

**P**our les travailleuses et les travailleurs des transports urbains et interurbains, les salaires sont rarement mirobolants, et les conditions de travail rarement enthousiasmantes. Quand ils sont acceptables, c'est toujours parce que des gens ont lutté pour en arriver là. Ceci étant entendu, une règle se dégage, qui est (très) rarement démentie : lorsque le Service Public est assuré par une entreprise publique en situation de monopole, la qualité de vie au travail, les salaires, et la qualité du service sont bien meilleurs que lorsque les autorités organisatrices confient l'exploitation des réseaux à des opérateurs privés via des appels d'offres. L'actualité est là pour nous le rappeler, et plusieurs articles de ce numéro sont consacrés aux conséquences catastrophiques de la mise en concurrence, et à la résistance qui s'organise.

Éviter que le Service Public ne disparaisse au profit d'une « mobilité » pensée, gérée, et organisée comme une prestation commerciale, c'est justement l'une des priorités de la fédération SUD/Solidaires des Urbains et Interurbains.



A l'initiative de SUD/Solidaires, le mardi 15 septembre, un rassemblement offensif devant le siège de la région Ile de France ... avant d'aller envahir le siège de Transdev

## Transdev :

## les raisons de la colère

Depuis le 06 septembre, les salarié-e-s de Transdev Île-de-France sont en grève pour protester contre « l'accord-socle ». Sous prétexte de concurrence et de compétitivité (lire le tract fédéral à ce sujet), cet accord scélérat, signé par certains « partenaires sociaux », annule l'ensemble des accords jusqu'ici en vigueur localement. Un exemple, parmi d'autres, des conséquences de cet accord : certaines parties de la journée, pourtant travaillées, ne sont plus considérées comme du temps de travail, mais du « temps indemnisé », payé à 75%, voire à 50% ! Si on ajoute à ça la disparition de nombreuses primes (déplacement, nettoyage de la tenue, etc.), au total, pour les salarié-e-s, c'est une perte de revenu comprise entre 3 000 et 6 000 euros annuels.

### Mais cela ne s'arrête pas là !

Le temps de conduite augmente, la fatigue qui va avec également, et cela a un impact négatif sur la sécurité et la qualité de service. C'est pour protester contre cette régression sociale inouïe que les salariés sont en grève, depuis plus de deux semaines (au moment où nous écrivons ces lignes). À Vaulx-le-Pénil, Vulaines, Lieusaint, Saint-Fargeau/Ponthierry, plus aucun bus ne roule. Après quelques jours, la grève s'est étendue à Montereau et Nemours. Enfin, un préavis central a été déposé par le syndicat Sud/UST Transdev Île-de-France, ce qui permet aux salarié-e-s de tous les autres dépôts de rejoindre le mouvement de grève.

Nous ferons le point sur cette lutte qui a démarré de façon éclatante dans le prochain numéro de « Solidaires sur toute la ligne ».

D'ici là, chaque camarade, chaque section, chaque syndicat est invité à soutenir financièrement les grévistes en participant à la caisse de grève sur [www.cotizup.com](http://www.cotizup.com) (cagnotte : Grève Transdev Mise En Concurrence).

**C**omme la plupart des réseaux de transports urbains, le réseau grenoblois est occasionnellement le théâtre d'incivilités, voire de violences. Face à cette réalité, l'Autorité Organisatrice, main dans la main avec la direction de la Société d'Économie Mixte des Transports Publics de l'Agglomération Grenobloise (SEMITAG), fait le choix de la répression.

Jusqu'à maintenant, en plus des agents de conduite, la présence humaine sur le réseau grenoblois était assurée par deux types de personnels : les agents de prévention, et les contrôleurs. Les 25 agents de prévention avaient pour missions, entre autres, de renseigner les usagers, d'accompagner les sorties scolaires, ou encore, tout simplement, d'assurer une présence aux côtés des conducteurs et conductrices afin, le cas échéant, de pouvoir désamorcer des situations potentiellement conflictuelles. De leur côté, les 54 contrôleurs s'occupaient de vérifier la validité des titres de transport des usagers, et étaient habilités à verbaliser les contrevenants. **Comme l'explique la section Sud/solidaires de la SEMITAG : « la prévention et le contrôle sont deux missions complémentaires. Malheureusement, depuis plusieurs années, les politiciens voient l'insécurité comme un thème porteur, et jouent le jeu de la surenchère sécuritaire pour séduire les électeurs ».**

Ainsi, après avoir mis en place les opérations de « contrôle renforcé », où une vingtaine de contrôleurs disposés sur un quai procèdent au contrôle de l'ensemble des voyageurs présents à bord d'une rame de tramway, la direction de la SEMITAG, conformément à la volonté de l'Autorité Organisatrice, a franchi un nouveau pallier dans la fuite en avant sécuritaire : dès septembre 2021, les équipes de prévention disparaîtront. Du côté des salariés, si certains agents de prévention auront la possibilité de devenir contrôleurs ou d'obtenir une formation aux métiers de la conduite, pour les autres, cela sera un licenciement.



Mis à part le fait que la prévention n'est pas dans la « tendance » sur le plan politique, l'abandon de la prévention au profit du tout-contrôle présente un autre avantage (à très court terme) pour les décideurs. En effet, davantage de contrôle, c'est davantage d'amendes, et davantage de revenus pour l'entreprise, qui, chaque année, scrute attentivement les résultats financiers du contrôle, et fixe des objectifs toujours plus hauts en la matière. Mais comme le dit José : « cette logique de rentabilité est en contradiction avec la notion même de Service Public. **Notre préoccupation, à Sud/Solidaires SEMITAG, c'est la qualité du service, pas les bénéfices.** Pour accroître la sécurité et la sérénité de tous les salariés et usagers des transports de l'agglomération, il faudrait renforcer la présence humaine sur le réseau. Cela passe par une augmentation des moyens alloués à la prévention, mais aussi par le déploiement de véhicules d'intervention supplémentaires, « au cas où ». Il ne s'agit pas de nier les problèmes, mais d'agir de manière équilibrée pour y faire face, c'est à dire tout le contraire de ce qu'est en train de faire la direction ».

D'autres réseaux ont déjà fait, par le passé, le choix du tout-contrôle, sans que cela n'ait d'impact positif à long terme ni sur la sécurité, ni sur la rentabilité. **Cela caractérise le niveau d'irresponsabilité des décideurs grenoblois.**

**S**ous prétexte d'un renfort d'offre lié au développement de la communauté urbaine, passée de 16 à 143 communes, Catherine Vautrin, la présidente du Grand Reims, a décidé de rompre le contrat avec Mobilité Agglomération Rémoise (MARS), la société concessionnaire des transports publics de l'agglomération.

**Les organisations syndicales avaient dénoncé ce contrat dès sa signature en 2006.** En effet, à la lecture de celui-ci, il était évident qu'il allait mécaniquement endetter l'opérateur, et c'est bien ce qui s'est produit. Au passage, cela n'a pourtant pas empêché les actionnaires d'empocher des dividendes dès que les résultats de l'entreprise étaient ne serait-ce que très faiblement bénéficiaires.

**Pourtant, cette rupture de contrat n'est pas une bonne nouvelle pour Sébastien, délégué Solidaires des TUR (Transports Urbains Rémois) :** « car un nouvel appel d'offres devrait être lancé. Comme toujours dans pareil cas, le dumping social sera de mise, et les salarié-e-s ainsi que la qualité de service seront les variables d'ajustement des offres proposées par les entreprises candidates à l'obtention du marché ». **Au contraire, ce que revendique l'intersyndicale Solidaires/CGT des TUR, c'est la mise en place d'une régie publique pour l'exploitation du réseau Rémois.**

**Pour défendre cette idée, l'intersyndicale Solidaires/CGT a déposé un préavis de grève prenant effet le 17 septembre 2021, et courant jusqu'à la fin de l'année.**

Le moins que l'on puisse dire, c'est que **la première journée de mobilisation a fait l'effet d'un coup de tonnerre**, et que ce sont les gestionnaires de la communauté urbaine qui ont été frappés par la foudre.

## SAINT-MALO

On l'a vu ci-dessus, l'ouverture à la concurrence est nuisible à la qualité de service. **À ce titre, l'exemple de Saint-Malo est éloquent.**

Sur le réseau MAT, exploité depuis janvier 2020 par RATP Dev (via sa filiale RDSMA), non-seulement les engagements pris par l'opérateur au moment de la signature du contrat (23% de hausse annuelle de la production kilométrique, intervalles de 15 minutes maximum, mise en place d'une ligne estivale des plages, etc.) n'ont pas été tenus, mais les retards se multiplient, quand certains services ne sont tout simplement pas couverts.

Sans chercher à comprendre (difficile en effet d'augmenter la production kilométrique pendant une année en mode dégradé pour cause de Covid-19), les mêmes élus

Avec 60% de grévistes parmi les personnels administratifs, 90% à la conduite, 100% au contrôle, à la maîtrise, et chez les agents d'ambiance (zéro tramway roulant et boutique commerciale du centre-ville fermée), les salarié-e-s de Transdev ont envoyé un message on ne peut plus clair.

**Message reçu par la présidente du Grand Reims**, qui, le 17 septembre au matin, lors d'une interview sur France Bleu Champagne-Ardenne, tentait de temporiser, en annonçant des concertations, et un nouvel appel d'offres « à l'horizon 2023 ». **Évidemment, cela ne change rien sur le fond, mais Sébastien fait remarquer que** « si on avait été 30% de grévistes, elle se serait empressé de faire passer les grévistes pour des éléments radicalisés arc-boutés sur des concepts passéistes. C'est bien le succès de la grève qui l'oblige à mettre de l'eau dans son vin ».

**Au cours de l'AG, qui a rassemblé 200 grévistes** (pour un effectif total de 550 salarié-e-s), **les grévistes se sont prononcés pour un plan d'action en plusieurs temps.** D'abord une prochaine journée de grève, **le 5 octobre**, date de l'appel interprofessionnel national. L'occasion pour les salarié-e-s des TUR de populariser leur lutte auprès des autres salarié-e-s du territoire. **En novembre**, la grève sera organisée le jour où la résiliation du contrat devra être votée (la date n'est pas encore connue). Pour cette occasion, les grévistes se rassembleront devant l'hôtel communautaire. **D'autres actions militantes sont prévues en parallèle des journées de grève. Pour Sébastien, cette stratégie est la bonne car si Catherine Vautrin choisit de retarder la mise en place de son projet, c'est pour que la résistance s'effrite petit à petit.** D'où la pertinence de mettre en place dès maintenant un calendrier de lutte à moyen/long terme.

« Les Républicains » qui avaient procédé à l'appel d'offre et confié le marché à RATP Dev (au détriment de Kéolis) viennent d'appliquer 96 000 euros de pénalités à l'opérateur pour la piètre qualité de service constatée sur le réseau.

**Ce que ces gens oublient de dire, c'est que ce n'est pas le choix de l'opérateur qui engendre la dégradation de la qualité du service, mais bien la mise en concurrence elle-même, et les appels d'offre qui en découlent.** Car pour remporter ces derniers, les postulants doivent proposer des prix toujours plus bas, et rogner sur les salaires, les conditions de travail des salarié-e-s, mais aussi l'entretien et la maintenance des infrastructures et du matériel roulant

**D**epuis les élections municipales du 4 juillet 2020, Jeanne Barseghian (EELV), s'est installée à la mairie, à la tête d'une coalition regroupant entre autres EELV, PS et PC. Leur programme électoral mettait l'accent sur le développement des transports en commun, ce qui, a priori, semble une bonne chose. Malheureusement, cela se fait à marche forcée, et sans considération pour les travailleurs du secteur, qui, dans l'esprit de la majorité municipale, ne sont qu'une variable d'ajustement. Les décideurs se préoccupent davantage de faire de grandes annonces, pour en tirer les bénéfices sur le plan électoral, que de la qualité du service proposé aux usagers.

Pour assurer le renfort d'offre de transport promis par la nouvelle majorité, la Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS) doit recruter près de 400 conducteurs en 5 ans, car parallèlement au renfort d'offre, une extension significative du réseau est en projet, dans le cadre, notamment, de la mise en place de la zone à faible émission (ZFE) dans le centre-ville.

Ainsi, une importante opération de recrutement a été lancée, à grand renfort de communication, mais elle se heurte à de sérieuses difficultés. L'entreprise essaye d'organiser des sessions de formation de 12 candidats, mais peine à les remplir. Et lorsque c'est le cas, beaucoup de candidats (des gens qui, au départ, sont pourtant intéressés pour se former aux métiers de la conduite) finissent par se désister.

En effet, les conditions de travail (repos décalés, horaires décalés, etc ...), et les salaires des conducteurs découragent de nombreux candidats. Ce n'est pas le métier en tant que tel qui manque "d'attractivité", mais les conditions dans laquelle on demande aux salariés de l'exercer qui rebute. C'est d'ailleurs une rengaine qu'on entend dans la bouche d'employeurs dans d'autres secteurs d'activité, **mais pour Sud CTS, c'est bien la respon-**

**sabilité du patronat qui est engagée : si les contraintes du métier étaient compensées correctement, le travail payé de manière juste et équitable, cette pseudo-problématique de "l'attractivité" ne serait pas un sujet.**

**Selon Yvan délégué syndical Sud à la CTS :** « la conséquence de cette difficulté de recrutement et que le niveau d'exigence de la direction vis-à-vis des recrues est à la baisse. Et certain-e-s se retrouvent en difficulté une fois en poste. C'est pour cela que nous, à Sud CTS, avons proposé à la direction de mettre en place un accompagnement par les moniteurs à l'issue de la formation pour les candidats les plus en difficulté ». **Cette proposition est restée lettre morte jusqu'à maintenant.**

Cette pénurie ne concerne pas que la CTS puisqu'il manque près de 64 chauffeurs de bus sur le réseau Fluo Grand-Est-67 (Kéolis) pour assurer le plan de transport de la région. Pour pallier ces absences, la CTS a fait appel à des retraités dont la FCO est toujours en cours de validité (ça fait toujours quelques milliers d'euros d'économies en plus).

Au total, 23 lignes de ramassage sont affectées. On estime environ à 900 le nombre d'élèves collégiens ou lycéens "qui n'ont pas de solution de transports" publics, et 900 autres qui ont une solution mais avec des horaires "perturbés". Au total, 23 lignes Bas-Rhinoises sont affectées, mais le problème est plus global. Nombreux sont les opérateurs qui peinent à recruter, comme en Bretagne, où TRANSDEV recherche 350 conducteurs pour assurer le ramassage scolaire.

**Dans un pays où l'on compte 16 personnes privées d'emploi pour un poste non-pourvu, ce ne sont pas les métiers de la conduite qui manquent d'attractivité.** C'est la cupidité sans limite des employeurs qui rebute, et qu'il faut combattre.

### L'activité de la fédération Sud/Solidaires

- ⇒ **20 septembre** : rencontre avec la nouvelle section syndicale SUD/Solidaires à Anancy
- ⇒ **Du 27 au 1er octobre** : participation de la fédération au 8ème Congrès de l'Union syndicale Solidaires
- ⇒ **8 octobre** : rencontre avec les sections syndicales des Bouches du Rhône.

