



10 mars 2014

N° 177

Techniques

Les techniques Métro Bus Tram dans l'action pour leur DRC

Les salariés des services techniques de Langlade et de Basso Cambo dans leur grande majorité se sont déplacés le 25 février pour interpellier la direction lors de la 2^e réunion des NAO.

Bien que mobilisés sur une revendication spécifique (DRC OP bus métro tram) pour laquelle la direction avait répondu défavorablement lors de l'alarme sociale et du préavis de grève, les ouvriers ont trouvé les ressources nécessaires pour poursuivre leur lutte. Ils ont porté collectivement une déclaration dénonçant l'attitude méprisante de la direction.

Dans leur élan de justice sociale, ils ont fait preuve de solidarité envers les salariés inaptes !

Après avoir envahi la salle des négociations et avoir eut une discussion ferme avec la direction, les salariés en grève ont obtenu avec l'aide des syndicats présents une nouvelle date pour discuter de leur DRC.

Pour la CGT, la démarche de ces travailleurs est exemplaire et elle trouvera forcément écho dans la relation dont peuvent entretenir les syndicats entre eux, envers la direction.

Cela rappelle le véritable rôle des organisations syndicales, c'est-à-dire la défense des intérêts des salariés.

À un moment, où la bataille sur les salaires devient la priorité pour les traminots, où le gouvernement et le patronat imposent l'austérité pour les salariés, la CGT appelle toutes les catégories socioprofessionnelles de la régie à suivre l'exemple des salariés techniques et à se mobiliser le 18 mars prochain.

Tous en grève le 18 et rassemblés devant les dépôts pour exiger de véritables augmentations de salaire et tous à la manifestation nationale à 10h30 à Jeanne d'Arc pour les salaires, l'emploi et la protection sociale et contre les politiques d'austérité du

Déclaration des services techniques du 25/02/14

Nous vous interpellons, ce jour, suite au constat d'échec du dialogue dans le cadre de l'alarme sociale déposée par la CGT concernant le DRC des techniques de l'entreprise.

Nous sommes au regret de constater votre mépris de la reconnaissance du travail des techniques.

Nous vous faisons part de notre indignation face à cette attitude, par laquelle vous portez la totale responsabilité de cet échec.

Nous ne tomberons pas dans l'exaspération, car nous sommes déterminés.

Nous avons l'espoir que par la reprise du dialogue social, nos revendications débouchent sur un accord.

Nous vous faisons part par la même occasion de notre solidarité envers nos collègues reclassés.

Nous demandons l'intégration des reclassés définitif dans le DRC OP.

Proposition DRC OP Bus métro tram

- Embauche au 185 OP2
- OP3 n1 au commissionnement (1an d'ancienneté) 200
- OP3 n2 , 3ans plus tard et sans critères 210
- OP3 n3 , 3ans plus tard et sans critères 215
- OP3 n4 , 3ans plus tard et sans critères 220
- TA , 3ans plus tard et sans critères 230.

Le 5 mars la direction a reçu la CGT et les agents des services techniques Métro Bus Tram comme convenu le 25 février.

Devant la mobilisation massive des salariés venus en nombre pour assister à cette entrevue, le direction a du changer de salle afin que tout le monde rentre et puisse s'exprimer.

Le Directeur a écouté toutes les doléances sans y apporter de réponses concrètes. Il reste très vague sur la question de l'effectif, la répartition des métiers ainsi que la part donnée à la sous-traitance....

DRC

Concernant le DRC, la direction campe sur ses positions, estimant que l'accord actuel datant de 2007 n'est pas assez vieux pour le modifier si ce n'est quelques virgules qu'il propose de discuter....Par contre depuis 2007, l'évolution des métiers et de la technologie du matériel, ont eux bien évolués et les salariés ont dû s'impliquer fortement dans ces évolutions pour faire tourner leurs services. Quelle en est leur récompense ??? Faudra t il en arriver à la dénonciation de l'accord pour ouvrir de nouvelles négociations ???

Agents reclassés

La direction refuse d'ouvrir le débat estimant que la plupart ont un coefficient 210. Il faut presque qu'ils s'estiment heureux d'être reclassés....Et même si un agent est reclassé à un même poste plusieurs années consécutives il n'a aucune garantie d'être affecté définitivement à ce poste, il faut que ce poste soit d'abord porté au budget!!!

Pour la CGT la seule solution est le déroulement de carrière unique ouvriers/employés qui garantirait ainsi à tous salariés de pouvoir poursuivre son DRC malgré un reclassement suite à un « pépin » de la vie.

La CGT avait déjà fait cette proposition en son temps mais n'avait pas été suivie...certains leur préférant les passerelles....

Aujourd'hui les salariés reconnus inaptés définitivement, n'ont aucune formation de reconversion sur d'autres métiers de l'entreprise et n'ont donc aucune perspective d'avenir au sein de Tisséo, si ce n'est croiser les doigts pour arriver à la retraite....

La CGT appelle tous les salariés reclassé définitivement à s'unir au combat des services techniques pour faire aboutir leur DRC qui peut être décliné facilement à tous les OP, les AE, les administratifs, les faisant fonctions, etc.....

Lors de cette entrevue la CGT en a profité pour interpeller le directeur sur des faits grave s'étant déroulé dans le secteur de la carrosserie. La déclaration suivante a été lu:

Monsieur le Directeur,

Le syndicat CGT tient à vous alerter quant aux pratiques exercées sur les agents de maintenances.

Depuis quelques années, la casse des services techniques est faite par des pratiques plus que douteuses et passe par le harcèlement, la pression et l'écœurement des agents.

En effet après la dissolution de l'atelier central avec la remise en cause des acquis, aujourd'hui c'est la carrosserie/peinture/bourrellerie/sérigraphie qui sont menacées d'une restructuration. Bien entendu officieusement puisque aucune instance n'a été informée !

Et toujours par des pratiques plus que douteuses : Retrait d'outil de travail, provocations, brimades, etc etc ...et ce jusqu'à ce que les salariés fassent une demande de mutation.

La preuve en est par les propos des certains responsables: « Maintenant que l'on a fait partir les grandes gueules, on va s'occuper des autres... »

C'est pour cela que la CGT vous demande de transférer et traiter ce problème en CHSCT et en même temps de remédier à ces pratiques.

Car les salariés des services techniques ne veulent pas être les victimes d'un combat politique !!!

Cela fait plusieurs fois que la CGT alerte la direction sur ces pratiques nauséabondes de management !!!

Les responsables ont été clairement identifiés par la Direction et qualifiés, entre deux portes, d'erreur de casting

Mais la direction ne fait rien, pour ne pas se désavouer, en espérant que le temps passera et que tout ira bien dans le monde des bisounours !!!!

Malheureusement là, cela prends des proportions inadmissibles !!!

Mais comment cela pourrait il en être autrement, quand les cadres de ce service n'ont d'yeux que pour les grandes entreprises gérant les DSP dans les transports!

Les mêmes revanchards, qui n'espèrent qu'une chose le grand retour de l'ex directeur de la Semvat, M. Francis Gras, qui se porte candidat sur les listes électorales du candidat UMP Jean-Luc Moudenc et qui prône la fin de la régie...

Les mêmes qui prônent le recentrage sur le « cœur du métier » pour les centres de maintenance, mais le connaissent ils eux le métier ???

On ne peut qu'en douter quant on voit ce qu'ils ont fait de leur propre service ???

Il nous suffit de regarder une décennie en arrière pour voir l'effectif et les métiers que regroupait l'Atelier Central :

- Mécanique préventive lourde - Mécanique générale - Diéséliste - Motoriste- Mécanique pneumatique - Electricité (bus + rénovation de sous ensembles) - Electronique - Billettique- Carrosserie / construction - Carrosserie / réparation - Chaudronnerie - Peinture- Sérigraphie - Maintenance VL...

Profitant lamentablement de la catastrophe de AZF, ces mêmes dirigeants ont dit ne plus vouloir gérer la maintenance VL qui était selon eux sans avenir...

Pourtant aujourd'hui le responsable de ce secteur emploi 3 OP et 1 Responsable d'équipe et donne entière satisfaction à l'entreprise... et ils abandonnèrent l'activité diéséliste au profit de la sous-traitance...

Puis ils décidèrent de restructurer la partie mécanique en transférant dans un autre service toute la maintenance préventive....et son personnel, en prétextant vouloir se « spécialiser ».....d'où le nom d'Atelier Spécialisé....!?

Il est tellement spécialisé que même les chefs d'équipes et le responsable d'atelier ne savent pas quel est le rôle de cet atelier !!!!

Puis au fur et à mesure de l'écœurement des agents, qui ont préféré demander une mutation, les services sont réduits à une peau de chagrin car les salariés partis ou malades ne sont pas remplacés.

Il a fallu une énergie folle et des actions syndicales menées par l'ensemble des agents de ce secteur (OP/ RE) pour maintenir au moins 1 poste de tourneur sur les deux existants...

Paradoxalement et alors que nous avons les outils et toutes les compétences en interne, beaucoup de travail d'usinage est envoyé régulièrement à l'extérieur par les différents services de maintenance de l'entreprise !?

Aujourd'hui ces mêmes dirigeants s'en prennent au secteur carrosserie. La sérigraphie ? Ils n'en veulent plus... Trop difficile à gérer !!! Les services pour qui ils travaillent sont incapables de leur planifier les demandes de travaux 1 an à l'avance...Il faudrait investir et ils risqueraient d'être obligés d'embaucher....Ils préfèrent que se soit un autre service qui gère cette activité !!!

Et il en est malheureusement de même pour l'activité peinture pour le métro et le tram et pour l'activité soudure/fabrication

Cet atelier tourne tellement rond que même des agents étant parvenus chef d'équipe, jettent l'éponge et repartent OP à « la caisse à outil » ???? Et ça n'interpelle personne dans le staff direction....???

Comment ces responsables peuvent annoncer, lors d'une alarme sociale, une restructuration de service, alors que le directeur lui-même n'est pas au courant ???

Mais qui commande dans cette entreprise ???? Y a-t-il un pilote dans l'avion ? Si oui mais que fait-il ??? Quel est le respect des instances représentatives du personnel face à de tels agissements ???

Il est grand temps qu'un coup de pied soit mis dans la fourmilière, que les petits soldats se mettent au garde à vous et que les rats quittent le navire !!! Pour que notre entreprise retrouve tout son potentiel de fonctionnement et la mutualisation de ses moyens au service des usagers des transports en commun toulousain!!!

Et non au service d'irresponsables plus enclin à se faire payer des repas gastronomiques le vendredi ou se faire offrir une visite guidée 3 étoiles des usines Michelin...et tout ce que l'on ne sait pas...

Il est grand temps que cela cesse et que les élus du SMTC ouvrent les yeux pour, une fois pour toute, mettre enfin de l'ordre dans l'encadrement de la Régie et proposer une rupture conventionnelle à tous les nostalgiques libéraux des gestions privées des transports (Véolia - Transdev - Kéolis...)