Numéro 108 | Quatrième trimestre | Décembre 2023

Cfdt: TRANSPORTS URBAINS

DOSSIER

Les revendications de l'Union Fédérale des Transports Urbains et Activités du Déchet CFDT et l'Union Fédérale Route CFDT

À LA UNE#108

NATIONAL
ACQUISITION DE CONGÉS PAYÉS PENDANT UN ARRÊT MALADIE, ACCIDENT DU TRAVAIL OU MALADIE PROFESSIONNELLE | 3

POITIERS
LA RÉGIE DES TRANSPORTS POITEVINS À RÉUSSI À COMBLER LE DÉFICIT DE CONDUCTEURS | 4

STRASBOURG
ÉLECTIONS PROFESSIONNELLES DU COMITÉ SOCIAL ET ÉCONOMIQUE ET DU CONSEIL DE DISCIPLINE | 5

ÎLE DE FRANCE
PANIQUE CHEZ TRANSDEV | 7

DOSSIER
LES REVENDICATIONS DE L'UNION FÉDÉRALE DES TRANSPORTS URBAINS ET ACTIVITÉS DU DÉCHET CFDT ET L'UNION FÉDÉRALE ROUTE CFDT | 8

CHERBOURG EN COTENTIN : LE BUS NOUVELLE GÉNÉRATION
LE RÉSEAU CAP COTENTIN SE TRANSFORME !
ARRIVÉE DU BUS NOUVELLE GÉNÉRATION, LE 26 AOÛT 2024 | 10

MARSEILLE
GROUPE RTM : UNE NAISSANCE COMPLIQUÉE | 12

BIBUS, RÉSEAU DE BREST
ANDRÉ LARVOR, NOTRE AMI, NOTRE COPAIN, NOTRE CAMARADE | 13

QUIMPER
FIN DE DSP MOUVEMENTÉE À QUIMPER | 15

Cfdt:

Magazine trimestriel édité par
UFTUAD CFDT

Directeur de la publication : **Éric Hugon**
Rédacteur en chef : **Steve Provendier**

Ont collaboré à ce numéro : **Éric HUGON, Mickael JOUANNET, Stéphane DENEUVE, Anthony KOWALCZUK, Hicham TAMSNA, Gabriel MAGNER, Patrick ROSSI, BIBUS, Caroline GALLIEN.**

Crédit photo couverture : **Unsplash, Pexels.com, Freepik**

Crédits photo sauf mention spéciale : **DR**

Nº CPP 1120S05593 | Nº ISSN 1620-1914

Imprimé en France par l'Artésienne

IMPRIM'VERT®

PEFC 10-31-1243

ÉDITO

Attractivité des métiers !

Éric Hugon

Depuis plusieurs années notre profession n'arrive plus à recruter suffisamment, ce sont maintenant les effectifs qui conditionnent l'offre de transport réalisé !

Il y a bien une exception : le réseau de Poitiers.
Les transports routiers interurbains sont dans le même cas que nous, voire pire !
Les 2 unions fédérales ont donc fait un communiqué commun : aux mêmes maux, les mêmes remèdes.

La meilleure attractivité de nos métiers passera par de meilleures conditions de travail et une amélioration des salaires.

Les groupes du secteur ont une obligation de résultats en vue des jeux olympiques qui se tiendront en France cet été.
Mais si on regarde plus loin, les besoins en recrutement sont conséquents, compte tenu des besoins en remplacements et de la croissance de l'activité, ce sont 8 000 salariés dont 2/3 de conducteurs à recruter par an jusqu'à 2030. Le défi est grand.

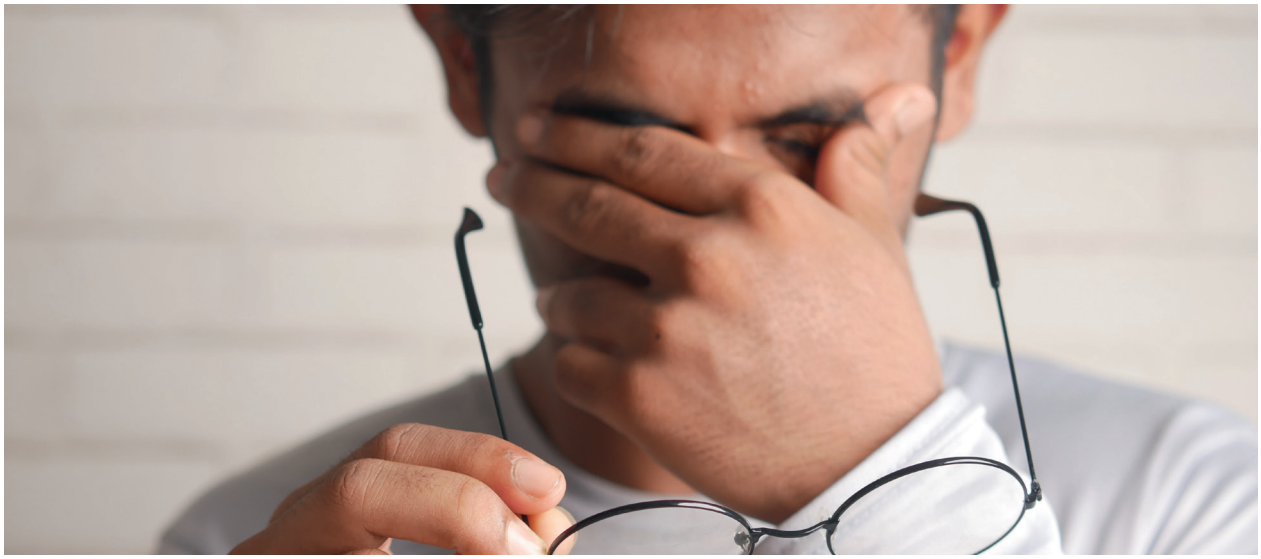
Les négociations salariales vont commencer dans les entreprises et dans la branche Transports Urbains, avec une inflation encore forte, il faudra des réponses fortes des entreprises pour compenser les pertes de pouvoir d'achat et l'augmentation de la productivité réalisée ces dernières années.

2024 sera donc une année charnière pour nos métiers.

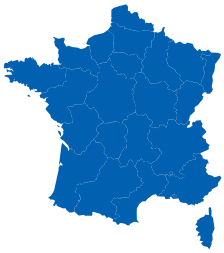
J'ESPÈRE QUE VOUS AVEZ PASSÉ DE BONNES FÊTES DE FIN D'ANNÉE ET VOUS SOUHAITES MES MEILLEURS VŒUX POUR CETTE NOUVELLE ANNÉE 2024.

NATIONAL

Acquisition de congés payés pendant un arrêt maladie, accident du travail ou maladie professionnelle



© UNSPLASH.COM



Éric HUGON

Le 13 septembre 2023, la Cour de cassation a mis en conformité le droit français avec le droit européen :

- **Les salariés en arrêt de travail pour maladie ou accident ordinaire (non professionnel) ont droit à des congés payés pendant la durée de leur arrêt (Cassation 13/09/2023 n°22-17.340 et 22-17.344)**
- **Pour les salariés en accident de travail ou maladie professionnelle, le droit à congé n'est plus limité à 1 an (cassation 13/09/2023 n°22-17.638)**
- **La Cour de justice Européenne (CJUE) saisie par KEOLIS et pour laquelle le SNTU a assuré la défense, le 09/11/2023, a confirmé le droit à congé annuel pour tous les travailleurs.**

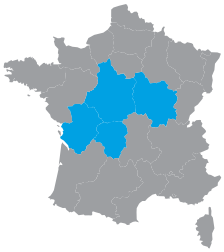
Si vous avez perdu des congés suite à un arrêt pour maladie, accident de travail ou maladie professionnelle depuis plus d'un an, faites-vous connaître auprès de votre Délégué Syndical ou représentant CFDT. ●

Le Bureau National du SNTU a d'ores et déjà pris rendez-vous avec les services de la CNAS (début janvier) pour organiser au mieux la prise en charge des dossiers pour les adhérents.

POITIERS

La Régie des Transports Poitevins a réussi à combler le déficit de conducteurs

© DR / SNTU-CFDT



Mickael JOUANNET

En 2021 La Régie des Transports Poitevins a dû se rendre à l'évidence que les difficultés de recrutement observées les années précédentes allaient en s'accroissant, et que le volume des candidatures spontanées ne suffirait plus à lui seul à combler les besoins futurs en conducteurs pour le réseau.

Aussi, La Régie a décidé de devenir un acteur à part entière de sa stratégie de recrutement et de formation, et d'aller générer ses propres candidatures. Un plan de communication massif a été mis en œuvre associant tous les relais externes possibles : Pôle Emploi, les agences d'intérim, les acteurs institutionnels (Mairies, Grand Poitiers, missions locales, DDEETS, DREETS), la presse, les sites internet, le site emploi du département, forum de l'emploi en présence de conducteurs de VITALIS, etc. La Régie des Transports Poitevins- VITALIS a fait le choix d'associer plusieurs partenaires pour l'accompagner dans cette démarche en raison de la masse des candidatures à traiter, à savoir :

- LE CABINET HOREA Conseil pour l'analyse et la sélection des CV des candidats au titre professionnel de conducteur option voyageur.
- ADECCO pour le montage des formations (titres professionnels sur une durée de 3 mois, « permis sec », FIMO ou renouvellement FCO)
- LA POITEVINE (centre de formation à la conduite) pour la formation des futurs conducteurs de la RTP.

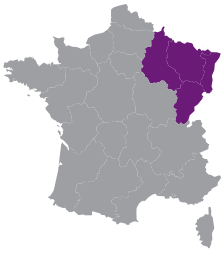
Bilan, plus de 300 candidatures traitées sur la fin de l'année 2021 et l'année 2022.
La formation et l'intégration de 23 personnes issues du titre Professionnel de Conducteurs et de 46 personnes grâce aux autres processus de recrutements, soit l'intégration de 69 conducteurs sur la période 2022-2023. ●

Grâce à cela, dés l'été 2022, le nombre de conducteurs était suffisant pour satisfaire aux besoins de l'entreprise et, en raison du nombre massif de formations lancées, il a été décidé de se mettre en léger sureffectif pour passer les années 2023 et 2024, mais cela est une autre histoire… Ironie du sort, nous sommes en sureffectif en 2023 en attendant plusieurs départs en retraite.

© UNSPLASH.COM

STRASBOURG

Élections professionnelles du Comité Social et Économique et du Conseil de Discipline



Stéphane DENEUVE

Les élections professionnelles des membres du Comité Social et Économique et du Conseil de Discipline de la Compagnie des Transports Strasbourgeois se sont déroulées du 09 au 16 octobre 2023. Ces élections ont permis de désigner pour la durée de la prochaine mandature des 4 années à venir, les représentants de toutes les catégories professionnelles au sein de l'entreprise. Le vote uniquement dématérialisé a pu s'effectuer sur tout type de support informatique professionnel ou privé.

En ce qui concerne la constitution du CSE 2023-2027, la représentation du personnel de la CTS est assurée par 21 titulaires et 21 suppléants pour le Comité Social Économique et 15 titulaires et 15 suppléants pour les différents Conseils de Discipline. L'enjeu du nombre de collèges et leur composition était le suivant. Premier collège de 18 titulaires et 18 suppléants représentant le personnel du mouvement, du contrôle et de l'intervention, les ouvriers ainsi que le personnel administratif. Un deuxième collège avec 2 titulaires et 2 suppléants représentant les agents de maîtrise du mouvement, du technique

et de l'administratif et, pour finir, un troisième collège avec 1 titulaire et 1 suppléant représentant les Ingénieurs et les cadres.

Ces dernières années post Covid ont été particulièrement difficiles pour tous les employés de notre entreprise de Transport en Commun. Les efforts fournis par notre section SNTU Cfdt-CTS pour représenter activement tous les employés l'ont été tout autant. Malgré l'inflation économique qui nous préoccupe, l'amélioration de nos conditions de travail et de notre rémunération restent notre priorité pour l'avenir ainsi que nos droits à la formation professionnelle et, d'ailleurs, notre section a su et saura bien évidemment encore et toujours infléchir s'il le fallait les orientations stratégiques et politiques de la direction.

En effet, La Cfdt-CTS a fièrement arboré durant toute la campagne pré-électorale sa volonté d'un véritable dialogue social réfléchi et constructif avec notre direction et notre donneur d'ordre, la mairie de l'Eurométropole de Strasbourg. La Cfdt-CTS a pu communiquer sur son travail permanent de ces dernières années, riches de négociations objectives, productives et positives à défaut d'un conflit permanent frontal et stérile systématiquement pratiqué par d'autres organisations syndicales !

Nous avons aussi souligné que cela n'effacera pas notre capacité à se mobiliser fortement et concrètement si la direction n'était pas en mesure de répondre à nos revendications ni ne voulait tout simplement pas nous écouter.

La Cfdt-CTS a largement insisté sur le cœur de sa vision qui se préoccupe de recentrer nos actions et nos réflexions sur le bien-être familial, le bien-être social, le bien-être physique et mental de tous les salariés de l'entreprise. A défaut d'une productivité aveugle tout azimut pour le personnel de l'entreprise, notre section souhaite en fin de compte une production socialement apaisée.

Nous avons aussi insisté lors de cette campagne sur le crédo qu'à la Cfdt-CTS, ce sont nos électeurs et nos adhérents qui fondent notre légitimité et nous donnent les moyens de mener notre action syndicale de représentativité

© UNSPLASH.COM

en toute indépendance à la Compagnie des Transports Strasbourgeois créée en 1877.

Afin d'être le facteur d'efficacité recherché dans la construction du rapport de forces nécessaires aux avancées sociales de notre entreprise, la Cfdt-CTS a pu proposer des listes à plus de 50% renouvelées depuis le dernier mandat et augmenter son effectif féminin en proportion des possibilités légales.

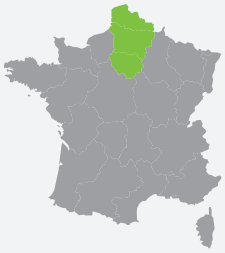
Après une campagne intense où notre section a battu le terrain au quotidien pendant les deux dernières semaines avant les élections sur les 3 unités de production avec une équipe motivée et soudée, la Cfdt-CTS obtient 24,9 % de représentativité au sein de notre entreprise et place notre syndicat en 2ème position sur l'échiquier des organisations syndicales. Avec 1755 effectifs votants lors de ces élections du Comité Social et Économique, nous obtenons dans le 1er Collège 5 sièges de titulaires et 5 sièges de suppléants et, pour l'Élection du Conseil de Discipline, nous obtenons 1 siège de titulaire et 1 siège de suppléant pour le mouvement et idem pour la catégorie des employés.●

Ce résultat est une satisfaction évidente. Notre représentativité est en hausse et le nombre de nos adhérents aussi. Notre bureau se félicite de la confiance qui lui a été confiée pour ces 4 prochaines années et tient encore à vivement remercier ses électeurs et sympathisants.

ÎLE DE FRANCE

Panique chez TransDev

Anthony KOWALCZUK



Depuis l'ouverture à la concurrence de la grande couronne d'Île de France, les différents réseaux se retrouvent successivement en grève, les uns après les autres, au fil de l'attribution des différents lots.

La cause est simple, les contrats des délégataires ont été remportés en baissant de 10 à 20% le coût. Comme à l'accoutumé, dans ce bon monde du transport urbain, ce sont les salariés qui se retrouvent être la variable d'ajustement de cette baisse de financement. C'est tout naturellement, qu'a été prévue par ce groupe, la remise en cause des acquis sociaux gagnés par les aînés, pour réussir à garantir les marges économiques.

Par exemple, les délégués SNTU du réseau de Transdev Nord Seine Saint-Denis, à qui on a laissé miroiter des négociations loyales, du dialogue social de qualité pendant près de neuf mois, de l'écoute et de l'attention, se sont retrouvés dans un conflit complètement justifié, pour lequel Transdev avait même assigné le SNTU pour un pseudo blocage qui n'était qu'une ronde effectuée sur un passage piéton...

Autre exemple : les salariés de TRA, et plus précisément des dépôts de Coubron et Chelles, avaient emboîté le pas 15 jours plus tôt avec une grève qui durera pas moins de 9 jours ; historiquement, ces salariés n'avaient jamais fait grève et c'était une grande première pour eux.

Depuis 2021, le bras de fer est entamé avec le réseau de Valmy. Ce rapport de force, qui s'est déroulé en plusieurs étapes, avec des accalmies et des moments de grandes tempêtes, pour lequel les membres de l'exécutif du SNTU s'étaient même déplacés pour soutenir les grévistes, s'est soldé il y a peu de temps.

Ce qu'il faut mettre en exergue, c'est que tous les Délégués du SNTU ont joué le jeu des négociations loyales en étant présents aux différentes tables des négociations et avec tous les interlocuteurs possibles avant d'en arriver au conflit ; négociations qui ont parfois duré plus de 6 mois sans pouvoir aboutir à la moindre avancée sociale, ne serait-ce à la hauteur de ce qui était acquis par le passé. Pour quasiment l'unanimité de nos militants, le but n'était pas d'acquérir des avantages sociaux supplémentaires mais juste maintenir ce que de droit.

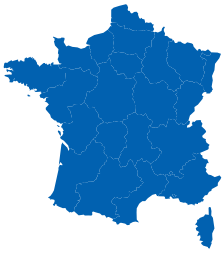
Si pour certains le dialogue social de qualité est crucial, il est impressionnant de s'apercevoir que pour d'autres, le dialogue social et la loyauté ne sont que deux mots vides de sens passant, bien loin de l'importance des profits engendrés par des contrats juteux. Si ce n'était pas le cas, comment expliquer que les salariés de toutes ces entreprises aient dû se battre en prenant le risque de perdre de l'argent et utilisant tous les moyens à leur disposition pour simplement réussir à garder ce qu'ils avaient déjà.

Ce conflit a quand même pu apporter, dans certains cas seulement, certaines augmentations salariales et améliorations des conditions de travail. Mais dans une période d'inflation comme celle que nous vivons et que l'on n'a pas connu depuis un bon nombre d'année, est-ce que ces nouveaux acquis suffiront à compenser la perte de pouvoir d'achat à laquelle nous sommes toutes et tous confrontés ? ●

J'en profite pour passer un message important, en qualité de Secrétaire de Région : je ne peux que féliciter le travail accompli et la force de caractère qu'il a fallu à chacun pour réussir à tenir tête à des Directions comme celles qui sont mises en place dans ces entreprises.

DOSSIER

Les revendications de l ’Union Fédérale des Transports Urbains et Activités du Déchet CFDT et l’Union Fédérale Route CFDT



Hicham TAMSNA

L’ Union Fédérale Route CFDT et l’Union Fédérale des Transports Urbains et Activités du Déchet CFDT expriment leur inquiétude face aux difficultés croissantes rencontrées par les travailleurs du transport public, notamment dues à l’inflation, à la hausse des prix des biens alimentaires et au manque d’attractivité du secteur. En dépit de leur rôle crucial dans l’économie, ces travailleurs font face à des conditions de travail précaires et des salaires insuffisants. Les unions revendiquent une meilleure rémunération et des conditions de travail améliorées, mettant en avant le risque d’un mouvement de grève national potentiel pendant les Jeux Olympiques de 2024. Elles appellent les décideurs politiques et les entreprises de transport à agir rapidement et à engager un dialogue pour aborder ces problématiques essentielles.

Ci joint le communiqué de presse :

*L’Union Fédérale Route CFDT et l’Union Fédérale des Transports Urbains et activités du Déchet CFDT unies pour défendre les droits des travailleurs du secteur des transports***

L’Union Fédérale Route CFDT et l’Union Fédérale des Transports Urbains et activités du Déchet CFDT, représentant conjointement les salariés des transports urbains et interurbains, lancent un appel pressant pour sensibiliser l’opinion publique et les décideurs politiques aux difficultés croissantes auxquelles font face les travailleurs du transport public.

© UNSPLASH.COM

Une crise économique invisible

Les salariés des transports urbains et interurbains sont confrontés à une situation de détresse grandissante. Bien que leur contribution essentielle au tissu économique soit indéniable, cette situation met en lumière l’urgence d’agir pour garantir des conditions de vie dignes à ces travailleurs.

L'impact d'une inflation galopante

Au-delà d'une inflation moyenne de 5,5 % sur un an à fin août 2023, les travailleurs du transport public subissent de plein fouet la hausse de 13,1 % des prix de l'alimentaire en moyenne sur les 12 derniers mois (source INSEE). Cette augmentation spectaculaire des coûts de base compromet leur capacité à joindre les deux bouts et à maintenir une qualité de vie décente pour eux-mêmes et leurs familles.

Le manque d'attractivité du métier

La profession des conducteurs de transports urbains et interurbains souffre également d'un manque d'attractivité. Malgré leur rôle essentiel dans la mobilité quotidienne de millions de personnes, ils sont confrontés à des conditions de travail de plus en plus précaires et des salaires insuffisants, ce qui nuit à l'attractivité de nouveaux salariés dans le secteur. Cette pénibilité du travail s'est accrue ces dernières années, avec la croissance des incivilités et de la conflictualité liées aux tensions sociales et à la dégradation de la qualité du service public de mobilité. L'écart entre la pénibilité croissante et la stagnation voir dans certains cas le recul des salaires réels est tel qu'il dissuade de potentiels candidats et qu'il accélère le départ des salariés plus anciens.

Des revendications légitimes

Nous revendiquons la sanctuarisation d'un écart minimum avec le SMIC pour tous les salariés exerçant une mission de service public de la mobilité et demandons donc au gouvernement d'ouvrir une exception à la règle de non indexation des salaires.

Les conséquences d'une négligence persistante

Maintenir des salaires insuffisants ne fait qu'aggraver une série de problèmes complexes : du dumping social à la précarité grandissante au sein de la profession. De plus, la carence en conducteurs conduit à une dégradation rapide des conditions de travail et met en péril l'accomplissement des missions de service public. Cette situation a un impact direct sur les usagers, les enfants et l'économie locale, créant un cercle vicieux de difficultés.

L'appel à l'action et à la justice

L'Union Fédérale Route CFDT et l'Union Fédérale des Transports Urbains et activités du Déchet CFDT, appellent solennellement les entreprises de transport à écouter les revendications légitimes des conducteurs. En tant qu'acteurs locaux et nationaux, elles exhortent les décideurs politiques à intégrer dans les appels d'offres la nécessité impérieuse d'une rémunération juste et équitable pour les travailleurs du secteur des transports publics et par conséquent à consacrer à la mobilité collective la part du budget d'investissements et de fonctionnement qui permettra d'offrir un service intermodal de qualité, à la hauteur des enjeux sociétaux et environnementaux.

C'est tout le sens du Grenelle de la mobilité souhaité de très longue date par la FGTE-CFDT.

La possibilité d'un mouvement de grève national lors des Jeux Olympiques 2024

À la lumière de ces enjeux, l'Union Fédérale Route CFDT et l'Union Fédérale des Transports Urbains et activités du Déchet CFDT, pointent du doigt le risque de dégradation du dialogue social et de la négociation collective dans les prochains mois, faisant peser le risque d'une montée de la conflictualité syndicale à l'approche de la période des Jeux Olympiques 2024, alors même que cet évènement d'une ampleur inédite depuis l'exposition universelle imposera à l'ensemble des acteurs publics la mise en œuvre d'une offre de mobilité exceptionnelle, mobilisant un niveau inégalé de ressources humaines et matérielles. Cet événement international majeur offre une plateforme pour mettre en avant les préoccupations des travailleurs du secteur des transports et souligner leur rôle vital dans la société.

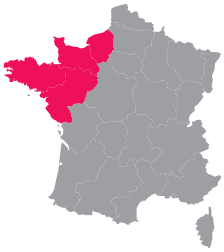
La nécessité d'une réponse immédiate

Face à l'urgence sociale et à l'impératif d'intérêt général, nous sommes résolus à défendre les droits et les intérêts de tous les salariés du secteur, et exhortons le gouvernement à engager un dialogue sans délai.

CHERBOURG EN COTENTIN : LE BUS NOUVELLE GÉNÉRATION

Le réseau cap cotentin se transforme ! Arrivée du Bus Nouvelle Génération, le 26 août 2024

© DR / SNTU-CFDT



Caroline GALLIEN

Dans une étape audacieuse vers l'avenir, le réseau de transport Cap Cotentin, situé à Cherbourg-en-Cotentin, va inaugurer une ère de mobilité modernisée avec l'arrivée, tant attendu, du « Bus Nouvelle Génération ».

Cette initiative ambitieuse s'accompagne de développements significatifs, visant à améliorer l'accessibilité, l'efficacité et le confort des déplacements.

Transports en commun repensés, nouvelles pistes cyclables, cheminements piétonniers plus confortables, l'espace public va se réinventer grâce au projet de « Bus Nouvelle Génération » qui profitera à toute l'agglomération.
Les travaux ont débuté le 5 septembre 2022, et pour une durée de deux ans. Ce qui n'est pas sans créer des tensions sur la route avec de nombreux bouchons aux heures de sortie de travail depuis le commencement des aménagements.

Des horaires élargis et deux nouvelles lignes à haute fréquence

A partir du 26 août prochain, les usagers pourront bénéficier de deux nouvelles lignes à haute fréquence.
Ces lignes offriront des horaires élargis, permettant aux passagers de profiter d'une plus grande flexibilité dans leurs déplacements.

Création de pôles intermodaux

Avec la création de trois pôles intermodaux, c'est une avancée majeure dans la mise en place du futur réseau.

© DR / SNTU-CFDT

Les lieux ont été choisi stratégiquement afin d'offrir aux voyageurs, la possibilité de se déplacer plus facilement grâce aux différents modes de transport proposés.

Les usagers pourront profiter d'une gamme de transports diversifiée, allant du Bus Nouvelle Génération aux vélos en libre-service, en passant par les services de covoiturage.

Les aménagements créés profiteront non seulement aux lignes de transport urbain, mais aussi aux lignes intercommunales et permettront de relier les bourgs et zones d'emploi depuis et vers Cherbourg.

Parmi les trois pôles, le secteur de la Gare a totalement été reconfiguré. Le parvis piéton sera étendu sur 3000 m². Les connexions entre les différents modes de transport seront facilitées avec la création d'une gare routière à destination des lignes de Cap Cotentin et des lignes régionales.

Le développement du vélo sera favorisé grâce à l'aménagement de 4,3 km de voies cyclables et l'implantation de 780 places de stationnement. Les aménagements représenteront également 9000 m² d'espace végétalisé et 362 nouveaux arbres seront plantés.

Le budget

Le coût travaux stabilisé s'élève à 35M€ HT.
Il prévoit une requalification globale de la voirie et ses abords en secteur centre-ville.
Son coût n'est pas intégralement lié au bus, mais profite à toutes les mobilités ainsi qu'à la végétalisation.

Il est à noter que les financements de l'état, de l'Europe et de la Région, soit 13M€ de financement extérieur.

© DR / SNTU-CFDT

Ci-dessous à titre indicatif, la part du budget par mode :

- Aménagement urbain (trottoirs, places, espaces verts) : 29%
- Vélo (pistes et bandes cyclables) : 14 %
- Bus : 22%
- Connexion lignes interurbaines et ferroviaires : 15%
- Circulation générale : 20%

Des voies dédiées

Les voies dédiées sont un aménagement indispensable pour le futur réseau Cap Cotentin. Elles seront placées sur un segment limité de 2,5 km en cœur de ville sur les 52 km de lignes du Bus Nouvelle Génération.
Elles seront utilisées par les liaisons interurbaines qui desserviront la gare routière SNCF.
Une vitesse moyenne de circulation des bus, leur ponctualité et la fréquence de desserte seront mis en place.
La priorité sera placée sur la sécurité des passagers du bus mais aussi des piétons, vélos et automobilistes.

Le transport à la demande (TAD)

En correspondance avec les lignes urbaines et interurbaines, le service de Transport à la Demande desservira l'ensemble des communes de l'agglomération, comme cela est proposé actuellement.

Lancement du BNG

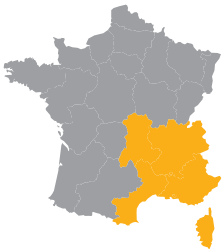
Malgré les difficultés de circulation dans le centre-ville de Cherbourg-en-Cotentin, les conducteurs et conductrices du réseau Cap Cotentin, qui s'adaptent à toutes les déviations depuis le début du chantier, ont hâte de voir la finalité de ces travaux. ●

Ils espèrent y découvrir un nouveau réseau moderne et ainsi retrouver une sérénité à leur poste de conduite.

© DR / SNTU-CFDT

MARSEILLE

GROUPE RTM : une naissance compliquée



Patrick ROSSI

Après avoir intégré, ces dernières années, des filiales, la RTM devient un groupe. Le 1er janvier 2024, il sera composé de 3 établissements, la RTM (CCNTU), RTM interurbain (la Régie Départementale des Transports 13) (CCNTV) et Fret Ferroviaire (CCN ferroviaire). Ce sont au total plus de 5000 salariés qui le composeront.

Si cela renforce la protection des salariés de l'appétit de Keolis et Transdev cette nouvelle entité, voulue par la Métropole Aix-Marseille, suscite de très nombreuses interrogations dont nous n'avons toujours pas de réponses claires. Parmi celles-ci les interactions entre les établissements, le budget… les élus CFDT lors du CSE consacré à la présentation du futur groupe RTM avaient demandé à ce qu'un cabinet d'expertise soit mandaté pour éclaircir tous ces points. Nous n'avons été suivi que par FO. Les élus CGT (majoritaires) ainsi que la CGC (qui de toute façon votent positivement sur tous les sujets de réorganisation présentés par la direction) ont voté pour la création du groupe tout en demandant une expertise !!! A quoi sert-elle, si le CSE donne un avis positif ? A quelques jours de la création officielle du groupe RTM, de trop nombreuses questions restent en suspens.

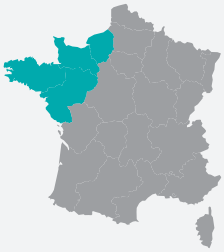
La CFDT regrette, même si nous savions que cela arriverait, la précipitation de notre autorité de tutelle à prendre cette décision qui n'est pas de nature à nous rassurer. Surtout que la direction de la RTM ayant mobilisé les différentes directions (services financiers, achats marchés, RH, informatiques, techniques…) les problèmes que nous soulevons depuis plusieurs mois ne sont pas réglés. La direction est incapable de fournir à l'administration fiscale le décompte des heures supplémentaires défiscalisées, ceci malgré le nouveau système de gestion que la RTM nous présentait comme étant ce qui se faisait de mieux, tout comme elle dans l'incapacité de fournir à la CARSAT le décompte des points à créditer sur le Compte Personnel de Prévention.

Tous ces sujets qu'elle considère comme peu importants ont comme conséquence de dégrader le climat social dans tous les services de l'entreprise. Jamais nous n'avons eu autant de démissions dans les services supports (RH, techniques…).

La CFDT lors d'une réunion avec la direction a demandé qu'elle s'occupe aussi du quotidien des traminots. Le début d'année nous permettra de voir si nous avons été entendus.

BIBUS, RÉSEAU DE BREST

André LARVOR, notre ami, notre copain, notre camarade



Les militants, anciens militants, adhérents et salariés de Bibus

La section SNTU-Brest vient de perdre un collègue qui a œuvré pour le bien des salariés de la profession.

Un homme aux multiples casquettes et compétences, infatigable et toujours en mouvement. Un copain sur qui l'on pouvait toujours compter, un militant passionné et passionnément Humain. Aujourd'hui, la famille CFDT perd un de ses militants de longue date. Plus de 40 ans d'engagement, toujours actif chez les retraités du Finistère ou à la tête de la section des retraités Bibus. Dédé a d'abord mené une vie intense de militant syndical à Bibus, où il aura marqué son passage et l'histoire. De tous ses mandats syndicaux, délégué du personnel, délégué au CHSCT, c'est celui de responsable de la commission graphique qui restera comme celui où il a montré toutes ses compétences.

Cette commission graphique toujours en place aujourd'hui est une de ses réussites majeures. Les sections du SNTU et de la région Ouest ont pu apprécier ses explications de textes, lors de rencontres syndicales régionales, lorsque les conditions de travail étaient à l'ordre du jour.

La Ratp Parisienne et la section de Lyon avaient aussi apprécié ses interventions pertinentes. Dédé était un militant sur lequel pouvaient s'appuyer les nombreux délégués syndicaux qu'il a connus et accompagnés. Il a toujours été d'une aide très précieuse. Il a su proposer des solutions aux problèmes complexes des conditions de travail des conducteurs de bus.

Comme par exemple la mise en place de la RTT. Il connaissait nos accords et la « CCN Urbains

© DR / SNTU-CFDT

« sur le bout des doigts » et ne laissait rien passer, au grand désespoir des différentes directions qui se sont succédées. Il fallait souvent faire des arbitrages pour trouver le consensus et la sortie de conflits. Il y excellait. Aujourd'hui, beaucoup de salariés ignorent les bagarres menées par les anciens, pour gagner les acquis sociaux actuels.

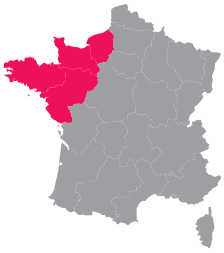
Ces droits sociaux ne sont pas garantis. Pour Dédé, il fallait être syndiqué, rester groupés, solidaires, vigilants et prêts à se mobiliser pour défendre ses droits et acquis. Il a été très présent, en début d'année, lors de la contestation contre la réforme des retraites. A son arrivée en retraite, Dédé n'était pas là pour se reposer, il décidera avec 2 copains CFDT de réactiver l'amicale des retraités, pour la transformer, avec brio, en une section syndicale. De trois adhérents à fin 2015, nous sommes aujourd'hui 127. Il a œuvré pour féminiser la section et fait en sorte que les adhérentes s'y sentent bien, prennent leur place et des responsabilités.

Dédé, tu vas nous manquer. Nous sommes fiers d'avoir été tes amis dans la vie depuis 45 ans et tes camarades dans les combats que tu as menés.

QUIMPER

FIN de DSP mouvementée à Quimper

© UNSPLASH.COM



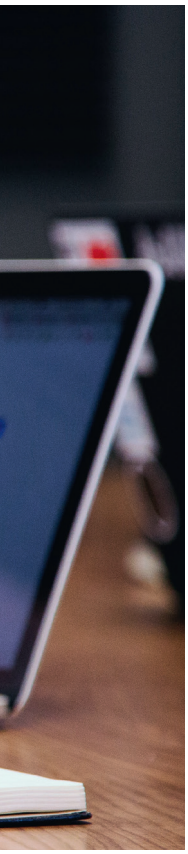
Gabriel MAGNER

Rappel des faits :

À l'issue de l'appel d'offre, la nouvelle DSP a été confiée au 1er janvier à RATP-DEV, au dépend de Kéolis, opérateur historique de ce réseau. Mauvais joueur et certainement mécontent d'avoir perdu ce contrat, Kéolis a intenté un recours en justice au Tribunal judiciaire de Rennes, ce dernier lui donnant raison en lien avec des problèmes de cotation ayant « favorisé » la candidature de Ratp-Dev. Nous ne commenterons évidemment pas ici cette décision de justice.

Elle a néanmoins des conséquences directes sur les salariés des transports urbains quimpérois puisqu'il va falloir repartir sur une procédure d'appel d'offre longue (environ 8 mois), ce qui laisse planer le doute quant à l'avenir…

Non content d'avoir gagné cette procédure juridique, le Directeur Kéolis de Quimper n'a rien trouvé de plus judicieux que d'inviter quelques cadres et directeurs à une petite soirée conviviale, tout d'abord dans un bar branché de Brest puis dans un restaurant tout aussi huppé,



© UNSPLASH.COM

KEOLIS QUIMPER

se permettant même de réserver un hôtel si le besoin de se « reposer » se faisait sentir.

Pire, il s'est permis d'ajouter quelques bons jeux de mots qui visent directement Madame La Maire de Quimper (son mari est conducteur sur le réseau) en plus des quelques dessins lunaires à destination de ses invités. Il a oublié une seule chose : fermer son calendrier partagé !!! qui est tombé entre nos mains. Pas de chance.

Lors de la coordination Ouest de novembre qui réunit tous les délégués sur deux jours, nous avons pris soin d'appeler un des DRH du groupe afin de lui signifier non seulement notre étonnement d'un tel comportement puéril de la part d'un Directeur, mais que la Maire de Quimper était en possession de ce document et qu'elle se réservait le droit d'aller plus loin. Nous avons donc envoyé « l'invitation » au groupe pour qu'ils se fassent eux-mêmes une opinion.

Le lendemain matin, nous comprenons par un appel téléphonique de Kéolis que la situation est explosive et que deux axes se dégagent par obligation : « remercier » le Directeur de Quimper et dépêcher sur place une délégation parisienne de Keolis à la Mairie de Quimper afin de s'excuser au nom du groupe.

Les conséquences :

Kéolis a mandaté un nouveau Directeur, et la prolongation de la DSP de 8 mois liée à la procédure de l'appel d'offre plonge les salariés dans une incertitude malsaine, d'autant que les deux opérateurs vont devoir travailler à nouveau leur candidature.●

Nous regarderons avec un œil curieux la décision des élus de l'agglomération de Quimper quant à l'attribution de ce marché. Mais nul doute que cet épisode aura laissé des traces indélébiles tant du côté des salariés que de la Mairie…

syndex
L'EXPERTISE ENGAGÉE

AVEC SYNDEX, ADOPTEZ LES BONS RÉFLEXES

Parce que chaque CSE est unique, nous nous adaptons à vos besoins !

- Diagnostic économique et stratégique
- Politique sociale : rémunérations, évolution de l'emploi et des parcours, conditions de travail
- Consultation sur projet, PSE, droit d'alerte
- Assistance auprès des comités de groupe et comités d'entreprise européens
- Préparation des négociations
- Accompagnement sur vos prérogatives environnementales

Vos contacts **transport**

CHRISTOPHE HAMBURA : c.hambura@syndex.fr / 07.64.53.84.79
DAMIEN RÉGNIER : d.regnier@syndex.fr / 06.60.11.80.05
DAVID HALVES : d.halves@syndex.fr / 06.99.60.32.77

Syndex Service Communication - Documentation - Crédit photo : Julien Baillargeon - Décembre 2023

SYNDEX, PARCE QU'IL VAUT MIEUX ÊTRE BIEN ACCOMPAGNÉ.

www.syndex.fr //