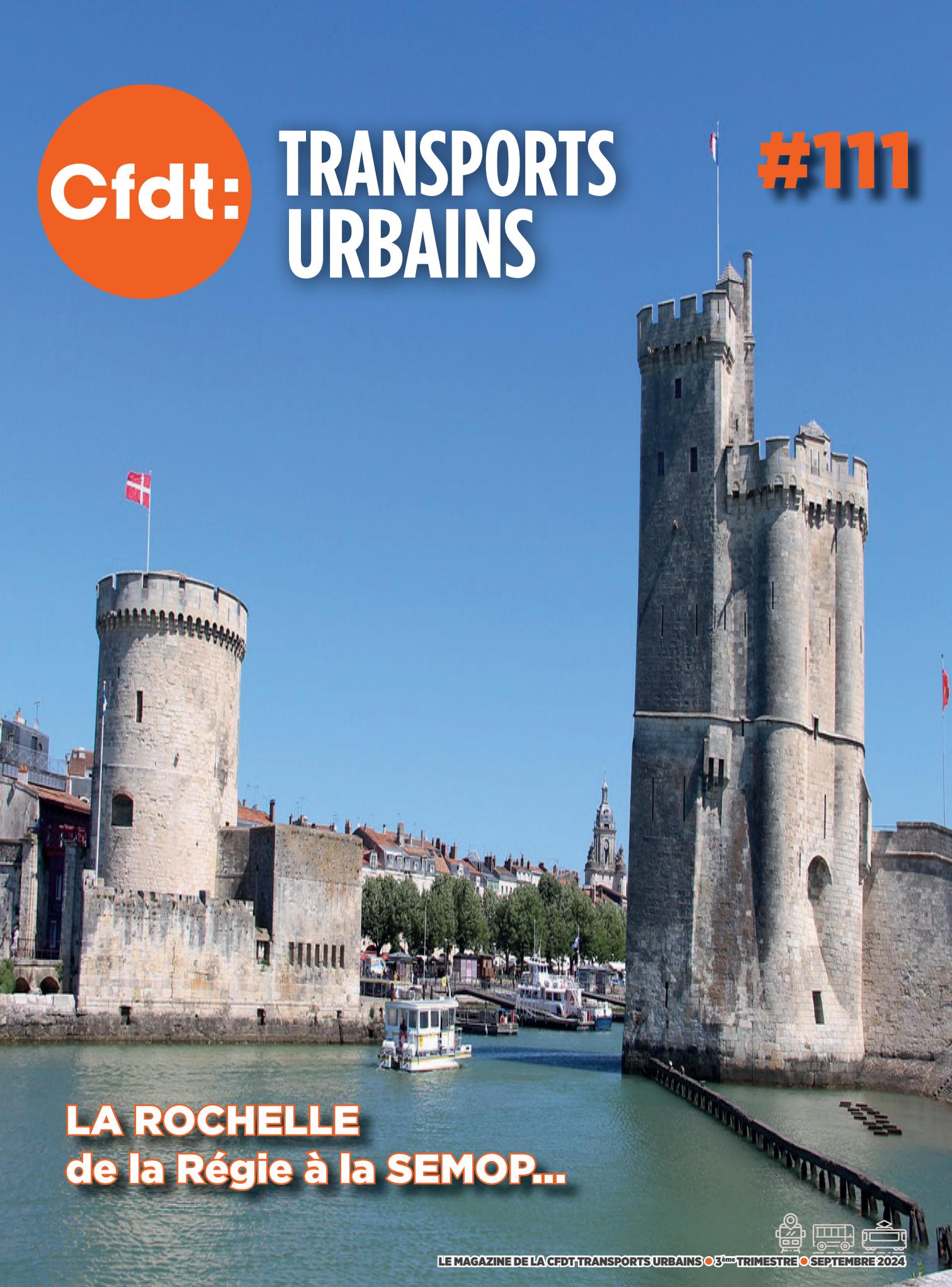




# TRANSPORTS URBAINS

# #111



## LA ROCHELLE de la Régie à la SEMOP...



**NATIONAL**  
CONGRÈS STATUTAIRE | 13

**LILLE**  
AFFAIRE DU DÉTOURNEMENT DU CE DE LILLE | 4-5

**RENNES**  
INCERTITUDE DANS L'APPEL D'OFFRE | 6

**SUD EST**  
ENGAGEMENT VOLONTAIRE AUX JEUX OLYMPIQUES ! | 7

**LA ROCHELLE**  
TRANSFORMATION DE RTCR VERS UNE SEMOP | 8-9

**BORDEAUX**  
ABSENCE D'AMBITION POUR LE RECLASSEMENT | 10-11

**LILLE**  
DOSSIER AMIANTE | 12-13

**SUD EST**  
ORGANISATION DES JEUX OLYMPIQUES SOUS TENSION | 14

**OUEST**  
LE MERCATO S'AFFOLLE DANS L'OUEST | 15



Éric Hugon

Le contexte politique suite à la dissolution de l'assemblée nationale fait que depuis le 7 juillet rien ne se passe. Heureusement les Jeux Olympiques qui sont passé par là ont donné du baume au cœur des français.

Le processus législatif arrêté depuis juillet n'a pas permis de pérenniser la loi sur les ports des caméras piétons qui étaient en période d'expérimentations depuis 4 ans en lien avec la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM).

Pourtant le cycle parlementaire était enclenché, le Sénat a validé la Proposition de Loi après avoir étudié les résultats de ces 4 ans d'expérimentation, qui étaient concluante pour tout le monde.

Il faudra donc attendre la reprise du cycle législatif, et à la demande générale le dossier sera traité en priorité, néanmoins il faudra 3 ou 4 mois de délai.

Le SMIC a été revalorisé au 1<sup>er</sup> novembre de 2 %.

Cette revalorisation ne permettra pas une nouvelle négociation automatique de branche sur les salaires car nos minimas seront juste au-dessus, mais dans le discours de politique générale, il est expliqué aussi que les salaires doivent évoluer. La négociation de branche sur les minimas conventionnel est prévue en février 2025.

Le pouvoir d'achat est un sujet prioritaire pour nous.

A suivre...



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 : **Eric HUGON, Steve PROVENDIER, Souad ACHOUR, Anthony KOWALCZUK, Hicham TAMNSA, Gabriel MAGNER, Jean-Christophe COLOMBO.**

Crédit photo couverture : **DR/SNTU- PIXABAY**

Crédits photo sauf mention spéciale : **Canva, Pixabay**

N° CPP 1105S05593 | N° ISSN 1620-1914

Imprimé en France par l'Artésienne





NATIONAL

# Congrès statutaire extraordinaire

## Un tournant historique pour le syndicat

ERIC HUGON

Le 18 septembre 2024, le Syndicat National des Transports Urbains (SNTU CFDT) a tenu un congrès statutaire extraordinaire marquant un moment clé dans son histoire. Cet événement, qui a rassemblé les sections syndicales et les membres du Bureau National, a été l'occasion d'adopter une modification des statuts pour accueillir les salariés de l'EPIC RATP, désormais intégrés au SNTU après la dissolution de leur syndicat, le Syndicat des Personnels RATP.

La journée a débuté par l'élection de la commission des mandats, Patrick Dias a ensuite été désigné président de cette commission.

Avec les sections syndicales et les membres du Bureau National présents, le congrès a pu entamer ses délibérations avec un total de 5051 mandats, dont 3503 ont été retirés, confirmant ainsi la validité des décisions qui allaient suivre.

### Un changement statutaire pour intégrer les salariés de la RATP

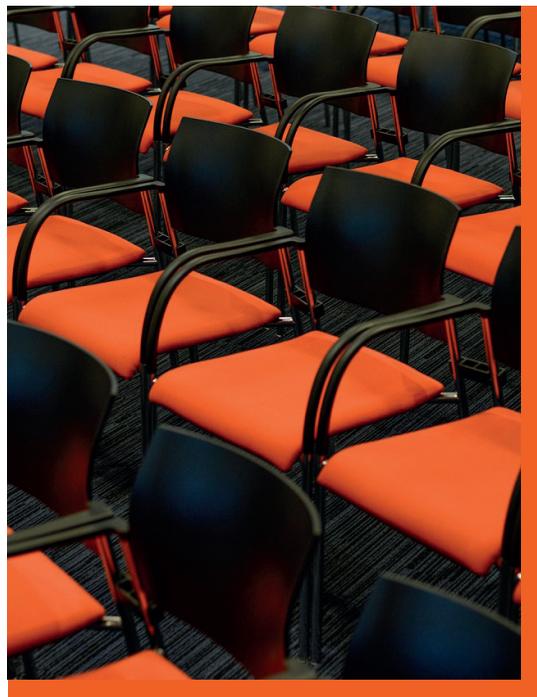
Le moment fort de ce congrès a été la modification de l'article 3 des statuts du SNTU, justifiée par la dissolution du syndicat des personnels de la RATP le 12 septembre 2024. Afin de permettre l'accueil statutaire des salariés de la RATP au sein du SNTU, une révision du champ d'activité a été adoptée. Le nouvel article 3 stipule que tout salarié du secteur du transport urbain de voyageurs, y compris ceux de l'EPIC RATP, peut désormais faire partie du syndicat, à condition de se conformer aux statuts.

Ce changement a été voté à l'unanimité avec 3503 voix. Cela permet au SNTU de renforcer sa position en intégrant ces nouveaux membres, en prévision de la transition des salariés de l'EPIC RATP vers la Convention Collective Nationale des Transports Urbains de Voyageurs (CCN TUV) prévue à partir de novembre 2025.

Un avenir à construire pour le SNTU-CFDT et la RATP

Ce congrès a marqué une étape décisive pour le SNTU-CFDT, qui se prépare à accompagner les nouveaux adhérents dans leur parcours syndical et professionnel. En modifiant ses statuts pour s'adapter à cette nouvelle réalité, le syndicat démontre sa capacité à s'ajuster aux changements dans le secteur des transports urbains et permettra de structurer la nouvelle section RATP afin de préparer les élections à venir sur le périmètre Ile de France.

Dans un premier temps, sur la partie bus, ce sont 17 000 salariés qui vont venir rejoindre la convention collective des Transports Urbains de Voyageurs à partir de 2025, les élections à venir sont aussi un enjeu en termes de représentativité pour le SNTU car la CFTD pèse moins de 2 % dans l'EPIC RATP.





LILLE

# Affaire du détournement du CE Jugé coupable en première instance.

ANTHONY KOWALCZUK

Pour rappel, en 2016, **une alliance de trois syndicats SNTU-CFDT, FO et SUD** avait permis de mettre en lumière des trous de trésoreries au sein des comptes des activités sociales et culturelles du CE initialement géré par la CGT.

Ces trous voire cratères s'élevaient à **300 000 euros sur un an** ; nul doute que ce n'était pas la seule année où cela se produisait et il était entendable de supposer que les années précédentes étaient gérées à l'identique. Dans le viseur, trois syndicalistes : le Secrétaire du CE, le Directeur de la Colonie de l'époque ainsi que le Secrétaire de la CGT toujours en fonction.

Cette affaire paraissait, au fil du temps, complètement reléguée au second rang et nous pensions ne jamais voir la justice prendre ses responsabilités. Puis nous avons appris, au cours de l'été 2023, qu'une audience en correctionnelle était programmée ce 21 mars 2024. 8 ans après le dépôt de plainte, nous allions savoir comment les salariés mis en examen allaient se défendre face aux deniers disparus.

Devant cette nouvelle information, deux syndicats moteurs de cette démarche, toujours présents dans l'entreprise, avaient sollicité les élus actuels du CSE, afin qu'une délibération soit votée pour que le CSE se constitue partie civile dans cette affaire. Il nous paraissait important que les auteurs des faits, s'ils étaient reconnus coupables, remboursent ce qui avait été dérobé. Le syndicat majoritaire dans l'entreprise étant la CGT, c'est sans surprise que 13 élus sur 25 s'y sont opposés ; nombre exact d'élus de la liste la CGT aux dernières élections.



### Sur les trois auteurs présumés des faits, seul le Secrétaire de la CGT était présent.

Ses arguments, quant aux multiples voyages effectués sur quelques années, étaient qu'il avait eu beaucoup de chance de gagner à plusieurs reprises de grosses sommes d'argent en jouant aux courses de chevaux mais qu'il n'en avait gardé aucune trace.

Sur l'utilisation exclusive du véhicule de CE, celui-ci s'est justifié stipulant qu'il pouvait être à disposition de tous les élus et qu'il le gardait chez lui pour éviter tout vandalisme.

Sur le chèque de plus de 1000 euros du CE encaissé sur son compte personnel, les justifications sont des plus floues, ça serait simplement une erreur. Le procureur en était tellement stupéfait que sa phrase a été : « Vos justifications sont un synonyme d'un jet de tarte à la crème au visage de ce tribunal »



Le **SNTU** et certains salariés de l'entreprise ont pris leurs responsabilités et se sont portés partie civile dans cette affaire ; le juge n'a pas reconnu cette démarche

Le verdict, prononcé le 12 avril, était celui-ci : Pour le Secrétaire de la CGT, 1 an de prison avec sursis, 3 ans d'inéligibilité et 10 000 euros d'amende

Pour l'ancien Directeur de la colonie, maintenant en retraite, 7000 euros d'amende.

Le secrétaire de la CGT s'est pourvu en appel dès la sentence prononcée.

**Affaire à suivre de près...**



RENNES

# Incertitude à RENNES : du rififi dans l'Appel d'Offre

GABRIEL MAGNER

**A** basourdis !!! C'est le mot qui revient dans la bouche des élus du CSE **CFDT** à l'annonce du Directeur de Kéolis Rennes d'une remise à plat des acquis sociaux lors de la prochaine Délégation de Service public (date...)

Que dire aussi lorsqu'un seul groupe de transport répond au cahier des charges de la Métropole rennaise...Kéolis !

Que penser enfin lorsque les nouvelles lignes automatiques de métro tardent à reprendre une exploitation normale suite aux différents incidents de l'année 2024 (lire l'article dans le numéro précédent) ...

La transition écologique, enjeu majeur pour les années à venir devrait encourager le transport urbain et de fait le développer. Pour cela nous avons besoin de personnels qualifiés et motivés à l'heure où le nombre de départs volontaires n'a jamais été aussi important.

Nos métiers autant à la conduite qu'à la maintenance sont en tension et ce n'est pas en rabotant les accords et les acquis sociaux dans les entreprises que la tendance va s'inverser !

Comment expliquer, si ce n'est pour faire des économies sur les acteurs de premier plan, cette manœuvre révoltante qui va à l'encontre d'une politique ambitieuse pour les transports collectifs ? Nous avons échafaudé des hypothèses, mais les écrire serait passible de diffamations...mais que voulez-vous. Après l'allotissement opéré à Lyon, la casse sociale à La Rochelle, nous sommes dans le doute sur un avenir serein pour les salariés rennais.

Soyez certains que le **SNTU-CFDT** agira de tout son poids, partout où cela est possible pour inverser cette tendance mortifère.

## À bon entendeur





SUD EST

# Jeux Olympiques

## Organisation sous tension

HICHAM TAMSNA

**J**e suis fier d'avoir eu l'opportunité de participer en tant que volontaire aux Jeux Olympiques de Paris 2024. Cet événement d'envergure mondiale a été une expérience inoubliable, me permettant de contribuer à la réussite de cette grande célébration du sport tout en vivant des moments uniques au cœur de l'action.

En tant que volontaire, j'ai eu la chance de côtoyer des athlètes et des équipes du monde entier, tout en aidant à assurer le bon déroulement des compétitions et en participant à diverses missions essentielles pour l'organisation.

Que ce soit dans l'accueil des visiteurs, l'assistance aux équipes ou la gestion des événements, chaque jour apportait son lot de défis et de satisfaction.

Cet engagement aux Jeux Olympiques s'inscrit pleinement dans la continuité de mes valeurs et de mon investissement à la CFDT. Tout comme mon engagement syndical, être volontaire repose sur des principes de solidarité, de respect et d'esprit d'équipe.

Les responsabilités que j'ai prises au cours des Jeux reflètent les mêmes valeurs de justice sociale et de coopération que je défends quotidiennement à la CFDT.

Je suis honoré d'avoir pu contribuer à cet événement historique et de constater combien ces valeurs, qui me guident dans mon engagement syndical, sont également essentielles à la réussite d'un événement d'une telle envergure.

Je garderai à jamais en mémoire ces moments forts et ces rencontres extraordinaires.

Des badges accrédités leur ont permis de travailler dans des conditions optimales, favorisant ainsi la bonne humeur et le fair-play au sein des équipes.

**Que ce soit pour quelques jours, quelques semaines ou toute la durée des Jeux, les conducteurs ayant participé à cette aventure garderont un souvenir impérissable de cette expérience hors du commun.**





LA ROCHELLE

# Transformation de la RTCR Vers la SEMOP

STEVE PROVENDIER

**U**ne Menace pour les Droits des Travailleurs et le Service Public

La Régie des Transports Communautaires Rochelais (RTCR), institution publique historique de l'agglomération rochelaise, est en pleine mutation. Cette transition vers une Société d'Économie Mixte à Opération Unique (SEMOP), annoncée par les décideurs locaux, soulève de vives inquiétudes parmi les salariés, les militants syndicaux, et l'ensemble des défenseurs du service public. Derrière ce changement de statut, se cachent des risques importants pour les conditions de travail des salariés, la qualité du service, et l'avenir même du service public de transport à La Rochelle.

Une Délégation au Privé aux Dépens des Travailleurs

**Le passage de la RTCR à la SEMOP** consiste essentiellement en une ouverture du capital à un opérateur privé, lequel sera chargé d'assurer la gestion opérationnelle du réseau de transports. Si ce modèle est présenté comme un levier pour « moderniser » et « optimiser » le service, il est avant tout une façon de déléguer une mission de service public à des intérêts privés. Cette logique de privatisation partielle ne peut qu'inquiéter les salariés de la RTCR

En premier lieu, la question de l'emploi et des conditions de travail est centrale. La RTCR, en tant que régie publique, a offert des garanties solides en termes de statut pour ses agents, qu'il s'agisse d'emploi, des conditions salariales, ou des droits sociaux. Avec l'arrivée d'un acteur privé, la logique de rentabilité risque de prendre le pas sur ces acquis. En effet, les opérateurs privés privilégient souvent des réductions de coûts pour se dégager leur marge, ce qui se traduit par des diminutions de temps de parcours, ou plutôt une réorganisation totale du réseau avec augmentation significative

de la vitesse commerciale, et de fait, une dégradation des conditions de travail. Les craintes sont particulièrement vives concernant les agents en première ligne, comme les conducteurs, les agents de maintenance ou d'accueil, qui pourraient être les premiers à subir les conséquences.



CREDIT PHOTO : SNTLU CFTD



CREDIT PHOTO : SNTLU CFTD

## Le Service Public Menacé

Au-delà de l'impact sur les salariés, c'est la qualité du service public qui est directement menacée. La RTCR, en tant que régie publique, a toujours fonctionné avec un objectif prioritaire : répondre aux besoins des usagers, en tenant compte de l'intérêt général et non des impératifs de profit. L'arrivée d'un opérateur privé au sein de la SEMOP changera fondamentalement cette dynamique.

Les priorités risquent de se déplacer vers la rentabilité et l'optimisation des coûts, souvent au détriment des usagers. Moins de lignes dans les zones peu fréquentées, des horaires réduits, et une dégradation de la qualité du service ne sont pas à exclure. Les exemples ne manquent pas, les autres villes ayant opté pour une délégation de service public vers le privé montrent que ces transitions se traduisent avec le temps, par une diminution de l'offre de transport au détriment des populations les plus fragiles.

## Une Démocratie Locale Affaiblie

La transformation de la RTCR en SEMOP pose également la question de la perte de contrôle démocratique. Avec l'arrivée d'un acteur privé, même minoritaire dans le capital, les élus locaux et les usagers perdront en capacité de décision et d'influence sur la politique de mobilité de la ville. Or, le transport public est un enjeu fondamental pour l'inclusion sociale, la réduction des inégalités et la lutte contre le changement climatique. Comment accepter que ces décisions stratégiques soient désormais influencées par des acteurs motivés par la recherche de profit?



CREDIT PHOTO : SNTU-CFDT

## Des Risques pour l'Avenir des Transports Publics

L'expérience des Délégations de Service Public (DSP) dans d'autres régions démontre que ce modèle, sous couvert d'une « gestion optimisée », n'est pas la solution miracle pour l'amélioration du service encore moins pour les finances publiques. Au contraire, les gains de productivité promis par le secteur privé s'accompagnent bien souvent d'une baisse de la qualité du service, d'une augmentation des tarifs, et d'un désengagement progressif des pouvoirs publics. Pour les travailleurs, la perspective d'une précarisation des emplois devient une réalité.

## La section SNTU-CFDT de la RTCR s'est fermement opposé à ce changement de modèle, mais en vain.

Le 26/09/2024 le conseil communautaire a acté la création de ce modèle hybride, la SEMOP, avec une ouverture du capital à 45% pour TransDev, tout en conservant un engagement public à 55% pour ne pas se soumettre aux logiques de profit d'une entreprise privée. Ci-dessous, le lien avec la délibération en conseil communautaire de la création de la SEMOP.



## Le Défi de la Transition

Nous resterons attentifs aux transformations à venir et demandons d'ores et déjà des garanties claires au groupe TransDev. Le transfert des compétences, du personnel et des infrastructures de la RTCR vers la SEMOP nécessite une préparation minutieuse.

Le dialogue social jouera également un rôle primordial, notamment pour assurer une transition en douceur pour les salariés de la RTCR, avec des garanties sur leurs conditions de travail et leur avenir professionnel au sein de la nouvelle structure.



BORDEAUX

# KEOLIS : l'absence d'ambition pour le reclassement des salariés inaptes

JEAN CHRISTOPHE COLOMBO

Le Groupe KEOLIS, acteur mondial du transport public, s'est bâti une image d'acteur proche de ses collaborateurs. Cependant, derrière ce discours se cache une réalité moins reluisante : l'absence totale d'ambition pour le reclassement des salariés rendus inaptes à la conduite.

Ces hommes et femmes, après avoir été usés par des années de service, souffrent parfois dans leur chair, souvent à cause des conditions de travail. Ils finissent pourtant trop souvent par être licenciés, faute de véritable politique de reconversion au sein du groupe.

KEOLIS aime se présenter comme une entreprise soucieuse de ses employés, mettant en avant des valeurs humaines et un engagement social fort. Mais lorsque l'on regarde de plus près la situation des salariés devenus inaptes à la conduite, un gouffre apparaît entre les paroles et les actes. En effet, ces conducteurs, qui ont contribué à la réussite du groupe pendant des années, se retrouvent souvent abandonnés dès lors qu'ils ne sont plus en mesure d'exercer leur métier initial.

Plutôt que de mettre en place des programmes de formation et de reclassement, KEOLIS fait le choix du licenciement. En ne proposant que très peu d'alternatives à ces salariés, l'entreprise montre un manque cruel de considération pour ceux qui sont pourtant les chevilles ouvrières de son succès. Cette stratégie ne fait qu'aggraver les difficultés de recrutement et de fidélisation auxquelles KEOLIS est confrontée aujourd'hui.



KEOLIS a pourtant toutes les ressources nécessaires pour accompagner ses salariés inaptes vers une deuxième chance. La formation pour une reconversion professionnelle ou encore l'aménagement de postes adaptés sont autant de leviers qui pourraient être actionnés pour offrir des perspectives à ces collaborateurs blessés physiquement, souvent à cause des conditions de travail difficiles qu'ils ont enduré. Pourtant, ces outils ne sont que rarement mis en œuvre.

Cette absence d'initiative pour permettre un reclassement en interne témoigne d'un manque flagrant d'ambition pour ses salariés. KEOLIS semble rechigner à investir dans la reconversion de ceux qui ont fait sa réussite.

Ce décalage entre le discours et le terrain est d'autant plus frappant lorsque l'on considère l'usure physique que subissent les conducteurs. Ces derniers, confrontés au stress et

Ces derniers, confrontés au stress et aux contraintes physiques de leur métier, finissent par payer un lourd tribut, à la fois corporel et moral.

Dans ce contexte, il n'est guère étonnant que KEOLIS peine à recruter et à conserver ses salariés. L'absence de vision à long terme sur le traitement de ses salariés inaptes génère un sentiment d'être une simple variable d'ajustement, remplaçable au moindre souci.

**IL Y A UNE RÉELLE URGENCE DE CHANGEMENT**, il est temps pour KEOLIS de revoir sa politique en matière de reclassement des salariés inaptes.

Le **SNTU CFTD** poursuivra chaque jour son combat aux côtés des salariés afin que KEOLIS transforme enfin sa politique salariale et replace l'humain au cœur de ses priorités.





LILLE

# Amiante dans le métro - Acte 1

## Kéolis Lille Métropole refuse d'évacuer les salariés

ANTHONY KOWALCZUK

C'est sur un coup du hasard qu'un des militants [SNTU](#) de la section de Lille apprend qu'il y aurait des pièces amiantées sur les rames VAL 206A et 206B

Cette phrase nous a très fortement inquiétés et une alerte a été envoyée à la Direction concernée en supplément, naturellement, des questions officielles aux IRP. Les réponses apportées par la Direction ont été des plus rassurantes, mais, le peu de confiance que l'on peut leur porter n'exclut pas le contrôle et c'est en gardant nos suspicions que l'un de nos élus CSE a pris le risque de faire arrêter les chantiers en cours au titre de la précaution, le temps de réussir à faire des tests sur les pièces suspectes.

Il a fallu presque un mois pour que la Direction fasse appel à une entreprise afin d'effectuer ces analyses et que nous en ayons une information sur les résultats. Malheureusement, ces tests sont revenus positifs et le Président du CSE nous a annoncé un beau matin que des dispositions allaient être prises dans la soirée.

Abasourdis par cette annonce, il nous a fallu un temps pour se questionner sur le pourquoi attendre la soirée. Nous avons donc demandé l'évacuation immédiate des sites concernés car des fibres d'amiante apparaissaient dans l'air ; immédiatement refusée par l'employeur qui ne l'entendait pas de cette oreille à un mois des épreuves de Jeux Olympiques 2024 qui allaient se dérouler dans la métropole Lilloise. Nous avons immédiatement contacté l'inspection du travail qui a ordonné la fermeture du site concerné.



CREDIT PHOTO : SNTU CFDT

La malice de l'employeur l'a conduit, trois jours plus tard, à ordonner aux salariés alors en chômage technique de se rendre sur le site inutilisé à l'autre bout de la ligne de métro ; site dans lequel avait été réalisés les prélèvements et qui comportait des poussières d'amiante au sol non nettoyées.

Nous avons accompagné les salariés concernés en invoquant le Droit de Retrait. L'employeur n'étant pas en capacité de fournir une attestation garantissant la santé des personnels sur ce second site, nous avons fait appel à la Carsat qui à son tour, a ordonné la fermeture du second site.

Un travail minutieux de repérage devait être engagé sur l'intégralité des rames du métro afin de cartographier les parties amiantées. Avec beaucoup de surprise, nous nous sommes aperçus que les voussoirs de portes, les coffres de chauffage et autres contenaient tous de l'amiante.



CREDIT PHOTO : SNTU CFTD



CREDIT PHOTO : SNTU CFTD

Les protocoles de réparation et d'entretien sur rames n'étant plus en phase avec la découverte de l'amiante, plus aucune maintenance ne pouvait être effectuée. Les unes après les autres, les rames étaient stockées dans les hangars et les zones de service jusqu'à ce qu'elles soient toutes testées.

A l'aube des jeux olympiques, 2 rames sur 83 restaient sur la ligne 2 du métro. Une trentaine de rames de la ligne 1 ont été basculées sur l'autre ligne multipliant la fréquence des lignes par huit durant les compétitions des jeux olympiques.

**Affaire à suivre de très près...**



SUD EST

# Jeux Olympiques

## Organisation sous tension

SOUAD ACHOUR

Le lancement des Jeux Olympiques a été marqué par une certaine angoisse, notamment en raison des défis logistiques liés aux transports.

Des conducteurs venus de toute la France ont convergé vers les différents sites, notamment à Aulnay-sous-Bois, qui abritait le plus grand dépôt avec 1200 chauffeurs dédiés à l'événement. Au total, 900 véhicules de Transdev, Keolis et Savac ont été mobilisés pour assurer le transport des athlètes et des spectateurs.

L'événement a également attiré des chauffeurs venus d'autres pays européens comme la République Tchèque, le Portugal et la Suède, qui ont apporté leur soutien logistique. Fait notable, certains d'entre eux étaient des retraités, des intérimaires déterminés à prendre part à cette aventure unique et à contribuer au succès des Jeux.

Cependant, les débuts ont été marqués par quelques soucis de logistique, notamment en ce qui concerne les hôtels réservés pour les conducteurs. Plusieurs chauffeurs ont rencontré des difficultés avec leurs hébergements, causant des tensions au départ. Heureusement, ces problèmes ont rapidement été résolus, permettant à chacun de se concentrer sur sa mission.

Chaque jour, environ 600 conducteurs prenaient leur service, bénéficiant d'une prime spécifique chez Transdev. Pour beaucoup d'entre eux, cette mission a été une expérience inoubliable, tant par son ampleur que par l'organisation mise en place pour assurer le bon déroulement des opérations à Paris.

### Mon engagement en tant que volontaire aux Jeux Olympiques de Paris 2024

Je suis fier d'avoir eu l'opportunité de participer en tant que volontaire aux Jeux Olympiques de Paris 2024. Cet événement d'envergure mondiale a été une expérience inoubliable, me permettant de contribuer à la réussite de cette grande célébration du sport tout en vivant des moments uniques au cœur de l'action.

En tant que volontaire, j'ai eu la chance de côtoyer des athlètes et des équipes du monde entier, tout en aidant à assurer le bon déroulement des compétitions et en participant à diverses missions essentielles pour l'organisation.

Que ce soit dans l'accueil des visiteurs, l'assistance aux équipes ou la gestion des événements, chaque jour apportait son lot de défis et de satisfaction.

Cet engagement aux Jeux Olympiques s'inscrit pleinement dans la continuité de mes valeurs et de mon investissement à la CFDT. Tout comme mon engagement syndical, être volontaire repose sur des principes de solidarité, de respect et d'esprit d'équipe.

Les responsabilités que j'ai prises au cours des Jeux reflètent les mêmes valeurs de justice sociale et de coopération que je défends quotidiennement à la CFDT.

Je suis honoré d'avoir pu contribuer à cet événement historique et de constater combien ces valeurs, qui me guident dans mon engagement syndical, sont également essentielles à la réussite d'un événement d'une telle envergure.



OUEST

## Le Mercato S'affole dans l'Ouest

GABRIEL MAGNER

**A** **Saint-Malo**, tout d'abord où RATP-Dev n'aura tenu qu'un seul mandat après avoir arraché le contrat à Kéolis, vient de perdre la gestion des transports malouins au profit de Transdev au 1er septembre 2024. Tout ceci résulte d'un management calamiteux de RATP-Dev en mettant en place successivement des directeurs issus du secteur financier sans aucune disposition pour les relations humaines. Les grèves, les conflits avec la Direction, les services non couverts, les scolaires laissés sur le bord des routes auront eu raison du groupe et les élus malouins, responsables de ce gâchis, n'ont eu d'autres choix que d'attribuer le marché à un autre opérateur. Reste que les salariés subissent à ce jour une instabilité, engen-

dant des craintes pour l'avenir. Et ce n'est pas la présence de Monsieur Castex sur le réseau qui a permis de sauver les meubles...

**A Quimper**, où le rocambolesque avait tutoyé le ridicule en novembre 2023, Kéolis contestant l'attribution de la future DSP à RATP-DEV, le Directeur de l'époque s'amusant de la situation en envoyant à des collaborateurs des dessins à caractère moqueur, jusqu'à railler la Maire de Quimper. (voir journal précédent)

Il n'est alors pas étonnant que les élus quimpérois aient confirmé l'attribution du nouveau contrat au 1er novembre 2024 à RATP-Dev... Les salariés ressentent ici du soulagement et un espoir renaît quant à un management et un dialogue social retrouvés. Nous y serons extrêmement attentifs car nous avons déjà été déçus par des promesses de jours meilleurs...

**A Caen** enfin, et c'est historique, l'opérateur de toujours Kéolis vient de perdre la gestion des transports urbains, la gestion de l'offre des mobilités et la maintenance des infrastructures pour les six prochaines années. C'est un revers sans précédent pour Keolis qui perd du terrain en particulier dans les réseaux munis de transports guidés, métro ou tram.

Ce groupe doit se poser des questions sur leur hégémonie déclinante. Mais ne nous y trompons pas, ce sont les élus qui sont en charge de l'attribution des marchés, et les transports sont un sujet hautement politique. Nous avons un rôle certain à jouer et il nous faudra appréhender le sujet collectivement en coordination.





# AVEC SYNDEX, ADOPTÉZ 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, PARCE QU'IL VAUT MIEUX  
ÊTRE BIEN ACCOMPAGNÉ.**

www.syndex.fr //   