. Le processus de libéralisation,
que FO dénonce et combat, va durer vingt ans.**

**Après la bascule progressive du réseau des bus de la grande couronne parisienne
entamée en 2021, il touchera le ferroviaire et les tramways en 2023,
le réseau des bus parisiens RATP en 2025, jusqu'aux métros et RER en 2040.
Les salariés sont les premiers à subir les désengagements publics au prix, souvent
et d'abord, d'une détérioration des conditions de travail.**



Rail, bus, métro : malaise so

Des temps d'attente de plus en plus longs, des rames de métro bondées, des RER ou TER qui circulent moins, des bus trop rares quand leurs services ne sont pas purement annulés... Depuis la rentrée, les Franciliens constatent la dégradation de la qualité du service public de transport. Selon les chiffres de la Région, en septembre et octobre, 26% des bus n'ont pas roulé dans le réseau RATP (couvrant Paris et sa petite couronne). Les lignes de métro les plus dégradées ont affiché des régularités comprises entre 84% et 92%. Dans les réseaux de bus de la grande couronne parisienne, attribués à des opérateurs privés dans le cadre de la délégation de service public, c'est un peu mieux : 90% à 92% des bus ont circulé.

Des pénuries aux sous-effectifs

À cette réduction du service aux usagers, il y a de multiples raisons. D'abord, l'amointrissement de l'offre, Île-de-France Mobilités (l'autorité qui organise et finance les transports publics dans la Région) ayant décidé, fin 2021 et jusqu'à décembre 2022, de maintenir une offre de transports inférieure à ce

qu'elle était avant la pandémie, pour faire des économies (il lui restait en novembre 950 millions d'euros à trouver pour boucler son budget 2023). Ce qui ne l'empêche pas, au passage, de faire payer à la RATP de lourdes pénalités pour non-conformité du service rendu.

La désaffection qui touche les métiers du transport est une autre explication. Si elle est généralisée sur tout le territoire (il manquerait 8000 chauffeurs pour les bus et cars selon l'Union des transporteurs publics), elle touche de manière aiguë la région parisienne. Au point qu'Île-de-France Mobilités a annoncé en septembre – complète nouveauté – une prime de 2000 euros pour tous les demandeurs d'emploi y choisissant une formation de conducteur. La RATP, qui cherchait à recruter plus de 800 conducteurs en septembre, en est arrivée, elle, à proposer des primes de cooptation à ses salariés, à faire appel à des retraités, à baisser l'âge à partir duquel elle recrute des jeunes en alternance (de 21 à 18 ans). Du jamais vu. Mais une nécessité pour limiter le sous-effectif.

Conséquences anticipées du big bang de l'ouverture à la concurrence

Car, autre rupture, le groupe public fait face « à des démissions et à une explosion de l'absentéisme », précise Jean-Christophe Delprat, secrétaire fédéral chargé de la RATP à la fédération Transports et Logistique FO-UNCP.

Élections à la SNCF : pour FO-Cheminots, l'objectif d'une audience reboostée

Les élections professionnelles à la SNCF (du 17 au 24 novembre) sont en cours alors que nous bouclons cette édition. En tout, 144 429 agents sont inscrits (collèges exécution, maîtrise et cadres) pour voter, par voie électronique, dans trente-trois CSE, répartis dans cinq sociétés anonymes. « On n'abandonne jamais les revendications, insiste le secrétaire général de FO-Cheminots, Philippe Herbeck, notamment celle d'agents sous statut. » Depuis le 1^{er} janvier 2020 (selon la loi ferroviaire de

2018) la SNCF ne recrute plus sous statut cheminot. Il en reste 112 000.

« Nos syndicats se renforcent »

Alors que la fédération fustige « quatorze ans de recul social », ce n'est pas l'augmentation salariale de 2,6% (en valeur moyenne) au printemps dernier qui la contente. Elle demande une hausse du salaire fixe (basé sur le coefficient hiérarchique) au minimum du niveau de l'inflation

et ne se satisfait pas d'une « clause de revoiture, marginale, activée mi-décembre, qui ne portera que sur des primes et indemnités, dont de résidence ». Les revendications de la fédération, comme le combat de l'organisation en 2019 contre un régime de retraite par points, résonnent chez les cheminots. « Nos syndicats se renforcent », se réjouit Philippe Herbeck, notant entre autres que des adhérents de SUD-Rail et de la CGT ont rejoint FO.

Valérie Forgeront

Social dans le service public des transports

© ROMAIN GALLARD/REA



« Le compte à rebours de l'ouverture à la concurrence des bus RATP, qui sera effective le 1^{er} janvier 2025, alimente un malaise social. 18 000 machinistes-receveurs (26% des effectifs) sont susceptibles de changer d'employeur, en fonction des appels d'offres. Mais ils ne savent pas pour qui, ni dans quelles conditions, ils travailleront à cette date », commente le militant FO.

Le programme d'ouverture à la concurrence – imposé par un règlement européen – va imposer une véritable révolution dans l'univers des transports publics d'Île-de-France : la fin des monopoles dans l'exploitation de toutes les lignes de bus et dans le domaine ferroviaire. Le processus va durer vingt ans : entamé en 2021 dans le réseau d'exploitation des bus de la grande couronne parisienne, il se poursuivra dans le ferroviaire (réseau Transilien de la SNCF) et les tramways en 2023, dans le réseau de bus parisien de la RATP en 2025, jusqu'aux métros et RER à l'horizon 2040.

Dégradation des conditions de travail

Dans ce contexte, la bascule progressive dans la concurrence des réseaux de bus de la grande couronne parisienne est scrutée de près à la RATP. Sans surprise, l'exemple agit comme un repoussoir.

À la RATP, les machinistes-receveurs ont déjà un avant-goût du sort qui leur sera réservé au 1^{er} janvier 2025. Depuis août, au motif de les préparer « aux conditions d'exploitation de l'ouverture à la concurrence », la Régie leur impose un temps de travail quotidien augmenté de 46 minutes. « La RATP fait de la productivité sur le dos des agents. Augmenter ainsi le temps de travail va lui permettre d'économiser 1000 emplois en équivalents temps plein », note Hani Labidi, secrétaire RDS-FO-Groupe RATP. Dialogue social, contestations en justice, manifestations : le syndicat fait feu de tout bois dans sa lutte contre l'ouverture à la concurrence. Depuis septembre, il appelle les machinistes-receveurs à des grèves individuelles de 59 minutes chaque jour. En mars, mai et juin, ses

appels à manifester contre la « casse des conditions de travail » ont été très suivis. À chaque manifestation, FO RATP-RDS reçoit le soutien de FO-Cheminots. « La volonté politique effrénée de la casse des services publics sert de raison à la casse sociale des agents y étant affectés. Ce qui vaut à la SNCF vaut aussi à la RATP ; à même politique, mêmes maux. À commencer par le manque d'effectifs », notait au printemps FO-Cheminots dans un tract. À la SNCF aussi, où la réforme de 2018 a mis fin au recrutement au statut de cheminot, il manque des agents de conduite : « 1200 selon le dernier comité central du groupe », précise Philippe Herbeck, secrétaire de FO-Cheminots, qui s'oppose à l'ouverture à la concurrence du Transilien.

Élie Hiesse

Les conflits sur les salaires se multiplient

Avec l'inflation, l'automne est marqué par de nombreuses grèves dans les transports pour obtenir des augmentations salariales. En Île-de-France, après un mouvement social très suivi des conducteurs à la RATP le 10 novembre, FO maintient sa revendication de 200 euros d'augmentation. Le résultat des NAO de 2022 (+2,6%) est insuffisant face à l'inflation, tandis que les salaires des agents de conduite (2300 euros brut en moyenne, 1680 euros pour un débutant) restent faibles. En arrivant fin novembre à la tête de la RATP, Jean Castex devra répondre à l'urgence salariale, sinon « nous durcirons le mouvement », prévient Laurent Djebali, secrétaire général FO-RATP. À Grenoble, chez M'Tag, lancé dans un cadre

intersyndical début novembre, le mouvement de grève des agents de maîtrise, bloquant les tramways, a porté ses fruits pour un alignement des salaires sur l'inflation. FO a ainsi obtenu 3% d'augmentation et des revalorisations catégorielles, en plus des 3% décrochés lors des NAO de 2022.

Colère chez Keolis

La contestation monte aussi chez le transporteur Keolis. À Montlhéry, dans l'Essonne, les syndicats (dont FO) ont fini par arracher 3% d'augmentation le 24 octobre, en plus des 2,2% issus des NAO de 2022. Cela après neuf jours de grève des chauffeurs de bus. La fusion programmée entre Keolis-Meyer et Transdev pour un appel

d'offres local a quant à elle mis le feu aux poudres : « Nous allons travailler avec des conducteurs de Transdev payés 15 euros l'heure, alors que chez nous, à Keolis, ils sont payés 13,24 euros. Cet écart injustifié a motivé notre grève », témoigne Anis Rafa, élu FO au CSE Keolis-Meyer. Dans d'autres sociétés du groupe, comme à Thionville, en Moselle, la mobilisation se poursuit pour obtenir une rallonge aux 2,2% : « Les conducteurs de bus restent sous-payés. De plus, nos conditions de travail se tendent, les temps de pause ont été raccourcis car il manque quarante chauffeurs », explique François Basso, élu FO au CSE de Keolis Thionville-Fensch. Un sous-effectif devenu chronique dans les transports...

Ariane Dupré

Mise en concurrence des bus de la grande couronne parisienne : « un recul social programmé »

Non à l'amplitude horaire portée de sept heures trente à onze ou douze heures pour les conducteurs de bus, à l'augmentation du nombre de journées avec « coupure » et une pause déjeuner non payée, à la multiplication des rotations! Les grèves qui se sont multipliées entre septembre et novembre 2021 sur les réseaux de bus de Transdev (filiale de la Caisse des dépôts) en Seine-et-Marne, pour dénoncer l'organisation du travail mise en place dans le cadre des nouvelles délégations de service public, n'ont pas étonné. Certainement pas la fédération Transports et Logistique FO-UNCP : dès 2019, date de lancement des premières procédures de mise en concurrence dans le réseau des bus de la grande couronne parisienne (départements 95, 77, 91, 78), elle condamnait « un recul social programmé ».

Elle persiste alors que la bascule progressive du réseau dans la concurrence, effective depuis janvier 2021, entre dans sa dernière phase : un tiers des marchés restent à attribuer dans le cadre d'appels d'offres. « La réorganisation imposée par Île-de-France Mobilités [IDFM, l'autorité organisatrice des transports dans la Région, NDLR] fait table rase du passé et des acquis sociaux. Tout a été fait pour créer du dumping social dans l'objectif de faire des économies! », tonne Khalid Oughzif, secrétaire fédéral chargé du transport routier de voyageurs.

11500 salariés concernés par un changement d'employeur

De fait, IDFM, qui affiche sa volonté à la fois de « réduire les coûts » et d'« augmenter la qualité de service », n'a pas seulement modifié le mode d'attribution, hier de gré à gré. Elle a réduit le nombre de contrats d'exploitation à 36 (contre 140 auparavant). Surtout, elle a imposé une recombinaison industrielle et sociale des sociétés de transport, exigeant, pour chaque contrat, la création d'une nouvelle société juridique dédiée.

Conséquences? Au terme de l'attribution de tous les marchés, les 11500 salariés (dont 9 000 conducteurs) des

opérateurs privés sortants auront changé d'employeur et, pour partie, de société d'appartenance. Le mouvement suscite déjà des incompréhensions chez les salariés : selon les régimes juridiques de transfert des contrats de travail, le socle réglementaire de la garantie de rémunération n'est pas le même.

Sans compter que ces transferts impliquent une renégociation des dispositions issues des accords collectifs dont ils bénéficiaient dans leur société précédente, avec tous les risques de moins-disant social. « Beaucoup des entreprises nouvelles titulaires des marchés sont réticentes à renégocier », constate le militant FO. Elles semblent attendre que les accords collectifs « tombent » après quinze mois [délai de maintien des dispositions d'un accord collectif après sa dénonciation, NDLR]. » Dans ce cas, cela signifierait le retour au minimum de la convention collective. D'où, pour FO, tout l'enjeu de la syndicalisation (les implantations étant aussi rebattues dans

les transferts) et de l'organisation rapide d'élections, la négociation d'accords de substitution nécessitant la mise en place préalable d'institutions représentatives du personnel.

Car, pour Khalid Oughzif, ce n'est pas le « cahier d'exigences sociales », qu'IDFM a présenté en mai (en réponse aux grèves) et a annoncé inclure dans ses appels d'offres, qui contrera le séisme social. Dans le choix du futur exploitant, cela fait passer le critère social de 10% à... 15% de la note, le critère financier (prix proposé) redescendant de 45% à 40%! Les performances techniques restant à 45%. « Si Île-de-France Mobilités se préoccupe vraiment des conditions de travail et d'emploi des salariés, qu'elle impose un socle social de haut niveau et pérenne. Rien ne l'empêche d'exiger une harmonisation, par le haut, du niveau des salaires et des conditions de travail! », commente le secrétaire fédéral.

Élie Hiesse



© GILLES ROLLEPIRA