

Mars 2004

Réalisé grâce aux cotisations des syndiqués

N°4

Éditorial

Les organisations syndicales CGT, SUD, FO, CFDT, CFTC de la Semvat ont rejeté les propositions de la direction en matière de salaire.

Elles s'étaient entendues sur un minimum de 3% applicable au 1er janvier 2004 en dessous duquel il leur paraissait impossible d'accepter un accord de salaire.

Nous savons aujourd'hui que la Semvat percevra aux alentours de 9,08 millions d'euros mensuels pour son fonctionnement en 2004. Une délibération du SMTC affirme les choses. Il y a donc de l'argent pour les salaires des Traminots.

La direction campant sur ses positions, les organisations syndicales ont interpellé le Conseil d'Administration avec une déclaration commune qui a été distribuée dans l'entreprise le 26 février 2004. Elles ont également décidé d'interpeller le SMTC, la Mairie de Toulouse et le Conseil Général à la fois sur les questions salariales, mais aussi sur les problèmes existant au niveau de la Direction générale et de l'avenir de la Semvat

Sur la base de cette déclaration les organisations syndicales ont déjà envisagé plusieurs modes d'actions. En premier lieu un communiqué de presse sera rapidement diffusé.

Devrait suivre un tract distribué à la population et aux usagers pour expliquer aux toulousains la vraie situation des Traminots et de l'entreprise. Puis les organisations ont également discuté de possibles arrêts de travail sur cette question des salaires.

SUD propose des arrêts de travail sur un samedi, pour porter un coup de « semonce ».

La CGT a expliqué qu'elle n'était pas opposée à l'action un samedi mais elle a fait remarquer que l'ensemble du personnel ne serait pas concerné par l'action ce jour là.

Nous avons mis à la réflexion des organisations syndicales, la chose suivante : pourquoi ne pas faire ces débrayages en semaine sur des plages horaires précises pour que les bus restent sur les terminus ? Nous proposons aussi que dans les services administratifs et techniques les modes d'action soient différents, grève à la prise de service par exemple.

La CGT considère qu'il est urgent de rentrer dans l'action !

Pour l'instant rien n'est définitivement arrêté, les organisations syndicales réservent leur positions, depuis le 26 février aucune rencontre entre organisations syndicales ne s'est déroulée, la CGT croit que les organisations doivent accélérer les choses et prendre des décisions claires et rapides dans l'intérêt des Traminots.

Le trait de la semaine



Journées « portes ouvertes » Une nouvelle façon d'embaucher à la Semvat ???

On croit rêver, voilà que l'entreprise organise des journées « portes ouvertes » pour proposer l'embauche.

Plutôt que de dépenser l'argent public en publicité, en message radiophoniques, **la DRH serait mieux inspirée de faire appel aux enfants de Traminots**, qui comme tous les jeunes de notre pays subissent le chômage, les emplois précaires (CDD, intérim, etc....).

Pour quelle raison les enfants de Traminots sont-ils écartés presque systématiquement des offres d'emplois ?

Dans les Transports urbains, cela était une tradition que d'embaucher les enfants de Traminots, pourquoi abandonner les bons principes ...???

Enfants, parents, conjoints de traminots désireux d'exercer le métier de conducteur à la Semvat, manifestez vous dès aujourd'hui en remplissant le bulletin ci-joint en page 4 et obligez ainsi la direction à prendre en compte vos

Faux billets de 20 euros ??

Une note de service est parue sur la recrudescence des faux billets de 20 euro. Il est demandé aux conducteurs de reconnaître les faux billets et de ne pas les accepter.

Les conducteurs sont dans l'incapacité de contrôler les faux billets, d'abord parce qu'ils n'ont pas le temps, ensuite parce qu'il faut des outils pour vérifier les faux billets.

La CGT indique simplement que si un conducteur se trouve destinataire d'un faux billet, la recette doit rembourser ce conducteur, pour cela les employés des caisses doivent avoir l'accord de leur hiérarchie.

Donc la CGT demande qu'une note de service autorise les caissiers à rembourser les faux billets de 20 euro à tout conducteur victime des « faussaires.. »

Si cela n'est pas fait, la CGT informera les usagers par voie de tract que les conducteurs ne prendront plus les billets de 20 euro comme moyen de paiement.

Code de la route

C'est le Code de la route qui s'impose aux conducteurs de bus comme aux autres usagers.

Attention: les feux oranges, les feux rouges, la vitesse excessive seront sanctionnés de la même manière pour un Traminot que pour n'importe quel autre conducteur.

Le seul moyen d'éviter les ennuis, c'est de rouler tranquillement, de vendre les titres de transports immobiles aux arrêts, de respecter les limitations de vitesse et de respecter les zones 30 kilomètres heures.

Vous êtes au travail lorsque vous conduisez un autobus, rien ne presse !

Si le temps parcours n'est pas suffisant, ne vous en faites pas. Prenez tout de même cinq minutes de détente au terminus, buvez votre café, fumez votre cigarette.

Si le tableau de marche indique cinq tours, mais que vous n'en faites que quatre, pas de problèmes rien ne peut vous être reproché.

Nous sommes des conducteurs professionnels et à ce titre les sanctions seront sévères si nous ne respectons pas les règles de sécurité.

Conservons notre permis de conduire, c'est la garantie de conserver notre travail et notre dignité.

Toutes les organisations syndicales de l'entreprise sont favorables à l'application de la PRP à la Semvat.

Elles ont votées en ce sens lors du Comité d'Entreprise du 6 juin 2003. Lors de ce même Comité d'Entreprise la CGT, dans une déclaration, invitait toutes les organisations à entamer une démarche juridique afin de contraindre la direction à appliquer les accords de PRP.

Deux organisations ont initié deux démarches juridiques en ordre dispersé, la CFDT devant le tribunal d'instance qui a statué et impose à la direction l'ouverture de négociation avec la direction départementale de l'emploi, ce qui en soit n'est pas suffisant.

La CGT également conduit un recours juridique dont les conclusions interviendront le 22 avril 2004.

La PRP c'est en tout premier lieu deux départs en préretraite à mi-temps pour une embauche.

Ces embauches doivent prioritairement concerner des populations ciblées comme par exemple les chômeurs de longue durée.

Comment est-il possible qu'au niveau national plus de 2000 Traminots aient bénéficié de la PRP en 2003, et que cette même PRP ne soit pas appliquée à la Semvat ?

Les arguments avancés par la direction sont d'ordre économique, cela coûterait trop cher. Les sommes avancées par la DRH, à hauteur de 3 ou 5 millions d'euros, sont quelques peu erronées.

La participation de l'entreprise au financement de la PRP est aujourd'hui à hauteur de 24%, mais en 2002 et 2003 lorsque cette participation n'était que de 6% la direction n'appliquait quand même pas l'accord de PRP.

La vraie raison de tout cela, c'est l'obstination du DRH qui n'accepte pas les critères d'embauche imposés par la DDTE. (Direction départementale du travail et de l'emploi).

La CGT dit ça suffit ! Arrêtons !!

La direction fait appel maintenant au SMTC pour qu'il prenne en charge le surcoût qu'implique la mise en œuvre de la PRP, mais on peut s'interroger :

Pourquoi le SMTC payerait-il pour sortir la DRH de l'impasse, surtout lorsque l'on connaît les mauvaises relations qui existent entre la direction de la Semvat et le SMTC.

La triste réalité c'est que des Traminots attendent la mise en application de la PRP.

Donnons la préretraite aux Traminots, mobilisons nous !

Ce n'est quand même pas un luxe, quand arrivé à 56 ou 57 ans et lorsqu'on se lève régulièrement à 4 heures ou à 5 heures du matin depuis vingt ou trente ans, de ne travailler qu'une semaine sur deux.

N'oublions pas qu'il n'y a pas si longtemps, les traminots avaient la retraite à 55 ans!

A la Semvat, il faut presque avoir « BAC + 5 » pour être embauché comme conducteur...

La direction organise des journées portes ouvertes parce qu'elle a du mal à trouver des conducteurs !!! Interrogeons-nous sur les véritables raisons concernant ce problème !

L'action des voltigeurs, où en est -on ?

Suite à la forte dégradation des conditions de travail des voltigeurs, la CGT a posé un préavis de grève en date du 11 /12/03 suivi d'une action de 3 jours.

Lors de la première rencontre avec la direction, rien de positif n'était ressorti, au contraire ! Ils nous ont fait savoir qu'un conducteur voltigeur était un pion à déplacer en fonction des besoins du service.

La CGT préfère changer de stratégie, elle a donc entamé lors du début de l'année 2004 une consultation envers l'ensemble des VOLTIGEURS /AMA /MLA sur les deux centres.

Grâce au travail fourni par les militants de la **CGT** et au début de la mobilisation des conducteurs ainsi que des partenaires sociaux, la direction a entamé de véritables négociations.

La **CGT** a été reçue le 03/02/04 et a pris connaissance des propositions de la direction.

A compter du 29/03/04 la mise en place d'une nouvelle grille théorique d'affectation de nature d'équipe pour le roulement 11 semaines garantie les semaines n° 2, 6 et 10.

Pour la **CGT**, la semaine n° 6 étant une **COX**, celle-ci ne permet absolument pas aux conducteurs de pouvoir organiser leur temps personnel : car il n'existe pas d'horaire en fin de première partie et d'horaire de reprise de la deuxième.

Bien entendu, nous avons réagi et suggéré de mettre, une matinée ou une après midi de file.

Sur ce point, la direction avait pris en compte nos remarques, elle devait réviser ce point, mais encore une fois, nous constatons que rien pour l'instant n'a été rectifié.

En conclusion, il n'y a que 2 types de nature d'équipe programmée !

D'ailleurs, les équipes des **AMA**, sont constituées de telle sorte, que le travail commence le matin pour finir sur une équipe d'après-midi, ou le contraire ! Sur 21 équipes, 5 seulement remplissent les critères dit de grandes coupures, dont une de 4 H04 pour faire baisser la moyenne de 7 H

Nous constatons que les navettes mises en place pour desservir **ATL-J'ARC** sont assurées en partie par les **AMA**, de plus sur la plage horaire de 11H 30 à 16H ! **Bonjour la coupure !** Au GIAT, elles sont affectées aux conducteurs reclassés !

Sur la période du 23 février au 28 mars 2004, les techniciens de gestion à titre d'essais testent les affectations s'effectuant selon les règles actuelles, en s'appuyant sur la nouvelle grille théorique de 11 semaines.

Pour la **CGT**, pour pouvoir tester un principe proposé, il doit être à la disposition de tous les acteurs.

La nouvelle grille, telle que nous l'a présentée la direction, devait faire apparaître toute les natures d'équipes et être intégrée sur le roulement 11 semaines qui débutera le **29/03/2004**.

La direction s'est engagée sur le fait que s'il devait y avoir modification de la nature d'une équipe non garantie, elle serait « plutôt plus favorable pour le conducteur. »

La direction a mis en place à côté des feuilles de service, un compteur sur les pourcentages des natures d'équipes effectuées depuis début septembre, ceci pour permettre à l'ensemble des voltigeurs de pouvoir s'apercevoir de la bonne équité entre eux

. En période hiver celui-ci sera édité mensuellement.

La direction s'est engagée à réduire les taquets de comptage de 22 à 11 semaines pour pouvoir avoir une meilleure appréciation de l'affectation des natures d'équipes entre conducteurs.

La direction se donne une période d'observation du **29 mars au 27 juin 2004** où un bilan sera fait dans le courant du mois de septembre pour déterminer de nouvelles améliorations possible (par exemple, rajouter des semaines programmées en plus).

Pour la CGT rien n'empêche la direction d'étendre immédiatement leur projet sur les semaines de vacances hivers, car nous constatons a ces périodes, un nombre plus important de réserves.

De ce fait il pourrait y avoir un plus grand nombre de nature d'équipes programmées

Mais ne perdons pas de vue que la CGT est pour un roulement de repos et de travail pour tous.

La CGT exige que la direction ré instaure un roulement de 26 semaines.

Une consultation sous forme de coupon-réponse est joint a cette présentation afin de connaître vos sentiments sur ces propositions.

Nous invitons toutes les catégories, **titulaires, voltigeurs** à le remplir de la manière la plus sérieuse.

Dans la salle des conducteurs, une boîte aux lettres sous le panneau CGT des deux sites est mise à votre disposition pour recueillir vos souhaits.

Cette consultation nous permettra de savoir quelles sont les suites à donner à vos revendications.

En ce qui concerne les **AMA** et **MLA** la direction dit être en train de chercher des solutions en effet elle essais soit disant de vouloir recentre les vacations centrées sur les plages : 6H00/10H00 et 16H00/20H00.

.....

Que pensez-vous du roulement de travail avec les semaines 2, 6, 10 programmé les autres semaines dispos ?

Pour contre

Commentaires

Que pensez du roulement de travail avec les natures d'équipes 2, 6, 10 programmé garantis et les autres nature d'équipes programmées mais susceptible de changer selon le besoin du service ?

Pour contre

Commentaires

Que pensez-vous de ce projet en général ?

Ce projet correspond t'il a vos attentes ? Si non pourquoi ?

Qu'aimerez vous apporter a ce projet pour l'améliorer ?

Êtes vous prêts a rentrez dans une action ?

Pour contre

Commentaires

Nom :

prénom :

Site :

matricule :

Catégorie :

Merci a tous nous comptons sur vous, à déposer dans une boîte au lettre de la CGT
(Ce questionnaire restera au sein de la CGT)

BULLETIN DE LA CGT

Syndicat CGT- Semvat
9, rue Michel Labrousse
31081 Toulouse Cedex

Permanence Atlanta
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.

BULLETIN DE DEMANDE D'EMBAUCHE A RETOURNER A LA DIRECTION:

NOM :
PRENOM :
ADRESSE :

Mr Le directeur, par rapport à la journée portes ouvertes des 5 et 6 mars, j'attire votre attention sur ma candidature aux postes de conducteur receveur à la semvat.

Dans l'attente de votre réponse quant aux démarches à suivre, je reste entièrement à votre disposition et vous prie d'agréer Monsieur le Directeur mes sentiments les meilleurs.

Changements d'équipes, ou se trouve la vérité ?

Lorsque deux conducteurs rédigent un changement d'équipe, ce changement d'équipe est quelquefois remis en cause par les bureaux de gestions. Cela est inadmissible pour la CGT !

Les secrétaires de gestions indiquent que lorsqu'un des deux conducteurs est en stage, en formation ou tout autre événement comme une relève syndicale la gestion annule le changement. Dans aucun règlement il n'est prévu d'annuler un changement pour ces raisons

La CGT s'oppose fermement à ces manières d'agir, à ces façons d'inventer des règlements qui n'existent pas

Un changement d'équipe est valable même lorsqu'un des deux conducteurs tombe malade.

En cas de maladie le changement reste valable pour une durée de 15 jours.

Un changement d'équipe pour être valable doit être transmis au bureau de gestion la veille (avant 16 heures) ou le vendredi avant 16 heures pour le changement du samedi, dimanche et lundi.

Depuis toujours, les us et coutumes permettent également aux conducteurs des changements de dernières minutes, à conditions bien sûr que les règles des 10 heures soient respectées.

Voir annexe 2 des prescriptions générales d'exploitation : Changement d'équipes.

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 Cgt-Semvat 9, rue Michel Labrousse 31081 Toulouse Cedex
Email cgt.semvat@free.fr - tel 05 62 11 29 78 - fax 05 62 11 29 96



Votre force pour l'avenir