



Le BUS

BULLETIN DE LA CGT

Réalisé grâce aux cotisations des syndiqués

Décembre 2004

N°13

Le syndicat CGT souhaite aux Traminots et à leurs familles de bonnes fêtes de fin d'année !

Éditorial

UNITE SYNDICALE fragile entre les organisations syndicales !!!

En ce début décembre les efforts de la CGT, pour constituer l'unité syndicale, ont porter enfin leurs fruits, les Traminots sortent vainqueurs de la courte bataille engagée pour les salaires.

Dans son journal de janvier 2004, la CGT posait déjà la question de l'unité pour les négociations salariales. Suite aux hésitations d'une organisation syndicale en avril 2004, l'action unitaire la veille des élections, n'a pas pu se construire correctement.

En septembre la CGT publiait un spécial conditions de travail des roulants avec en dernière page une invitation pour encore et toujours tenter de rassembler les organisations syndicales autour de revendications communes pour construire l'unité.

Cette unité a commencé à se mettre doucement en place sur la question des licenciements des Contrats à Durée Déterminée (CDD) et de la non application de la PRP avec seulement 3 organisations.

Une polémique a été organisée sur des courriers de la CGT qui se seraient perdus ou qui n'auraient pas été envoyé.....dans un but d'apaisement, elle n'a pas souhaité alimenter la querelle !

Le plus important c'est que l'élan unitaire proposé par la CGT se soit construit.

Après la victoire sur les salaires, les Traminots doivent se poser maintenant la question des modes d'actions revendicatifs.

La démonstration est une nouvelle fois faite que pour avancer et pour gagner: Il faut faire ensemble et tous en même temps.

Pour le **lundi 13 décembre** où s'est joué notre avenir, l'unité syndicale s'est désagrégée, seule la CGT proposait aux Traminots d'exprimer, par la grève, leurs craintes, elle n'a pas été suivie.

L'excuse avancée cette fois-ci ne sera pas la perte des courriers, mais on a reproché à la CGT de vouloir passer devant tout le monde.....et d'avoir déposé, dans l'urgence, un préavis de grève. La CGT n'a rien calculé, la situation a voulu que ça se passe ainsi !

Quand à sa volonté de passer avant tout le monde, il suffit de consulter la presse pour s'apercevoir qu'aucun militant de la CGT ne rempli les pages des journaux, et aucun militant de la CGT ne cherche le vedettariat devant les caméras.

Au contraire, les militants CGT sont dans leur permanence syndicale, ils travaillent, ils passent leur temps à rédiger les courriers, les tracts, à prendre des contacts, à s'informer pour pouvoir informer au mieux les Traminots.

Les militants CGT passent aussi leur temps à convaincre que l'unité syndicale est indispensable pour avancer

La CGT affirme encore une fois que sa volonté est de constituer une unité syndicale forte, et elle rappelle que son respect de la démocratie est à l'origine du changement de Secrétaire du CE. Quelques-uns ont tendance à oublier vite.....

Nous demandons aux Traminots d'aider la CGT de faire comprendre à tous qu'il n'y aucune manœuvre

Sommaire	
Page 2 :	Avenir de l'Inter ..?
Page 3 :	Luttés dans les réseaux
Page 4 :	Compte rendu Délégué du Personnel
Page 5 et 6 :	Compte rendu CE de novembre
Page 7 :	35 heures — emplois « Kleenex »
Page 8 :	PRP, la fin de l'espoir !

L'inter

Grosse inquiétude pour nos copains de l'inter

Le lundi 13 décembre le SMTC, en prenant la décision de donner l'urbain à Connex, a finalisé la séparation des deux entités urbain et interurbain.

A compter du 1er janvier 2005, il y aura deux entreprises bien distincte, Semvat et Connex.

Selon les termes du contrat la Connex est en place pour 6 mois, avec un renouvellement possible une fois 4 mois et une autre fois 2 mois, ce qui donnera au bout du compte une année pleine Connex.

Les Traminots ne doivent pas oublier qu'un deuxième appel d'offre existe et qu'il concerne la période 2006/2012, et que les choses peuvent encore changer.

Mais revenons aux copains de l'inter, pour eux les choses sont sensiblement identiques.

Le contrat détenu par la Semvat est mis en appel d'offre en 2006. Donc jusque là ils sont assurés d'avoir du travail.

C'est après que ça se gâte.

La Semvat qui nous l'espérons sera en capacité de répondre à l'appel d'offre en 2006, peut ne pas gagner le contrat et dans ce cas là il n'y aura plus de travail.

Les conducteurs, les secrétaires, les maîtrises de l'inter iront pointer au chômage.

C'est cela qu'il faut éviter à tout prix !

Quelques camarades ont eu la fausse impression que pour tout solutionner il suffisait de rétrocéder le contrat inter à la Connex, ce qui permettait de rester dans la même entreprise.

A part que la Connex n'est pas elle non plus en mesure d'affirmer quelle remportera l'appel d'offre inter en 2006 et que donc l'avenir des

salariés est posé là aussi.

La Connex (groupe Véolia ex Vivendi) si elle ne remporte pas en 2006 le contrat inter ne gardera pas 84 conducteurs pour le plaisir, le social n'est pas vraiment leur spécialité. Leur spécialité c'est plutôt la rémunération des actionnaires.

Vendredi 17 décembre à 10 heures une réunion était organisé par les militants CGT de l'inter, pour discuter ensemble de l'avenir de l'activité interurbaine.

Nous avons tenté d'aborder tous les sujets : statut d'entreprise, la séparation, quel dépôt au 1er janvier.

La proposition a été faite d'inviter tous les conducteurs de l'inter à postuler à l'urbain.

Pour l'instant, nous ne savons pas si juridiquement cela peut être une protection, mais au moins symboliquement cela veut dire que les salariés veulent rester comme ils sont et que tous ces bouleversements ne sont pas les biens venus.

Nous avons décidé tous ensemble de l'urgence d'organiser la mobilisation et la réaction des salariés.

Il a été décidé d'organiser en intersyndicale une manifestation avec les autocars, pour

demander à M. MOUDENC, Président du SMTC, Maire de Toulouse de maintenir l'activité de l'inter dans les dépôts actuels.

En effet, en donnant à Connex le contrat urbain, le SMTC met en même temps à sa disposition l'ensemble des dépôts.

En fait depuis des années, l'inter est



en quelque sorte le locataire de l'urbain. Il loue une partie de l'espace pour pouvoir travailler.

A partir du 1er janvier il semble que plus personne ne souhaite, à part les salariés de l'inter, continuer ce voisinage.

Ni les uns ni les autres non rien demandé. Travailler dans la même entreprise convenait à tout le monde.

Avoir la possibilité de postuler soit à l'urbain ou soit à l'inter est un avantage que nous perdons définitivement.

Nous sommes tous allé en convoi jusqu'au SMTC à Compans Caffarelli en passant devant le Conseil général pour rappeler là aussi l'urgence du problème.

Une délégation intersyndicale a été reçue, elle est ressortie des entretiens avec la certitude que le problème du maintien de l'inter dans les conditions actuelles sera discuté en réunion tri partite SMTC, Conseil

Général et organisations syndicales.

La CGT propose une réunion des

organisations rapidement pour bien définir la revendication. N'oublions pas que les travaux pour l'installation des bus gaz vont limiter le nombres de places de stationnement à Atlanta.

Il faudra que lors de cette réunion nous soyons tous d'accord sur le contenu des demandes à formuler et que

CGFTE BORDEAUX (CONNEX) Protestant contre les conditions de travail, quatre syndicats dont la CGT ont déposé un préavis pour les 17, 18 et 19 décembre.

Préavis de grève sur les bus et les trams :

Avis de tempête sur les transports urbains de Bordeaux. Ce matin, quatre syndicats représentant la très grande majorité du personnel de la Connex-CGFTE déposent un préavis de grève de trois jours pour les 17, 18 et 19 décembre prochain.

Pour le public et les commerçants, il s'agit bien sûr d'un des plus gros week-ends de l'année. Le dernier dimanche avant Noël, notamment, où tous les magasins seront ouverts. Ce sera aussi, à deux jours près, le premier anniversaire de la mise en service du tramway à Bordeaux...

« **Nous manquons de personnel** c'est ce qu'explique un délégué les raisons de ce préavis sont là : « Depuis

plusieurs mois nous dénonçons les conditions de travail du personnel .

Jusqu'à présent les négociations n'ont pas abouti. Nous n'avons jamais été entendus par la direction de Connex CGFTE. Nous assistons à la dégradation du service.

Nous manquons d'agents techniques, de conducteurs et le parc de véhicules se trouve dans un état inquiétant.

Il y a quelques semaines, **un bus articulé a pris feu.** Cet incendie s'est propagé à trois voitures qui ont également été détruites. Or, quelques jours auparavant, un incident s'était produit sur ce même bus, incident que nous avions signalé. Il ne fallait pas le remettre en service. Nous estimons par ailleurs qu'il manque à l'heure actuelle une cinquantaine de conducteurs sur l'ensemble du réseau. »

Un syndicaliste cite également « Lorsqu'il a été créé, il y avait 101 personnes pour l'entretien d'un parc de 240 bus. Aujourd'hui, il y a 280 bus et seulement 72 agents.

Victoire CGT à Saint Nazaire ! « À travail égal, salaire égal »

Lundi 13 décembre les grévistes sortent de ce conflit la tête haute.

Les salariés de la société locale de transports en commun (la STRAN) ont conduit une bataille qui s'appuie sur un slogan simple mais régulièrement bafoué :

« **À travail égal, salaire égal** ».

Petit rappel des faits :

La communauté urbaine de Saint-Nazaire (la Carène) possède un réseau urbain de transports en commun, géré par la STRAN (urbain). Il y a treize ans, la société décide d'engendrer une filiale privée, la STRVN(inter), afin de desservir le sud de la Loire.

Un bémol : tandis que la STRAN dépend de la convention collective des transports urbains, la STRVN, elle, dépend de celle des transports routiers de voyageurs.

Un chauffeur étiqueté STRVN (inter) gagne 250 euros de moins que son homologue salarié de la STRAN (urbain).

Pas un bus, ni un car à l'horizon sur les routes de l'agglomération nazérienne pendant un mois.

Les revendications sont claires : alignement des salaires STRVN sur ceux de la STRAN, revalorisation globale des salaires, création d'un véritable réseau de transports en commun adapté à la région.

Au bout de quatre semaines de grève totale dirigée par la CGT, la revendication de l'alignement des salaires des conducteurs de la STRVN sur ceux de la STRAN n'est toujours pas satisfaite.

Cependant ils ont imposé une garantie signée par le maire (qui la refusait jusqu'alors en se comportant comme le pire des patrons) de renégocier avec les syndicats, dans un délai de trois mois, les conditions de rémunération des conducteurs de la STRVN, **ce qui est apparu comme une victoire aux yeux des**

140 grévistes

Les conducteurs de la STRVN obtiennent en moyenne 90 euros de plus par mois, soit une augmentation de 7,30%. De plus, les primes de nuit seront doublées, les temps d'attente (jusqu'à maintenant non payés) vont l'être.

Le courage des militants de la CGT qui ont bloqué, avec les salariés le dépôt plus de 20 jours est aussi à l'origine de cette

Quant aux salariés de la STRAN, solidaires avec leurs camarades de la STRVN, ils ont

obtenu une augmentation qui équivaut à 6%, ainsi que la revalorisation de leur coefficient, qui ne s'était pas faite depuis vingt ans!

Et en plus, l'embauche d'un vérificateur, réclamée depuis des années, pour aider les conducteurs pendant les trajets.

Par ailleurs, les conducteurs des véhicules PMR (personnes à mobilité réduite), au nombre de quatre, voient leurs salaires augmenter de plus de 175 euros par mois!

Voici un conflit qui doit servir

Dernière minute

Préavis déposé par la CGT pour le 17 décembre reconduit le dimanche 19 décembre au réseau de Nancy (Connex)

1. La CGT demande que la Direction cesse d'envoyer des lettres de convocation à un entretien préalable en vue de d'une sanction qui stipule de manière systématique l'éventualité du licenciement.

Réponse Direction : Si la possibilité légale permet de ne pas systématiquement notifier la demande de sanction, la Direction envisagera de modifier le libellé des lettres types.

Commentaire CGT :

La CGT restera très attentive à cette demande pour que soit finalisé une lettre type respectueuse des droits et du respect de chacun, au regard des fautes pour lesquelles les salariés sont convoqués.

2. Les temps parcours en fin de service sont toujours extrêmement réduits et la plupart du temps cela incite les conducteurs à accélérer l'allure pour respecter l'horaire et pour finir à l'heure. Pourquoi la direction construit-elle les TM de la sorte ?

DG : Toujours la même réponse quelle que soit la Direction en place, s'il manque du temps on en donne, s'il s'avère qu'il y en ait trop on en enlève.....

CGT :

La CGT rappelle aux conducteurs 2 points des prescriptions générales édictées par la Direction : le respect de la limitation en vigueur (45 km/h en agglomération) et le rendu de la monnaie à l'arrêt. Ensuite si les temps parcours s'avèrent insuffisants, il reste humain de comprendre qu'un conducteur peut avoir besoin de se désaltérer, de « souffler un peu », et d'assouvir des

besoins naturels ! Aucune Direction ne peut jouer avec cela d'autant que les conducteurs occupent des postes sécuritaires.

3. Combien de suppression d'emploi de conducteur prévoyez-vous à l'ouverture de la ligne B ?

DG : Les éléments actuels concernant le réseau bus en 2007, ne permettent pas d'apporter une réponse. Il semblerait que pour éviter des risques de plan social, l'embauche de contrat en CDD, comme cela s'est pratiqué lors de l'ouverture de la ligne A en 1992, sera envisagée.

4. Les agents obligés de déjeuner au restaurant « Lou Talou » subissent de fortes augmentations. La CGT demande que la direction prenne en charge ces augmentations pour que ces agents ne dépensent pas plus que ceux qui ont la possibilité d'accéder à une cantine interne.

DG : La Direction s'engage à ce que l'équité de traitement soit respectée entre tous les agents par rapport à chaque restaurant d'entreprise.

CGT : La CGT ne manquera pas de le rappeler au futur repreneur si au DP de décembre cette décision n'était pas actée.

5. Suite à la question 4920 du 27 septembre 2004 avez vous effectuer une relance auprès des autorités compétentes pour finaliser le début des travaux sur le site de Jeanne d'Arc ?

DG : La relance pour réaliser ces travaux a été adressée au SMTC, en attente.

CGT :

Cela va faire plus d'un an que ces travaux doivent être réalisés, à savoir la pose d'évents sur ce kiosque, afin que les bus GNV puissent passer et stationner. Encore un choix politique qui pèse sur les conditions de travail des Traminots.

6 Où en sommes nous de l'autorisation qui doit être donnée pour que les navettes empruntent les couloirs de bus pour la desserte des kiosques Matabiau et Jeanne d'Arc ?

DG : La préfecture a donné son autorisation. Les navettes emprunteront ces couloirs dès que les itinéraires seront refaits.

CGT :

Déjà 15 jours que cette réponse est faite et les navettes n'empruntent toujours pas les couloirs de bus. Si cela doit faire comme pour la pose des événements, il nous faut encore un peu de patience. Mais dans ce cas précis la CGT ne se contentera pas de réponse institutionnelle et prendra ses responsabilités.

DG : Toujours la même réponse quelle que soit la Direction en place, s'il manque du temps on en donne, s'il s'avère qu'il y en ait trop on en enlève.....

CGT :

La CGT rappelle aux conducteurs 2 points des prescriptions générales édictées par la Direction : le respect de la limitation en vigueur (45 km/h en agglomération) et le rendu de la monnaie à l'arrêt. Ensuite si les temps parcours s'avèrent insuffisants, il reste humain de comprendre qu'un conducteur peut avoir besoin de se désaltérer, de « souffler un peu », et d'assouvir des besoins naturels ! Aucune Direction



Le procès verbal de la commission des œuvres sociales ainsi que le compte rendu du Comité d'Entreprise du 20 octobre 2004 ont été approuvés.

Toutefois, une méthode devrait être mise en place prochainement en ce qui concerne l'approbation du procès verbal des œuvres sociales ou autres

En effet, nous votons généralement l'ensemble de son contenu. Il serait nécessaire de voter les articles un à un.

Compte tenu de problèmes techniques lors de l'enregistrement du comité d'entreprise du 10 novembre 2004, il ne nous a pas été possible d'approuver son contenu.

Il est demandé à l'ensemble des participants du comité d'entreprise de faire un effort de mémoire afin de retracer les dires de ce comité d'entreprise. Autant dire par avance, qu'il ne reflétera pas l'intégralité de nos propos.

INFO DU PRESIDENT

1° Le président du Comité d'entreprise nous informe qu'une nouvelle présentation de la grille des conducteurs a été faite, suite aux remarques des organisations syndicales. Cette grille fait apparaître qu'en semaine, sur le roulement hiver, il y a une disponibilité de quelques conducteurs. La CGT a demandé, au regard de cette situation, que cela serve à la formation des conducteurs ainsi qu'à l'augmentation du cota de prise de jour fériés.

2° Sur le site Atlanta, le nombre de bus GNV doit passer de 100 à 125. Ceci nécessite d'importants travaux pour créer 25 postes de charges supplémentaires.

Ces travaux vont engendrer des modifications :

- 23 bus seront transférés sur le site de Grande Bretagne. Cela signifie que 17 conducteurs d'Atlanta prendront leur service à grande Bretagne durant cette période. Les travaux devraient durer environs 3 mois.
- 5 véhicules de réserve seront transférés sur le site du raisin, mis à disposition par la ville de Toulouse, ou sur le site de Grande Bretagne.
- 6 autocars du réseau interurbain devront être parqués à l'extérieur du dépôt d'Atlanta (Grande Bretagne ou autre lieu à définir.)
- durant ces travaux le sens de circulation dans le dépôt sera modifié et la sortie se fera par le portail qui donne accès à l'impasse Brémond, en face ASF.

Un CHSCT doit se tenir prochainement pour traiter ce sujet.

Toutefois, une question se pose, concernant l'indemnité des conducteurs d'Atlanta, qui devront prendre leur service à Grande Bretagne.

3° Le 13 décembre 2004 la décision sera prise, au Conseil Syndical du SMTC, concernant le choix de l'exploitant à compter du 1^{er} janvier 2005.

En effet, le choix du Président du SMTC se fera en commission d'appel d'offre du 07 décembre 2004. Les conseillers syndicaux du SMTC donneront, lors de la réunion publique du 13 décembre 2004, l'autorisation ou non, de signer le marché contenant la proposition du président J.L Moudenc.

Espérons que la promesse des élus socialistes tiendra toujours !

4° **PRP** Aucune décision n'a été prise à ce jour. Une réunion de travail s'est tenue afin de trouver une nouvelle répartition financière entre la SEMVAT et le SMTC. Nos chers Politiques prennent en compte le dossier de la PRP à la SEMVAT. Il aurait été beaucoup plus efficace de prendre simplement une décision !

Ce dossier reste à suivre de très près. Un courrier de l'intersyndicale a été envoyé à l'ensemble des composantes politiques du SMTC, il reste à ce jour lettre morte. Nous nous devons de relancer avant le 13 décembre 2004.

INFO DU SECRETAIRE

Suite au 21 septembre 2001, le Comité d'Entreprise n'a pas obtenu d'indemnité de la part de grande paroisse en ce qui concerne la délocalisation et les préjudices de fonctionnement. Le Secrétaire demande mandat aux élus du Comité d'Entreprise. Les élus se sont prononcés par 8 voix pour donner mandat au Secrétaire.

Le libellé de la phrase est : « **Les élus du Comité d'Entreprise donnent mandat au Secrétaire pour engager une procédure de négociation avec AZF en vue d'une indemnisation du Comité d'Entreprise pour le préjudice subi par ce dernier suite à l'explosion du 21 septembre 2001.** »

Le Secrétaire nous a informé que le site internet du Comité d'Entreprise devrait voir le jour au cours du premier semestre 2005.

SITUATION DE L'ENTREPRISE

Comme les mois précédents, la situation de l'entreprise montre que nous avons :

- Pour le Métro, une production kilométrique bonne, une disponibilité des rames très bonne.
- Pour le bus, un taux d'accident inférieur à celui de 2003.
- Une situation pour 2004, concernant l'absentéisme, assez bonne malgré une courbe remontante sur les mois de septembre et

octobre. Les chiffres montrent que l'absentéisme est plus important sur le site de Grande Bretagne.

tous les dépositaires et dans toutes les stations.

PROJET PLAN FORMATION

Dans l'entreprise le plan de formation est de l'ordre de 3,33% pour 2003 et de 3,26% pour 2004. (Ces pourcentages sont exprimés par rapport à la masse salariale.)

Il faut convenir que nous sommes au dessus du seuil exigé.

Rappelons que la CGT revendique, compte tenu de la vitesse de l'évolution technologique et de l'exigence demandée à tout un chacun, un seuil de formation bien plus important.

Le projet de plan de formation pour l'année 2005 a été adopté à l'unanimité.

POLITIQUE DE VENTE DE L'ENTREPRISE

2003 montre, par le tableau ci-dessous, le pourcentage tant en chiffre d'affaire qu'en quantité de titres vendus, proposés par les différents modes de ventes.

Parallèlement à ceci l'étude démontre que les points de vente sont très performants (Panoplie de titres vendus, moyen de paiement, service aux usagers, disponibilité des horaires).

Une fois de plus, la CGT avait raison en demandant l'accroissement des points de vente.

La direction d'entreprise a tenu compte de nos remarques par rapport à l'extension du réseau horizon

	Nombre	Chiffre d'affaire	Quant titres vendus
Points contact	5	6.989.000€ 23%	811.000 8%
Distributeurs automatique s	46	10.956.000€ 37%	3.695000 37%
Dépositaires	201	4.970.000€ 17%	527.000 5%
Conducteurs	900	6.847.000€ 23%	4.745.000 48%

ligne B et télébillétique

Les mesures prises sont les suivantes :

- 48 nouveaux DAT sur la ligne B
- Redéploiement et ajout de DAT sur la ligne A
- Création de nouveaux points de vente (dont 2 sur la ligne A). au total 20 terminaux de vente pour 8 aujourd'hui (+ Balma-Gramont, Arènes, Borderouge, Ramonville, Université Paul Sabatier, Jean Jaurès, Compans.)
- Etude de l'acceptation des billets de banque dans les DAT (au moins 1 par station)
- Rechargement des cartes sans contact chez

Comme nous pouvons le constater, il y aura bien un point de vente supplémentaire, horizon 2006, à Balma-Gramont.

La CGT a fortement insistée pour que l'ouverture de ce point de vente se fasse avant l'arrivée de la ligne B.

Dans un premier temps il a été invoqué que le constructeur, actuellement ASCOM, ne pouvait plus fournir le même matériel que celui qui est en exploitation à ce jour.

La CGT a démontré le contraire, en mettant, à disposition du commercial, le matériel billettique nécessaire pour l'ouverture dès demain matin d'un point de vente à Balma Gramont, station qui dispose d'un local qui pourrait servir au point de vente.

Devant cette argumentation, le Directeur Commercial a été obligé de convenir que ce n'était pas à ce jour une volonté d'Entreprise.

La CGT s'inscrit en faux et dénonce la perte financière que pourrait subir l'entreprise, donc les traminois, par rapport au contrat qui nous liera avec l'Autorité Organisatrice pour l'année 2005.

En effet ce contrat comporte un volet qualitatif. Si ce dernier n'est pas respecté, l'entreprise sera financièrement pénalisée.

Dans un très proche avenir, septembre 2006, la télébillétique devrait être opérationnelle. L'ouverture de la ligne B est prévue pour février 2007 pour la première tranche et septembre 2007 pour la deuxième tranche.

Dans le même temps, une politique tarifaire devrait voir le jour. Par le biais de la communication, l'entreprise, inciterait l'achat de billet à tarifs réduits.

Pour la CGT, cela se rapproche des travaux d'Hercule ! Il faut reconnaître que les Toulousains ont des habitudes. Les campagnes d'informations déjà menées n'ont données que de médiocres résultats.

Peut être que le nouveau responsable du commercial, qui n'est autre que celui qui était déjà en place auparavant, arrivera, ce coup ci, à mener à bien sa mission.

Pour changer les habitudes des toulousains, nous lui suggérons, de dévier la Loire par le sud de Toulouse !

La CGT est factuelle. Elle ne fait que constater la méthode d'achat de nos jeunes étudiants. Ils achètent leur billet au dernier moment, ce qui crée de longues files d'attente, le lundi matin, aux DAT et au Point de vente de la station de Marengo. Il ne nous appartient pas de dire qu'ils ont un comportement de vieux c..., ce sont eux, qui demain géreront le pays.

Nous souhaitons tout de même bonne chance à ce Responsable.

Il est à noter, et cela a son importance, que l'étude faite laisse supposer, après la mise en place de la

Coup de poing sur les 35 heures

Le premier ministre a présenté au cours d'une conférence de presse sa feuille de route pour l'année 2005, qui s'articule autour de trois axes : l'emploi, le pouvoir d'achat et l'école. Mais c'est sans contexte sur la réforme des 35 heures qu'il a été le plus précis. Le Parlement sera saisi de la question dès le mois de janvier.



EN PRÉSENTANT SON « CONTRAT FRANCE 2005 » le 9 décembre dernier, le Premier ministre s'est engagé à finaliser la réforme des 35 heures.

Concrètement, Jean Pierre Raffarin a exposé quatre mesures qui, toutes, visent à contourner la durée légale hebdomadaire du travail fixée à 35 heures.

Premièrement, le contingent légal des heures supplémentaires est porté de 180 à 220 heures par an. Le ministre François Fillon l'avait déjà augmenté de 130 à 180 heures en 2002. Le nouveau contingent permettra d'effectuer l'équivalent de 5 heures de travail supplémentaires par semaine (5x44=220).

C'est donc la perspective du retour à la semaine à 40 heures, on n'arrête pas le progrès !

Selon l'Insee, l'application de la réduction du temps de travail a permis de créer entre 350 000 et 400 000 emplois en France.

Deuxièmement, le régime dérogatoire dont bénéficient depuis le 1er janvier 2000 les entreprises de moins de 20 salariés pour le

paiement des heures supplémentaires est prolongé de trois ans: elles continueront donc d'être majorées de 10% contre 25% dans les entreprises de plus de 20 salariés, jusqu'au 31 décembre 2008.

Beau cadeau de Noël pour les patrons !

Troisièmement, un accord de branche ou d'entreprise sur le « temps choisi » autorise les salariés à effectuer des heures supplémentaires comptabilisées au-delà du contingent légal ou conventionnel (dans la limite du plafond de 44 heures par semaine sur 12 semaines par an).

L'expression du « temps choisi » est quelque peu abusive puisque le choix d'effectuer des heures supplémentaires n'appartient pas au salarié mais à l'employeur.

Le salarié n'aura que le choix de refuser d'effectuer ces heures (si la pression du patron n'est pas trop forte), ce qu'il ne peut faire quand les heures sont comprises dans le contingent.

Quatrièmement, les conditions d'utilisation du compte épargne temps

sont assouplies.

Il était possible d'épargner jusqu'à 22 jours par an, à condition de consommer ces jours dans un délai de 5 ans. Ces deux verrous sautent. Les projets du Premier ministre ont provoqué les foudres de tous les syndicats de salariés.

En revanche, le Medef s'est félicité que le gouvernement ait « *décidé de s'attaquer à l'exception française des 35 heures* »

Ernest Antoine n'a ainsi pas hésité à adresser un satisfecit au Premier ministre qui « *a su conduire ces dernières années la réforme dans les domaines essentiels de la sécurité, de la retraite et de l'assurance maladie* »

Les emplois « Kleenex »

Lors de l'inter syndicale sur les modes de recrutement « façon Semvat » et le recours abusif aux contrats précaires (CDD, CDI temps partiel, intérimaire...) la direction n'a rappelé qu'un conducteur en CDD, malgré les diverses interventions des organisations syndicales concernant l'ensemble des salariés en CDD non renouvelés depuis janvier 2004.

Le but final est de ne pas vouloir désavouer un système de recrutement ainsi que ses responsables, faces aux arguments irréfutables avancés par les syndicats lors des rencontres avec la direction. Un problème supplémentaire a particulièrement attiré notre attention. Cette information est précisée par le responsable du réseau, à savoir « A dater d'aujourd'hui, plus de CDD évalués par les

Responsables Conducteurs Voltigeurs » Sachant que nous nous dirigeons de plus en plus vers des CDD : DANGER !

La Direction aura donc les mains libres pour :

- le recrutement et sa fiabilité
- user et abuser du recours aux emplois précaires : embauches « Kleenex »
- ne pas renouveler les contrats des nouveaux embauchés sans aucun prétexte.

De ce fait la confiance entre les nouveaux embauchés et les RCV n'existera plus. Nous savons par expérience que grand nombre d'entre nous ont été sérieusement épaulés et soutenus par les collègues d'embauches, notamment par les RCV et aussi les compagnons et n'ayons pas peur des mots, grâce à certains d'entre eux, ils ont évité à beaucoup d'entre nous d'aller rejoindre la liste des chômeurs.

BULLETIN DE LA CGT

Syndicat CGT-Transport Urbain
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.



Deux salariés,
journalistes français,
Christian Chesnot et
Georges Malbrunot,
sont retenus comme otages
depuis le 20 août.

A l'approche de Noël ne les oublions pas

La CGT toute entière exige
leur libération !

PRP

Malgré tous les courriers adressés au SMTC et notamment le dernier, ou les organisations interpellèrent les élus du SMTC pour que soit portée, à l'ordre du jour du Conseil Syndical du lundi 13 décembre, la mise en place de la PRP.

Il semble que le Président du SMTC, Jean-Luc Moudenc soit plus rapide en mettre en place les CRS contre les Traminots grévistes (souvenez-vous de 97), que pour finaliser la PRP qui aurait du profiter à environ 90 salariés, et ainsi favoriser la création d'emploi. Sa réponse est restée

très évasive, d'autant qu'il argumente qu'aucun réseau n'ayant apparemment finaliser cette procédure, pourquoi l'aurait-il fait à Toulouse ?

Quelle mauvaise foi, alors que dans plusieurs réseaux la PRP a été accordée ?

Sûrement pas pour préserver l'argent de ces mêmes contribuables quand cela doit profiter à un grands groupes privé dont le seul but avoué est de rémunérer leurs actionnaires !!

La loi Fillon, a limité les départs en PRP jusqu'au 31/12/2004 dernière limite

La CGT déplore que l'ancienne Direction de la Semvat ait volontairement refusé la mise en application de la PRP pendant trois ans, contribuant ainsi à ce

que le coût final soit trop élevé, pour trouver l'excuse fatale pour refuser. Belle complicité

Une fois de plus, ce sont les salariés qui sont les victimes des choix et des décisions des Directions d'entreprises et des élus politiques.

La CGT réaffirme sa volonté d'une unité syndicale forte, durable pour traiter de tout ces sujets !

Une fois de plus, les hésitations, le manque d'envie de réaliser la mobilisation des Traminots conduisent les salariés dans des impasses dans ce dossier comme dans beaucoup d'autres.

Relevons la tête,

A vérifier

Après la rencontre au sommet en présence du SMTC entre les directions de la Semvat et de Connex, une rumeur circule !

Il semble que l'existence du « bas de laine » des jours fériés soit menacé.

Il serait question d'effacer ce bas de laine et de payer à chaque conducteur tous les jours qui lui restent en stock.

Assistons-nous à la première remise en cause par Connex d'un avantage acquis ?

Au 1er janvier 2005 tous les conducteurs commenceront-ils l'année avec zéro fériés...

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

Se syndiquer Cgt c'est vital