

Mai 2006

N° 31

Les insultes et les diffamations ne serviront jamais l'action syndicale !

La Cgt ne s'engagera pas dans ce genre de débat stérile, elle ne répondra pas aux insultes !

Quelle haine et quel mépris dans cette publication n° 180 de l'organisation Sud !

Sud porte dans ce tract des accusations d'une extrême gravité, ce tract est insultant, diffamatoire et mensonger.

Nous ne répondrons pas à ce tissu de mensonges, la Cgt a autre chose à faire !

Pour la CGT le débat syndical doit être d'une toute autre nature, il doit surtout être fraternel.

Déjà notre Secrétaire général avait été violemment agressé dans le kiosque de Balma Gramont l'an dernier, puis le 9 mai dernier lors d'une distribution de tract, notre Secrétaire général a essuyé à nouveau une agression verbale avec des menaces en présence de plusieurs conducteurs dans la salle d'Atlanta.

Où est le syndicalisme dans tout cela ?

Et voilà maintenant des calomnies et des diffamations écrites.

La gravité des propos tenus par cette organisation oblige la CGT à prendre toutes les mesures nécessaires pour faire stopper toutes ces insultes et tous ces mensonges.

Tout cela n'est pas de nature à aider la construction de l'unité syndicale.

La CGT reste convaincue que le syndicalisme rassemblé est l'outil indispensable pour avancer face aux patrons.

Malgré les insultes et les diffamations les militantes et les militants de la CGT feront tout leur possible pour rétablir un dialogue entre les syndicats pour la construction de l'unité.

La CGT ne renonce pas à l'unité d'action syndicale, elle continuera à travailler dans ce sens.

Les Traminots ont plus à gagner à rechercher l'unité d'action qu'à cautionner ces comportements primaires.



Moudenc attaque à nouveau la Régie.....

La droite toulousaine et le Maire de Toulouse viennent au secours de Connex et de ses actionnaires !



Nous voici face aux conséquences d'un amendement voté en 2005 dans la loi sur la sécurité des transports.

Nous voyons bien que ce texte n'a rien à voir avec la Sécurité dans les transports. C'est ce que l'on appelle « un cavalier juridique ».

Il n'existe que pour permettre au Maire d'imposer sa vision libérale des Transports Publics à la sauce UMP à Toulouse.

Monsieur Moudenc déjà président de la Semvat en 1997 avait mis en œuvre sa vision de la démocratie en envoyant les CRS aux Traminots en lutte pour les 35 heures.

Que dit cet amendement :

L'article L. 5721-2 du code général des collectivités territoriales est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Lorsqu'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre dont la population est supérieure à 400 000 habitants a transféré sa compétence en matière d'organisation des transports urbains à un syndicat mixte, sa représentation au titre de cette compétence est au moins égale à la majorité des sièges composant le comité syndical. Les statuts des syndicats mixtes existant à la date de promulgation de la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports devront être mis en conformité avec cette disposition dans un délai de six mois à compter de la publication de la même loi. Les autres membres du syndicat peuvent être autorisés par le représentant de l'Etat dans le département à se retirer pendant ce délai. »

Voilà maintenant qu'il veut nous livrer pieds et poings liés aux appétits du groupe multinational Connex et de ses actionnaires.

N'en doutons pas, si le Maire de Toulouse met autant d'énergie pour reprendre la majorité au SMTC c'est bien pour « servir la soupe » à Connex et à ses actionnaires.

Espérons seulement que les organisations syndicales de la régie ne resteront pas à nouveau absentes et qu'elles choisiront cette fois ci de combattre aux côtés de la CGT pour sauver le Service Publics des Transports et assurer la tranquillité des Traminots pour les années à venir.

Compte rendu du Comité d'Entreprise du vendredi 19 mai

JOURS FERIES

La direction a proposé aux élus du CE son « projet » sur la pose des RF mis à l'essai pour les vacances de Toussaint et de Noël.

A l'origine, c'est une étude menée par les élus CGT en CHSCT qui a permis à la direction de dégager des pistes de travail, sans vraiment répondre aux exigences des traminots.

Pour la CGT les jours fériés sont dûs et tous les traminots doivent les obtenir quand ils le désirent et pas au bon vouloir de la direction et sans aucune restriction !

Le quota de RF journalier reste identique sur les 2

sites, c'est une nouvelle possibilité pour les conducteurs de bénéficier de RF pour une semaine complète.

Bien évidemment cette proposition ne coûte rien au patron ! La proposition semble alléchante mais soumise à trop de critères restrictifs.

Rappel:

la Direction propose la semaine complète en RF du lundi au vendredi à condition que les titulaires soient de repos le samedi et le dimanche suivants sur le roulement (pas de restrictions pour les voltigeurs, il suffit d'obtenir cette semaine pour être automatiquement de repos le week-end suivant).

La pose de la semaine complète en RF se fera en une seule fois et sur les critères habituels 2 mois avant aux bureaux de gestion entre 11h et 14h30.

Autre critère restrictif : dans le cas où le traminot annulerait sa semaine il doit le faire 3 semaines avant, passé ce délai il se retrouvera à la voltige, la gestion étant dans l'incapacité de rectifier les programmations.

Encore une fois ce sont les salariés qui vont faire les frais d'un logiciel FDS inadapté, résultant d'un choix capricieux d'un éminent Directeur de notre entreprise.

Pas de possibilité pour le week-end de repos précédent cette semaine (même problème que celui de la veille de départ en congés annuel) si vous n'êtes pas de repos vous rencontrerez les mêmes problèmes pour effectuer des locations.....(voir proposition direction pour l'été en page 8)

Par contre la CGT a demandé l'augmentation du quota de repos fériés journaliers qui n'a pas progressé par rapport à l'effectif. A suivre.....!

La Direction propose également le paiement ou la récupération des RF. Ce choix sera à formuler en décembre 2006 pour l'année 2007 et renouvelé tacitement chaque année.

La Direction préfère payer les RF plutôt que de remettre l'effectif des conducteurs à niveau !

TEMPS REDUITS A TEMPS COMPLET A ATLANTA

C'est bien la Direction qui a supprimé les Services Spéciaux (anciens services scolaires) et qui a créé les temps partiels dans l'entreprise

Les temps partiels à l'origine, étaient embauchés en CDI pour 3 ans et seule l'action et le rapport de force à réduit la durée du temps partiel à 1 an pour une embauche en CDI à temps complet.

La CGT exclu toute forme de travail précaire (intérim, CDD, CDI à temps partiels imposés), et constate que la Direction fait payer le prix fort aux traminots.

En effet, ce serait pour « supprimer » la précarité que la Direction a précédemment créée dans l'entreprise, qu'elle choisit aujourd'hui de faire disparaître 5 postes de reclassement (4 navettes conducteurs et 1 coursier magasin), que les conducteurs de la ligne 28 sont réexpédiés à la voltige et propose la suppression des titulaires de la ligne 39 !!!

Cette mesure ne coûte rien à la Direction. Elle aurait pu faire passer les temps partiels en temps complet sans détériorer les conditions de travail des autres conducteurs avec des embauches conséquentes.

Ces embauches permettraient notamment d'obtenir des 3 fériés supplémentaires, des relèves personnelles, et des moyens en terme de formation, de reconnaissance de ligne, etc...

C'est un problème d'effectif qui impose des contres parties pour passer de temps partiels à temps complets, et si les conducteurs se voient refuser quotidiennement ces fériés dont la pose archaïque soulève bien des problèmes en terme de sécurité.

Cela démontre bien, une fois de plus que l'effectif est au cœur du problème !!!

Sous prétexte de nous faire une « belle proposition » la direction en profite pour nous imposer un nouveau recul social en supprimant notamment des postes de reclassement.

A ce rythme là il est fort probable que dans quelques temps, faute de poste, un conducteur soit reclassé à l'ANPE !!!

COMMISSION DES ŒUVRES SOCIALES

La présence d'un représentant des retraités à cette commission aura été de courte durée. Profitant de leur majorité acquise lors des dernières élections les élus Sud, aidés par leur allié CGC, ont décidé d'écarter les retraités.

Cette décision est regrettable car la présence de nos camarades Traminots retraités ayant passé leur vie active derrière le volant auraient permis d'apporter leur connaissance, leur vécu et toute leur richesse pour aider dans la réflexion, de manière qu'actif et retraité puissent en bénéficier.

Bien au contraire, prétextant que le CE en faisait assez pour les retraités, les élus Sud et CGC ont décidé que les retraités n'avaient pas besoin d'être représentés en commission.....

La réforme des retraites de 2003 acceptée entre autre par la CFDT, laisse entrevoir pour les Traminots actifs une future retraite difficile.

C'est pour anticiper sur l'avenir que la Cgt propose la présence des retraites pour aider à gérer les œuvres sociales.

Ceux qui ont écartés nos camarades retraités aujourd'hui risquent fort bien de le regretter demain lorsqu'ils seront eux aussi devenus des retraités avec de faibles revenus...

La CGT organise un repas fraternel le samedi 02 septembre 2006 pour tous les syndiqués Cgt et les sympathisants à partir de 11h30 à la salle des fêtes Henri Aragou de GIROUSSENS (81), direction Parisot, dans un cadre champêtre.



**Pour tout renseignement: 05 62 11 29 78 ou 06 64 27 58 15
Clôture impérative des inscriptions le 30 juin 2006.**

Compte rendu CE (suite de la page 3)

JOURNEE DE SOLIDARITE

Cette journée a été instituée par la loi du 30 juin 2004 relative à la solidarité pour l'autonomie des personnes âgées et des personnes handicapées.

Pour les salariés, cette journée prend la forme d'une journée supplémentaire de travail non rémunérée sous le prétexte de la solidarité.

Pourquoi uniquement les salariés devraient être solidaires et pas les patrons, les artisans et les professions libérales ???

Les patrons, aidés par le gouvernement, sont quant à eux solidaires de leur portefeuille !!!

1824 Traminots travailleront x 7h le Lundi de Pentecôte, et le patron ne versera que 0,3% de la masse salariale, il gardera le reste dans sa poche !!!

Qui va profiter de la journée dite de « solidarité », les personnes âgées ou les patrons ?

Pour la CGT, la solidarité c'est avant tout la protection sociale et passe donc par le financement de la Sécurité Sociale.

En effet si l'employeur verse 0,3% à la caisse de la journée de solidarité, il ne verse en revanche aucune cotisation sociale puisqu'il ne paie pas de salaire, soit un manque à gagner pour notre système de santé (pour un salaire l'employeur rajoute 40% de cotisations sociales).

Des mesures gouvernementales exonèrent largement de cotisations sociales beaucoup d'entreprises pour encore et toujours faire des cadeaux aux patrons.. Et encore et toujours invoquer n'importe quel prétexte pour culpabiliser et faire payer les salariés.

Demain il nous faudra peut être travailler un jour de plus gratuitement sous le fallacieux prétexte que la Sécurité sociale ne peut plus financer

la protection sociale ou les dépenses de santé des personnes âgées ou de prendre en charge les accidents du travail pour une fois de plus faire des cadeaux aux patrons ?

La journée de solidarité est tout simplement la remise en cause des 35h en nous faisant travailler 7 h de plus et **gratuitement**..

**Dans notre entreprise sans consulter le CE la direction a décidé d'imposer unilatéralement sa décision :
Ce sera le lundi de Pentecôte !!!**

Aucune cohérence dans ce choix puisque les écoles seront fermées ce jour là et le service public en TM vacances.

La CGT a dénoncé de telles pratiques et a rappelé à la direction son obligation de négocier cette journée et de consulter le Comité d'Entreprise conformément à la législation.

Une réunion est donc prévue le mardi 30 mai à 10h30 suite à la demande de la CGT ..

Le Lundi de pentecôte est un jour férié inscrit dans la CCN, le Code du travail et dans les accords d'entreprises.

La CGT demande que ce jour férié soit rétabli et programmé sur les roulements comme le prévoient nos accords.

Une négociation doit définir rapidement des modalités d'application.

La CGT, quant à elle, a déposé un préavis de grève le 5 mai pour le lundi de pentecôte, et invite toutes les organisations syndicales à s'inscrire dans cette journée d'action dans le cas où la direction refuserait toutes négociations.

**La CGT a rappelé à la direction que certaines entreprises ont pris à leur charge les 0,3% de contribution financière sans contre partie pour les salariés.
C'est cette proposition que défendra la CGT...**

DEPOT BUS

Là aussi la direction refuse de mettre les effectifs à niveau !!!

Certaines équipes sont toujours en sous effectif ce qui pose problème dans les roulements de repos et dans l'organisation de travail.

La direction refuse d'admettre le manque d'effectif, mais régulièrement, elle cherche de nouvelles organisations pour tenter d'assumer la charge de travail des dépôts.

Pour exemple, la direction réfléchit à la suppression des visites prépas mines des GX 107 afin de rattraper le retard pris sur les G6 (GNV)

Il faut rappeler que par rapport au GNV une deuxième G6 a été mis en

place au dépôt Atlanta sans effectifs supplémentaire. (Il manque deux mécaniciens)

L'équipe de nuit du dépôt GIAT, dont l'effectif a été tronqué, conserve toujours sa masse de travail, mais doit pallier aussi à **l'absence de personnel pompiste** et au manque d'effectif de la logistique en réalisant les visites T2.

L'équipe d'après midi se retrouvent à 8.5 agents suite au non renouvellement d'un salarié et au mi temps thérapeutique d'un autre agent à qui l'on fait faire l'entretien des batteries des navettes électriques (création d'une charge de travail supplémentaire sans effectif).

Pour le bon fonctionnement des services technique, pour rattraper

le retard pris, pour la qualité du service public, il est urgent de remettre les effectifs à niveau !

Jusqu'à aujourd'hui nous avons pu fonctionner sur des acquis de qualité de travail de l'époque SEMVAT, mais à partir de maintenant si la direction s'entête à ne plus vouloir se donner les moyens d'entretenir correctement notre outil de travail, elle fait courir à l'entreprise le risque de ne plus pouvoir assurer sa mission de service public.

**Une réflexion collective est à apporter pour lutter contre ce genre de personne qui ne se battent pas pour conserver un véritable service public mais qui mettent tout en œuvre pour dire qu'une régie à Toulouse :
« ça ne marche pas »**

ATELIER CENTRAL

La Direction a mis en place une organisation de travail qui ne correspond en rien à l'attente des tramnots et supprime un poste maîtrise au sein de l'atelier central sans parler des OP qui ne sont pas remplacés.

De plus, la Direction des services techniques s'est engagée à nommer un chef d'équipe, un technicien d'atelier et de rattacher les carrossiers aux chefs d'équipes existants.

Ils ont bien répartis les OP! mais nous sommes toujours dans l'attente du chef d'équipe et du technicien d'atelier

Une fois de plus, la Direction nous fait un beau délit d'entrave en ne faisant pas passer cette nouvelle organisation de travail en CHSCT.

Déjà le manque d'effectif ce fait ressentir auprès de l'atelier.



En effet, des bus sortent sans que les visites carrosseries T6 soient effectuées sous le prétexte que l'on pourra les faire rentrer plus tard.

Si l'effectif était suffisant nous ne serions pas obligés d'immobiliser à nouveau ces bus pour terminer les visites.

La direction démontre ici que la réduction des effectifs et les nouvelles organisations de travail ne vont qu'augmenter les délais d'immobilisations des bus.

Qui tirera profit de cette situation ?

Certainement pas la logistique et le service public !

A plusieurs reprises la CGT avait annoncé les méfaits qu'auraient ces nouvelles organisations de maintenance sur l'exploitation et la disponibilité du matériel.

Une fois de plus le temps donne raison à la CGT !!!!



ATELIER METRO

Des organisations de travail se mettent en place sans consultation des agents et quand il y a consultation des organisations syndicales, la direction ne tient pas compte de leurs remarques.

Quelle crédibilité peut-on apporter à ces responsables qui n'ont qu'une seule chose en tête, la « casse » des services !

Quel est l'intérêt de mettre en place toute une organisation pour le service bâtiment métro si les deux OP bâtiment métro sont rattachés à un autre service ?

Quelle sera la rapidité d'intervention (demande de travaux entre services) ?

Dans quelles conditions de sécurité seront réalisés les travaux ?

Les agents intervenant ponctuellement sur le métro se souviendront ils des procédures strictes de sécurité ?

En réalité la direction pratique la mutualisation des moyens pour diminuer les embauches et imposer la polyvalence !

Les techniciens se sont vus présenter un déroulement de carrière majoritairement inférieur à l'actuel !!!

Les nouveaux embauchés rentreront au coef. 220 au lieu du 230 actuel !!!

Pour faire passer ce déroulement, la direction fait miroiter aux techniciens l'hypothétique possibilité (selon les besoins de l'entreprise) de la nomination de technicien expert au coef 240 !!!!!

Comment croire une direction qui d'année en année ne respecte pas ses engagements.

La CGT condamne le chantage à la sanction sur les salariés grévistes du métro et rappelle que le droit de grève est inscrit dans la Constitution Française et légal depuis le 25 mai 1864.

La CGT reste vigilante sur les suites que donnera la direction.

ELECTRONIQUE BILLETIQUE

La direction reconnaît enfin l'ineptie de la disparité des coefficients dans ce service depuis plusieurs années !

Tous les agents réalisent le même travail mais n'ont pas le même coef !

Elle propose donc une uniformisation des coef., en deux temps, à condition que les agents acceptent des modifications de leurs conditions de travail !!! (Élargissement de la plage horaire, travail le samedi

et les ponts, en astreinte les jours fériés) ; Que du bonheur !

La position de la CGT est claire : En premier lieu, que la direction répare ses erreurs passées, et après seulement, nous discuterons sur la revalorisation des coef. et entamerons des négociations concernant les conditions de travail.

La direction a décidé arbitrairement de rattacher ces agents au métro, il n'y a donc aucune raison que ces techniciens n'aient pas le coef en vigueur au métro !!!

DECRET EUROPEEN DANS LES Transports Urbains : ATTENTION DANGER

Le temps nous est compté dans les transports publics urbains de voyageurs pour réagir.

Lors de la réunion du 10 mars 2006 au Ministère des transports, la rédaction d'un nouveau décret fut officialisée en prétextant la nécessité d'une transposition de la Directive 2003/88/CE portant sur l'aménagement du temps de travail, qui porte en elle, les germes d'une dégradation importante de nos conditions de travail au quotidien.

Alors qu'un premier décret vient d'être publié au Journal Officiel sur cette même question pour la RATP, il est plus qu'urgent pour les traminots des réseaux de province d'investir cette question pour mettre en échec la stratégie ministérielle, complice des ambitions de l'UTP (Union des Transports Publics, composée des patrons des Transports Urbains).

Ce nouveau décret est mis en place tout simplement pour mettre en concurrence les salariés du monde du

transport par une politique de dumping social en multipliant les décrets régissant l'organisation et l'aménagement du temps de travail des différents mode de transports de voyageurs (SNCF et autre ferré, RATP, Urbain).



Pour la branche des TU, il est urgent de réagir face à cette stratégie et par conséquence de s'opposer à ce décret, qui n'a fait aucune concertation, si ce n'est avec les représentants patronaux, pour demander l'ouverture de négociations autour des propositions de la CGT.

Tous ces décrets sont motivés par le choix politique de libéraliser totalement le secteur, en conséquence ils dérèglent et « allègent » (thème

fétiche du MEDEF) les dispositions actuelles.

Ces mesures sont inacceptables!

Elles sont contraires aux aspirations portées massivement dans le mouvement social contre la précarité, incompatible avec un haut niveau de qualité, de sécurité et de service public.

Les organisations syndicales CGT, CFDT, FO CFTC, CFE-CGC du secteur des transports condamnent vivement cette situation, tant sur le fond que sur la méthode.

Sur cette base unitaire, les organisations syndicales CGT, CFDT, CFTC, FO, CFE-CGC du secteur des transports proposent aux salariés et aux usagers de construire ensemble les mobilisations et initiatives nécessaires pour l'ouverture rapide de négociations.

Projet décret PERBEN	Proposition de la CGT
Amplitudes de 13h à 14h dans la limite de 45% du nombre de services de la période de référence applicable dans l'entreprise.	L'amplitude maximum d'une journée de travail ne pourra dépasser 9 heures. Pas de services en 3 périodes ou plus.
Repos et coupures : le passage d'un service en soirée à un service en matinée, la durée minimale du repos journalier peut-être inférieure à 11 h pour descendre à 9 h	Le repos entre 2 journées de travail ne pourra être inférieur à 15h pour 35h hebdomadaires.
Repos hebdomadaires de 35h peut-être réduit à 24h par dérogation.	Les agents auront 2 jours de repos par semaine civile, si possible accolés, avec le maximum de samedi/dimanche.
Coupeure pour repas décalé du midi est remplacé par : tous les salariés dont le temps de travail quotidien est supérieur à 6 heures, bénéficient d'une pause d'au moins 20 minutes. Cette pause est constituée notamment des coupures, des temps de repas, des temps de disponibilité, des temps d'attente dans les terminus et des différents temps d'inactivité ou d'interruption déjà prévus ou intégrés dans les différentes organisations du travail.	Repas décalé Tout agent en service recevra une prime de repas décalé égale à 1/2 heure du salaire du conducteur receveur 15 ans d'ancienneté: ⇒ entre 11 heures et 13 heures 45 et qui ne bénéficie pas dans cet intervalle d'au moins une heure pour repas; ⇒ Entre 18 h et 20h45 et qui ne bénéficie pas dans cet intervalle d'au moins une heure pour repas. Repos physiologique dit « temps de battement » Au terminus, le temps de battement sera égal à 10% du temps parcours sans être inférieur à 5mns. Ce battement, considéré comme temps de travail effectif , permettra aux agents de se détendre et il sera ajouté au temps nécessaire à la régulation.
Cycle et temps de travail , la période entre deux repos hebdomadaires peut être portée à 7 jours de travail consécutif avec accord du salarié, des semaines qui pourront aller de 42h à 46h, 48h voire par dérogation jusqu'à 50 heures.	La durée hebdomadaire de travail sera au maximum de 35h. La durée du travail dans une semaine civile se répartira sur 5 jours et la durée maximale de travail d'une journée de travail ne pourra être supérieure à 7h pour 35 heures en 5 jours.

Tarifs du gaz

Le gouvernement vient de décider d'une augmentation des tarifs du gaz de 5,8 %, en reprenant la préconisation de la commission Durieux.

La FNME-CGT considère que cette augmentation est inacceptable.

Cacophonie, opacité et intervention de l'Etat dans la fixation des tarifs

Il n'y a pas transparence sur le mode de fixation des tarifs. La FNME CGT demande la création d'une commission pluraliste composée d'associations de consommateurs, d'élus, de représentants des salariés afin de travailler dans la transparence sur la formule tarifaire qui régit les tarifs publics. Le gouvernement en a décidé autrement et l'opacité demeure.

Ainsi, concernant l'augmentation en niveau, la commission Durieux préconise 5,8 %, la CRE 6,1 % et GDF 8,1 %.

Concernant le chiffrage de l'effet retard, la commission le chiffre à 380 M€, la CRE à 950 M€, GDF à 800 M€. Ces divergences sont inexplicables et cette cacophonie nous conforte dans notre exigence d'une étude transparente.

L'état français possède encore 70 % du capital de Gaz de France et c'est pour cela qu'il peut encore, sous la pression des citoyens, fixer les tarifs publics. Si la privatisation de Gaz de France (projet de fusion Suez/Gaz de France) était votée par les parlementaires alors l'Etat, minoritaire, serait dans l'incapacité de fixer les tarifs et ce seraient les actionnaires qui les fixeraient comme c'est le cas actuellement avec les pétroliers pour les carburants.

Gaz de France ne vend pas à pertes

Il y a dramatisation à outrance de l'impact de l'augmentation des coûts d'approvisionnement. Alors que la direction de Gaz de France communique sur des manques à

gagner importants, que son Président annonce que Gaz de France vend à pertes, les résultats 2005 montrent que la marge commerciale de Gaz de France a augmenté de 6 % (+ 300 millions d'euros) sur 2005 portant l'augmentation depuis 2001 à +20 % (soit +1 milliard d'euros).

Pour 2006, la direction de Gaz de France a annoncé publiquement une progression du résultat (EBO) de 12 %, soit + 500 millions d'euros, grâce à une mise à niveau des tarifs (communiqué de presse du 16 mars 2006).



L'objectif de Gaz de France : augmenter les profits des actionnaires

Les dividendes 2005 augmentent de 60 % par rapport à 2004 et sont supérieurs aux promesses de la direction de Gaz de France qui avait annoncé +40%. Ils s'élèvent à près de 700 M€, soit autant que les salaires des agents de Gaz de France. La Direction de Gaz de France prévoit de les porter à 850 M€ en 2007 (document de base – juin 2005).

Tout a été fait en juin 2005 pour attirer les futurs actionnaires, y compris une décision par le gouvernement de hausse de tarifs de 15 %. Aujourd'hui, défendre les intérêts des actionnaires, éviter la baisse du cours de l'action sont l'argument central de la direction de Gaz de France pour justifier la poursuite des hausses tarifaires.

Moratoire sur les tarifs, transparence et baisse des Taxes

La FNME CGT propose un arrêt des hausses de tarifs, qui représentent +31 % en un an et demi et +70 % depuis 2000 (date du début de la déréglementation), en attendant les conclusions d'une étude pluraliste.

Elle ne refuse pas la répercussion du coût des approvisionnements mais les tarifs administrés, publics, doivent évoluer dans la transparence et répercuter strictement les coûts.

Elle propose la baisse des taxes sur l'énergie car elle considère qu'il s'agit d'un produit de première nécessité.

SERVICES PUBLICS

Action le 10 juin

Les collectifs de défense et de développement des services publics organiseront le samedi 10 juin des actions sur tout le territoire national.

Composés d'associations, de syndicats (parmi lesquels la fédération CGT des services Publics), d'élus et de partis politiques de gauche, les collectifs appellent à une convergence nationale de toutes celles et ceux qui se mobilisent pour « des services publics de qualité, partout, pour toutes et

tous! » Les principales revendications des collectifs sont le rejet de la libéralisation des différents secteurs de l'énergie, des transports, de l'eau et autres services publics. Sont aussi dénoncées les mesures gouvernementales concernant l'éducation et la santé. Les manifestants réclament également une réappropriation publique des services et la création de nouveaux services publics pour répondre aux besoins évolutifs.

Des délégations étrangères sont également attendues le 10 juin, afin de marquer le caractère européen de la lutte pour les services publics.

Avec la privatisation d'un certain nombre d'activités liées directe-

ment aux transports, les Traminots toulousains sont directement concernés par ces actions.

Dans les projets du nouveau réseau de transports, 25% des kilomètres bus seront confiés aux petites entreprises privées à travers la mise en place des TAD (transports à la demande).

De même, les attaques incessantes de l'UMP et de la droite toulousaine contre la nouvelle Régie sont aussi de nature à mobiliser les Traminots sur la défense du Service public de transports urbains.

BULLETIN DE LA CGT

Syndicat CGT-Semvat
9, rue Michel Labrousse
31081 Toulouse Cedex
Tel 05 62 11 29 78
Fax 05 62 11 29 96
cgt.semvat@free.fr

Permanence Giat : tel / fax 2432
Permanence Métro : tel 3040
Publié sous la responsabilité
du bureau du syndicat CGT.

Proposition de la direction sur les week-ends de repos veille de congés annuels

Les revendications des traminots sont claires:

bénéficiaire du samedi et du dimanche de repos les veilles de congés et sans contre parties.

Cela était possible il y a quelques années durant lesquelles la majorité des conducteurs étaient de repos la veille de leur départ en vacances.

Le crayon à papier était le principal ustensile des gestionnaires et cela fonctionnait apparemment mieux à l'époque que le fameux logiciel FDS.

Ce logiciel a bon dos car c'est bien une gestion libérale, basée sur de la rentabilité et de la productivité, qui génère volontairement le sous effectif responsable de la dégradation de nos conditions de travail.

La direction propose maintenant de graphiquer les repos samedi et dimanche en demandant des contre parties aux traminots.

Deux pistes sont proposées et nous

imposent un énième recul social.

- **EX**: un roulement d'été unique pour tous les conducteurs avec 10 repos volant sur les 9 semaines d'été

-RF attribués en priorité aux conducteurs partant en congés sur présentation d'un justificatif de réservation -ou programmation des dimanches de repos veille de congés pour tous les salariés entraînant la suppression du quota journalier de férié le dimanche sur les 9 semaines d'été pour les autres salariés...etc.

Ces propositions sont telles que même la direction conclut:

« il est impossible d'attribuer les samedis et dimanches de repos à tous les conducteurs partant en congés. Des solutions existent... mais elles demandent des aménagements non négligeables. ».

Évidemment des solutions existent mais en arrêtant de mener une politique de gestion libérale et en oeuvrant pour une gestion plus sociale.

***OUI UNE SOLUTION EXISTE :
DES EMBAUCHES
CONSEQUENTES...***

Aux résultats de ces propositions pas de solution pour cet été...

Pourtant le temps de Connex et de l'actionariat n'est plus de mise.

La Régie urbaine devrait fonctionner avec de l'argent public, avec une politique de gestion publique loin de toutes notions de rentabilité et de bénéfice.

L'enveloppe financière supérieure de

plus de 10 M€ au budget de 2005 devrait permettre d'une part de réelles augmentations de salaires et permettre d'autre part les embauches conséquentes dans tous les services...

Le sous effectif se caractérise chez les conducteurs par l'impossibilité d'obtenir les RF ou des relèves personnelles quand nous le demandons, des équipes découvertes par un manque de conducteurs de réserves... et d'avoir les week-ends de repos les veilles de départ en congés annuels...

Dans les services techniques le sous effectif génère des retard sur l'entretien et les visites préventives programmées entraînant l'immobilisation des bus (A ce jour une quarantaine de bus immobilisés...).

Résultat de cette politique : dégradations des conditions de travail et du service public...

Les services administratifs sont logés à la même enseigne et malgré tous leurs efforts, ils sont en plus écartés par la direction des prochaines discussions sur les DRC.

La CGT restera attentive et vigilante et n'exclura aucune catégorie professionnelle de ces négociations.

Comme elle a su le démontrer lors de l'attribution de la prime de samedi qui était uniquement versée aux conducteurs (cela afin de faire passer l'accord d'avril 2003 comme une lettre à la poste) la CGT a revendiqué et a permis que cette prime soit attribuée à l'ensemble du personnel travaillant ce jour là !

Je souhaite :

me syndiquer

prendre contact

Bulletin de contact et de syndicalisation

Nom : Prénom.....

Adresse.....

Code postal..... Ville.....

Date d'entrée..... Qualification.....

Bulletin à transmettre à un militant ou à Cgt-TU 9, rue Michel Labrousse 31081 Toulouse Cedex
E-mail cgt.semvat@free.fr - tel 05 62 11 29 78 - fax 05 62 11 29 96



**Construire l'action collective
pour gagner !**