

Service public de Transports

La mission de Service public est pour la majorité des Traminots l'essentiel de la fierté qu'ils donnent à leur métier de conducteur receveur. Pour d'autres cette notion est un peu plus floue...voire quelque peu étrangère à leur quotidien...

Qu'est-ce qu'est le Service Public ?

Un service public c'est avant tout une gestion publique.

C'est l'égalité d'accès pour tous les citoyens.

Ce sont des critères sociaux pour une véritable qualité et une véritable sécurité de transports.

Un contrôle démocratique essentiel pour garantir un juste coût de fonctionnement et pour une vraie réponse aux besoins.

Le service public de transports de voyageurs est un service d'intérêt général qui doit répondre aux besoins de mobilité des citoyens.

Ces valeurs énoncées sont contraires aux visions libérales et aux critères uniquement tarifaires qui font fi de la qualité. Ces visions libérales, dont les credo sont rémunérations des actionnaires et concurrence, imposent le dumping social et salarial sans répondre aux besoins des citoyens..

Quelques soit ses revenus, son statut social, son lieu d'habitation, chaque citoyen, chaque usager doit avoir un égal accès au Service Public de Transport.

Nos directeurs s'évertuent depuis des années à remplacer « usager » par « client » ce n'est pas innocent de leur part, en parlant de client ils tentent de nous faire croire que le

réseau est en concurrence, qu'il lui faut avant tout être rentable, dégager des résultats, des performances économiques alors qu'un Service public est toujours déficitaire.

Un service public de transports est un lien social indispensable dans la ville, évitant les ghettos, l'exclusion, il contribue aux échanges et aux relations sociales.

Pour répondre aux besoins de mobilité des usagers, un certain nombre de contraintes sont demandées aux Traminots.

Les Traminots doivent assurer ce service tôt le matin et tard le soir, ils ont en conséquence des horaires atypiques, il doivent aussi travailler le samedi et le dimanche, ils doivent également travailler les jours fériés.....

C'est en raison de ces contraintes que les Traminots sont en droit d'exiger des compensations en terme de rémunérations, de conditions et de durée de travail.

La CGT est attachée à la notion de Service Public elle est aussi attachée à ce que le service soit correctement rendu, elle considère que qualité de service correspond obligatoirement avec de bonnes conditions de travail pour les Traminots, que l'un ne s'oppose pas à l'autre.

La mise en régie directe doit permettre de mettre en cohérence les réponses aux besoins des usagers et les exigences des salariés.

Le but de la CGT est de défendre avec les Traminots leurs droits et intérêts professionnels, moraux et matériels, sociaux et économiques, individuels et collectifs. Pour toutes ces raisons la CGT a choisi de militer pour la Régie.

Depuis 1998 un certain nombre d'accords d'entreprise ont été validés par des signatures syndicales, seule la CGT s'est abstenue de toute signature.

Le premier accord en 1998 reprenait l'essentiel du calcul du temps de travail énoncé dans l'arrêté de 1942 (établi sous le gouvernement de collaboration avec l'occupant nazi), c'est vous dire si cela favorisait les Traminots. Cet arrêté imposait le report d'un mois sur l'autre des heures effectuées ce qui contournait la loi sur les 35 heures.

Des négociations nationales pour remplacer de fameux arrêtés de 1942 s'étaient ouvertes en 1999, le décret Gayssot concluant ces négociations devait entrer en vigueur en 2000. Ce décret prévoyait de diminuer l'amplitude journalière à 12 heures, mais permettait aux entreprises de contourner cela en concluant avant le 31 décembre 1999 un accord dérogatoire. Bien entendu cela a été fait à la Senvat, le directeur du réseau de l'époque faisant un chantage devant les organisations syndicales expliquant que le maintien de l'amplitude à 14 heures était indispensable pour sauver le réseau interurbain en appel d'offre.

Le pire dans tout cela c'est qu'une organisation syndicale acceptait de signer pour le maintien des 14 heures d'amplitude pour l'interurbain mais l'imposant également à l'urbain.

Cela ne suffisait pas à la direction, un nouvel accord était soumis à signature en 2000, accord dit des « temps annexes » avec la disparition cette fois-ci des deux heures de coupures payées pour descendre à 45 minutes et définissant les temps dits « annexes » qui sont en réalité du travail effectif mais considéré comme extérieur au métier de conduite des conducteurs.

Là aussi, des organisations syndicales ont apposé leurs signatures sans véritablement mesurer l'impact des choses.

La boucle était bouclée, une formidable accélération de la productivité rendue possible par ces accords d'entreprises a procuré à la Senvat le confort de répondre à deux appels d'offres successifs, participant au même titre que les groupes privés à l'abaissement de la qualité

du Service public et imposant les reculs sociaux importants.

Les critères de rentabilités installés petit à petit par la Senvat convenant très bien à Connex, il n'y a pas eu de grands bouleversements lorsque ce groupe privé est arrivé dans le réseau.

La gestion libérale déjà présente depuis longtemps dans l'entreprise n'a pas permis aux Traminots de se rendre compte des méfaits supplémentaires que ce groupe privé mettrait en œuvre au fil du temps.

Les conditions de travail se sont régulièrement détériorées depuis 1998, plusieurs avantages et non des moindres sont passés à la trappe.

Les signataires nous ont expliqué qu'ils avaient accepté de signer la réduction des deux heures de coupures payées à 45 mn pour limiter le nombre d'équipes coupées.

Aujourd'hui le contraire se vérifie largement puisque après l'ultime signature de l'accord de 2003 l'officialisation de 3 types d'équipes coupées s'est avérée : équipe coupée 1, coupée 2 et coupée amplitude.

La CGT reconnaît qu'un certain nombre d'équipes coupées sont structurellement incontournables pour le Service public notamment sur les vraies lignes de banlieue.

Mais seul des « critères de rentabilité » sont à l'origine d'un certain nombre d'autres équipes coupées sur des lignes à forte fréquentation.

D'autres lignes considérées jusqu'alors comme des lignes de banlieue se développent fortement et se transforment en ligne de ville. Elles suscitent de la part des usagers une forte demande tout au long de la journée et la direction de l'exploitation doit en tenir compte.

Le réseau doit évoluer pour répondre aux besoins des usagers et pas sur les seuls critères de rentabilité contraires à la qualité de service public et surtout contraire à la sécurité du transport.

Les Traminots n'aiment pas les équipes à coupure parce que les prix de l'immobilier les repoussent de plus en plus loin de leur lieu de travail. Cela les oblige soit à rester dans le dépôt soit à faire 4 trajets par jour.

La stagnation des salaires est loin de compenser les dépenses en carburant. Un conducteur receveur ne peut plus avoir des journées dépassant allègrement 10 à 12 heures pour des équipes de files et des journées

pouvant aller à 18 heures avec les équipes avec des amplitude à 14 heures, les risques sont trop grand, leurs conditions de travail sont trop difficiles, dangereuses mêmes pour les conducteurs et les usagers !

Un seul adversaire pour la Cgt : le patron

En 1972, la CGT a milité pour la création de la société d'économie mixte (SEMVAT) pour les mêmes raisons qu'aujourd'hui elle a milité pour la mise en place de la gestion publique pour des raisons faciles à comprendre : écarter le privé et supprimer les appels d'offres successifs.

La CGT en liaison directe avec l'ensemble des réseaux en France possède suffisamment d'informations sur les dangers des gestions privées et des appels d'offres pour proposer aux Traminots de promouvoir la gestion publique.

Alors il est vrai qu'aujourd'hui la mise en place plutôt chaotique de la Régie laisse les salariés interrogatifs.

Il faut simplement se souvenir que la bataille a été rude, que la décision de mise en régie a été prise en novembre pour un mise en place au 1^{er}

janvier et que M.MOUDENC farouche opposant à la régie est le responsable de ces retards, qu'il est toujours le patron du SMTC et qu'il tente par tous les moyens d'empêcher cette mise en place.

Il va même jusqu'à provoqué les Traminots lors des négociation salariales en refusant toute négociation sérieuse sur l'augmentation générale du point 100 et en proposant des négociations catégorielles pour diviser et opposer les Traminots entre eux.

Souvenez vous que lorsqu'il était PDG de la Semvat il a répondu aux revendications des Traminots en envoyant les CRS.....

Il est aujourd'hui revanchard, il veut coûte que coûte saborder la régie et vendre les traminots à Connex.... !

Les solutions existent pour avancer et gagner sur les revendications

Les solutions pour faire avancer les revendications restent toujours les mêmes : ***l'unité d'action des salariés, l'intervention des Traminots est la seule garantie d'efficacité.***

Les problèmes évoqués aujourd'hui par les conducteurs sont identiques à ceux d'hier...temps de travail, structures des équipes, tableaux de marche, temps parcours, roulements, la pause des fériés, la sécurité dans le travail, le déroulement de carrière.....

Sur les revendications la CGT pense que l'écoute des salariés est une condition incontournable et primordiale, nous constatons que depuis plusieurs années cette écoute n'a jamais pas été respectée.

Différents accords

d'entreprise ont été signé, en 1998, 1999, 2000 le dernier en 2003 et la grogne des salariés reste la même, la nature des revendications aussi.....

A chaque fois la CGT a alerté les conducteurs sur le contenu néfastes de ces accords, elle n'a pas été entendue.

Pour le dernier accord de 2003. la CGT s'est rendue compte que les organisations signataires n'avaient pas examiné attentivement cet accord avant de le signer.....et que certaines d'entre elles l'avaient à peine ouvert.

Une prime de samedi a aussi été obtenue en récompense suite à la signature de cet accord de 2003, prime d'ailleurs qu'aucun Traminot n'avait jamais revendiquée auparavant

et qui a été obtenue avec une étrange facilité.....

Pour autant il ne sert à rien de ressasser le passé, il faut avancer vers l'avenir, construire une unité d'action à partir de revendications communes. Et cette fois pour déboucher sur de réelles avancées.

Les négociations salariales sont une occasion pour les organisations syndicales de faire la démonstration de leur volonté d'unité.

Pour sa part la CGT est prête à examiner toutes les solutions pour faire aboutir les revendications, elle soumet aux débats quelques revendications essentielles toujours portées par les roulants.!

Quelques revendications des roulants à gagner propositions CGT

équipes	Coupages < à 2 H	Taquets horaires de début	Taquets horaires de fin	Commentaires
File matin	sans	Jusqu'à 6H30	Jusqu'à 13H30	Les équipes de matinée ne finiront plus au delà de 13H30
File après-midi	sans	à partir de 12H45	après 13H30	Les équipes d'après-midi ne pourront débiter avant 12H45
coupage	avec	à partir de 6H30	avant 20H30	Avec ces taquets horaires, les équipes commençant avant 6H30 et finissant après 20H30 seront obligatoirement de file
Théâtre	sans	après 17H45	avant 1H30	

La CGT a proposé la mise en place d'une commission permanente de négociation des tableaux de marche

Systématiquement les conducteurs sont en conflits avec les tableaux de marche proposés par le service des méthodes. A chaque fois cela débouche sur le dépôt de préavis de grève pour installer une négociation, ne serait-il pas plus intelligent de négocier avant le conflit et d'associer les représentants des salariés et les salariés à la construction des TM... ?

La question de temps parcours est aussi source de conflits, la direction doit entendre les conducteurs

Les tableaux de marche doivent être considéré comme une simple référence. Dès qu'il y a un peu de circulation, un peu de retard dans l'horaire, **la régulation en temps réel doit intervenir et répondre aux besoins de sécurité des usagers et de maintien des conditions de travail des conducteurs.**

Il n'est plus concevable d'obliger un conducteur à faire plusieurs tours sans qu'il dispose de quelques minutes de repos. Il ne sert à rien de détériorer les conditions de travail il faut inventer de nouvelles manières d'appréhender la gestion des lignes. **La CGT a plusieurs propositions dans ses tiroirs.... !**

L'amplitude de la journée de travail doit être réduite à 12 heures

En terme de sécurité il est aujourd'hui indispensable de réduire l'amplitude à 12 heures. Les salariés sont contraints d'habiter loin de leur lieu de travail, le temps de travail ajouté au temps de déplacement conduisent beaucoup de conducteurs à faire des journées de 16 à 18 heures, cela est inadmissible.

La CGT milite pour la réduction de l'amplitude à 12 heures pour des raisons évidentes de sécurité

Le roulement voltigeur encore à gagner

La CGT milite pour une égalité de traitement entre les conducteurs receveurs titulaires et les conducteurs receveurs voltigeurs. Rien ne justifie que les uns disposent d'un roulement complet et que les autres n'aient pas leurs deux jours de repos programmés. A travail égal conditions de travail égales.. !



<http://cgt.transports.toulouse.neuf.fr>

Le site Internet de la Cgt - Transports urbains