Cfdt:

TRANSPORTS URBAINS

#110

NEGOCIATION DE BRANCHE

LE MAGAZINE DE LA CFDT TRANSPORTS URBAINS • 2ème TRIMESTRE • JUIN 2024

#110

QUOI NE NEUF DANS LE TRANSPORTS URBAINS...

NATIONAL
CLASSIFICATION | 3

SAINT ETIENNE
NOUS NE SOMMES PAS DES PUNCHING-BALLS | 4

CHÂTEAUROUX
VILLE OLYMPIQUE ! | 5

RENNES
LIGNE B À L'ARRÊT DEPUIS 2 FOIS EN 2 MOIS | 6-7-8

NÎMES
ON REFAIT LE MATCH DE RUGBY | 9

METZ
DU NOUVEAU SUR LE RÉSEAU | 10

BREST
UNE LUEUR D'ESPOIR | 11

LYON
LA RATP POUR LES METROS ET TRAMS EN 2025 | 12-13-14

ANGOULÊME
RALENTISSEURS | 15

Cfdt:

Magazine trimestriel édité par
UFTUAD CFDT

Directeur de la publication : **Éric Hugon**
Rédacteur en chef : **Steve Provendier**
Rédacteur Concepteur Graphiste : **Doniphane Gilbart**

Ont collaboré à ce numéro : **Anthony Kowalczuk, Nicolas Provini, Samir Rachdi, Hicham Tamsna, Gabriel Magner, Jean Emmanuel Le Bonjour, Guy Vermeesch, Pierre Plouzennec.**

Crédit photo couverture : **DR/SNTU CFDT/CANVA**

Crédits photo sauf mention spéciale : **CANVA**

Nº CPP 1105S05593 I Nº ISSN 1620-1914

Imprimé en France par l'Artésienne

IMPRIM'VERT®

PEFC
10-31-1243

ÉDITO

NÉGOCIATIONS DE BRANCHE!

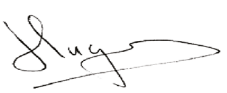
Éric Hugon

Une nouvelle négociation de branche sur les salaires et sur l'Agenda social 2024 a eu lieu fin juin. La CFDT avait demandé une nouvelle réunion pour avancer sur les salaires minimum de branche, car il était impossible de se satisfaire de l'échec des négociations et de la recommandation patronale de l'UTP à seulement 2,5 %.
La revendication légitime de 5,4 %, en lien avec l'inflation de 2023 de 4,9 %, a été une nouvelle fois rejetée par le syndicat patronal, malgré le fait que les six premiers coefficients de la grille salariale sont forfaitisés. Cette réunion représentait une occasion précieuse de revaloriser les salaires de la branche et de les détacher du SMIC.

Concernant l'agenda social, il a été convenu de poursuivre les négociations sur la nouvelle grille de classifications, ainsi que sur un nouvel accord relatif à la formation professionnelle et aux transitions professionnelles, afin de mettre à jour notre accord de 2015 devenu obsolète.

La CFDT a également demandé des améliorations concernant l'accord de fin de carrière et a proposé de négocier un accord relatif à la suspension ou à la non-détention de la carte professionnelle des salariés des services internes de sécurité. Ces services voient le jour dans nos entreprises suite à l'évolution de la loi.
Cependant, l'UTP préfère attendre de voir comment évolue le contexte politique en lien avec les retraites avant de se prononcer sur l'ouverture de cette négociation et demande un temps de réflexion sur les cartes professionnelles.

Prochaine réunion le 22 octobre...



NATIONAL

CLASSIFICATION
La Preuve par la Maintenance

GABRIEL MAGNER

A chaque article sur la classification de branche, un rappel s'impose.

1975 : Classification des métiers de la branche Transports Urbains type « Parodi » c'est-à-dire un répertoire, une définition et un coefficient en face de chaque métier.

2022 : Classification des métiers de la branche Transports Urbains type « Mixte » c'est-à-dire des métiers dit « repère » sur lesquels on va se baser pour ensuite appliquer des critères « classants ».

On compte 6 critères auxquels on applique une définition. Connaissance, Technicité/Complexité, Autonomie, Contribution, Relation, Encadrement/Coopération.

Puis à chaque critère est attribué 6 niveaux, chaque niveau étant défini. On voit bien alors à ce stade, que la classification va se jouer sur 36 points (6 critères X 6 niveaux), le risque étant un tassement de cette grille. En effet (et là c'est une supposition), si un conducteur atteint 12 points (sur les 36 possibles), c'est-à-dire 1/3 du maximum de 36 points, comment calculer le nombre de points d'un Directeur d'exploitation par exemple...

Alors que la délégation SNTU-CFDT demandait qu'il y ait un maximum d'emplois définis pour s'y référer, l'UTP nous a affirmé que seuls quelques « emplois repères » pourraient suffire.

Notre étonnement fût total quand, pour classer les métiers de la maintenance, **l'UTP** nous proposait comme emploi repère celui de...POMPISTE !

Pour bien comprendre :

L'UTP pensait que pour « quantifier » en nombre de point dans un 1er temps puis évidemment en rémunération dans un 2nd temps, il suffirait de se baser sur le métier de Pompiste (qui doit exister dans quelques réseaux) pour ensuite évaluer avec les 6 critères classants un agent de matériel roulant OP3 par exemple.

Lors du dernier Groupe de Travail avec **l'UTP** et grâce à notre travail effectué en amont, (nous avions au préalable, grâce aux fiches de poste qui nous sont parvenus de différentes sections, définis les agents de maintenance de matériel roulant avec 3 niveaux, le Technicien et le Responsable de matériel roulant), nous avons pu démontrer qu'il n'est pas possible de se baser sur ce métier de pompiste pour ensuite classer tous ces métiers.

Une évidence à nos yeux !

D'autant que lors du déploiement de cette classification dans tous les réseaux, il faudra qu'elle soit le plus lisible possible autant pour nos équipes syndicales que pour les DRH, et ce afin d'éviter toute interprétation.
Il y a encore du boulot pour arriver à une grille convenable...

SAINT ETIENNE

NOUS NE SOMMES PAS
Des punching-balls...

HICHAM TAMNSA

Le **SNTU CFDT** des transports de l'agglomération stéphanoise poursuit son combat pour la création d'une police métropolitaine des transports en commun et interpelle l'Exécutif Métropolitain de Saint-Étienne.

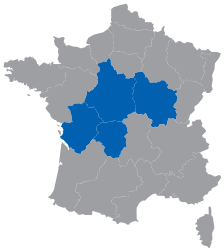
Le jeudi 30 mai 2024, le syndicat CFDT SNTU STAS a directement abordé les élus de Saint-Etienne Metropole lors du conseil métropolitain, le sujet principal était la sécurité des transports en commun dans l'agglomération stéphanoise, bien que l'idée d'une police métropolitaine soit sur la table depuis quelques années, les élus estiment que sa mise en place pourrait prendre plusieurs années en raison des contraintes budgétaires actuelles.

Hicham Tamsna, délégué syndical STAS de la CFDT, souligne que le syndicat signale des problèmes de sécurité dans les transports depuis des années, entre mi-mars et fin juin, treize cas d'agressions du personnel ont été recensés, démontrant l'urgence de la situation, la nécessité de créer une police spécifique des transports a été présentée aux candidats aux municipales de Saint-Étienne dès 2020 par le **SNTU CFDT STAS,** et a également proposé une campagne d'affichage sur le réseau Stas pour sensibiliser le public aux agressions subies par le personnel.

Cependant, la revendication principale reste la création d'une police métropolitaine des transports en commun Gaël Perdriau, maire de Saint-Étienne, avait intégré cette proposition dans son programme électoral, mais des contraintes budgétaires et administratives ont retardé sa mise en œuvre, a création de cette police coûterait plus de 2 millions d'euros par an, Luc François, vice-président aux transports de la Métropole, confirme que la question est toujours à l'étude, mais qu'un accord au sein de l'assemblée pourrait prendre plusieurs années.

De plus, un avenant au contrat de délégation voté en janvier prévoit de transférer 17 des 34 agents de médiation de la Métropole à la STAS d'ici 2025, réduisant ainsi les effectifs de médiateurs disponibles.

Le SNTU CFDT STAS continuera de défendre la création d'une police métropolitaine des transports, considérant la sécurité des employés et des voyageurs comme une priorité absolue. La sécurité dans les transports en commun reste un enjeu crucial nécessitant une action concertée de toutes les parties prenantes,
CAR NOUS NE SOMMES PAS DES PUNCHING-BALLS



CHÂTEAUROUX

VILLE OLYMPIQUE

Comment sommes-nous devenue ville olympique...

CORINNE ARGENTON

Le centre National de Tir Sportif accueillera à Châteauroux les 340 athlètes olympique puis les 160 athlètes paralympiques de tir sportif des **jeux de Paris 2024.**

Ce centre de tir unique figure parmi les plus grands d'Europe; un projet porté par la **FFTir** qui est sorti de terre en 2018.

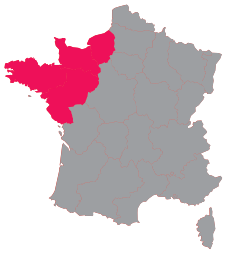
Equipé de nombreux stands de tir permettant de recevoir toutes les épreuves de tir au programme des jeux, le **CNTS** a été agrandi en 2022 pour accueillir un bâtiment pour les «finales». Ce bâtiment tous juste sorti de terre permet depuis au CNTS d'accueillir les finales de tir au pistolet et à la carbine du plus haut niveau mondial; c'est dans ce Hall qu'auront lieu toutes les finales de tir intérieur de Paris 2024;

du 27 Juillet au 05 Août et du 30 Août au 05 Septembre 2024 pour les Paralympiques, un train matinal au départ de Paris Austerlitz permettra de rejoindre Châteauroux.

Les Bus du réseau Horizon achemineront ensuite les personnes depuis les pôles d'échanges Voltaire de Châteauroux vers les sites de compétitions via des navettes gratuites.

Des conducteurs volontaires ainsi que des intérimaires recrutés et formés par Kéolis Châteauroux assureront l'ensemble des Transfert.

Bon Match à tous !



RENNES

LIGNE B DU METRO

à l'arrêt pour la deuxième fois en deux mois...

EDOUARD PETIT

Acte 1
Le samedi 18 novembre 2023 un incident se produit sur la ligne B du métro.

Une rame est immobilisée en arrêt d'urgence. Suite à cet incident un court-circuit se produit sur un poste d'alimentation situé au garage atelier de La Maltière. Les dégâts sont importants sur le poste électrique.
Une enquête par le service technique des remontées mécaniques et des transports guidés et des transports guidés est en cours pour déterminer les causes exactes et les responsabilités.

La ligne de substitution Bus est mise en place pour palier à l'arrêt de la ligne B.
Pour bien comprendre l'impact dû à cet incident, la ligne B c'est un peu plus d'un an de fonctionnement et 100 000 voyages/jours. Les fêtes de Noël approchent, tout est mis en œuvre pour une reprise avant celles-ci.

La ligne B reprend du service le 22 décembre 2023, sur la totalité du parcours mais seulement avec quelques rames. Une montée en puissance progressive des rames est prévue.

Acte 2
Le 3 janvier 2024 vers 7h20 soit après 13 jours d'exploitation, nouveau coup dur, un nouvel incident se produit. La ligne B est de nouveau à l'arrêt !
La ligne de substitution est remise en service, pour assurer un minimum de service public.

Une deuxième enquête ouvre pour déterminer l'origine du problème. D'après les premiers éléments, il semblerait que la cause soit la même que pour le premier incident.
Elle viendrait d'une pièce située au niveau des bogies, sous les rames, et qui sert à faire le lien avec le système de guidage.

Un arrêt dont la durée reste à déterminer est envisagé. Il faut remplacer la pièce défectueuse sur chaque bogie, soit 4 pièces par rame. La ligne B en compte 25 ce qui fait un total de 100 pièces.

Acte 3
Le 11 janvier 2024, la Préfecture d'Ille et Vilaine publie un arrêté préfectoral interdisant la ligne B à reprendre du service. La cause de ces incidents, car ils sont bien de même nature est un déguidage suite à un mauvais serrage de l'écrou de pivot des rames. La Préfecture demande une explication et une solution permettant de garantir la résolution de ce problème.

Acte 4
Une semaine après l'arrêt de la ligne B, difficile d'envisager une date de reprise du trafic sur cette dernière, une modification profonde du réseau Bus est à l'étude pour une mise en place début février.

Acte 5
La préparation du nouveau réseau Bus s'affine, les premiers éléments arrivent au compte-goutte, nous savons que celle-ci sera effective le 12 février 2024 (création d'une nouvelle ligne Chronostar, fin de la ligne de substitution et modification sur d'autres lignes, renforts sur la plupart des lignes Chronostar).
dans un prochain magazine...

Stupéfaction le 2 février, les élus au CSE reçoivent une convocation pour un CSE extraordinaire avec pour ordre du jour, la mise en place de l'activité partielle pour certains services du métro. Environ 130 salariés sont concernés par cette mesure. Principalement touchés par cette mesure les Techniciens, Electrotechniciens, Automaticiens, Opérateurs Voie, Techniciens Méthode, IQS et OTS travaillants dans les services Maintenance Métro, Courant Faible, Voie et Infrastructure, Exploitation Métro. Ils seront impactés d'un jour de travail chômé par semaine avec une perte de salaire d'environ 28%. La communication, problème majeur…

Le manque d'information divulgué aux Membres du CSE. Une communication bridée, pas de quoi rassurer les salariés. Et l'on comprend pourquoi au fur et à mesure, des « points de situation », « points presse » où bien « communiqué de presse » que l'enjeu est énorme, d'un point de vue des responsabilités et d'un point de vue financier !

Qui est responsable ? Qui va payer ? Le résultat des enquêtes le dira une fois celles-ci bouclées. Alors qu'à l'heure actuelle nous n'avons toujours pas de date de reprise officielle de la ligne B, les bruits de couloir vont bon train, entretenus par des déclarations parfois contraires ou imprécises qui laissent tout le monde dans le doute et le questionnement.

Les conséquences et impacts

Depuis le 18 novembre 2023, pratiquement l'ensemble des salariés de Keolis Rennes sont impactés et font preuve de professionnalisme et d'engagement exemplaire. Certains employés des Services Administratifs qui participent à l'aide à l'embarquement et à l'information des usagers sur les plus gros pôles.

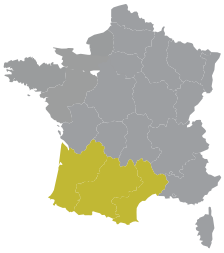
Les Contrôleurs de Titres qui n'effectuent plus que des contrôles préventifs et en faible quantité, et participent à l'aide à l'embarquement et à l'information des usagers.
L'exploitation métro dévouée à la remise en service de la ligne B.

Le Service Méthode Programmation contraint de revoir les services et la mise en œuvre du futur réseau.
Et d'autres services comme le service Infrastructures et Marketing...

Enfin l'exploitation Bus soumise à rude épreuve.
En particulier les Conducteurs et Conductrices de la STAR, les affrétés également. Changement de services, de plannings (et d'ailleurs un non-respect des délais de prévenance), heures supplémentaires, volontariat sur des jours de repos, bus surchargés, temps de parcours impossible à respecter, agressivités des usagers, manque de moyen matériel malgré le prêt de bus, manque de moyen humain malgré le renfort de conducteurs et conductrices d'autres entreprises, le report des usagers sur la voiture entraînant des bouchons sur Rennes et son agglomération. Des conditions de travail dégradées, un réseau dans le rouge et malgré cela un service public présent....

Pour le SNTU-CFDT, il n'en fallait pas plus pour qu'une alarme sociale soit déposée suivi d'un préavis de grève et d'un mouvement social. La Direction nous invita pour une réunion de négociations sur la mise en place d'une Prime Pour la Valeur Ajoutée. Présentée sous forme d'un Accord d'Entreprise et non d'un protocole de fin de conflit (plus avantageux pour la Direction). De ces négociations en sortait une PPV de 150 euros nets d'impôts pour les salariés qui auraient justifiés de moins de 1 mois d'absence sur une année glissante, mais seulement de 75 euros pour les autres ! Discriminatoire et injuste pour le **SNTU-CFDT** mais également pour les autres Organisations Syndicales qui n'ont pas signés cet Accord d'Entreprise ! Comme par hasard, la seule Organisation Syndicale à signer est la **CGT**, majoritaire dans l'entreprise. Il est facile de comprendre pourquoi la Direction de Keolis a choisi la PPV et l'Accord d'Entreprise car elle savait que la **CGT** signerait et que par ce fait un mouvement d'ampleur en intersyndical n'était plus possible ! Diviser pour mieux régner fonctionne encore, et les arrangements entre amis se font bien souvent au détriment des salariés, malheureusement.

Suite de l'histoire la ligne B à venir....



NÎMES

ON REFAIT ET COMMENTE

Le match de rugby ...

NASSER MOHAMEDI

Nous voici, encore dans le match qui oppose l'équipe « pot de terre » contre l'équipe « pot de fer ».

La première période du match a été marquée par une phase d'observation mutuelle, permettant à chacun de mettre en place une stratégie d'attaque et de défense sur toute la durée du match.

De retour pour la deuxième mi-temps du jeux, étant assuré de la participation active de toute l'équipe (y compris les remplaçants), il était temps pour nous de rehausser notre jeux pour surprendre notre adversaire.

Après une énième offensive, celle-ci réussie, s'appuyant sur notre savoir-faire et nos capacités à déjouer l'adversaire tout en proftant de l'erreur d'un joueur adverse (remplaçant entrant en cours de match), nous avons su saisir la balle au bond pour aplatir le ballon derrière la ligne de but, et marquer défnitivement nos cinq points acquis.

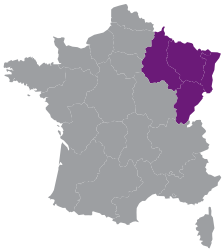
Néanmoins, nous savons que pour gagner le match il nous faut transformer l'essai et obtenir les sept points, synonyme de victoire pour remporter et garder le trophée, chèrement acquis et défendu depuis de nombreuses années par tous les joueurs qui se sont succédés.

Cet essai, pour lequel nous avons pris toutes les précautions nécessaires pour le transformer, sifflerait la fin du match par la signature officielle du document garantissant notre pacte social et la limitation de la sous-traitance à hauteur de 50% maximum.

Plus que quelques minutes avant le coup de sifflet final, pour lequel, en aucun cas, nous nous laisserions surprendre.
Car fort de cette démonstration d'une équipe unie, soudée, où chacun a rempli sa tâche et accompli sa mission, nous savons, nous professionnels des transports, que le dernier kilomètre parcouru est le plus cher.

Dans cette attente toujours active, retenons que : Toujours, l'effort individuel au service du collectif nous permettra de continuer à sauvegarder nos acquis, nos conditions de travail et salariales, et bien sûr continuer à revendiquer le progrès social pour être dans une continuité des évolutions et pas une dégradation et un recul du progrès.

A bon entendeur, à tous ceux qui voudront tenter de rejouer le match!



METZ

DU NOUVEAU SUR LE RESEAU

Différents sujets d'actualités…

LA SECTION SYNDICALE

Concernant le réseau TAMM de Metz il y a plusieurs sujets d'actualités :

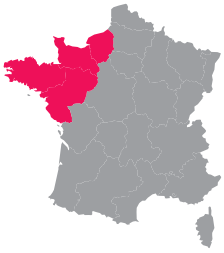
Le réseau est en renouvellement de DSP, reportée 2 fois, sur demande de l'Autorité Organisatrice, l'Eurométropole de Metz, pour lui permettre, entre autres, d'avoir le temps de procéder à la modification de toutes les procédures administratives et juridiques, afin de transformer la société de SAEML en SEMOP au 1er janvier 2026.

Concernant notre matériel roulant, BHNS, nous rencontrons des problèmes avec le constructeur de nos véhicules de 24mètres VAN HOOL ExquiCity 24 Hybrid, en effet, depuis la faillite du constructeur belge, nos ateliers de maintenance sont confrontés à des problèmes pour s'approvisionner en pièces détachées sur nos 27 véhicules achetés en 2013, l'agglomération estime que ces bus sont à « mi-vie » et espère pouvoir les exploiter encore une douzaine d'année…

De plus **une 3ème ligne BHNS** doit entrer en service en 2026, VAN HOOL avait répondu à l'appel d'offre pour l'achat de 13 véhicules à hydrogène d'un coût unitaire de 2 millions d'euros, la ville cherche actuellement un autre constructeur en 18 mètres…

D'après nos dernières informations, une partie des activités de VAN HOOL serait reprise par le constructeur hollandais VDL qui ne reprendrait que la partie cars de tourisme, production qui serait délocalisée au Monténégro, ce qui signerait la fin définitive de l'existence du constructeur flamant en Belgique…

Nous profitons également de cet article, pour saluer le départ de notre Délégué Syndical Eric DELIGNY qui nous quitte pour de nouveaux horizons professionnels, après 25 ans passés aux TAMM, il sera remplacé dès le 11 juillet par François GADEA à qui nous souhaitons la bienvenue et bonne chance dans ces nouvelles fonctions.



BREST

UNE LUEUR D'ESPOIR...

Mais un Avenir à Construire !

LUC DANIEL

Après cinq ans d'une gestion humaine calamiteuse du réseau Brestois par le groupe RATP Dev, la CFDT BIBUS obtient des avancées sociales et économiques significatives.

Arrivé en 2019 à BREST, après 30 ans de gestion KEOLIS, RATP Dev n'a pas brillé durant ces cinq dernières années, par sa capacité à promouvoir le dialogue social et à considérer l'histoire singulière du réseau brestois.

Les attentes des salariés étaient fortes, la déception qui en résultat fut proportionnelle à ces attentes, et malgré des mouvements sociaux à répétition, la direction brestoise s'emblait inexorablement engagée, tel un train fou, sur les rails d'une politique de groupe inadaptée au réseau Bibus.

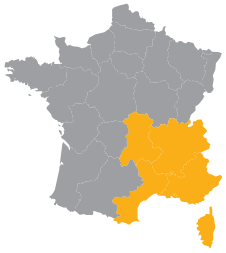
Les NAO 2024 sont venu apporter une lueur d'espoir et une amorce de dialogue social dans l'entreprise par la création d'un 14ème mois.

Si le processus avait été enclenché depuis plusieurs années par l'augmentation successive de la prime de vacances lors des NAO, la transformation de celle-ci en 14ème mois n'a pu se faire qu'avec une collaboration étroite entre la direction et les élus CFDT, seule signataire des accords concernés. La Direction, réfractaire dans un premier temps, n'a pu que se ranger derrière les arguments de la CFDT.

Dans un autre registre la CFDT-SNTU BIBUS, dans le cadre de l'alarme social du 12 juin 2024, a travaillé sur la possibilité d'inclure les représentants du personnel dans le processus de recrutement. Cette mesure s'inscrit dans une démarche de représentativité des » gens de terrain » et d'un droit de regard sur les personnes embauchées. Cela devrait permettre une plus grande transparence, tout en s'accordant sur un niveau d'exigence, compris et accepté par toutes les parties (service RH, hiérarchie, représentant du personnel) Cette nouvelle procédure de recrutement interne et externe s'appliquera dès le mois de juillet 2024.

La création d'un 14ème mois tout comme l'inclusion des représentants du personnel dans les recrutements sont des sujets portés de longue date par la CFDT et rendu possible par un positionnement bien ancré et une stratégie à long terme. Si les enjeux immédiats sont de taille pour le groupe RATP Dev avec la mise en fonction d'une 2ème ligne de tramway, d'un BHNS et la reconstruction d'un atelier bus, ils le sont aussi pour les salariés qui devront s'adapter à une nouvelle révolution d'entreprise, cette révolution ne pourra pas se faire sans eux.

Ce travail d'équipe syndicale qui est soudée et engagée, reconduit sa majorité à 85% lors des dernières élections, soutenue et accompagné par ses adhérents.



LYON

LA RATP
aux commandes des métros et trams dès 2025

HICHAM TAMSNA

Dans un tournant majeur pour les transports en commun lyonnais,

la RATP a été désignée pour opérer les métros, tramways, funiculaires et le Rhônexpress de Lyon à partir du 1er janvier 2025, annonce le Sytral. Keolis, l'opérateur historique, conservera la gestion des bus et trolleybus. Bruno Bernard, président de la Métropole de Lyon et de Sytral Mobilités, a expliqué que cette décision résultait d'un processus de négociation intensif de six mois.

« Pour le lot des modes lourds, c'est le coût global du contrat qui a distingué les candidats », a-t-il déclaré, soulignant la nécessité d'un service plus économique et plus efficace pour la ville.

Ce changement, qui marque la fin d'une ère de gestion exclusivement par Keolis depuis 1993, a été pris après une analyse minutieuse des propositions reçues. L'offre de la RATP, jugée équivalente sur le plan technique à celle de Keolis, a été préférée en raison de son coût global inférieur, influençant ainsi le choix des autorités lyonnaises.

Dans une démarche visant à améliorer l'expérience des voyageurs et à rationaliser les services de mobilité urbaine, la métropole lyonnaise a lancé une nouvelle initiative : la Société Publique Locale Relation Usagers (SPL RU). Cette structure vise à centraliser les services relatifs à la mobilité dans la région, offrant ainsi un guichet unique pour l'achat de titres de transport pour différents modes, tels que le métro, le bus et le Vélo'V, ainsi que l'accès à des conseils personnalisés en mobilité.

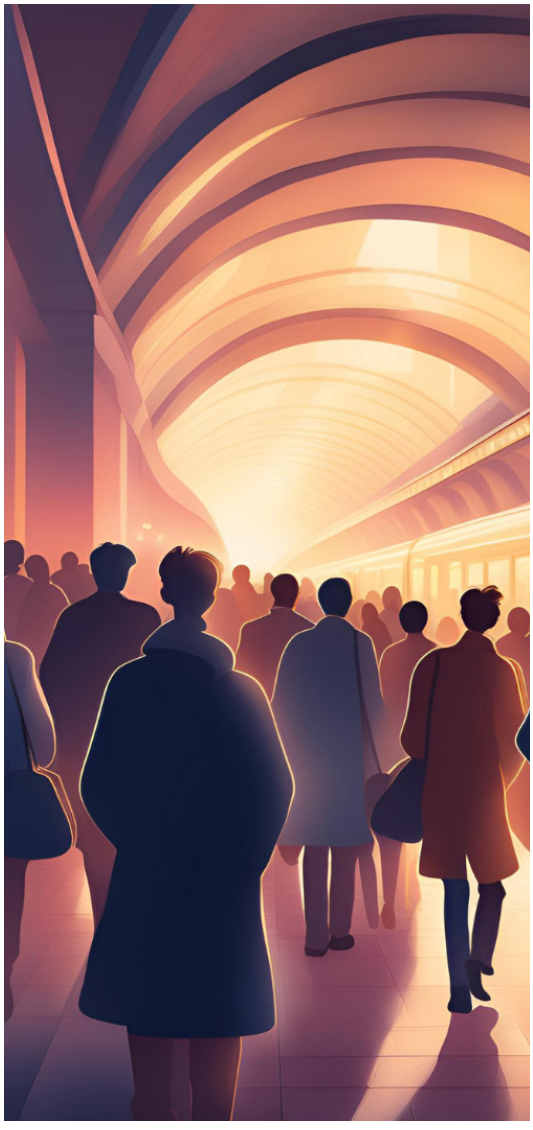
La SPL RU, fruit d'une collaboration entre SYTRAL Mobilités et la Métropole de Lyon, est conçue pour rendre les services de transport plus accessibles et compréhensibles pour tous les usagers. Elle témoigne de la volonté des autorités de mettre en place une gestion intégrée et transversale des services de mobilité, qui s'étend aux transports en commun mais aussi au covoiturage et à l'autopartage.

Malgré ces changements, les conditions de travail et les rémunérations resteront régulées par la Convention Collective Nationale des Transports Urbains (CCNTU). Un dialogue avec le nouveau directeur de la SPL RU est attendu pour aborder ces préoccupations et renforcer la confiance des employés dans ce nouveau cadre opérationnel.

Bien que Bruno Bernard, président de la Métropole de Lyon et de Sytral Mobilités ait assuré que les conditions de travail et les rémunérations seraient préservées sous le nouveau régime.

Cette réorganisation est perçue par le SNTU CFDT comme une tentative d'améliorer l'efficience et de réduire les coûts, et aura un impact sur les conditions de service et de travail, et la sécurité de l'emploi pour les salariés affectés par le changement d'opérateur.

Ce changement d'opérateur suscite également des interrogations sur les répercussions potentielles pour les usagers des TCL.
Les délégués du SNTU CFDT sont particulièrement vigilants quant aux promesses d'amélioration des services, notamment en termes de fréquence et de fiabilité des métros et tramways.



Avec le Rhônexpress également inclus dans le lot attribué à la RATP, la dynamique des transports lyonnais pourrait connaître une transformation significative, tant en termes d'opérations que de gestion des infrastructures.»

La RATP doit répondre à ces attentes tout en gérant les complexités d'un réseau aussi étendu et diversifié que celui de Lyon. Les discussions concernant l'avenir des transports à Lyon ont également mis en lumière le rôle essentiel de la transparence dans les processus d'appel d'offres publics.

Un courrier anonyme reçu par Sytral Mobilités en février a soulevé des préoccupations quant à l'équité de la procédure de sélection, bien que les responsables de Sytral Mobilités et de la RATP aient catégoriquement nié toute irrégularité.

Ces accusations rappellent l'importance de la confiance du public dans la gestion des ressources communes et la nécessité d'une vigilance constante contre les interférences et les conflits d'intérêts potentiels.

La reconfiguration du réseau TCL souligne également l'engagement de Sytral à optimiser la performance et la qualité du service. En confiant les modes lourds à la RATP et les bus à Keolis, Sytral espère stimuler une concurrence saine qui, à terme, bénéficiera aux usagers.

Néanmoins, cette stratégie sera mise à l'épreuve dès le début de l'année 2025, lorsque la RATP assumera officiellement ses nouvelles responsabilités. Avec cette transition, Lyon se positionne comme un terrain d'essai pour de nouvelles formes de gestion des transports urbains en France.

La réussite ou l'échec de ce modèle pourrait influencer des décisions similaires dans d'autres villes françaises et européennes, où les défis de mobilité urbaine et de développement durable restent pressants.

Tous les acteurs impliqués se préparent à une année charnière pour les transports lyonnais,

«L'ENJEU EST DE TAILLE, ET LES MOIS À VENIR SERONT DÉTERMINANTS POUR ÉVALUER L'EFFICACITÉ DE CETTE TRANSITION.

LE SNTU-CFDT SERA VIGILANT POUR QUE LES SALARIÉS DES TCL NE SOIENT PAS LES LAISSÉS-POUR-COMPTE DE CET ALLOTISSEMENT.»

avec l'espoir que les changements à venir conduiront à un système de transport public plus efficace, plus fiable et mieux adapté aux besoins des citoyens de Lyon.

La transition vers la gestion par la RATP pourrait également entraîner des changements dans les pratiques opérationnelles. Connue pour son expertise dans le domaine du transport urbain à grande échelle, la RATP apporte à Lyon une promesse de modernisation et d'innovation.

Cela inclut potentiellement l'introduction de nouvelles technologies et de méthodes de gestion avancées qui pourraient améliorer l'efficacité et la durabilité des services de transport.

Cependant, la réussite de cette transition dépendra largement de la capacité de la RATP à intégrer ces innovations tout en respectant les spécificités locales. Les défis incluent la navigation dans le paysage politique et social lyonnais, la compréhension des besoins spécifiques des usagers lyonnais et l'adaptation aux infrastructures existantes.

Du côté des usagers, les attentes sont également élevées en termes d'amélioration de la qualité du service, notamment une réduction des temps d'attente, une augmentation de la fréquence des passages et une amélioration de l'information voyageur en temps réel. La RATP devra travailler en étroite collaboration avec Sytral pour s'assurer que les services ne se détériorent pas pendant la période de transition et pour exploiter pleinement le potentiel d'amélioration des services.

En outre, cette transition est observée de près par d'autres villes et pourrait devenir un modèle pour d'autres réseaux de transport en France et en Europe. Si Lyon réussit à naviguer avec succès dans cette période de changement, en assurant une transition douce et en améliorant la qualité du service, cela pourrait encourager d'autres métropoles à envisager des réformes similaires dans leurs propres systèmes de transport.

En conclusion, alors que la RATP se prépare à prendre en charge une partie significative du réseau TCL, toutes les parties prenantes, des autorités de régulation aux employés, des syndicats aux usagers, sont en attente de voir comment ces changements se matérialiseront sur le terrain.

ANGOULÊME

RALENTISSEURS
Tueurs de vertèbres

OLIVIER JARDRY

Dans notre combat contre les ralentisseurs pour lequel nous nous mobilisons depuis maintenant 3 ans (Voir article journal SNTU #98), une commune a cru bien faire en rectifiant deux rampants qui devait faciliter le passage des bus, nous avait-on dit ! (Histoire d'étouffer l'affaire)

Foutaise, des travaux qui n'ont servi à rien et de l'argent public foutu en l'air !
C'est pire qu'auparavant maintenant tous les bus touchent les ralentisseurs, et depuis le mois d'octobre 2023 la commune ne donne plus de ses nouvelles.

Alors nous avons fait réaliser deux panneaux que nous avons posés à 15h un vendredi, à 16h les panneaux avaient disparu et bizarrement une réunion a eu lieu la semaine d'après entre les élus et notre direction.

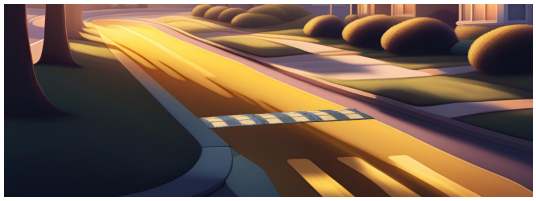
Une source sérieuse nous a informé qu'un dossier serait en cours afin de refaire ces ralentisseurs aux normes une bonne fois pour toute et que ce dossier serait validé par l'agglo et notre direction. Ce qui voudrait dire que notre direction validerait une dégradation volontaire de nos conditions de travail en approuvant la mise en place de plateaux ralentisseur aux normes.

Sauf que : **pour le SNTU** la norme n'est pas la loi !! Car celle-ci stipule bien que les ralentisseurs sont interdits sur les voies de desserte de personne, sauf accord de ces derniers, et dans cet exemple vous comprendrez la manœuvre de la commune; faire signer pour avoir l'approbation de notre direction.

POUR COURONNER LE TOUT...

la commune a verbalisé notre section syndicale pour avoir posé des panneaux sans autorisation sur la voie publique pour un montant de 110€.

Conclusion : nous n'avons pas le droit de poser des panneaux sans autorisation sur la voie publique sous peine d'amende, mais les élus prennent le droit d'implanter des plateaux ralentisseur sans autorisations partout sur les réseaux de bus urbain.



Notre décision est prise, pour la section SNTU d'Angoulême cette situation n'est plus acceptable vue le nombre en très haute progression des arrêts de travail du aux problèmes musculosquelettiques sur nos agents de conduite.

UPCOOP MILITE POUR L'ACCÈS À LA CULTURE POUR TOUS

Démocratiser l'accès à la culture, l'engagement de UpCoop.

Aux côtés des organisations syndicales et des acteurs culturels, UpCoop porte des dispositifs au service de la démocratisation sociale et culturelle des salariés. Encourageant ouverture d'esprit et curiosité, les solutions culturelles d'UpCoop contribuent à l'épanouissement personnel et à la création de lien social.

UpCoop réaffirme sa volonté de rapprocher tous les publics des lieux et manifestations culturels, favoriser la diversité artistique et soutenir le secteur culturel.

Coopérative de salariés créée par des militants syndicaux, partenaire historique des organisations syndicales et entreprise à mission, UpCoop vous accompagne pour négocier et avoir les moyens d'agir dans l'intérêt collectif.

Up chèque lire

Up chèque culture

Up c'kdo Culture

Retrouvez les solutions UpCoop sur **up.coop**
Contactez votre interlocuteur local :

Prénom, Nom : Christophe Fénart
Tél.:
E-mail : christophe.fenart@up.coop

La coopérative UpCoop est partenaire de la

Cfdt: S'ENGAGER POUR CHACUN AGIR POUR TOUS

Up Coop

beonideas Crédit photo : Shutterstock / lapandr