

**L'intersyndicale FO-CFDT-CFTC-CGC-CGT a lancé aujourd'hui une alerte sociale sur la nouvelle organisation du travail mise en place par Keolis. La rencontre de ce matin entre syndicats et direction n'a pas abouti.**

C'est la deuxième alerte depuis la mise en place le 14 septembre dernier des nouveaux horaires de passage du tram. Et la deuxième rencontre intersyndicale - direction consacrée aux problèmes générés par cette nouvelle organisation. La grogne gagne les traminois. « **On arrive plus à respecter les fréquences**, se plaint un chauffeur qui préfère garder l'anonymat. **Et si une rame tombe en panne, c'est très difficile de la remplacer rapidement avec celles qui sont en maintenance** ».

## Retards

« **Les chauffeurs ne tiennent plus le rythme** », reconnaît Jean-Luc Doucereux, secrétaire FO aux transports à Keolis. En septembre, la direction de Keolis a souhaité augmenter les fréquences de passage des rames pour réduire l'attente des usagers aux stations. Mais ces objectifs se révèlent impossibles à tenir selon les syndicats : « **on perd du temps aux stations** ». C'est la rançon du succès ! Le tram transporte aujourd'hui 90,3 millions de passagers par an. Les rames sont saturées aux heures de pointe. « **Il m'arrive d'en laisser passer trois de suite avant de pouvoir en prendre une** », témoigne un usager. Les retards s'accumulent. « **Les chauffeurs n'ont plus le temps de souffler et peuvent conduire sur certains trajets plus de 3 heures d'affilée** », dénonce l'intersyndicale. Et ça bouchonne parfois sur les lignes, le trafic ayant du mal à se fluidifier. Du coup le 2 novembre la direction a fait marche arrière en réduisant les fréquences. Elle a aussi accédé à certaines revendications de l'intersyndicale sur l'organisation du travail. Mais la réunion de ce matin « **n'a pas débouché sur d'autres avancées** », admet Alain Thomas, de l'intersyndicale. La direction a proposé une nouvelle rencontre le 23 novembre prochain, le temps d'évaluer les effets des mesures prises le 2 novembre.

## Réseau de substitution

Les pannes d'octobre dues aux intempéries ont aussi révélé la difficulté de mettre en place un réseau de substitution de bus pour pallier les défaillances d'une rame. Jusqu'ici il fallait prélever des véhicules en service qui devaient se délester de leurs passagers pour prendre en charge ceux de la rame en panne. Depuis la mort début novembre par crise cardiaque d'un chauffeur, survenue alors qu'il ralliait une rame



défaillante, (l'enquête devant déterminer les causes de la mort est toujours en cours NDLR), la direction de Keolis a mis en place un réseau de substitution avec des bus au dépôt prêts à intervenir en cas de panne. « **Cette organisation ne pouvait plus durer** », admet la direction. « **Sauf que ce dispositif ne compte que 3 bus quand il en faudrait jusqu'à 12 par rame !** » réplique Alain Thomas. Les conducteurs se tournent donc vers la Communauté

urbaine (Cub) pour demander plus de moyens. « **Depuis le printemps dernier deux rames supplémentaires ont été injectées sur la ligne B**, rappelle-t-on à la Cub. **En rajouter pose des problèmes de fluidité du réseau** ». Sans compter qu'une rame coûte 3,5 millions d'euros à l'achat. La Cub, qui en a déjà acheté 74, doit supporter un déficit de son budget transport de 99,7 millions d'euros. Elle vient de lancer la phase 3 du tramway, qui coûtera 567 millions d'euros. Investir dans de nouvelles rames n'est donc pas sa priorité. La Cub et la direction de Keolis proposent une autre solution : ouvrir des lignes de bus pour soulager le tram. Dès le 22 février prochain une liaison directe reliera la gare Saint-Jean, d'où arrivent nombre d'étudiants, au Campus de Talence. « **On va voir si ça fonctionne** », avance une source proche du dossier à la Cub.