

## L'entretien préventif : la clef du succès !

**Un petit retour en arrière est indispensable pour replacer le débat actuel dans son contexte historique.**

Voilà six années, un certain 21 septembre 2001, des salariés du Service public une entreprise de Transports public subissaient la plus grande catastrophe industrielle qu'ait connu notre pays.

Les services techniques sont touchés de plein fouet, comme d'ailleurs l'ensemble du dépôt de Langlade, les ateliers et les dépôts sont complètement détruits, des hommes sont touchés dans leur chair, des habitudes de vies, des repères communs, un outil de travail, tout est détruit en une fraction de seconde,.

Heureusement, les liens forts qui unissent cette catégorie professionnelle permettent une réaction digne et volontaire, créant une envie collective de faire face à l'adversité.

Quel travail accompli, quel investissement individuel et collectif des agents techniques, déblayage, nettoyage, manutention, réinstallation.....tout cela ne peut s'oublier. N'oublions pas non plus les agents administratifs qui ont fait aussi preuve d'un grand sang froid.

Depuis cette catastrophe, que de combats collectifs, d'investissements individuels pour assurer le Service public, nos camarades qui pendant des mois, la nuit dans le froid assureront l'approvisionnement des bus en gas-oil sur le parking du Zénith....les camarades des dépôts qui travailleront dehors dans la nuit pour réparer, arranger et rendre disponible les bus pour les conducteurs et les usagers.

Comment peut-on dans les choix actuels oublier tout cela..... ? ? ?

Nous entendons parler par les grands directeurs d'un objectif d'amélioration de la disponibilité des bus pour le service public !  
Comme si aujourd'hui ce n'était pas le cas ?

D'après la direction il faudrait augmenter la disponibilité du parc de +3%, la belle affaire.....

Cette catastrophe industrielle révèle ce dont est capable une entreprise de transports urbain lorsqu'elle possède un parc de bus parfaitement entretenu.

Pendant la période d'errance et de recherche d'une solution pour installer un dépôt provisoire, l'entretien sur les bus s'est limité à sa plus simple expression...

**Face à la désorganisation totale de ses services d'entretien, les bus ont roulé sans encombre pendant de long mois, et ce n'est pas grâce au directeur du réseau...**

**Cet exploit n'a été possible que parce que l'entretien préventif était réalisé, avec une qualité extrême et un professionnalisme exemplaire, par ceux qui sont aujourd'hui montré du doigt.**

Que l'on ne se m'éprenne pas, les agents des services techniques sont d'accord pour examiner toutes les pistes, pour travailler à l'amélioration de la disponibilité du parc de bus.

**Ce que les agents techniques ne comprennent pas, c'est pourquoi démolir tous leurs acquis, pourquoi remettre en cause leurs maigres avantages, pourquoi désorganiser totalement les façons de vivre et de travailler, d'une façon si autoritaire et sans aucun respect ? ? ?**

# Une erreur fondamentale de management !

## Des salariés jamais écoutés

Dans la perspective de la reconstruction d'un nouvel atelier, les agents techniques ont rédigé, **sur leur temps personnel**, un document répertoriant l'organisation du travail, définissant les besoins, proposant leurs solutions, pour une organisation du travail dans le nouveau dépôt.

Ce document a été transmis aux élus du SMTC, à la direction de l'entreprise, il est disponible pour tous ceux qui souhaitent le consulter.

Bien évidemment les Traminots techniques n'ont jamais demandé que leurs propositions soient adoptées en l'état. **Pour eux, ce document procédait d'une volonté d'ouverture et de négociation, d'une envie d'être associé à l'élaboration de leur nouvel outil de travail.**

Quelques lettres de remerciements et quelques réunions stériles plus tard : le document, les propositions des salariés tout cela restera au fond d'un tiroir...

## Retard d'approvisionnement en pièces détachées jamais réglé. . .

En novembre 2005, la décision tardive de créer la Régie met en difficulté l'entreprise. L'esprit revanchard de Véolia-Connex qui avait stoppé tout achat de pièces détachées a largement contribué à ces difficultés. Mais depuis des mois, le manque d'approvisionnement en pièces détachées, l'organisation du travail dans les magasins sont responsables de la majorité des immobilisations de véhicules. **Pour la Cgt cela procède d'une volonté affichée de détruire le Service public.** Les agents techniques avec leur syndicat Cgt n'ont eu de cesse d'intervenir pour demander des solutions, là aussi ce fut une fin de non recevoir. **Le directeur du réseau, ses vassaux prépareraient-ils, plein d'espoir, un éventuel retour de Connex-Véolia. Oseraient-ils organiser les gains de rentabilité et de productivité nécessaires à ce groupe privé au détriment du Service public, dans le fol espoir de favoriser son retour ?**

## Un directeur fier comme un p...!

Monsieur Bodin, directeur du réseau bus, accompagné de ses vassaux, depuis sa promotion éclair, **n'a de cesse de colporter l'idée que les agents des Services techniques sont des « fainéants » et des « tire au cul »...**

Dès son arrivée, au réseau interurbain, il témoignait déjà d'un état d'esprit particulier, suivant à moto, les bus en ligne, pour contrôler si les conducteurs ne se mettaient pas en faute...On peut mieux faire comme entrée en matière.

Son premier fait d'arme fut la disparition des « services spéciaux », service spécifique, organisé par un roulement distinct avec 100% d'équipes scolaires, assurant le courrier interne, les passages aux mines, un service qui permettait aux anciens de souffler un peu en quittant les lignes.

La création des emplois à temps partiel pour remplacer ces services spéciaux est aussi l'œuvre de M. Bodin....révélateur de sa vision du social.

Le suivant, a été de faire disparaître les conducteurs de réserve, privant ainsi de toute réaction l'exploitation bus.

Tout dernièrement il s'attaque aux postes de reclassement, notamment à la recette,

remplaçant des hommes par des machines. Voilà la philosophie du directeur du réseau bus. Les Traminots reclassés déconsidérés, renvoyés au placard, sans respect, sans considération, comme des numéros !

Fier, campé dans ses certitudes libérales, jaloux de tout et de tous, refusant un véritable dialogue social, profitant à outrance des faiblesses de la représentativité syndicale, **voilà un directeur entièrement responsable du mauvais climat dans notre entreprise.**

Des conducteurs écœurés, des agents techniques révoltés, des agents administratifs abattus, des agents de maîtrises démotivés, des cadres sans autonomie, voilà son œuvre.

Ne jamais oublier qu'un directeur est surtout de passage, que son siège est surtout éjectable.

Pour un DRH il faut parfois attendre 33 ans pour un envol forcé... mais pour un directeur de réseau et pour ses vassaux, cela pourrait être bien plus rapide..... plus facile !

En fonction des changements qui interviennent tous les six ans....leur espérance à conserver leurs prérogatives restent aléatoires... !

A suivre.....

## Un nouveau dépôt à Langlade...mais pas pour tous les Traminots

Après le traumatisme d'AZF, la décision de la reconstruction d'un nouveau dépôt a donné un peu de joie de vivre aux Traminots.

Dans les premières semaines qui ont suivi la catastrophe, la Cgt seule comme d'habitude, a affirmé que les Traminots devaient retrouver leur dépôt dans les délais les plus brefs.

Seule elle affirmait aussi que ce dépôt devait être reconstruit à Langlade à l'endroit même où se trouvait l'ancien, elle affirmait également que l'ensemble des services devait aussi retrouver leur place sur ce nouveau dépôt, **services administratifs compris.**

Encore aujourd'hui aucun Traminot ne comprend pourquoi cette volonté affichée d'éloigner les services administratifs de l'exploitation. Beaucoup de salariés des services administratifs avaient organisé leur vie en

fonction de leur lieu de travail : le dépôt de Langlade.

La direction évoque des raisons de surface au sol insuffisante, interdisant la réinstallation de la « maison blanche » !

La Cgt affirme que c'est une volonté politique qui est à l'origine de cette décision.

Voilà un aspect supplémentaire pour dire que la direction ignore les Traminots, que ces hommes et ces femmes, qui depuis des décennies assurent leur mission de service public, ne sont pas considérés comme tel !

Les conditions de vie et de travail des Traminots n'intéressent pas nos dirigeants, voilà une drôle de façon de remercier les salariés administratifs pour leur investissement pendant et après AZF....**Merci messieurs les directeur pour votre humanité.....**

## Une restructuration dirigée contre les salariés.....

En France, directions d'entreprises, gouvernements, élus ont les discours remplis du principe qui fonde la république : DEMOCRATIE.

Mais une fois les discours finis, la réalité est toujours différente. Pour la construction du nouveau dépôt de bus à Langlade c'est pareil.

Pourquoi me direz-vous, nos grands directeurs, consulteraient-ils les Traminots futurs utilisateurs du dépôt pour son aménagement ? Ils sont convaincus d'avoir « la science infuse », ils savent tout...décident de tout sans personne....

Ils savent tenir un stylo, un marteau, une clef de douze...Ils savent tout à notre place !

Les vassaux du directeur du réseau suivent aveuglément « le chef », ils obéissent, courbent l'échine, exécutent sans états d'âme. !

Se rendent-ils compte qu'ils sont au service d'une vengeance personnelle... d'un homme contre un service !

**Evoquer une recherche d'efficacité pour : remettre en cause la RTT, supprimer des équipes, changer des horaires de travail, organiser des pertes de salaires...**

Personne n'est dupe messieurs les directeurs, on ne restructure pas pour régler ses comptes...

Par votre attitude irresponsable vous mettez en péril la qualité du Service public de transports.

En dirigeant cette restructuration contre des Traminots vous désorganisez un service « l'Atelier Central » qui garanti l'entretien préventif, qui garanti un suivi sur le niveau de sécurité des véhicules, qui garanti un taux de panne minimum.

Vous mettez également à mal l'organisation des "dépôts" qui garantissent un dépannage des bus rapide et professionnel, qui assurent des interventions de qualité, qui fournissent un service de qualité quel que soit l'heure d'intervention.

Nous avons évoqué les suites d'AZF et le maintien du Service public alors que les ateliers n'existaient plus ! **Si cela n'est pas pour vous la preuve irréfutable qu'un entretien préventif de haut niveau et un service dépannage réactif sont indispensables pour une entreprise au service du public, qu'est ce qu'il vous faut... ?**

La notion de Service public n'était certainement pas au programme dans vos écoles libérales, elle vous semble étrangère.

## Cette restructuration concerne toute l'entreprise !

**Votre entêtement à vouloir vous payer « les service techniques » conduiront à terme l'entreprise vers une baisse de la qualité et de la sécurité du réseau !**

Ce dossier à une particularité c'est qu'il concerne toute l'entreprise, les Techniques mais aussi les Roulants et toute l'exploitation.

**Dans les projets de la direction est annoncé qu'un seul dépôt sera ouvert le week-end !**

Qu'un seul dépôt réponde aux appels des conducteurs, qu'un seul dépôt fournisse les bus de remplacement... ?

Mais à l'évidence la direction ne semble pas tout nous dire... ?

**La Cgt se demande si les conducteurs eux aussi n'iront pas alternativement prendre leur service une fois à Langlade et le week-end suivant à Atlanta ?**

En outre, lorsqu'une panne surviendra, combien de temps faudra-t-il pour être dépanné ? Combien de temps les usagers auront-ils à attendre un bus de remplacement ?

Et en fin d'équipe, combien de temps le conducteur devra-t-il attendre le dépannage ?

La Cgt est inquiète, nous savons tous que les agents techniques et logistiques n'ont aucune formation de reconnaissance des lignes, que bien souvent c'est leur bonne volonté qui fait fonctionner le système tant bien que mal !

Sur le réseau de nuit, que se passera-t-il puisqu'il est prévu de réduire l'amplitude d'ouverture des ateliers ? Qui dépannera le réseau de nuit ?

## Sur quelle intervention syndicale pouvons-nous compter ?

Ce dossier demande à tous une réflexion sur l'unité syndicale si difficile à mettre en œuvre. La direction du réseau bus, de manière systématique, se passe de consulter les instances représentatives du personnel !

Mise à part une petite promenade organisée pour les élus, il n'y a jamais eu de véritable réunion de concertation, jamais au grand jamais la direction n'a fait de points d'étape pour informer les élus et donc les salariés.

**A quelques jours du déménagement, la direction choisi de ne pas répondre aux élus du personnel Cgt qui posent des questions sur son organisation.**

Les instances représentatives, CE et CHSCT ont les capacités d'intervention nécessaire pour aider les Traminots techniques, l'entente entre les organisations syndicales sera déterminante pour garantir leurs interventions sur ce dossier.....

**Chaque organisation syndicale doit se sentir directement responsable de l'avenir des Services Techniques.**

**La question de la qualité et de la sécurité du Service public rendu aux usagers doit être un élément du combat syndical commun.**

**Le directeur du réseau a choisi d'ouvrir un bras de fer avec les salariés, il provoque en s'attaquant aux acquis, il se prend pour Sarko....**

**Comme le Président il trouvera face à lui une Cgt déterminée à se battre, il choisi d'ouvrir les hostilités, la Cgt ne se dérobera pas.**

**Elle mettra toute son énergie dans la bataille, rien ne pourra la faire fléchir de son objectif : conserver tous les acquis des Techniques !**