



Fédération Nationale des Syndicats de Transports CGT

VEOLIA TRANSDEV cherche repreneur

La fusion de Veolia Transport et de Transdev n'est pas encore achevée que Veolia Environnement annonce déjà dans la précipitation son désengagement de Veolia Transdev et suscite bon nombre de coupure de presse portant les réflexions de personnes politiques représentants des autorités organisatrices et responsables patronaux du transport.

Toutes les interrogations sur l'avenir de cette fusion, nous nous les posons également, mais en d'autres termes. Ce qui nous intéresse, c'est l'avenir des salariés au travers des conditions subies et la défense du service public.

Quelles sont les raisons de cette fusion?

Le processus paraissait déjà programmé dès 2009 par le gouvernement, permettant Veolia Environnement d'épurer leurs dettes et de recentrer leurs investissements sur ses activités majoritairement rentables.

Quels sont les scénarios possibles ?

C'est la plus grosse difficulté ! Comment vendre un « leader mondial » assurant un service public qui est endetté plus que de raison qui se voit perdre la confiance des collectivités locales.

Plusieurs choix :

- L'état reconnaît l'impossibilité de gestion par des fonds privés et recapitalise majoritairement par des fonds publics au travers de la Caisse des Dépôts et Consignations,
- Des investisseurs financiers (ou des entreprises privées françaises ou étrangères) se positionnent pour devenir la plus grande entreprise de transport mondiale.
- Un mixage des deux premières solutions en vendant, par ci, par là, quelques activités en France et à l'étranger pour rendre le nouvel ensemble plus restreint et plus juteux.

Quelles sont les stratégies ?

Difficile de voir s'il y a en a une ou plusieurs. Une chose est sûre, confrontée ou imposée, la pénurie de financement des Autorités Organisatrices locales, départementales et régionales, la redéfinition des modes de transports, la refonte de la convention collective du transport interurbain, l'ouverture de la privatisation du rail... laisse supposer que les acteurs de premier rang (patronat et politique) sont impatients de réformer le système actuel largement à l'agonie.

L'ensemble des entreprises, privées ou publiques, considère le service public comme un marché, avec visée prioritaire l'appropriation des financements publics des collectivités au détriment d'un service public de qualité.

Les conséquences :

Après que Nicolas SARKOZY soit intervenu directement pour imposer cette fusion, les salariés et les usagers subissent ce gâchis au profit de la rentabilité financière et de l'appétit des actionnaires.

Comment le gouvernement, la direction de Veolia Environnement et de la Caisse des dépôts et Consignation vont faire passer derrière le rideau de fumée, l'achat d'un mastodonte privé ou plutôt de ces dettes par un financement public, pour les transformer en dette publique !!!!

Pour la CGT, pas question de laisser faire sans réagir.

Ce qui nous est proposé aujourd'hui, c'est la mise en concurrence des filiales des 3 grands groupes publics: SNCF/keolis, RATP/RATPDEV et la CDC/VTD !!!!

Le transport public ne doit pas être considéré comme une activité rentable aux vus des investissements d'infrastructures, mais un service d'utilité publique favorisant le déplacement de la population et l'égalité entre les citoyens sur le territoire et permettant aux salariés de vivre pleinement du fruit de leur travail.

Quelles solutions propose la CGT?

Pour ne pas être de simple spectateur mais des acteurs à part entière, la CGT propose de réformer les pratiques actuelles par la création d'un Pôle public de transport public.

Actuellement, les salariés du transport servent de variable d'ajustement économique. Il est impératif d'imposer la mise en œuvre d'un statut du travail salarié, rattachant à chaque salarié, ses droits pour toute sa carrière professionnelle, qu'il change ou non d'employeur, et permettant d'uniformiser le niveau social en prenant comme repère les garanties statutaires et réglementaires actuelles les plus avancées.

Il est urgent d'aboutir à la prise en compte de critères sociaux et environnementaux dans le cadre du renouvellement des contrats.

Chaque jour, les salariés et les usagers ont pu constater les dégâts causés par cette libéralisation à outrance des services publics de transports livrés à la rapacité des groupes financiers.

Dans ce cadre, la CGT doit améliorer sa communication envers les usagers afin de mettre en évidence cette politique libérale qui pénalise les transports de voyageurs et pouvoir peser dans le débat public.

Les groupes privés du secteur qui exploitent plus de 70 % des réseaux urbains et interurbains, orientent à présent leur logique industrielle uniquement vers une rentabilité financière incompatible avec un Service Public de qualité, accentuant la pression sur les Autorités Organisatrices (AO) en difficulté financière et sur les conditions sociales des salariés.

Ces groupes ont la capacité de répondre à des appels d'offre plus au moins importants en «vampirisant» les savoir-faire de l'entreprise les rendant incontournables dans les collectivités locales incapables de se mettre d'accord sur une gestion et maîtrise publique.

La privatisation à tout va des services publics, ne peut aboutir qu'à une paupérisation du salariat du transport.

L'exploitation de la sous-traitance, de l'affrètement, toujours dans la logique du nivellement salarial par le bas et des conditions de réalisation de la mission de service public de transport à la baisse n'est pas acceptable.

La qualité d'un transport public ne peut être dissociée du niveau social des salariés de l'entreprise.

Pour la CGT, le droit aux transports pour tous, en termes de tarifs, de fréquence, de desserte de proximité, passe par une gestion publique du réseau en associant les élus, les usagers, les organisations syndicales.

Cela doit être une priorité au risque encore une fois de laisser la concession de l'exploitation du réseau à des groupes privés privilégiant la rentabilité financière, la productivité, qui se traduira par des restrictions d'offres de transport sur le dos des usagers contribuables et des salariés aussi.

L'absolue nécessité du combat pour extraire le Service Public du transport de la logique marchande passe par le projet CGT de Pôle public national de transport public.

Sur cette base, le Pôle Public de Transport doit être le lieu de coopération pour :

- répondre de façon coordonnée aux sollicitations des A.O. du transport,
- partager les savoir-faire,
- favoriser l'effort de recherche et d'innovation,
- travailler sur la fabrication en lien avec les constructeurs et concepteurs de biens d'équipement (matériels roulants, systèmes d'information voyageurs et de billettique, etc.) dans le cadre d'une véritable filière industrielle,
- porter un modèle social avancé qui serve de référence à l'ensemble du secteur et préfigure par un haut harmonisé statut des personnels du transport au sein de ce pôle.

Gratuité pour l'utilisateur dans les transports de voyageurs : financement, maîtrise publique, accessibilité au plus grand nombre.

La gratuité pour l'utilisateur peut se concevoir à partir de la nationalisation des entreprises de transports publics urbains de voyageurs, ou par le financement durable et solidaire sur les profits réalisés suite aux effets des transports de voyageurs sur le territoire.

Dans cette perspective nous revendiquons les leviers de financement suivants :

- L'élargissement de l'assiette du versement transport à toutes les entreprises selon un barème approprié pour une meilleure prise en charge des déplacements domicile/travail.
- Une taxe sur le chiffre d'affaires des établissements commerciaux pour une meilleure prise en charge des déplacements en lien avec la consommation des ménages.
- Une prise en charge intégrale des déplacements en lien avec un établissement scolaire pour les collectivités territoriales selon les principes de gratuité de l'enseignement.
- L'instauration d'une contribution solidaire pour une meilleure desserte des espaces culturels et sportifs.
- L'instauration d'une taxe sur les opérations immobilières en zone urbaine compte-tenu de la valorisation foncière que constitue une desserte par les transports collectifs.

Le « besoin » de transport « pour tous » impose de le structurer de manière cohérente.

Chacun de nous, syndicat du transport, syndiqué, salarié, usager du transport, doit impulser une autre logique que celle de la rentabilité financière au service des groupes et à l'ingérence de certains politiques pour répondre à un service de qualité, innovant, rationnel et au service de tout citoyen.

Depuis l'annonce de la fusion, soit depuis deux ans, la délégation CGT a poussé tout au long des négociations pour permettre aux nouvelles Institutions Représentatives du Personnel de Veolia Transdev de voir le jour en acquérant de nouveaux droits.

Nous avons enfin aujourd'hui gagné la possibilité d'une meilleure vision sur le périmètre de la France en ayant imposé un vrai pouvoir consultatif par la constitution du Comité de Branche France VTD et le CHSCT national.

Hier, chaque entreprise comptant pour une entreprise isolée, il était difficile de connaître notre poids réel, aujourd'hui sur l'ensemble de VTD nous le savons, la CGT c'est plus de 35%.

Le rapprochement possible des entreprises de moins de 50 salariés dépourvues de C.E sur des entreprises pourvues de CE, les nouveaux outils tels que le Comité de Branche France, le CHSCT national doivent procurer à notre Fédération la possibilité de progresser là où nous sommes présents, et, nous implanter où nous ne sommes pas encore représentés.

Prochainement au cours de l'année 2012, une autre instance doit être créée, le Comité de Branche Européen VTD représentant les Organisations Syndicales des différents pays où est présente l'entreprise, la CGT doit y trouver sa place.

Et bien d'autres chantiers nous attendent pour rénover notre profession...

La délégation,

M. Ba, M. Bionda, J. Briot, C. Dizzazo, J. Guerrero, C. Mercier, P. Métivier

**Rien ne pourra se faire sans une implication
de chaque syndiqué
pour imposer une prise compte en cette période électorale sur
l'avenir du financement du transport public.**

**Pour permettre un débat autour de
nos revendications, de nos besoins,
la fédération organise une réunion où les Syndicats
(maximum 2 représentants par syndicat) de Veolia-Transdev
sont cordialement invités à participer :**

le mardi 28 février 2012 à Montreuil.

*La fédération prendra en charge les frais de déplacements que pour un(e) Camarade par syndicat
sur la base d'un voyage SNCF 2^{ème} classe.*