

## TRANSPORTS PUBLICS

**TCL: LABORATOIRE MANAGÉRIAL,  
CHANTIER SYNDICAL**

LES CADRES SONT-ILS RESPONSABLES DES POLITIQUES QU'ILS METTENT EN ŒUVRE? AUX TRANSPORTS EN COMMUN DE LYON (TCL), LA QUESTION EST D'UNE ACTUALITÉ BRÛLANTE. UNE CENTAINE D'ENTRE EUX, ENVOYÉS PAR KEOLIS, S'EMPLOIENT À METTRE À BAS TOUS LES ACCORDS SIGNÉS.

**A** première vue, l'affaire est simple. Les Transports en commun de l'agglomération lyonnaise sont aux prises avec des cadres d'un genre nouveau: une centaine de managers migrants, sans autre attache que le contrat qui les lie à Keolis, l'opérateur privé en charge de l'exploitation du réseau. Des salariés qui, petit à petit, remplacent les cadres maison – aujourd'hui plus d'une trentaine –, qui, d'une filiale à l'autre, se déplacent, viennent et repartent après avoir mis en œuvre, sans négociation aucune, les priorités de gestion fixées en haut lieu. Sans rien connaître de la culture, des contraintes et de l'histoire des entreprises dans lesquelles ils interviennent, ils ferment des services et restructurent, réorganisent l'activité en faisant du personnel la seule variable d'ajustement pour tenir les objectifs financiers qui leur ont été fixés.

Leur jeter la pierre, dès lors, est tentant. Depuis dix-huit mois, les salariés de Tc1 assistent, effarés, à la multiplication des conseils de discipline contre ceux qui osent élever la voix. L'ancien responsable du syndicat Ugict, président pendant dix ans de la mutuelle d'entreprise, un homme entré aux Tc1 à quinze ans, une personnalité, y a été traîné il y a peu... Temps de travail, mobilité, congés annuels: c'est à une coupe en règle de tous leurs acquis sociaux qu'assiste actuellement le personnel. Aucun aspect de leur vie quotidienne au travail n'est épargné. «Tous les accords ont été dénoncés», rapporte Philippe Demaie, secrétaire général du syndicat Ugict de l'entreprise: l'accord d'entreprise qui reconnaissait l'expérience acquise dans l'évolution de carrière comme celui qui fixait les droits syndicaux et permettait de faire fonctionner les activités sociales du comité d'entreprise... Tous, trois cents au total. Soit soixante-dix années de lutte parties en fumée», assure le militant. «C'est simple, ajoute-t-il, nous en sommes revenus au droit commun.» Une situation déplorable. Pourtant, pas



MAXIME JEGAT / MAXPPP

question, assure Philippe Demaie, de se tromper de cible. Longtemps épargnés par les grandes manœuvres capitalistiques, les services publics de transports urbains y sont désormais plongés sans retenue. Dans la quasi-totalité des grandes villes de France, ils ont été confiés à des opérateurs privés. A trois grands groupes, essentiellement: Veolia, Vinci et Keolis, qui sont prêts à tout pour décrocher des contrats auprès des collectivités territoriales. «Des contrats juteux puisque, en contrepartie d'un financement public garanti, l'investissement qui leur est demandé est faible. Les infrastructures et le savoir-faire existent, ils ont juste besoin d'organiser l'exploitation», explique Raymond Besco, secrétaire de l'Union fédérale des ingénieurs, cadres, techniciens et agents de maîtrise des transports-Cgt. Pomper tout ce qui peut l'être, les garanties collectives en matière de temps de travail et de rémunération: voilà quelle est la stratégie de ces entreprises. Et, premier réseau de transports urbains de France, celui de Lyon est tout natu-

rellement en première ligne. «Ce n'est pas contre ces cadres qu'il faut mener la bataille, mais contre la logique qui les mène à agir de la sorte», assure Philippe Demaie. «Contre la manière dont ils sont utilisés pour organiser la casse de toutes les garanties collectives, contre la façon dont le groupe les isole pour éviter qu'ils

se rendent compte du stress, de la peur et de l'angoisse que les politiques qu'ils mettent en œuvre génèrent parmi le personnel», ajoute-t-il avec Raymond Besco. Contre la légèreté aussi avec laquelle les collectivités territoriales leur confient les transports publics, insistent encore les deux syndicalistes, sans jamais se soucier des conditions sociales dans lesquelles l'exploitation du réseau sera organisée. Bien sûr, la tâche n'est pas facile. Le défi, même, est double.

Mais ni l'Ugict-Cgt des transports en commun de l'agglomération lyonnaise, ni l'Ufictam n'ont le choix, estiment-ils. Depuis quelques mois, des problèmes similaires se posent dans le transport aérien. Depuis que la privatisation de la gestion des aéroports a été décidée, les mêmes groupes, Vinci, Veolia et Keolis, débarquent dans ces lieux avec les mêmes pratiques. Un groupe de travail fédéral vient donc de se créer pour envisager les moyens d'avancer: non seulement sur la manière de s'implanter syndicalement au sein des groupes qui agissent dans le secteur, mais aussi sur la façon d'imposer des clauses sociales dans la rédaction des contrats passés entre les collectivités territoriales et les entreprises d'exploitation des transports urbains ou de voyageurs. A Lyon, en tout cas, il y a urgence. Avant la fin 2010, les élus de l'agglomération remettront en concurrence les opérateurs privés pour la signature d'un nouveau contrat. Dans des conditions sociales encore plus défavorables?

Martine HASSOUN