

Déclaration des Administrateurs soutenus par la CGT PMT 2008-2012 de RATP Développement Augmentation de capital de Financière Transdev

En 2001, la RATP a fait le choix, confirmé en 2006, de s'orienter vers la constitution d'un groupe RATP de dimension nationale et internationale.

Il est manifeste aujourd'hui que la stratégie de développement de la RATP dépasse le simple fait d'agrandir le réseau du groupe RATP, mais il touche à nos valeurs du service public ainsi qu'aux relations sociales au sein de l'entreprise et de ses filiales.

Nous assistons à la construction d'organisation animées par la possession de parts de marchés dans un secteur que nous ne considérons pas comme étant une marchandise.

Comment comptez-vous financer tout cela ? Le contrat est serré, la dette est lourde et les résultats des filiales ne sont pas encore assez probants.

Pour nous, il est impératif que le secteur public soit le vecteur privilégié d'une autre logique économique. Cela suppose des modifications majeures dans la stratégie, le fonctionnement interne et le rapport à l'environnement. L'entreprise ne devrait pas accompagner cette politique qui prône la concurrence mais bien en être le contrepoids et inventer un nouveau modèle qui servirait de référence pour toute la société.

Nous avons exprimé ce point de vue dans les propositions pour l'avenir de la RATP que nous avons publiés en 2006. Le PMT qui nous est présenté ne relève pas de cet esprit.

Les financements consacrés au développement de l'activité hors contrat, qu'il s'agisse de cessions d'actif, d'opérations d'ingénierie financière ou du résultat issu pour l'essentiel encore aujourd'hui de l'activité sous contrat, sont autant de ressources qui ne vont pas à la politique sociale de l'entreprise, à son désendettement ou au financement complémentaire de la qualité de service en IDF.

L'excellence appelle l'exclusivité, si nous sommes bon en IDF, il n'y a pas de raison que le contrat ne se poursuive pas dans sa forme actuelle et que la RATP affirme son leadership sur la région.

Pour alimenter cette politique, l'accord de partenariat entre la RATP et la CDC noué en 2002 et qui se matérialise au travers de Transdev et de RATP Dév, avait pour but de regrouper leurs forces pour attaquer le marché des transports en lien avec leurs stratégies de développement externe. Il s'apparentait pour beaucoup comme un pacte de non-agression entre les deux partenaires.

Il prétendait s'appuyer à l'origine sur des valeurs partagées, un co-développement équilibré formant un tout cohérent.

Qu'en est-il aujourd'hui ?

Il semblerait que ce soit de plus en plus compliqué d'avoir une lisibilité sur la stratégie commune si tant est qu'il en existe encore une.

Les modalités de financement de l'augmentation de capital sont artificielles et reposent sur des opérations du titre 1 qui n'ont pas été engagées ainsi que sur le titre 4 du programme interne qui font que malgré les 95 M€ supplémentaire alloués au développement hors périmètre STIF, le total des emplois affiche une baisse de 15 M€ au programme 2007.

Le pied rentre dans la chaussure mais pour combien de temps ?

Nous constatons que ce qui nous est proposé aujourd'hui ne repose que sur une opération financière qui doit participer à l'augmentation du CA de Transdev de façon considérable sans pour autant nous faire état des objectifs en matière de mise en œuvre et de développement de l'activité, particulièrement par rapport aux besoins de la population et des exigences des autorités organisatrices.

Dans cet environnement, s'identifier sur des valeurs de service public claires devient de plus en plus difficile pour des entreprises qui s'inscrivent dans une logique de rentabilisation des capitaux investis, alors qu'elles devraient être les garantes de l'accès et d'une qualité de service pour tous, et de vecteurs pour le développement économique et social.

C'est d'autant plus inacceptable pour nous que le rachat de Connexion est une opération de privatisation. Nous noterons pour mémoire au passage qu'elle est d'ailleurs plus que sommairement décrite dans le document de séance.

Ce partenariat n'apparaît plus que comme une bonne opération financière pour la RATP. Sa poursuite demande une clarification : pourquoi ? Jusqu'où ? Comment ?

Pour toutes ces raisons nous voterons contre les trois délibérations qui nous sont présentés (PMT 2008-2012, transdev, Crown).