

GAGNER DES AUGMENTATIONS DE SALAIRE C'EST POSSIBLE ...

SALAIRE

Les dépenses des familles de Traminots s'accroissent à cause des hausses vertigineuses des prix du gaz, de l'électricité, de l'essence et du gaz oil, du fioul domestique, de l'eau,.....les charges de loyers, de transports, les assurances, les ordures ménagères, ne cessent de s'accroître

Les produits alimentaires coûtent de plus en plus cher.....

Les frais liés à l'éducation des enfants, la culture, les loisirs s'alourdissent auxquels il convient d'ajouter le poids grandissant du poste santé.

On nous rabat les oreilles avec le « trou de la sécu » mais le gouvernement continue à faire des cadeaux aux patrons, l'accord trouvé, le 2 août 2006, entre Xavier Bertrand et les représentants des médecins libéraux sur les primes d'assurance va coûter 20 millions d'euros en année pleine à la Sécurité sociale, qui contribue déjà largement à la prise en charge des cotisations sociales des professions médicales libérales.

Les Traminots subissent une régulière érosion de leur pouvoir d'achat, si les salaires des conducteurs de la Semvat dans les années 70/75 étaient parmi les plus confortables du département c'est loin d'être le cas aujourd'hui.

Par contre les contraintes liées au Service public sont toujours bien présentes : travail par roulement, horaires et repas décalés, travail les dimanches et jours fériés.

C'est justement parce que notre mission

de transporteur public comprend ces contraintes que nous sommes dans notre droit le plus absolu de réclamer de bons salaires.

**Améliorer notre pouvoir d'achat :
c'est possible si vous vous en mêlez !**

Rien n'est figé, qui aurait pensé, en début d'année, que le gouvernement aurait cédé sur le CPE sous la pression de la rue !

Salaires et cotisations sociales sont indissociables

Les cotisations sociales sont un salaire dit socialisé, **elles ne sont pas une charge qui viendrait diminuer le pouvoir d'achat du salarié.** Elles lui confèrent des droits lui permettant de subvenir à un certain nombre de besoins, au moment où il en a besoin, dans un cadre solidaire, en cas de maladie, pour l'éducation des enfants, pour lui garantir son pouvoir d'achat au moment de la retraite.

Avoir de bons salaires, c'est aussi cotiser plus, apporter à la Sécurité sociale les ressources nécessaires pour de bonnes retraites ou pour permettre à tous de bénéficier, en cas de besoin, des dernières avancées du progrès médical

**Et si on décidait de construire
l'offensive tous ensemble avec
toutes les organisations syndicales
sur les salaires et sur la retraite !**

**L'unité d'action syndicale
est incontournable
pour gagner
les revendications**

Augmenter les salaires,

c'est plus de ressources pour la Sécurité sociale !

Le gouvernement et le patronat n'ont de cesse de marteler que la Sécurité sociale serait malade de ses déficits.

Face à son "déficit abyssal", il n'y aurait d'autres solutions que de baisser les prestations : d'où les mesures régressives des récentes réformes de l'assurance maladie de 2004 (instauration d'un forfait d'1 euro par feuille de soins, déremboursement de médicaments, forfait de 18 euros pour les examens médicaux lourds etc.) et de la réforme des retraites de 2003 (allongement de la durée de cotisation pour une retraite à taux plein, encouragement des retraites par capitalisation).

Ce discours fait l'impasse sur le problème principal, celui de l'insuffisance des recettes.

Et il n'y a pas besoin d'être un expert pour le comprendre : comme la source principale des recettes de la sécurité sociale est constituée par les salaires, une croissance plus forte des salaires aurait des conséquences favorables immédiates sur l'équilibre financier de la sécurité sociale.

**Salaires et cotisations sociales
sont indissociables**

Avoir de bons salaires, c'est aussi cotiser plus, apporter à la Sécurité sociale les ressources nécessaires pour de bonnes retraites ou pour permettre à tous de bénéficier, en cas de besoin, des dernières avancées du progrès médical.

Reconquérir une dynamique salariale

Pour combler le déficit de la Sécurité sociale, il faut augmenter les salaires.

Le développement de compléments de rémunération au détriment du salaire est l'une des causes principales du déficit de la Sécurité sociale

En 2004 (dernière année pour laquelle les chiffres sont disponibles) les sommes distribuées au titre de l'intéressement, de la participation et des autres formes d'épargne salariale comme l'abondement par l'employeur à un plan d'épargne ont augmenté de 8,7 % quand les salaires nets n'augmentaient que de 2,1 % .

Or, ces dispositifs d'épargne salariale occasionnent des pertes de recettes très importantes pour la protection sociale. Si l'entreprise verse 100 euros sous forme d'intéressement au lieu de le verser en salaire, cela représente 40 euros en moins pour la protection sociale.

C'est pourquoi nous devons gagner de vraies augmentations de salaires : il faut inverser la tendance à la substitution des diverses formes de participation financière au salaire.

Les exonérations de cotisations sociales sont une trappe à bas salaires

Du fait de la multiplication des exonérations de cotisations sociales depuis les années 90, une part croissante des cotisations patronales est exonérée de cotisations sociales. Au niveau du Smic, la cotisation patronale n'est plus que de 2,1 %, et le gouvernement envisage de la supprimer totalement.

Ces exonérations sont un puissant facteur pour dissuader les patrons d'accorder des augmentations de salaires, puisqu'au fur et à mesure qu'ils augmenteront les salaires ils paieront plus de cotisations.

C'est ce qu'on appelle une trappe à bas salaires et cela explique largement le bas niveau des salaires dans notre pays. Aujourd'hui, 50 % des salariés du privé ont un salaire inférieur à 1,6 Smic, alors qu'ils étaient 40 % en 1995. On voit que ces exonérations poussent à de bas salaires.

C'est pourquoi la Cgt milite pour la suppression des exonérations de cotisations patronales dans le cadre d'une ambitieuse réforme du financement de la Sécurité sociale fondée sur une modulation des cotisations patronales favorisant les entreprises qui offrent de bons salaires et créent des emplois, paieraient proportionnellement moins de cotisations.

En revanche, celles qui font le contraire en paieraient plus.

C'est pourquoi, pour la Cgt, relance la bataille pour une augmentation des salaires et celle pour une réforme du financement de la protection sociale sont indissociables.



MGTS MUTUELLES DE FRANCE



L'ÉCHANGE, L'ENTRAIDE, LA RÉCIPROCITÉ

Voix interdite



que, a-t-il rappelé, la région finance 70% des investissements de transports.

Étrange similitude avec l'attitude du maire UMP de Toulouse Jean Luc Moudenc...ne trouvez-vous pas?

La droite a choisi de s'attaquer aux entreprises publiques de transports pour fragiliser le service public de transports sur le territoire national, mais aussi à terme

pour attaquer les garanties sociales de tous les Traminots.

Il n'y aura plus au conseil d'administration de la Ratp, de représentant de la ville de Paris et du Conseil régional d'Île-de-France, collectivités pourtant directement concernées par l'activité de la Ratp, selon un décret publié au cœur de l'été au journal officiel.

Deux élus de gauche seront remplacés par « deux personnalités » désignées...par le gouvernement.

Le Conseil de Paris dénonce une manœuvre pour mettre à mal le « service public de transports en commun » le maire de Paris parle de « mépris édifiant à l'égard des usagers », tout en demandant, dans une lettre au ministre des Transports, la réintégration des administrateurs évincés. Quant au président du Conseil régional d'Île-de-France, il dénonce une « opération scandaleuse », préparée depuis plusieurs mois, alors

Les supporters du groupe Connex qui crient avec les loups de droite contre la Régie Tisséo à Toulouse, sont invités à sortir la tête de leur trou et d'analyser, s'ils en sont capables, la véritable gravité de la situation à Toulouse mais aussi plus largement dans la branche des Transports urbains.

Les attaques contre les sociétés publiques sont un commencement avant des attaques plus graves sur les garanties sociales des Traminots.

Les attaques venues de Bruxelles avec le projet de règlement européen sur le temps de travail

Chèque transport:

pour que la mesure ne soit pas discriminatoire

Ceux qui souffrent ne sont pas dupes ! Ils savent qu'il faut apporter la plus grande vigilance à l'ensemble de ces annonces. La résonance donnée au Chèque Transport attire d'autant plus l'attention.

Contraint par l'état d'esprit d'une opinion publique propice à des mobilisations ; le Premier ministre avance des mesures superficielles à fort effet d'annonce et d'affichage social électoraliste pour préserver la politique du gouvernement et du Medef des responsabilités sur la situation. Ceux qui souffrent ne sont pas dupes ! Ils savent qu'il faut apporter la plus grande vigilance à l'ensemble de ces annonces.

La résonance donnée au Chèque Transport attire d'autant plus l'attention.

Pour que la mesure ne soit pas discriminatoire, la Cgt demande des modifications du projet de loi :

- Le caractère facultatif doit être retiré.
- La solidarité doit s'exercer entre des entreprises qui peuvent allégrement payer et les PMI, PME-TPE-TPI créatrices d'emploi et souvent sous la pression de la sous-traitance.
- L'impossibilité d'utiliser les transports en commun là où ils existent (horaires individualisés, décalés, etc.) doit être soumise à une certification pour l'octroi du chèque transport utilisable chez les distributeurs d'essence.
- La gestion et la mise en œuvre du dispositif incombent à l'entreprise, mis à part dans le cas de transfert de compétence à un syndicat mixte de transports.

Les dispositions négociées sur les modalités d'application doivent reposer sur des accords de branche à caractère impératif ne pouvant être revus à la baisse par des accords d'entreprises.

Le chômage juteux

On savait déjà que l'argent n'a ni odeur, ni pueur.

Et qu'il investit tous les terrains où il pense tirer du profit. Il le fait déjà aussi bien du côté de la médecine que de l'éducation. Et voici qu'il vient de dénicher une nouvelle activité qui se promet juteuse: le monde des chômeurs ! Une catégorie sociale qui, remarquez-le, a peu de chance de disparaître à court terme. Le reclassement et le suivi des privés d'emploi étaient jusqu'à présent à la charge de l'UNEDIC, or celle-ci vient de « distribuer » une partie

de cette tâche à des sociétés privées, moyennant évidemment finance.

Ainsi le reclassement d'un chômeur sera taxé de 3500 à 6000 euros à une boîte privée alors que l'ANPE doit se contenter de quelque 650 €.

Il faut ajouter que la liste de ces 17 sociétés sélectionnées laisse quelques surprises. Ainsi on y compte une société A4E de nationalité britannique qui ne dispose d'aucun point de chute en France. C'est le régime du pavillon de complaisance

Condition de travail Ligne B : ouverture partielle

Le 2 octobre les conducteurs devront postuler sur les lignes restructurées sans connaître les tableaux de marche, ni des roulements en un mot, ils seront devant le fait accompli ! Ils n'auront ces informations que le 2 octobre le même jour que le début de la postulation.

Pour postuler il est indispensable de tout savoir !

La direction a présenté la nouvelle organisation du réseau à l'ouverture partielle de la ligne B en attendant la restructuration définitive du réseau.

Comme toujours la direction organise une présentation tronquée des restructurations et ne donne aucune réelle information.

De plus elle ne respecte pas les instances représentatives du personnel que sont le CHSCT et le Comité d'Entreprise. Le plus grave est que les secrétaires de ces deux instances ne manifestent pas la moindre inquiétude ni la moindre protestation. Seule la Cgt a indiqué au directeur du réseau bus que l'information de ces instances ne serait pas une fois de plus ignoré.

Une présentation et une consultation du CHSCT sont obligatoire, et doivent être mises en place pour parler, de l'habillage des TM (temps parcours ; temps de HLP ; temps de travail)

De plus c'est l'occasion ou jamais de faire fonctionner la « commission des TM » qui jusqu'à aujourd'hui ne s'est pas encore réunie.

Dans la présentation, la direction nous informe que deux lignes régulières seront sous traitées en raison du manque de place pour stationner les autobus à Atlanta ???

Après avoir sous traité les lignes 107 et 108 et la mise en place des TAD en décembre 2003, la sous traitance des lignes s'officialise dans notre entreprise !!!

Aujourd'hui, les TAD ne se contentent plus d'effectuer du transport à la demande, ils se substituent aux lignes régulières et transportent les usagers qui attendent aux arrêts des lignes urbaines (L 72) ou au terminus de Gramont par exemple.

En présentant la restructuration du réseau à l'ouverture définitive de la ligne B, Le SMTC communiquait l'augmentation en kms du réseau bus, soit + 10%, mais il ne s'est pas trompé en augmentant de + de 180% les services attribués aux TAD.

Conséquence, à terme, le statut des Traminots risque de disparaître au profit des salariés de petites entreprises privées payés au SMIC, sans CCN, sans

prime de vacances, sans 13ème mois etc., etc., etc !!!

Les organisations syndicales doivent se mobiliser pour que les activités et la mission de transport urbain de voyageurs soient effectuées par TISSEO.

Les missions et les salariés des entreprises sous traitantes doivent intégrer la Régie Urbaine comme l'a fait la Régie de l'interurbain en intégrant tout le personnel de la gare routière.

PRESENTATION DES LIGNES REGROUPEES

Kiosque Balma-Gramont : 20/74 et 51/72

Kiosque Argoulets : 33/43/75/76

Kiosque Borderouge : 36/36b/41

Kiosque la Vache (3 cocus): 59/61

Ligne 40 regroupe les lignes déjà existantes 40/42/73 plus la ligne 42 b qui feront terminus à Borderouge.

Ligne 10	→ 30 équipes → 35 titulaires
Ligne 15N	→ 12 équipes → 14 titulaires
Ligne 15S	→ 13 équipes → 15 titulaires
Ligne 16	→ 33 équipes → 38 titulaires
Ligne 19	→ 17 équipes → 20 titulaires
Ligne 20/74	→ 8 équipes → 9 titulaires
Ligne 22	→ 27 équipes → 31 titulaires
Ligne 25	→ 2 équipes → 2 titulaires
Ligne 33/43/75/76	→ 19 équipes → 22 titulaires
Ligne 36/36b/41	→ 18 équipes → 21 titulaires
Ligne 37	→ 6 équipes → 7 titulaires
Ligne 40/42/42b/73	→ 21 équipes → 24 titulaires
Ligne 51/72	→ 15 équipes → 17 titulaires
Ligne 59/61	→ 15 équipes → 18 titulaires
Ligne 60/69	→ 20 équipes → 23 titulaires
Ligne 77	→ 4 équipes → 4 titulaires
Ligne canal	→ 7 équipes → 8 titulaires

Nombre total → **308 titulaires**

La ligne 14 s'en va au Giat.

Du 02/10/2006 jusqu'au 20/10/2006 débiteront les postulations pour la phase 1, ces places ne seront que transitoires jusqu'à l'ouverture totale de la ligne B à l'automne 2007.

Le 06/11/2006 résultat des affectations.

Fin 2006 affichage des nouveaux roulements.

Tous les traminots postuleront en février 2007 pour les places définitives pour l'automne 2007.

Le tronçon Nord de la ligne B sera prêt fin février 2007. L'ouverture du tronçon B nécessite l'embauche de 20 conducteurs.

Ouverture complète de ligne B Novembre 2007.

Novembre 2007 : la ligne 77 regroupera les lignes 77/83
Sur Langlade :
la ligne 65 regroupera les lignes 45/65/67
la ligne 3 regroupera les lignes 3/flambère
la ligne 8 regroupera les lignes 8/45/50
la ligne 68 regroupera les lignes 68/TAB

Faites très attention au moment de la postulation, rapprochez vous d'un membre CGT pour vous aider ou auprès de votre responsable de ligne.

Pour la phase 1 tout ce fait par ancienneté ligne avec priorité 1 pour rester sur sa ligne et priorité 2 sur une ligne restructurée.

Site Atlanta

Un technicien bâtiment a été recruté en externe. Sans remettre en cause les capacités de ce salarié, la CGT

constate que le recrutement interne n'est plus de mise. Un examen interne a été organisé où les agents ont passé les épreuves avec brio.

La direction « trompe » les salariés faisant croire que ces recrutements sont effectués en toute « transparence ».

Ce poste de travail a toujours été occupé par des agents reclassés et aujourd'hui voilà un poste de reclassement qui disparaît.

Les choix sont faits d'avance et les dés sont pipés....et il est dommageable de faire croire le contraire aux salariés

PONT RAYNAL

La nouvelle matérialisation au sol pose d'énormes problèmes pour les bus se rendant vers Jeanne d'Arc (L 38, L 40 et tous les HLP).

Cette signalisation oblige les conducteurs à effectuer une manœuvre dangereuse en sortant du couloir de bus. La CGT a interpellé le service travaux circulation de notre entreprise. Le responsable de ce service nous a assuré qu'une nouvelle matérialisation des voies sera effectuée (à suivre).

Excédée et fatiguée de subir en permanence les insultes et les attaques, la Cgt est contrainte à fait appel à la justice pour que cesse ces comportements.

Pendant des mois sur des publications syndicales les militants de la Cgt ont été insultés, rabaissés, leur honnêteté a été mise en cause.

L'organisation syndicale CGT est continuellement la cible d'invectives, de sarcasmes, d'injures et de calomnies.

Ses militants sont même menacés voire agressés, souvenez-vous de l'incident sur le kiosque de Balma-Gramont où un militant de la Cgt était bousculé par le Secrétaire du CHSCT devant des témoins.

Sur une publication n° 111 cette organisation se permet de remettre en cause l'honnêteté de deux militants de la CGT les accusant de collusion avec la direction.

Voilà des accusations extrêmement grave et surtout mensongères que nous ne pouvions laisser impunies.

Sur une autre la CGT est accusé de falsifier les accords d'entreprise pour tromper les traminots.

La Cgt a écrit plusieurs courriers aux responsables de ce « syndicat » pour que cesse ces comportements diffamatoires et insultants.

Sans succès, puisque sur les toutes dernières publications la CGT est maintenant accusées d'avoir volontairement ignoré la tenue d'un Conseil de Discipline au mois d'août, propos encore une fois mensongers puisque la CGT n'a jamais reçu sa convocation

Certes, nous ne partageons pas les mêmes stratégies syndicales avec cette organisation, nous sommes mêmes concurrents lors des élections professionnelles, mais deux organisations syndicales doivent pouvoir vivre côte à côte dans l'entreprise.

Devant cette masse d'insultes, de sarcasmes et d'infamie la CGT se trouve dans l'obligation de demander réparation devant la justice.

La CGT a donc entamé une procédure pour diffamation ce qui devrait, espérons le, faire cesser ces comportements.

Déroulement de carrière ? ?

La CGT a posé le problème d'un déroulement de carrière pour tous, devant la Commission Paritaire Nationale tout au long de l'année 2003.

En effet pour contrer la multitude de déroulements de carrières qui se mettaient en place dans les entreprises de la branche, avec de grosses diversités de mises en application et notamment beaucoup de critères d'attribution défavorables aux Traminots.

Le collectif de Branche de la Fédération CGT a donc proposé un modèle de déroulement de carrière écartant au maximum tous critères d'attributions défavorables et fonctionnant parallèlement à l'ancienneté.

Sur ce modèle le syndicat CGT de la Régie de Marseille a réussi à mettre en place un déroulement de

Dans notre entreprise s'est mis en place plusieurs déroulement de carrière fonctionnant par catégories professionnelles.

Un pour les conducteurs, un pour les techniques, un pour les maîtrises, un pour les OTCM le dernier pour les vérificateurs.

Cette démarche conduite par les organisations réformistes répond d'une façon maladroite et partielle à la revendication d'augmentation du pouvoir d'achat. En effet depuis plusieurs années les organisations syndicales rechignent à affronter les directions sur la question du salaire et essayent de négocier des palliatifs au salaire.

La CGT est favorable a un déroulement de carrière qui augmente le coefficient de chaque catégorie professionnelle mais en respectant la hiérarchie des classifications et l'échelle des salaires de la Convention Collective Nationale.

En un mot la Convention Collective Nationale établissait une échelle entre les différents métiers.

190, pour le vérificateur, 200, pour le conducteur, 220 pour le contrôleur technique, 230 pour le contrôleur d'exploitation.

Aujourd'hui les vérificateurs ont comme coefficient le 190, et aujourd'hui avec leur déroulement de carrière le 208 au bout 12 ans, après évaluation et entretien professionnel.

Pour les conducteurs cela va du 200 au 210 au bout de 9 ans, mais là de façon automatique.

Donc un conducteur ayant 9 ans d'ancienneté se retrouve avec une différence de deux point avec un vérificateur ayant le 208 et 12 ans d'ancienneté.

La différence entre les métiers n'est plus respectée.

La Convention Collective prévoyait une différence de 10 points entre le conducteur et le vérificateur.

Cette façon de négocier métier par métier organise la dégradation de l'échelle de salaires.

La CGT revendique un déroulement de carrière identique pour toutes les classifications pour

éviter cette pagaille inorganisée.

Pour la CGT il est donc indispensable de remettre de l'ordre dans cette cacophonie et de rééquilibrer l'échelle des classifications.

Les négociateurs de la Convention collective avaient décidé de donner aux conducteurs un coefficient élevé dans la grille pour prendre en compte les difficultés du métier (horaires décalés, stress, travail posté)

En effet le conducteur est l'agent qui avait le coefficient le plus élevé dans le collège ouvrier : le 200 !

Aujourd'hui les conducteurs ne se retrouvent à la même place dans l'échelle des salaires.

La CGT dénonce cette façon de négocier qui occasionne la pagaille dans la grille des salaires.

Elle conduit le conducteur-receveur a devenir à terme le « smicard » de l'entreprise!

La CGT propose le respect de la CCN c'est à dire 20 point en dessous de l'agent de maîtrise soit le coef 220 pour les conducteurs receveurs!

M. MURAT informe d'une nouvelle organisation dans l'entreprise :

M. FONTAINE Jérôme quitte le SMTC et devient le Directeur de la Régie

M. GALLY Alain succède à M. BERJEAUD en tant que directeur du Métro

M. BERJEAUD passe directeur stratégie et développement

M. LIEUTAUD devient directeur sécurité et environnement.

M. MURAT informe également du retrait du Conseil Général (CG) du SMTC. Il précise que ce départ stabilise la lisibilité de l'entreprise, que la régie sera maintenue pour 2 ans, qu'elle sera évaluée sur ces 2 années et qu'ensuite le SMTC décidera de son avenir.....

CGT: la volonté farouche du Président du SMTC, Jean-Luc MOUDENC, maire UMP de la ville de Toulouse, de « casser » la régie prend forme aujourd'hui. En décembre dernier, le vote cousu de fil blanc de l'amendement de Dominique Paillé (député UMP) appelé ironiquement dans les couloirs de l'assemblée nationale

« amendement Paillé Toulouse » impose dans les 6 mois, dans les villes de plus de 400 000 habitants la ville ou la communauté d'agglomération doit détenir la majorité au sein des syndicats mixte .

La majorité de gauche devient donc une majorité de droit avec toutes les conséquences que l'on peut imaginer. De fait, le Conseil général qui finançait les transports urbains à hauteur de 30 millions d'euros environ et n'ayant plus droit à l'expression démocratique se retire du syndicat mixte, retirant de fait son financement.

Quelles conséquences cela aura-t-il sur l'avenir des transports, la question reste posée.

Nous constatons qu'une fois de plus les politiques, éloignés des préoccupations des salariés et des usagers entretiennent cette guerre stérile.

Le Maire UMP de Toulouse, sous son faux air démocratique, a maintenant les éléments mains libres pour offrir sur un plateau le réseau à l'appétit du groupe Connex-Véolia, mais cela semble réjouir des organisations syndicales dans l'entreprise

Un départ à la retraite



Voilà déjà trois mois que mon départ à la retraite a eu lieu.

Quel bonheur la retraite.

Si un jour tu n'as pas envie d'aller travailler, pense que ce jour viendra ou toi aussi tu seras à la retraite.

Ensuite, n'écoute pas les « oiseaux de mauvaise augure » que sont les patrons qui t'expliquent que la retraite **il faut la prendre de plus en plus vieux. Honte à eux !**

Dans notre profession la retraite à 55 ans n'est pas utopique, 34 ans de conduite, 34 ans de repos décalés, 34 ans d'équipes à se lever très tôt, 34 ans d'équipes à finir tard, 34 ans passé des jours fériés à travailler

Et on nous dit que le métier de Traminots n'est pas pénible !..... Il n'y a qu'à regarder l'âge des camarades qui nous quittent, **très peu jouissent de plus de 15 ans de retraite.**

Tous cela pour vous dire, la retraite c'est très bien, enfin, **on vit comme l'on veut.**

Je profite du journal de la CGT pour remercier tous les Traminots qui m'ont témoigné leur reconnaissance, la reconnaissance du syndical travail que j'ai pu faire, avec eux, pour améliorer, les conditions de vie et de travail.

Certes, il reste beaucoup de chemin à parcourir et je pense que la division actuelle, la haine de certains contre la CGT conduit malheureusement le mouvement syndical dans l'impasse. Aujourd'hui cela ne fera pas avancer les revendications.

Il est évident que l'on ne peut pas tous avoir la même

approche sur telle ou telle revendication, mais il serait utile que tous les syndicats s'assoient autour d'une table, débattent et trouvent ensemble comment faire aboutir les revendications.



Chaque fois que cela a été possible, les Traminots ont acquit de **très grandes victoires** :

le chèque restaurant, la prime de vacance, le treizième mois, les 35 heures, etc, etc...

Je crois au mouvement syndical au service des salariés, c'est cela qui a animé ma vie militante.

Si j'avais eu le moindre doute sur mon engagement syndical CGT, les nombreux témoignages qui m'ont été témoigné pour mon départ à la retraite, le résultat de la collecte, me confortent dans ma réflexion.

Une fois de plus un grand merci à vous tous.

Ne baissez pas les bras, unissez vous pour défendre les revendications.

- La division profite aux patrons et au patronat
- La division fragilise les acquis,

Courage, actifs et retraités, menons ensemble les combats pour un avenir meilleur, pour nous, nos enfants et petits enfants.

Jean FORT

Question CGT 6047 : La CGT demande que la formation dispensée pour la récupération des points du permis de conduire soit étendue à l'ensemble du personnel dans l'obligation d'utiliser un véhicule de service pour exercer son métier.

CGT : Cette formation n'est pas réservée uniquement aux conducteurs, elle est dispensée à l'ensemble du personnel utilisant professionnellement un véhicule de service.

C'est clair et précis, l'intervention de la CGT permet dorénavant à tous les salariés de Tisséo de récupérer, par ce biais, les points perdus. N'hésitez pas à contacter un représentant CGT pour de plus amples renseignements.

6073 : Quand comptez vous mettre les effectifs des services techniques à niveau ?

La direction considère que les effectifs sont suffisants et refuse de reconnaître qu'il manque aux moins 3 agents en raison de divers départs et mutations.

6074/6075/6076 : Quelle organisation de travail comptez vous mettre en place dans les magasin GIAT et Atlanta ?

Quand comptez vous mettre une réelle organisation de travail dans les services techniques ?

Pourquoi avez-vous créé une augmentation d'effectif de l'équipe de jour sur le dépôt d'Atlanta au détriment des autres équipes ? Cette situation est mise en place pour palier ponctuellement à la surcharge de travail.

CGT : Si les effectifs étaient suffisants, la direction n'aurait pas besoin de déséquilibrer un secteur par rapport à un autre. Cette pratique est bien connue des conducteurs car pour palier aux sous effectifs, la direction n'hésite pas à découvrir certaines lignes de ville au profit des lignes de banlieue.

Il faudra bien un jour ou l'autre affronter la direction sur ces questions de l'emploi et se décider à combattre pour gagner des effectifs.

6078 : Où en est le projet de la nouvelle machine à rectifier les disques des rames de métro ?

Direction : Siemens travaille pour l'homologation de plaquettes moins agressives pour les disques pour ne plus rectifier ces derniers.

CGT : ce problème date depuis plusieurs années et la direction a toujours refusé de remédier à ce problème, malgré des solutions peu coûteuses proposées par des salariés. La direction affiche toute sa considération envers les salariés.

Pour la CGT pas d'équivoque si le niveau sonore est intolérable : droit de retrait.

6070 : Ligne 52. Est il normal que le responsable de ligne demande aux conducteurs de reconnaître les lignes sur leurs temps personnel ? (52/08 dimanche)

La direction confirme le contraire..

CGT : pour diverses raisons, il arrive que des conducteurs effectuent des services sur des lignes qu'ils n'ont pas reconnues. Cela est inacceptable dans une entreprise de service public et ne pas hésiter à demander un doublage.

Si celui-ci vous est refusé rapprochez vous d'un délégué CGT...les choses évolues curieusement quand un délégué intervient !!!

6085 La CGT vous demande la matérialisation au sol de la descente des usagers au terminus des Argoulets et Gramont.

Argoulets : pour le moment la descente s'effectue au niveau actuel face à la station en attendant qu'une étude finalise la matérialisation.

Gramont : Par rapport à la descente actuelle qui s'effectue face à la station, le positionnement en arc de cercle rend difficile la matérialisation. Une étude est mise en place.

6090 : Pourquoi avez-vous supprimé les titulaires de la ligne 39 ?

C'était la solution pour permettre le passage à temps complets des « Scolaires »,

CGT : la Direction a proposé un avenant à l'accord d'avril 2003 que la CGT n'a pas signé et pour cause : la contre partie était la suppression des conducteurs titulaires.

La CGT considère que dans notre métier il n'est nullement besoins de recourir à des contrats précaires (CDD*, CDI* temps partiels, intérim...). C'est uniquement dans la recherche perpétuelle de profits que les entreprises de transports ont recours à ces types de contrats.

Pour la CGT cette solution est inacceptable. Une fois de plus, ce sont les conducteurs qui paient le prix fort et cette mesure ne coûte pas 1 euro à l'entreprise, bien au contraire. elle économise du personnel en supprimant 4 titulaires, tout comme elle a supprimé 4 postes de reclassement et les conducteurs de la ligne 28 au Giat et ceux de la ligne 39 pour le passage à temps complets des scolaires.

Pour preuve, ce ne sont même pas les scolaires qui effectuent les courses du 39 comme le stipule l'accord ; mais les conducteurs des AMA et des MLA. Quant aux scolaires ils sont affectés ailleurs.

Ces types de contrats sont arrivés dans notre entreprise suite à la suppression des « spéciaux », les services scolaires de l'époque. La direction proposait des contrats à temps partiels d'une durée de 3 ans !!! Après une semaine de conflit devant les dépôts cette période a été ramenée à un an, malgré la revendication initiale des contrats en CDI à temps complets.

6092 : La CGT vous demande le retrait immédiat de toutes les sanctions qui ont été infligés aux Traminots suite à une action syndicale du 30 mai 2006.

La direction refuse bien évidemment cela peut se comprendre. La CGT regrette qu'aucune organisation syndicale ne soit intervenue pour défendre des salariés sanctionnés.

LIGNE 78/79/80 terminus Lycée : le local ne peut pas être déplacé et pas d'aménagement pour des toilettes femmes La seule amélioration est l'augmentation de la fréquence du ménage. La CGT a demandé qu'une solution soit trouvée rapidement pour limiter le stationnement



Consommateurs, usagers, l'énergie c'est votre affaire !

Non à la fusion Gdf - Suez !

Le pouvoir d'achat des Français est au plus mal, la facture énergétique ne cesse de s'alourdir et les conditions sociales se dégradent.

Malgré cette situation, le gouvernement, prétextant une offre publique d'achat d'une entreprise italienne sur le groupe franco-belge Suez, a décidé de le fusionner avec l'entreprise publique Gaz de France.

Cette opération fragilise et remet en cause la France dans son indépendance énergétique.

Ce mariage de la « Carpe et du Lapin » n'a d'autre but que de se mettre en cohérence avec l'ouverture à la concurrence voulue par l'Union européenne.

Suez est un groupe multinational qui obéit aux règles fixées en priorité par ses actionnaires : fonds de pension et réseau obligataires.

Nous ne pouvons accepter que l'on brade ce qui relève de l'intérêt général au profit du Cac 40.

Pour la Cgt, l'énergie n'est pas une marchandise comme les autres et son accès est un droit fondamental qui doit échapper à la logique privée.

Des conséquences graves

· La France en tant qu'Etat aura peu d'influence sur les négociations des contrats longues durées avec les pays producteurs.

Peu à peu, ils seront remplacés par des contrats « spots » de courtes durées soumis aux aléas du marché ;

· les programmes de recherches seront tributaires du bon vouloir des actionnaires.

Quelles seront les conséquences sur la prospection et la recherche de nouveaux gisements ? ;

- les prix ne cesseront de grimper. Depuis l'ouverture du capital, le prix du gaz a augmenté de 23 % en un an. Et Bruxelles s'est déjà prononcée pour la fin des tarifs « régulés » y compris pour les consommateurs ;
- la nouvelle entité sous-traitera à d'autres opérateurs des missions de sécurité et d'entretien des réseaux avec comme motivation la baisse des coûts au profit des marges bénéficiaires.

Pour éviter une telle « catastrophe », il faut :

- garder et optimiser la maîtrise publique de l'énergie grâce à la fusion Edf-Gdf ;
- maintenir les tarifs « régulés » pour les particuliers et aller vers une véritable tarification sociale pour les plus démunis ;
- mieux organiser la concertation avec les représentants des consommateurs et soumettre à un protocole d'accord les décisions concernant le prix et la qualité du service ;
- garder la maîtrise de la sécurité et de l'entretien des infrastructures afin de ne pas réitérer la tragédie des fontes grises de Mulhouse.

Interpellons les décideurs politiques pour refuser le bradage de notre patrimoine français.

Le service public de l'énergie a besoin de nous tous pour faire reculer le gouvernement qui doit comprendre que ce n'est pas une marchandise comme une autre.

Un Conseil de discipline sans la Cgt ???

Les élus Cgt du Conseil de Discipline ne reçoivent pas leur convocation.
Erreur ou volonté délibérée de la part de la direction ?

Quel ne fut pas notre étonnement d'apprendre qu'un Conseil de discipline s'était tenu le vendredi 1er septembre 2006, alors que nos élus n'ont jamais reçu aucune convocation.

La première réaction des élus du collège conducteur aurait du être sans équivoque, il fallait immédiatement saisir cette chance pour demander l'annulation pure et simple du Conseil de discipline.

Pourquoi ne pas l'avoir demandé.

Pour certains élus l'hostilité et l'antipathie à l'encontre de la Cgt sont tellement tenace qu'ils en deviennent aveugle et maladroit.

De plus la méconnaissance coupable des articles de la Convention Collective Nationale* permet à la direction de faire tout ce qu'elle veut.

La vérité c'est que la CGT a eu connaissance des faits une fois que le Conseil de discipline s'était déroulé. Elle a immédiatement écrit à la direction pour protester et demander l'annulation pure et simple de ce Conseil de Discipline.

(Vous trouverez copie du courrier aux panneaux syndicaux Cgt)

Dans le même temps, la Cgt informait le syndicat, qui défendait le conducteur receveur concerné, pour qu'à son tour il puisse demander l'annulation du Conseil de Discipline.

La CGT pense avoir fait son devoir de syndicat ouvrier, elle n'a pas à rougir de son action.

En effet, sollicité par le syndicat Sud elle a aidé à ce que le premier Conseil de discipline du mois de juillet soit annulé en raison de plusieurs vices de formes.

La Cgt est fatiguée de voir continuellement fleurir insultes et quolibets sur des tracts...

Elle s'étonne des mensonges écrits dans la publication n° 185 diffusés autour de ce Conseil de discipline.

En voilà assez.

Cela devient usant et fatiguant, et cela ne rend pas service au syndicalisme.

Pendant ce temps, la direction se permet toute les dérives, ne respecte plus la CCN, sanctionne à tout va, et les Traminois trinquent.....

** Rappelons nous l'affaire Perthus qui a été licencié alors que la Convention collective lui permettait d'être le reclassé pendant toute la durée de son retrait de permis de conduire. La méconnaissance de la CCN a conduit des organisations syndicales à donner un coup de main au DRH de l'époque (Yves Descous) pour licencier ce conducteur receveur.*

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



**Pour gagner des augmentations de salaires
Je me syndique à la Cgt**

avec



**Gagner
c'est possible**