

Octobre 2004

N°11

Éditorial

Attention, danger,
les titulaires vont
disparaître !

Oui la CGT se préoccupe des otages en Irak, oui elle revendique la libération des salariés otages et oui elle est fière de ses convictions humaniste et de solidarité. Elle regrette qu'une « organisation syndicale » soit capable de plaisanteries sur un



Trois salariés: deux journalistes français, Christian Chesnot et Georges Malbrunot, un chauffeur syrien, Mohammed Al Joundi, sont retenus comme otages depuis le 20 août, la CGT toute entière exige leur libération !

L'argument « épouvantail » est à nouveau prononcé...

Rappelez-vous, lors de la mise en place du roulement voltigeurs 11 semaines, déjà le même argument avait été avancé.

Des arrêts de travail avaient été organisés pour « stopper » l'improbable danger !....

Plus de deux années après, les conducteurs peuvent vérifier qu'il n'en est rien, au contraire le nombre de titulaires de ligne a continuellement augmenté.

La CGT serait, dit-on, encore et toujours le « vilain petit canard » qui tenterait par tous les moyens de faire disparaître les titulaires de lignes ???

Dans quel but le ferait-elle ? Pourquoi ? Mystère ? Personne n'en sait rien mais tout le monde le croit !

Soyons un peu sérieux, faisons du syndicalisme et arrêtons mensonges et manipulations.

La CGT a dit à la direction :

« Nous sommes d'accord pour que la direction fasse cette proposition aux conducteurs, ce sont eux qui décident ». Rien d'autre !

Sur la proposition du roulement 20 semaines, les organisations ont publié une proposition de roulement maintenant les périodes de trois jours de repos consécutifs.

Il faut le comparer attentivement avec l'ancien 26 semaines. C'est sur cette base là que les conducteurs s'exprimeront. Là aussi ce sont eux qui décident.

Pour le projet de Balma-Gramont, ceux sont toujours les conducteurs concernés qui décideront !

Depuis plusieurs années il existe à la Semvat des regroupements de lignes comme :

- le 40 qui regroupait les lignes 40, 42, 73, 74, 75, 76 et qui aujourd'hui regroupe toujours les lignes 40, 42, 73
- le 78 qui regroupe les lignes 78, 79, 80
- le 70 qui regroupe les lignes 70 et 71
- le 60 qui regroupe les lignes 60 et 69 etc, etc...

Tous les conducteurs travaillant sur ces lignes sont titulaires, sur cette base là, il ne nous paraissait pas super, hyper dangereux, de laisser la direction proposer un regroupement de lignes sur Balma-Gramont !

De toute façon, pour la CGT les choses sont claires, les conducteurs décident.

Il n'y a pas lieu d'utiliser ni les insultes ni les plaisanteries douteuses ni le mensonge. De simples arguments suffisent lorsque l'on accepte un débat normal.

Mais nous constatons avec regret que quelques représentants syndicaux considèrent la CGT comme le premier adversaire, ils se trompent :

l'adversaire c'est le patron.

Face à la direction il est plus intelligent d'être unis que désunis, à plusieurs on est plus fort !

Mais ces notions syndicales de bases sont étrangères à

Avoir les pieds sur terre, pour le syndicalisme reste essentiel !

La question du regroupement des lignes sur la gare d'échange de Balma-Gramont suscite des interrogations ce qui est bien normal.

Comme nous l'avons précisé sur la page 1, les regroupements de lignes existant depuis des lustres à la Semvat : ligne 40, ligne 78, ligne 70, ligne 60, etc, etc, il n'y a rien de nouveau.

Les titulaires de la ligne 39 avaient même acceptés de jumeler une équipe avec le 19 pour éviter un équipe à coupure.

La CGT tient simplement à regarder les choses en face.

Très prochainement la seconde ligne de métro, la ligne B, va entrer en exploitation, d'abord sur une moitié puis ensuite totalement.

Pour le réseau bus cela va avoir des conséquences importantes. En effet vu la configuration des deux lignes de métro dans Toulouse, les grosses lignes de ville sont vouées à disparaître rapidement.

Cela va radicalement transformer la configuration du réseau bus, et les habitudes de travail.

La CGT ne mentira à personne. Demain, la réalité c'est que la grande majorité des lignes de bus seront des lignes de banlieue ou des navettes de rabattement sur les gares d'échanges du métro ligne A ou B.

Il y a même dans les tiroirs une

étude pour que les lignes de l'interurbain s'arrêtent aux station du métro....

La plupart des lignes ne rentrerons plus dans Toulouse et les conséquences directes de cela, vous l'avez tous compris moins de conducteurs-receveurs.

Prenons le cas du terminus ligne B de Borderouge. Les lignes de St Jean, L'Union, Castelmourou ferons certainement terminus à cette gare.

La ligne 39 est en sursis, elle n'a été maintenue que pour faire plaisir au Maire de l'Union M.BENET.

Les élus du SMTC sont tous d'accord pour l'arrêter.

Les lignes 59, 60, 61 et 69 ne desservirons très certainement plus Jeanne d'Arc. Elles ferons semblé-t-il terminus à la station « La vache » route de Launaguet.

Sur Balma-Gramont, la ligne 72 a perdu la desserte de la rue Louis Plana, elle a perdu encore récemment deux titulaires. De coup, le roulement tourne très rapidement, un trou existe dans ce roulement et cela pose des problèmes.

Il en sera de même, pour beaucoup de lignes, lorsque la ligne B fonctionnera.

Le syndicalisme à la Semvat se trouve face a ses responsabilités

La CGT ne comprendra jamais que l'utilisation des insultes et autres mensonges reste le fond du débat syndical.

Depuis plusieurs années les Traminois ont pût constater que la CGT ne rentre plus dans ce jeu là, qu'elle ne répond plus aux insultes.

Vous avez également constaté que ses militants sont continuellement et personnellement attaqués, insultés et qu'ils ne répondent pas.

Nous demandons l'aide des Traminois pour que ces comportements s'arrêtent.

Personne n'a rien à gagner dans la division des organisations syndicales.

La CGT pour sa part préfère dire la vérité aux conducteurs même si elle ne fait pas plaisir à entendre.

Qu'ils se rassurent, le choix final leur appartient, la CGT ne signera rien contre l'avis du personnel, ce n'est pas dans ses habitudes.

La CGT souhaite que les conducteurs abordent tous les sujets, même ceux qui fâchent.

Ne nous enflammons pas, ne nous disputons pas, ne nous insultons pas réfléchissons



La première lecture de la proposition de la direction semble plutôt intéressante, mais dans toute chose il convient de prendre son temps et de bien analyser.

Pour accéder au dépôt / dépôt la direction demande de faire passer le temps de volant de 7 H 15 à 7 H 20, ce qui apparaît comme un effort dérisoire à consentir pour les conducteurs, d'autant plus que cela existe le dimanche.

Encore une fois la direction donne d'une main en prenant de l'autre, mais ça nous y sommes habitués.

Le vrai problème reste les taquets horaires des équipes de file.

Et la présence des équipes coupées les samedi et dimanche.

En effet les samedi et les dimanches, la tendance actuelle est de faire commencer le travail

le plus tard possible, puisque l'offre de service, dans la gestion libérale du réseau, ne prend pas en compte les besoins des usagers mais le taux de remplissage des bus.

Avec les taquets actuels des équipes de files de matin:
 - début jusqu'à 9 H 30 fin jusqu'à 14 H et au delà.
 Et les taquets horaires des équipes de file d'après midi:
 - début à partir de 11 H 30.

S'y rajoutent les trois natures d'équipes coupées :
 - coupées 1, coupées 2, coupées amplitude.
 La vraie revendication est de revenir à des taquets horaires plus en rapport avec les besoins des conducteurs.

La CGT vous rappelle le tableau paru dans son « spécial conditions de travail des

roulants » et vous invite à bien analyser les choses.

Elle réitère son invitation à tous les organisations signataires du dernier accord d'entreprise pour qu'un travail en commun se mette en place le plus rapidement possible sur la question des conditions de travail des roulants.

La proposition des dépôts / dépôts amènera un petit confort supplémentaire aux conducteurs mais ne règle pas le problème essentiel des débuts et des fins d'équipes.

Ils risquent bien de finir toujours leur équipe à 14 H 25 comme sur la ligne 14, et commencer à 11 H 30 pour terminer après 21 heures avec une équipe coupée d'après-midi..... ou alors des équipes commençant à 9 H et finissant à 16 H 30 comme cela a été proposé sur la ligne 40 et rejeté par l'ensemble des

A propos des CDD

Le premier point de cette réunion portait, sur la non retenue des personnes employées en CDD.

Les représentants de la direction nous ont annoncés que pour l'année 2004, l'emploi de 40 à 50 CDD avait été nécessaire. 70% de cet effectif serait reconduit. Cela implique un déchet de 30%.

Les deux responsables nous ont décrits les critères de recrutement :

1. CDD reconduit en CDI
2. CDD non renouvelé a la fin de son contrat
3. CDD à évaluer, car avis mitigé

Le point n° 1 est la solution revendiquée par la CGT.

Le point n° 2 et le point n° 3 sont des points relativement déplorables. En effet ! Ce personnel a été recruté, sachant qu'il pourrait, le cas échéant, peut être, poser a terme, des problèmes à l'entreprise.....

Concernant ce personnel, la CGT a posée quelques questions :

1. Pourquoi employer du personnel, sachant que ce dernier ne donnera pas satisfaction ?
2. Quand ce personnel donne entière satisfaction à la maîtrise de terrain, pourquoi ne pas

convertir ces emplois en CDI ?

3. Pourquoi le responsable du recrutement s'entête-t-il à ne pas vouloir reconnaître ses erreurs ?

As-t-il une boule de cristal ou un « grigri » qui puisse lui permettre de connaître l'avenir ?

Pourquoi ne fait-il pas confiance a sa maîtrise ?

Cela voudrait-il dire qu'il a recruté et mis en place un encadrement incompétent ?

Devant toutes ces questions, silence

Cela veut-il en dire long sur le devenir de l'entreprise ?

La CGT se pose la question de savoir si le responsable du recrutement a lui-même les compétences nécessaires pour recruter le personnel de l'entreprise ? Pourquoi ne se remet-il pas en question lorsqu'il s'aperçoit qu'il est en situation d'échec et désavoué par sa maîtrise ?

CONCLUSION

Nous voyons là, les dérives que peuvent engendrer les emplois en CDD. La CGT y est opposée.
 Une fois de plus le temps nous donne raison.

Seule une forte mobilisation de l'ensemble des organisation syndicales et des salariés de l'entreprise peut faire revoir la copie de notre chère direction.

Projet de loi « licenciement économiques » L'emploi n'a rien à gagner

« Nous voulons affirmer notre exaspération et notre profond désaccord, tant sur la méthode que sur le fond, avec l'avant-projet de loi sur les restructurations que nous présente le gouvernement ».

Mardi 19 octobre, Bernard Thibault, secrétaire général de la Cgt, a tenu une conférence de presse pour « alerter l'opinion sur un projet dans lequel l'emploi n'a rien à gagner ». « Avec ce texte, a précisé Francine Blanche, secrétaire confédérale, les salariés qui disposaient d'un minimum de droits risquent de les perdre tandis que les autres n'en gagneront pas. Nous n'osons pas croire qu'il s'agisse du texte final ».

Quatre jours après avoir quitté la réunion de la commission nationale de la négociation collective, la Cgt réaffirme donc son opposition à ce texte, qui reste nocif pour les salariés malgré les modifications intervenues ce week-end.

Elle demande la tenue d'une réunion tripartite - gouvernement, organisations syndicales et patronat - pour « connaître les bases sur lesquelles le gouvernement a l'intention de saisir l'Assemblée nationale ».

« Le gouvernement veut boucler en quelques jours un texte de loi essentiel alors que dix-huit mois de négociations ont mis en évidence des désaccords profonds, a souligné Bernard Thibault. Aucune

contrainte de calendrier ne justifie cette accélération.

« Le mécontentement syndical a été si fort, et la Cgt y a contribué, que le gouvernement a dû admettre quelques concessions, notamment sur la définition du licenciement économique et le maintien des délais de recours en cas de restructuration, a poursuivi Bernard Thibault.

Mais ces dispositions ne font pas le compte.

« Sur un sujet aussi crucial, les syndicats ont tout intérêt - dès lors qu'ils partagent la même analyse - à intervenir et à agir ensemble. Les événements de ces



derniers jours confirment l'efficacité des organisations

Lorient: un conducteur de bus décède étranglé par les portes de son bus !

Comité d'entreprise

Les élus CGT vous informent !

Appel d'offre :

Pour le marché négocié d'un an, trois critères sont retenus :

1. ___ Qualité de service rentre pour 45%
2. ___ Organisation et méthodes proposé pour l'exploitation du réseau à hauteur de 25%
3. ___ Le prix à hauteur de 30%.

La CGT s'interroge sur ces critères, l'ordre chronologique semble être : organisation avant le prix mais les pourcentages démontrent le contraire, cette information n'est pas cohérente.

Le directeur déclare que la proposition que fera la Semvat sera avant tout un prix compétitif, cela aura des conséquences directe sur les salaires à venir.....

L'assistante sociale a vu durant l'année 2003 10% de l'effectif. Cela qui alerte la CGT, car si l'assistante sociale est sollicité de cette façon c'est que la vie quotidienne des Traminots se dégrade.

Le Secrétaire du CE a déclaré qu'il ne fera pas de prêt sociaux aux personnes sur-endettes. La CGT s'est insurgés de cette décision, et déclare que chaque cas doit être abordé avec une vision sociale.

Reconstruction du Dépôt de Langlade

L'enveloppe financière prévue est de 40 millions d'euros dépollution du site comprise. 15 mois de travaux seront nécessaire pour la construction des bâtiments ce qui laisse à penser une ouverture pour le printemps 2007. Le CHSCT sera réuni le 15 novembre afin de travailler sur l'aménagement de l'atelier. A suivre.....

Point de vente Balma-Gramont

La boulangerie vend depuis peu des titres de transports. Cette solution ne convient pas à la CGT qui a demandé l'ouverture d'un véritable point de vente tenu par du personnel Semvat

La CGT précise également qu'au delà de la vente des titres, les usagers sont demandeurs d'informations sur les lignes de bus, les horaires, sur les TAD.....etc, etc.

Le Directeur s'est engagé à suivre cette affaire pour évaluer les besoins.

Distribution du colis de Noël 2004

Actifs: Le jeudi 16 décembre au GIAT de 8H à 18H
Le vendredi 17 décembre à Atlanta de 8H à 18H

Retraités: Le lundi 13 décembre au Giat 8H à 18H
Le mardi 14 décembre à Atlanta de 8H à 18H

L'arbre de Noël se fera le vendredi 24 décembre. Le spectacle débutera vers 14H30.

Site Métro Basso-Cambo:

A partir du 15 novembre 2004, une permanence du CE se tiendra tous les lundis de 9H à 16H15 au bungalow R. La CGT a indiqué que les salariés terminent pour le plus grand nombre à 16 H 30 les horaires proposés risquent bien de ne pas correspondre à leurs besoins.

La CGT avait déposé plusieurs questions importantes dont les réponses n'avaient pu être données en séance lors du CE du mois de septembre.

Les questions :

- Est-il prévu une diminution de l'offre bus dans le cadre du prolongement de la ligne A du métro ?
- A partir de combien de bus au gaz stationné, un site comme Atlanta serait soumis au classement « Sévésé » ?

Réponses:

1/ Le prolongement de la ligne A du métro s'est accompagnée d'une augmentation de l'offre et donc de l'effectif du réseau bus .

Le DRH s'engage, lors du prochain comité d'Entreprise, de donner une information sur le nombre de conducteurs

Par contre, il est prévu que la création de la ligne B du métro s'accompagne d'une baisse de l'offre bus, et donc d'une diminution du nombre de conducteurs- receveurs.

qui seraient amenés à disparaître à l'avenir.

La CGT demande avec insistance la réunion de la Commission économique du CE, pour exiger des informations plus précises sur l'avenir de l'emploi à la Semvat. La situation est préoccupante pour l'emploi futur !

La CGT invitera très rapidement toutes les organisations syndicales à une réunion de travail autour de ces questions car elle constate que le comité d'entreprise ne joue pas pleinement son rôle économique et son rôle de surveillance de la bonne marche de l'entreprise.

Voici les questions posées par la CGT qui seront débattues lors du CE du 10 novembre.

L'élu CGT au CE souhaiterait de plus amples informations sur le fonctionnement des taxis bus actuellement en service sur le réseau.

Il y a plusieurs taxis bus et plusieurs dessertes :

TAD L 101, L102, L 103, L 104, L 105, L 106, L 106, L107.

Taxi bus 203, taxi bus Mons, taxi bus Pin Balma, taxi bus Saubens, taxi bus Aureville, taxi bus Vigoulet-Auzil.

1/En existe-t-il d'autres ?

2/ Toutes ces dessertes sont-elles assurées par la même entreprise, ou y a-t-il d'autres entreprises de taxi qui assurent les dessertes ?

3/ Pouvez-vous nous donner leur nom et leur statut?

4/ Certaines de ces dessertes bénéficient d'un numéro vert d'autres non, pour quelle raison?

5/ ce numéro vert permettrait de joindre une centrale de réservation, qui la fait fonctionner ? Est-ce une entreprise Sous-traitante?

6/ Pouvez-vous nous donner des informations sur les CCN qui s'appliquent aux salariés pour les différentes structures juridiques de ces entreprises?

7/ Nous souhaiterions également avoir des informations sur les types de contrats des salariés, ainsi que les rémunérations qui leur sont appliquées?

8/ Nous aimerions savoir qui est responsable de l'organisation des circuits et des temps parcours qui sont pratiqués sur les itinéraires?

Ligne 37 : Réduction de l'offre, augmentation de la productivité !

Que constatons-nous sur la ligne 37 ?

Cette ligne qui a tout récemment été mise en place, et après moins d'un an d'exploitation il y a déjà une réduction de l'offre.

La communication de la Semvat n'étant pas la panacée, il faut à notre avis laisser le temps au temps.

Laissons les toulousains s'habituer aux nouvelles « lignes transversales ». Ne soyons pas trop pressés !

Une question se pose sur cette ligne ? Pourquoi ne pas la mettre en communication avec la ligne 78, 79, 80 qui dessert Labège Innopole ?

Pour qu'elle raison cette ligne fait-elle terminus à 1 km de l'avenue Saint-Exupéry dans une zone industrielle ?

La CGT se demande si nous sommes en présence d'une réelle volonté de développer les transports publics ?

La CGT se demande encore et toujours pourquoi la direction prend un malin plaisir à proposer des équipes aussi mauvaises aux salariés ? Veux-t-elle écœurer tout le monde, souhaite-t-elle des conflits permanents ?

C'est à croire !

L'animateur de cette ligne joue lui aussi un rôle étrange, menaçant les salariés de stopper les négociations s'ils font grève.

La Société APRS dans le collimateur

Cette société sous-traitante de la Semvat a qui est confié la surveillance des stations de métro se comporte comme le pire esclavagiste. Elle embauche des salariés avec des contrats à temps partiel, elle fait continuellement pression avec le classique chantage aux heures complémentaires et aux heures supplémentaires.

Bien pire, elle ne paye pas les heures supplémentaires que les salariés ont effectués et plusieurs d'entre eux sont devant le Conseil des prud'hommes pour réclamer les salaires non payés.

Cette sous-traitance n'est pas indispensable pour le bon fonctionnement du service Public, pour la CGT ces emplois doivent être des emplois Semvat, la qualification d'agent de station existe dans la Convention Collective Nationale. Là encore c'est une mise en concurrence des salariés, la CGT demande que la direction de l'entreprise qui est responsable de ces entreprises sous-traitance regarde de plus près la situation de ces salariés.

AUCHAN 7 caissières réintégrées

Sept caissières sur 29 réintégrées, mais vingt deux sont toujours sous le coup d'une procédure de licenciement, après l'utilisation de bons de réductions récupérés: la direction les accuse de « détournement assimilables à des vols », ce qu'elles contestent, portées par une vague de sympathie dans l'opinion publique et soutenues par leurs organisations syndicales. Suite au premier recul des hypermarchés, la CGT « exige que soient levées toutes les sanctions et toutes les procédures

Billet d'humeur

- « Allo ! Mademoiselle, je viens de recevoir une lettre de licenciement totalement injustifiée, et je voudrais savoir quelles démarches je dois faire ».

Allo, ici Marièle. En réalité, le m'appelle Fatima, mais dans mon contrat, je dois me présenter sous un prénom plus français.

Quant à votre question, j'aurais bien du mal à y répondre car, voyez-vous, la direction du centre d'appel, jusqu'à présent installé à Tunis, a décidé de la délocaliser à Bujumbura. Il paraît que là-bas, les salaires sont encore plus bas qu'à Tunis et que les Burundais parlent un français parfait avec une pointe d'accent belge.

Autant vous dire, Monsieur que moi aussi j'attends ma lettre de licenciement et je voudrais bien savoir quoi faire, car ici les directions ont quasiment carte blanche ». C'est justement la situation qui fait fantasmer nos patrons....

Navettes de liaisons Jeanne D'arc / Atlanta

La première des choses à ne surtout pas oublier, c'est que nous devons ces navettes aux conducteurs de la ligne 10 qui se sont mis en grève, avec le soutien de la CGT, pour les obtenir.

Si aujourd'hui beaucoup demandent à utiliser les navettes, ils étaient à l'époque peut nombreux lors des arrêts de travail qui sont à l'origine de leur mise en place.

Pourquoi rappeler cela, simplement pour que chacun touche du doigt que rien ne tombe du ciel, la lutte est souvent le seul moyen laissé aux salariés pour obtenir des avantages.

La CGT a demandé à plusieurs reprises à la direction

de l'exploitation de modifier l'itinéraire des navettes de liaisons, pour que les conducteurs de Matabiau / Marengo puissent en disposer.

Lors d'une dernière réunion, le directeur d'exploitation nous a dit qu'une demande d'autorisation de circuler dans le couloir de bus de la rue Bayard pour les navettes, avait été faite auprès des autorités compétentes.

D'après lui, ce ne serait plus qu'une questions de jours, la Préfecture aurait donné son accord de principe.

Donc, si tout se passe comme décrit par le directeur d'exploitation nous n'aurons pas longtemps à attendre.

La CGT remercie encore une fois les conducteurs qui

Sous-traitance à l'exploitation bus !

La CGT s'inquiète

de la sous-traitance qui sévit sous nos yeux à l'exploitation bus ! En effet depuis plusieurs mois les « taxi bus » ou « taxi à la demande » fonctionnent sur le réseau.

Ces taxi à la demande sont confiés à des sociétés sous-traitantes qui profitent de la conjoncture économique pour faire travailler au rabais, avec de petits salaires, des salariés qui ont, pour certains d'entre eux, la Convention Collective des Transports Publics Urbain de Voyageurs.

Il y a danger pour le métier de conducteur-receveur, de laisser à nos côtés des collègues de travail payés au SMIC pour faire le même travail que le nôtre.

Le pire c'est que ces entreprises n'embauchent qu'en Contrat à Durée Déterminée, que les conditions de travail sont encore plus difficiles que les nôtres. La promesse d'avoir un jour un contrat en CDI empêche ces salariés de s'organiser.

La CGT a posé des questions au Comité d'Entreprise du 20 octobre pour connaître la réalité de ces entreprises, nous n'avons eu aucune réponse. Elle fera d'autres démarches auprès des élus pour dans un premier temps transformer ces contrats précaires en CDI avec l'aide des Traminois qui le voudrons bien !

Et pourquoi pas faire embaucher ces salariés par la Semvat.

En fanfare

« Premier semestre en fanfare pour les stars du CAC 40 ». **Un tel titre à la une des Échos ne s'oublie pas.** Mieux encore, il vous titille, vous réveille, vous énerve, vous indigne. Ainsi, les majors de notre économie ont-ils gagné **23 milliards d'euros en six mois**, soit 68% de plus que l'année précédente (**évittez de comparer vos feuilles de paye**).

Parmi les lauréats, on a le plaisir de relever les noms de Lafarge (+154%), de Michelin

(+102%), du Crédit Agricole (+73%), de Bouygues (+92%) de Thalès (+122%). La palme revient à l'assureur AXA qui a multiplié son résultat net par près de 7 et un jerrican en or massif à Total, la hausse du baril ayant des retombées particulièrement juteuses.

Ce qui fait le charme du patronat français, c'est qu'il arrive à la fois à être discret, cachottier et profiteur. Comme dit mon ami Bébert, « **ils s'en foutent plein les**

Navettes électriques La protection des salariés avant tout !

Notre nouvel élu au CHSCT a mis à constater que la formation initiale mieux appropriées. Une commission de suivi a été mise en place pour mesurer si les propositions avancées répondent aux besoins de sécurité des utilisateurs de ces navettes électriques.

Son action a consisté à évaluer les risques encourus par l'agent chargé de la manutention des batteries, lors de l'échange, puis de faire des propositions concrètes pour tenter de prévenir tout accident.

La conclusion a été de faire accompagner ce salarié par un second agent qui assure la sécurité en cas d'incident. La seconde action a été de

aux conducteurs avait été « bâclée » et de recommander une formation plus sérieuse pour les conducteurs bien aux besoins de sécurité des utilisateurs de ces navettes électriques.

Les dangers liés à l'utilisation, du frein de parc ont aussi été abordés par notre élu, qui après enquête sur le terrain a demandé la mise en place de butoirs en attendant de trouver, avec le constructeur des solutions



Une commission pour la pause des « jours fériés »....

La première réunion pour traiter de la pause des jours fériés s'est réunie sous la responsabilité du CHSCT. Lors de cette réunion plusieurs propositions ont été énoncées : paiement systématique des jours fériés, boîte vocale, programmation, etc...

La CGT pour sa part avant toute proposition sérieuse a demandé de mieux connaître les habitudes des agents :

- Quelles sont les périodes où les jours se posent le plus ?
- De quelle façon ces jours sont-ils posés, seuls ou accolés à des jours de repos ?
- Ces jours sont-ils posés pour constituer des semaines de congés ?

Avant toute conclusion, il reste évident que nous devons partir d'éléments précis, ensuite toute proposition devra être soumise à l'ensemble des salariés concernés pour éviter les mauvaises habitudes des signatures d'accords sans aucune consultation.....

Harcèlement ???

La CGT s'interroge toujours sur ce sujet du harcèlement, le Comité d'hygiène et de Sécurité a traité le problème au cours d'une de ses réunions, mais nous n'avons aucune retombée de ce qui s'est dit ou fait. Le secrétaire du CHSCT n'a apparemment pas pris la peine d'informer les organisations syndicales, ce que nous regrettons.

Dans un certain service, toujours le même, le petit « caporal », impose le port de la chemise et de la cravate à tous les salariés de son service. Et pour l'été les salariés ont le choix entre le polo, le polo ou le polo !!! Les prescriptions d'exploitation autorisent pourtant un bouton ouvert à la chemise considérant, à juste titre, que cela est conforme avec une tenue correcte. Dans la dotation, le salarié à plusieurs choix, il reste libre de porter ce qu'il veut quand il veut !

Il semblerait, nous mettons cela au conditionnel, que le petit « caporal » pousse le vice jusqu'à demander aux salariés d'être habillé à l'identique, tous en blouson, ou tous en polo ou tous en chemise.

Pourquoi pas une tenue réglementaire comme dans la Police ??? Et à quand le passage des grades ???
Affaire à suivre

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.

	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	XIII	XIV	XV
1															
2						■									
3						■					■				
4			■		■						■	■			
5				■					■				■		
6			■								■		■		■
7				■							■				
8		■						■	■	■					■
9			■		■		■								
10										■			■		
11	■						■				■			■	
12				■						■					
13					■										
14			■		■					■					
15									■			■			

HORIZONTALEMENT: 1. Larve de lépidoptère. 2. Lieu reposant. Soutenues par de nombreuses personnes. 3. Garde à la main. Qui existe concrètement. Poisson de mer. 4. Pronom personnel indéfini. Ancienne région du sud du Bassin parisien. Massif montagneux du Sahara méridional. 5. Ouvrage de maçonnerie. En si grand nombre. Manche au volley-ball. Bidonné. 6. Symbole chimique. Mouflas canadiennes. 7. Il se plante près du trou de balle. PlatITUDE. Équipe un navire. 8. Copie conforme. Copine. 9. Conjonction. Essayions d'entraîner au péché. 10. Trou percé dans une dalle, pour l'écoulement des eaux. Interjection marquant la surprise. Tellure. 11. Désavantagée. Bernache. Brome. 12. Eau qui a pris froid. Perd son temps à des riens. Coquillages comestibles. 13. Mesures agraires. Collection d'effets sonores. 14. Mère des Titans. Paradis terrestre. Attrition. 15. Crédits ouverts chez des commerçants. Do. Poutres

VERTICALEMENT: I. Appareils qui mesurent les quantités d'eau absorbées par les plantes. Quelque peu dérangé. II. Sillon à la surface d'un os. Fermer les yeux. III. Entreprenant avec audace. Einsteinium. Rivière du Zaïre. IV. Nombre entier. Passé sous silence. Travail forcé. V. Orient. Cheveux. Véhicule qui circule sur la lune.. VI. Belliqueuses. VII. Concert nocturne donné sous les fenêtres de sa belle. Qui contient de la soude. VIII. Apathie. Arbustes souvent tallés en haies.. IX Retrancher. Dans le plus simple appareil. Inventeur américain. X. Louer un avion. XI. Sans apprêt. Sur une peau d'âne. Ville belge sur la Dende. Silence. XII. Beau parleur. Qui se font d'un commun accord. XIII. Victoire de Napoléon. Maestria. Cracha au bassin. XIV. Imposer une catégorie grammaticale à un autre mot. Raconte des histoires. Mis au point peu à peu. XV. Alcaloïde toxique utilisé comme stimulant. Conforme à la raison (NVO: N° 3135)

Bulletin de contact et de syndicalisation

Je souhaite :

me syndiquer

prendre contact

Nom : Prénom.....

Adresse.....

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

Date d'entrée..... Qualification.....

Bulletin à transmettre à Cgt-Semvat , Espace Qualité Vie Syndicale

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



Se syndiquer CGT c'est vital !