

Éditorial

Réalisé grâce aux cotisations des syndiqués

L'activité syndicale des organisations de la Semvat est essentiellement tournée vers l'intérieur de l'entreprise.

Les grands dossiers tels que la retraite, les complémentaires, la démocratie sociale, la formation professionnelle, la sécurité sociale, sont peu ou pas portés à la connaissance des Traminots.

Tout est fait comme si la Semvat, entreprise privée, n'était absolument pas concernée par les décisions gouvernementales et patronales.

Comme si les Traminots, à l'image de tous les salariés du privé, ne subiront pas un recul de leur droit à la retraite à taux plein, comme s'ils n'allaient pas subir une forte baisse de leur retraite complémentaire, et si la remise en cause de la sécurité Sociale ne les concernait pas !

La CGT, alerte les Traminots sur le danger du repli sur soi-même.

Tous les soirs les journaux télévisés donnent des informations sur les grands dossiers, mais les salariés ne trouvent pas dans leur entreprise un point de vue contradictoire sur la situation.

Dans le dossier sur la démocratie Sociale, gouvernement et Medef tentent de faire croire que les choses s'amélioreront avec la réforme Fillon, alors qu'en réalité cette réforme remet en cause la hiérarchie des normes et le principe de faveur.

La hiérarchie des normes: un accord d'entreprise, et un accord de branche ne peuvent en théorie être inférieurs à la loi.

Le principe de faveur: c'est la règle la plus favorable qui s'applique au salarié.

Avec la réforme proposée par le gouvernement et le patronat, tout cela est remis en cause. Ce serait l'accord d'entreprise qui prévaudrait dans tous les cas et qui pourra être dérogatoire.

Cela signifie que dans les entreprises, où le syndicalisme est organisé, les salariés bénéficieront d'une protection relative, ailleurs ils seront à la merci des patrons.

C'est la remise en cause des Conventions Collectives et des accords de branches etc... La tentative du gouvernement et du Medef est claire, c'est la déréglementation à outrance.

La CGT milite pour que la règle majoritaire s'applique lors des signatures d'accords.

Autre sujet important, les salaires !

En cette fin d'année, les Traminots mesurent la perte du pouvoir d'achat subie. L'inflation se situera aux alentours de 2,2 à 2,4% alors que nous n'avons obtenus que 1,5% cette année.

Comptez-vous mêmes, il manque déjà au minimum 0,7% pour maintenir le pouvoir d'achat.

Pour la CGT voilà le minimum que la fameuse « clause de revoyure » doit apporter aux Traminots. N'oublions pas que pour bénéficier d'une vraie augmentation de salaire en 2003 il faudra aller bien au delà de ces 0,7% !

Nous avons pris connaissance du cahier revendicatif très très ambitieux de nos Camarades de Force Ouvrière, demander + 10 points c'est à dire + de 80€ (524 F) d'augmentation en moyenne la CGT dit « chiche »....???

Pour décrocher une telle revendication il sera indispensable de créer un rapport de force extrêmement puissant et volontaire et l'absence de dialogue entre FO et les autres organisations ne favorisera pas cette démarche.

Force Ouvrière devra donc consentir à rejoindre les autres organisations autour du recueil des accords.

Nous pourrions ainsi évoquer ensemble les problèmes de conditions de travail du dimanche, le montant de la prime de dimanche, et le désir des Traminots de voir disparaître les équipes à coupures ces jours là, tout comme il nous paraît utile de discuter de la prime de samedi versée aux seuls conducteurs !

La CGT est favorable à toute démarche favorisant le dialogue entre les organisations syndicales qui permettra enfin d'aller gagner les revendications.

Bien malin celui qui pouvait prédire l'issue du vote ! Le résultat est significatif, une seule voix départage les candidats.

Maintenant que les choses sont dites, quelques visionnaires « d'arrière cour » nous expliquent que tout était joué d'avance, qu'il ne servait à rien d'affoler les Traminots!

Plus fort encore, quelques camarades syndicalistes nous expliquent que la mobilisation des Traminots n'a servi à rien.

Que comprendre dans tout cela ?

Les Traminots sont certainement perplexes.

Pour sa part la Cgt s'en tient à la réalité.

De notoriété publique, le candidat désigné était bien le groupe Connex, le Président du SMTC Jean Pierre Plancade l'a suffisamment porté de ses vœux.

Ce groupe lui même se voyait déjà à la tête des Transports toulousains, les grandes pages de publicité dans le journal local sont là pour le confirmer !

Eh bien oui ! La mobilisation des salariés de la Semvat a quand même contribué à faire prendre conscience que le danger existait.

Oui n'en déplaise à certains, les Traminots ont contribué à ce que le groupe Connex(Véolia ex Vivendi) soit écarté, pour l'instant.

Mais ne crions pas trop vite victoire, rien n'est définitivement acquis.

A notre humble avis, voilà comment doivent se dérouler les événements.

Dans un premier temps, le SMTC prendra une décision rapide pour que les Transports Publics fonctionnent normalement.

Prolonger, pour un an maximum le contrat Semvat, actuellement en cours, est la seule solution pour la continuité du service public des transports en commun toulousains.

Nous ne voyons pas quel danger peuvent rencontrer les Traminots avec ce prolongement de contrat.

La Cgt pour sa part préfère, et de loin, voir ce contrat prolongé, pour un temps, que de voir la gestion des Transports confié à Connex.

La gestion de Connex est connue, c'est l'augmentation de la productivité par l'aggravation des conditions de travail, la mobilité des salariés etc, etc...

Le seul danger qui guette les Traminots pendant cette année qui vient serait d'abandonner le terrain revendicatif.

Pour éviter cela, la Cgt proposera aux organisations

syndicales CFDT, SUD et CFTC de continuer les réunions de travail pour affiner le recueil des accords et us et coutumes.

Cela afin de garantir les acquis sociaux des Traminots et de prolonger ce travail commun pour construire des revendications notamment sur les salaires.

La Cgt réitère son invitation aux organisations FO et CGC, à rejoindre ce groupe de travail pour le cas échéant présenter aux décideurs un front syndical uni, autour de la défense des intérêts des Traminots.

Dans un deuxième temps, le SMTC relancera, peut être, une seconde Délégation avec un nouveau cahier des charges.

Dans ce cas nous pourrions bien voir resurgir le candidat Connex ou sont homologues Kéolis.

Si ce scénario voyait le jour, la CGT compte bien contraindre le SMTC et les collectivités qui le compose à inclure un véritable volet social dans le nouveau cahier des charges qui sera rédigé.

Ou bien alors le SMTC décidera la création d'une régie des Transports ? Ce choix écarterait le danger des appels d'offres tous les cinq ans, ce qui est en soit une bonne chose

Les Traminots devront dans tous les cas donner leur avis, cela les concernent !

Pour sa part la CGT reste favorable à une gestion publique des Transports, qu'il n'y ait ici aucune équivoque.

Pour être plus clair, la CGT est bien pour la régie, pour des raisons objectives liées à la gestion des fonds publics, à l'intervention des usagers et des salariés.

Cela rassurera peut être les éternels sceptiques !

Mais, elle affirme que le statut d'entreprise ne peut tout solutionner à lui seul.

Il serait injuste de dire aux Traminots :

« Le choix du statut d'entreprise est la solution miracle à tous vos problèmes ».

Tout comme ce choix ne répond pas aux problèmes des Traminots affectés à l'activité de l'interurbain.

Le vrai problème des Traminots de l'inter c'est qu'ils dépendent d'une autre délégation

Pour la CGT, il faut d'abord et avant tout un contenu social précis, ambitieux, pour garantir l'intérêts de tous les salariés quelque soit le statut d'entreprise.

Pour cela, les Traminots et leur organisation syndicale doivent être entendus, écoutés, informés, en un mot ils doivent participer à toutes les décisions qui concernent leur avenir !

Compte rendu de la Réunion du CE du 5

Effectif de l'entreprise au 30 octobre 2003

1829 salariés

1038 conducteurs (Giat 516, Atlanta 448, Inter 73)

220 administratifs 80 Atelier Central

165 Exploitation 52 Dépôt Giat

163 Métro 60 Dépôt Atlanta

51 Sûreté

Lors des négociations salariales 2003 la Direction s'était engagé a donner 0,2% si l'absentéisme baissait à un niveau acceptable.

Il apparaît que malgré la baisse de l'absentéisme nous n'aurons pas les 0,2% en plus. Merci patron !

Lors de ces mêmes négociations une clause de revoyure était prévue, là aussi nous pouvons nous y asseoir dessus !

Dans le débat la direction a pris comme modèle économique l'offre de Connex pour parler de l'avenir ? Cela nous prépare des lendemains « joyeux »
Merci Père Noël !!!

Le Directeur général a précisé que l'exercice 2003 serait déficitaire. Il serait donc dans l'incapacité de répondre aux revendications salariales des Traminots.

Pour la CGT cette affirmation est gratuite, la mobilisation des salariés est en capacité de faire infléchir ce genre de déclaration.

La direction nous informe du taux d'absentéisme par service, nous constatons que celui du Service Prévention/Sûreté détient le record avec un taux 15.68 % dû aux fréquents accidents de la circulation. Un CHSCT doit se tenir pour évoquer et prendre des mesures sur cette situation préoccupante
Le DRH s'est contenté d'affirmer que les salariés devaient respecter dans tous les cas les règles du Code de la route. Sans commentaire !

L'inauguration du prolongement ligne A est prévu le 20 décembre 2003. Le bruit court sur la venue du ministre des Transports De Robien ?

La mise en exploitation se fera le lendemain , dimanche 21 décembre 2003.

Les salariés pourront faire une visite de l'extension de la ligne A, le dimanche 14 décembre 2003. Le service communication doit envoyer les invitations.

La réorganisation des lignes d'autobus du secteur Est, autour du prolongement de la ligne A, se fera le lundi 22 décembre .Cette réorganisation concerne les lignes 15, 19, 20, 33, 37, 39, 40, 42, 43, 72, 73, 74, 75, 76, 77.

La ligne 19 conservera l'itinéraire de la ligne 72 rue Louis Plana et desservira la poste de la Roseraie.

Suite a l'action menée par l'avocat nommé par la Confédération CGT, pour défendre les préjudices subis par les salariés des sites sinistrés, relayé par l'avocat de SUD, la direction de la SEMVAT a été contrainte de négocier le préjudice pour délocalisation et/ou pour activité perturbée subi par l'ensemble des salariés de la SEMVAT.

Malgré les attaques que ces deux organisations ont reçu de la part de la direction, cette dernière ne nous a pas empêché de continuer notre action.

Selon la direction, les indemnités devraient être comprises entre 420 € et 4900 €, environ.

Avant de renvoyer le dossier que vous recevrez chez vous, donnez vous le temps de bien réfléchir et de le comparer avec celui de votre collègue de travail...

Dans cette affaire, soyez prudent ne vous laissez pas séduire par des chiffres annoncés.

Au 1er janvier 2004, les personnes ayant commencée à travailler dès l'age de 14 ans et remplissant toutes les conditions draconiennes requises par la loi du 21 août 2003 pourront partir à la retraite, s'ils le souhaitent.

Cette loi ne prévoyant aucune obligation d'embauches, les directions d'entreprises remplaceront elle les retraités ?

Pour la CGT il serait préférable de prévoir en amont ces départs, sinon sans embauche l'entreprise pourrait bien rencontrer des difficultés de fonctionnement.

La CGT a demandé à la direction de donner en séance quelques informations sur la présence de plus de 40 CDD.

En effet, l'utilisation de contrat CDD est strictement réglementé. Ces contrats ne peuvent être utilisé n'importe comment par les entreprises, ils ne doivent exister que pour remplacer des salariés absent ou pour une augmentation importante de l'activité.

La direction a indiqué que 25 CDD étaient utilisé en raison des travaux de la ligne B.

Deux en remplacement de maladie, 1 pour le travail du logiciel FDS, deux pour remplacement pour remplacement de salariées en arrêt de maternité.

Il existe également 16 contrats de qualifications.

Pour la CGT il y a bien 46 contrats précaires, ces salariés seront très certainement jeté à la rue après utilisation.

L'ennui c'est que nous n'avons pas à faire à des kleenex, ce sont bien des hommes et des femmes qui ont espéré une embauche, qui ont fait admirablement bien leur travail et que l'on jette !

**La seule solution pour les garder :
la solidarité entre nous ! A vous de jouer !**

Activité du CHSCT

COMPTE RENDU

Visite des stations Gramont, Argoulets et Roseraie du 20/11/2003

Lors de cette visite nous avons pu constater un problème d'exiguïté du local conducteurs et l'absence d'un WC pour dames sur la station de bus des Argoulets.

Nous avons aussi pu relever, sur l'ensemble des stations de métro, que les locaux de sécurité et de prise de service n'ont pas d'ouvertures ou d'apport de lumière extérieure alors qu'une demande avait été faite en ce sens il y a plusieurs années.

Enfin, un énorme tas de terre polluée dont nous ignorons complètement la teneur est stocké à proximité de la gare des Argoulets.

Il serait souhaitable, avant l'ouverture, d'en connaître l'origine, le contenu, les risques encourus par les agents qui travailleront à proximité et la date d'enlèvement de ce monticule.

Nota : Vérifier si les DAT sont conformes au décret sur les transports de fonds.

FUITE DE GAZ :

Le lundi **06 octobre 2003 vers 22 h 55**, une personne de l'entreprise Rénosol effectuant son travail de nettoyage des autobus sur le parc d'Atlanta, a entendu le sifflement (Le système n'a pas d'alarme pour prévenir des fuites) généré par une **fuite de gaz sur les électrovannes des lignes de distribution 40 et 41.**

Le chef d'équipe du dépôt, prévenu par l'agent RENOSOL, a alors frappé un coup de poing d'urgence coupant ainsi l'arrivée de gaz et déclenchant l'alarme technique auprès du gardien. Le service de dépannage de COFATHEC a ensuite été prévenu.

Ces fuites, provoquées par la déformation des joints raccordant les électrovannes aux tubes de distributions, proviendraient d'une remise en pression trop rapide du circuit après une dépressurisation de ce dernier pour une opération technique le matin même.

La fuite s'étant produite en extérieur, il n'y avait pas de possibilité de création d'une poche de gaz comme cela pourrait être le cas dans un bâtiment, et le phénomène ne pouvait pas non plus se produire sous un autobus puisqu'ils ne peuvent être garés au-dessus des vannes.

Mesures techniques pouvant améliorer la fiabilité des installations :

Après une dépressurisation du circuit, la remise en pression se fera par pallier pour éviter la déformation des joints et un contrôle d'étanchéité sera effectué.

Mesures à prendre pour améliorer la sécurité du dépôt :

- ☛ Faciliter la mise en place du périmètre de sécurité autour de la fuite, par la mise à disposition de piquets et de rubans de signalisation sur site et dans les véhicules des services techniques.
- ☛ Meilleure signalisation des coups de poing.
- ☛ Consignes aux gardiens.
- ☛ Veiller à la bonne formation des gardiens, qui peuvent être amenés à remplacer un collègue au pied-levé sans

avoir eu la formation et la sensibilisation sur le gaz, car entre 2 H et 4 H ils sont les seuls à pouvoir détecter une fuite lors de leurs rondes.

Activité CHSCT (suite)

- ☛ Information des membres du **CHSCT** via la boîte vocale et une banque de données sur Intranet, en cas d'incidents liés au gaz.
- ☛ Envisager un système de détection des fuites de gaz sur le réseau de distribution.

Problèmes liés à l'utilisation du GNV en général :

Il a été relevé un manque d'homogénéité de la formation et des carences dans la diffusion de l'information au sein des services techniques. Cela provoque une perception très différente du risque et de sa gestion, ainsi qu'un désaccord sur les procédures à appliquer lors d'opérations techniques.

Les zones de travail réservées aux **GNV** dans l'atelier ne sont pas correctement identifiées et donc mal respectées. Il y a eu une mauvaise diffusion des consignes à appliquer par les agents de maîtrise de l'exploitation en cas d'incidents ou d'accidents.

Les itinéraires autorisés au **GNV** ne sont pas correctement diffusés.

Les véhicules d'exploitation ne sont pas équipés pour établir un périmètre de sécurité autour d'un autobus **GNV**.

Grosse consommation d'antigel due à la porosité de certaines culasses.

Des caméras dans les bus pour verbaliser les véhicules circulant dans les couloirs de bus.....

Interview de Daniel MOREAU.

Secrétaire du Syndicat CGT-BUS-RATP. Paris le 3 décembre 2003
Faciliter la circulation des véhicules de transports en commun doit être une priorité: les voyageurs y gagneraient en qualité en rapidité de transports et les conducteurs y verraient un début d'amélioration de

leurs conditions de travail. Mais cette priorité aux transports en commun ne peut se faire à n'importe quel prix. A chacun son rôle: les voyageurs voyagent, les agents de la RATP transportent et la Police fait respecter les règles de la circulation. Hors il y a un projet de mise en place des caméras à bord des bus pour constater les infractions dans les couloirs.

Il n'est pas question de faire un parallèle avec cette période noire où les bus furent mis au service de la Préfecture de police de Paris, mais pour la CGT-BUS dans une période où les citoyens de certaines villes sont sollicités officiellement pour des opérations de délation où la répression devient un modèle, les conducteurs ne doivent pas en devenir un instrument.

Aujourd'hui, il existe un service chargé de faire respecter les itinéraires de bus à la RATP, on doit le développer. La constatation des infractions, la verbalisation, sont des missions de service public de la Police Nationale républicaine et elle doit s'y consacrer.

Voyageurs et agent subissent la gêne des véhicules dans les couloirs il faut y remédier. Pour autant, la présence de caméras à bord des bus risque fort d'être source de conflits; elle modifie le métier et les responsabilités de chacun. Elle cache sans doute aussi une opération de productivité.

Pour la CGT-BUS il faut offrir aux bus qui transportent les franciliens des couloirs libérés. Pour la CGT-BUS les conducteurs doivent se consacrer au transports des voyageurs pas à la répression des autres usagers.

La CGT-BUS est hostile à cette opération.

Service Prévention

Un de nos camarades du « Service Prévention / Sûreté » a été victime d'un grave accident de la circulation. D'après nos informations, ce salarié serait hospitalisé avec de graves fractures aux jambes. Nous sommes de tout cœur

avec lui, la CGT souhaite son rapide et complet rétablissement.

Nous connaissons mal les circonstances de l'accident, mais nous espérons simplement que si l'on reproche à ce salarié une erreur de conduite, il ne sera pas traité de la même manière que le conducteur de l'interurbain qui a été licencié suite à un accident de la circulation.

La CGT tient à alerter nos camarades de ce service sur les dangers de leur métier. Nous savons tous qu'ils essaient de venir le plus rapidement possible au secours des conducteurs agressés, nous les en remercions sincèrement. Mais nous ne voulons pas qu'ils mettent leur vie en danger pour intervenir le plus rapidement possible.

Tous les conducteurs sont conscients que nos copains de la prévention doivent respecter les règles du code de la route, qu'ils ne doivent pas « griller les feux rouges », qu'ils doivent respecter les 50 km/h. Nous savons tous

Résultats des élections professionnelles à EDF / GDF

EDF/GDF : CGT : 53 % (+0,1) ; CFDT : 19% (-3,9) ; FO : 15,6% (+1,6) ; CGC : 8,5% (+2,1%); CFTC : 3,1% (0) ; autres : 0,7 %

Branche des Industries Énergies Gaz (les 140 entreprises) : CGT, 52,47% ; CFDT : 19,01% ; FO : 15,81% ; CGC : 8,52 % ; CFTC : 3,11% ; autres : 1,08%

Le taux de participation à 85% est une première victoire pour les salariés. 25 000 jeunes en participant pour la première fois à ce scrutin ont contribué à ce résultat.

En accordant 53% à la CGT, les urnes ont rendu un verdict sans équivoque. Le vote CGT marque de façon forte et lucide ce que les personnels attendent du syndicalisme avec une CGT qui propose, qui agit, qui consulte et qui tient parole.

La participation et les votes exprimés donnent un message clair au gouvernement, aux directions d'EDF-GDF, sur l'attente en termes d'avenir énergétique et de service public. Ce vote porte le refus de toute privatisation des entreprises de ce secteur et l'exigence d'ouverture de négociations sur l'emploi, les salaires, la protection sociale et les conditions de travail.

Résultats des élections du CHSCT au CEAT de Toulouse-Balma

Avec un taux de participation se situant à plus de 80% le vote en faveur de la CGT est significatif.

Au total tous collèges confondus la CGT progresse de + 4,55% avec 42,02% des suffrages, soit une progression de + 9,4% depuis 6 ans.

EFFECTIFS MAGASIN GIAT

Depuis le mois de mars 2003 la CGT a provoqué plusieurs réunions sur les effectifs techniques et avec une insistance particulière sur celui du magasin GIAT. (Appauvrit par la nouvelle organisation de travail qui prévoit 3 magasiniers pour 40 agents sur ATLANTA et 4 magasiniers pour 110 agents sur le GIAT)

- A la réunion du 27/08/03 la direction refuse l'embauche d'un magasinier supplémentaire sur le GIAT et prévoit tout juste le remplacement du magasinier licencié.
- A la réunion du 11/09/03 Mrs BODIN et MARTIN nous annoncent l'embauche d'un magasinier professionnel supplémentaire. Un intérimaire serait engagé le temps de réaliser les embauches.
- A la réunion du 19/09/03 ces mêmes responsables nous précisent les dates d'entrée des 2 magasiniers.

Le 14/10/03 STUPEUR!!!

Après s'être engagé devant plusieurs élus CGT, la direction change de discours et fait passer les élus pour des menteurs ! Elle annonce que le magasinier supplémentaire est en fait le remplaçant de l'agent en accident de travail depuis le 21 septembre 2001. Le conducteur reclassé qui remplaçait l'agent depuis le 21 septembre, qui a participé activement à l'implantation rapide d'un magasin au GIAT et qui aurait pu être reclassé définitivement à ce poste a été déplacé comme un mal propre. Pour la direction de la semvat supplément est synonyme de remplaçant.

Suite à cette attitude la CGT interpelle par courrier le 15/10/03 M. GENET qui nous répond que cette organisation avait été annoncée en CE le 04/04/03 et quelle était conforme.

Le 13/11/03 la CGT réitère sa demande d'entrevue à M. GENET qui au vu de sa réponse n'a pas connaissance de l'historique des faits, car depuis le mois d'avril l'organisation de travail du magasin avait évolué suite aux multiples réunions. Nous lui avons remis les pétitions de mécontentement des agents des services techniques

À ce jour M. GENET n'a pas daigné répondre à notre demande d'entrevue. Faudra-t-il déposer un préavis de grève pour être reçu par la direction ?

EFFECTIFS

La CGT reste vigilante sur les non remplacements des départs en retraite et préretraite. Nous avons demandé à la direction de nous présenter un état des effectifs nominatif et non arithmétique (avec des 0.38 agent) comme ils en ont l'habitude. Nous devons être reçu d'ici la fin de l'année pour l'embauche d'un électricien et le remplacement de trois préretraités partis cette année.

HEURES LIBRES

La CGT a réalisé le calcul prévisionnel des heures libres. Les heures libres générées sont identiques pour tous. Toutefois en fonction du jour de RTT choisi, le calcul peut être différent.

- RTT journalière 82h6'
- RTT hebdomadaire le Lundi 85h36'
- RTT hebdomadaire le Mardi 78h6'
- RTT hebdomadaire le Mercredi 70h12'
- RTT hebdomadaire le Jeudi 85h36'
- RTT hebdomadaire le Vendredi 83h6'

Pour les autres modes de RTT le calcul dépendant d'une multitude de variantes nous ne sommes pas en capacité de vous les communiquer ici. Un délégué CGT pourra vous aider à les calculer.

Responsable de ligne ! Responsable de???

Nous avons à faire là à un paradoxe de plus.

L'appellation animateur de ligne a été transformée en « responsable de ligne » à grand renfort de démagogie il y a plusieurs mois.

En réunion des délégués du personnel le DRH nous fait de grandes déclarations de principes sur le rôle primordial des responsables de lignes qui selon lui ont tous les pouvoirs.....

Sur le terrain, il en est tout autre. Les responsables de lignes avouent souvent ne pas disposer d'un réel pouvoir en ce qui concerne l'élaboration des Tableaux de Marche.

La moindre de leur proposition est soumise au dictat du service des méthodes qui refuse pratiquement tout, rentabilité oblige !

Quelques responsables des méthodes, parmi les plus anciens, osent proposer des équipes de 8 heures de travail pour améliorer les TM !!! Ont croit rêver ! Pourquoi pas 10 heures ?

Mais au fait, cela n'existe-t-il pas dans certains services, des journées de travail de 10 heures ???

Très souvent les responsables de ligne en concertation avec les conducteurs trouvent des compromis acceptables.

Même dans ces cas là, le veto tombe !

Ce métier difficile qui fait tampon entre la direction générale et les salariés est un métier piège pour beaucoup.

Cette fonction de contact avec la base est pour la CGT un indispensable relais pour gérer les problèmes

du quotidien au lieu de cela, les responsables de ligne n'ont qu'une seule mission, faire passer coûte que coûte les décisions de la direction générale.

Certains, très obéissant appliquent à la lettre les directives sans se poser de questions, cela donne des TM tendus et un mauvais Service Public mais pour d'autres, plus intelligent heureusement cela est plus nuancé.

Certains responsables de ligne ont très vite compris le jeu que la direction voulait leur faire jouer, ils acceptent difficilement le manque d'autonomie, le manque de moyens et surtout le manque de confiance qui leur est témoigné.

La direction quand a elle souhaite que les conflits de TM, des temps parcours, de constructions d'équipes, etc, stagnent au niveau des responsables de lignes, cela fait gagner du temps et « noie le poisson ».

Avec la méthode de la sourde oreille la direction gagne un temps précieux, cela lui permet de ne pas répondre aux revendications.

C'est la direction générale qui détient les moyens d'améliorer les conditions de travail, à elle de les transmettre réellement aux agents de maîtrises de terrain pour que les choses s'améliorent !

Mais les responsables de lignes pourraient aussi rejoindre plus franchement le camp de conducteurs, et c'est là peut être que beaucoup de choses pourraient changer

Pour tout le monde !

Interdiction de tâcher sa chemise ! La maîtrise mal dans son rôle !

Un conducteur a malencontreusement tâché sa chemise avec un verre de chocolat.
Que faire en pareil cas ?

Il est bien entendu impossible pour le conducteur de continuer son service avec une chemise remplie de chocolat.

Eh bien à la Semvat, des agents de maîtrises demandent au conducteur de continuer le service avec une chemise sale, alors que l'article 5/1-Relations commerciales -Tenues - des prescriptions générales d'exploitation indique que :

« Les conducteurs dont la tenue serait malpropre, incorrecte, ou dont le manque de propreté serait incompatible avec le service public ne sont pas mis en service. »

Le rôle d'un agent de maîtrise c'est bien de prendre les mesures nécessaires conformes à la dignité de l'homme et du service public.

Dans un cas comme celui là, l'agent de maîtrise aurait dû donner l'ordre au conducteur de rester au kiosque pour trouver une solution.

Le problème, c'est que dans notre entreprise quelques camarades agents de maîtrises perçoivent mal les exigences du service public. Ils croient que le service public c'est faire rouler les bus à tout prix. Rouler, rouler quoi qu'il arrive!

Le service public c'est bien autre chose !

BULLETIN DE LA CGT

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

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.

Les Chiffres du mois:

Indice des prix à la consommation (journal officiel 27/11/03)

Sur les 12 derniers mois + 2,2%

Alimentation et tabac + 4,6%
Produits manufacturés et énergie + 0,4%

Salaire Minimum Interprofessionnel de Croissance

SMIC horaire 7,19 € (47,16 F)
SMIC mensuel (pour 169 heures) 1215,11 € (7969 F brut)

Retraites complémentaires

Valeur du point
Agirc: 0,3796 €
Arrco: 1,0698 €
Ircantec: 0,40301€

Répression syndicale

Deux militants de la CGT attaqués !

Philippe Galano, Délégué Syndical CGT des Autoroutes du Sud de la France licencié pour fait de grève. Il a participé à une manifestation à l'appel des Unions Départementales CGT, FO, UNSA et FSU le 22 mai 2003. L'inspecteur du travail avait refusé le licenciement, le ministre Fillon vient de casser ce refus et licencie un militant CGT. La position du ministre est purement politique et vise à faire taire tous les salariés.

André Ambrosino, militant syndical très actif dans les transports routiers, Conseiller Prud'homal a été lâchement agressé sur un parking de supermarché par trois individus. Il est clair que c'est le militant syndical qui était visé.

En effet depuis des années l'action d'André s'oppose systématiquement aux patrons des Bouches du Rhône.

Ils ne peuvent licencier à leur guise, ils sont contraints de respecter les salariés, d'améliorer les conditions de travail et de sécurité, cela est trop pour eux.

Maintenant la frontière est franchie, les patrons utilisent des actes « mafieux » pour imposer leur loi. La CGT ne se laissera pas intimider par de telles pratiques, les salariés des Transports non plus ! Réagissons fermement à ce genre d'actions qui nous rappellent d'autres temps !

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

Votre force pour l'avenir