



THIERRY KUYKEN

La STIB appartient aux Bruxellois, elle doit beaucoup plus tenir compte des besoins d'accessibilité des usagers et de l'expertise de ses travailleurs.

travailleurs et voyageurs, que nous maintenons le transport public face à tous les risques d'une privatisation dont la menace est toujours plus réelle. ●

1. La planchette est la feuille de route que chaque chauffeur doit suivre quotidiennement. Désormais informatisée, elle sert à augmenter la productivité du travailleur mais entre parfois en conflit avec la réalité de terrain quand le trafic retarde le véhicule.

# INTÉRÊTS ET RISQUES COMMUNS

**Les travailleurs et les usagers de la STIB doivent s'unir pour sécuriser l'avenir des services publics de transport, seuls garants du maintien d'une desserte et d'un niveau de service au bénéfice des Bruxellois.**

OLIVER RITTWEGER DE MOOR,  
CHAUFFEUR DE BUS, REPRÉSENTANT DES TRAVAILLEURS CSC SERVICES PUBLICS

La mobilité à Bruxelles, une des villes les plus « embouteillées » d'Europe, est un enjeu fondamental. Comme c'est le cas pour nombre d'autres services publics, le transport urbain sera un jour menacé par l'avancée des directives de libéralisation et de privatisation de l'Union européenne. S'appliquant bientôt au transport de passagers par le train, cette évolution constitue de toute évidence une menace de plus en plus concrète tant au niveau des conditions de travail que de la qualité du service rendu aux usagers.

## UN MANAGEMENT DE PLUS EN PLUS INSPIRÉ PAR LE « PRIVÉ »

En 1999, le Gouvernement bruxellois choisissait un nouveau directeur à la STIB, Alain Flausch. En 12 ans, ce monsieur a imposé un virage inquiétant : un management digne du privé. La STIB qui était naguère gérée en bon père de famille et incarnait l'esprit du service public va progressivement se transformer en une entreprise autonome focalisée sur les critères de rentabilité et

de productivité, au détriment des conditions de travail, de la desserte et de la qualité de service aux usagers.

Les pratiques managériales en cours s'inspirent de plus en plus de ce qui peut exister dans le secteur privé. Citons simplement à titre d'exemple une série d'évolutions qui témoignent de cet esprit : introduction de consultants privés (10 Mo€/an) ; recours de plus en plus fréquents à la sous-traitance ; investissement de millions d'euros dans des caméras de surveillance au détriment de la présence humaine ; installation des portiques dans les stations de métro (50 Mo€) pour diminuer la fraude ; diminution du service minibus et partenariat avec le taxi privé pour le transport des PMR ; filialisation des services spéciaux ; pression accrue sur le personnel pour augmenter la productivité ; plan de lutte contre l'absentéisme sans prise en compte de la dégradation des conditions de travail ; suppression des postes de reconversion pour les travailleurs devenus inaptes ; manque de formation ou de soutien pour les jeunes travailleurs engagés par le biais

d'ACTIVA, dont seuls 50% obtiennent un CDI au bout des 12 ou 15 mois durant lesquels la STIB bénéficie du subside pour leur payer un salaire...

## LE GOUVERNEMENT BRUXELLOIS : COMPLICE OU... INSTIGATEUR ?

Avant chaque élection, tous les partis politiques bruxellois font de la mobilité une priorité... Mais après celle-ci, dans les organes de concertation, les représentants des travailleurs prennent connaissance des mesures d'économies imposées par la nouvelle majorité. Les syndicats n'ont pas leur mot à dire, ni sur la ventilation de celles-ci, ni sur les alternatives...

Le précédent contrat de gestion de la STIB s'est vu imposer une économie de 46 millions. Impact de cette décision : diminution de l'offre Noctis ; optimisation des planchettes<sup>[1]</sup> sans aucune amélioration des conditions de travail ni de la qualité de l'offre ; suppression de postes de reclassement ; sous-traitance ; sous-effectif ; liquidation du service « transports spéciaux » qui transportaient des enfants vers des activités

extra-scolaires ; hausse de tarifs bien supérieure à l'inflation...

Le nouveau contrat de gestion impose à la STIB une nouvelle économie de 116 millions. Les détails ne sont pas encore dévoilés et rendent l'impact difficile à mesurer, mais tant les conditions de travail que la qualité de l'offre en pâtiront... et les tarifs continueront de s'envoler...

## UNE PRIVATISATION... IMPOSSIBLE ?

Depuis 15 ans, tout est mis en œuvre pour rendre la STIB attractive : attaques contre les acquis sociaux, augmentation de la productivité et de la rentabilité... Mais le taux de couverture (différentiel entre coûts de fonctionnement et recettes) n'est pas encore suffisamment élevé pour attirer des partenaires privés appelés à investir là où l'État ne le peut plus. Le plus grand danger réside dans certains choix d'investissements. Le projet de Partenariat Public-Privé (PPP) pour la construction du nouveau dépôt de tram Marconi a heureusement été abandonné car il se serait avéré trop coûteux sur la durée... Mais des PPP restent envisagés pour l'extension et l'automatisation du métro. Cumulés, on évoque des coûts supérieurs à deux milliards d'euros : un véritable gouffre financier qui mettra en péril tant les finances de la Région que celles de la STIB, et hypothéquera largement la possibilité de développer l'offre et le réseau de surface à destination des Bruxellois.

## UNE ALLIANCE INDISPENSABLE À CRÉER

Les travailleurs et les voyageurs de la STIB sont victimes des choix politiques du Gouvernement bruxellois, mis en œuvre par la direction de la STIB. Le maintien d'un véritable service de transport public à Bruxelles passe par une alliance indispensable à créer entre les travailleurs et les voyageurs. Les syndicats doivent mettre en commun leurs intérêts, rechercher et impliquer toutes les associations et citoyens bruxellois susceptibles de s'organiser et lutter ensemble pour la défense et l'extension du transport public. La libéralisation et la privatisation n'apporteront aucune amélioration, bien au contraire... Les aspects de service public et d'accès à la mobilité seront toujours plus « sacrifiés » sur l'autel de la rentabilité, exigence des futurs investisseurs privés.

La STIB appartient aux Bruxellois, elle doit beaucoup plus tenir compte des besoins d'accessibilité des usagers et de l'expertise de ses travailleurs qui connaissent bien les potentialités de l'outil. Un refinancement de Bruxelles et une fiscalité plus juste sont indispensables pour garantir l'avenir des services publics de transport.

C'est ensemble, travailleurs et voyageurs, que nous devons lutter pour améliorer l'efficacité du transport public, condition nécessaire pour encourager la forme de mobilité de masse la plus favorable à l'environnement. C'est ensemble,

## CONDITIONS DE TRANSPORT, CONDITIONS DE TRAVAIL

Gare du midi. 9h30, Serge Dubois m'invite à partager sa pause-café dans un kot réservé aux stibiens, caché sous les arcades. Pour lui c'est presque fin de journée, il a commencé à 4h56. Son bus 50 vers Lot arrive au quai. Il relève le chauffeur à bord et attend le départ. Il raconte comment lui et ses collègues vivent leur métier : 21 ans d'ancienneté, 2<sup>e</sup> délégué CGSP, il est bien placé pour savoir quels poids pèsent sur les agents de conduite.

Départ. « Ça va être mieux qu'à Walibi, tu vas voir ! »

### Dim-doum ! Wiels

Serge m'explique ce qu'est la planchette, la feuille de route qui définit les missions du jour de chaque chauffeur. « Dans la STIB de papa, ce n'était pas informatisé. L'optimisation, ça améliore le service, mais ça tire toujours le maximum de nous. C'est avec Flausch que c'est arrivé. (...) avant on faisait 4 aller-retours par jour ; maintenant, 5. Et on joue sur le temps de régulation (pause au terminus) qui est parfois pas réaliste à cause des bouchons ; heureusement on a toujours le droit à deux minutes administratives pour pas devoir repartir de suite. Pour manger, on nous garantit au moins 20 minutes ».

Qu'est-ce qui énerve le plus les collègues ? « La diversité des horaires. Ils font des promesses de roulements pour concilier vie de travail et famille, mais les nouveaux n'en bénéficient pas. En "5/7", les services durent jusque 21h ; en "5/8", tu travailles un samedi sur deux, ça va, mais on te met des « coupés » [travailler deux périodes séparées dans la même journée : au lieu de deux services, ça n'en compte qu'un. (...)] Ils utilisent la flexibilité totale. – pour diminuer les prestations ? – Ah pour moi, oui. »

Pourtant, on embauche : la STIB annonce 1000 recrutements par an « mais on engageait 850 personnes en temps normal, ça fait que 150 de plus. Et puis y'a le matériel qui manque. Avec 172 bus commandés et les nouveaux collègues, on renforcera les pointes, et puis on pourra prendre nos congés. »

### Dim-doum ! Saint Denis, Sint-Denis

– « Pardon monsieur, je vais chez Carrefour mais je connais pas bien Drogenbos. »

– Ah, c'est bien (sourires). Regardez, ce monsieur il y va aussi, il est très gentil ». Serge dit aimer ces sourires : « C'est comme chauffeur de taxi. Y'a des gens qui montent rien que pour causer. »

L'insécurité ? Serge relativise : « J'ai eu un seul cas en 21 ans ; il ne faut jamais entrer dans le jeu des agresseurs. (...) Y'a des chauffeurs qui se mettent la pression, moi pas. Il faut faire comprendre la raison des retards aux gens. Et puis les écouter, ils ont leurs raisons aussi. »

Une inquiétude court parmi les chauffeurs : « Y'a des collègues qui sont morts d'attaques cardiaques peu avant la pension, ou juste après. Moi je pense qu'une bonne limite, c'est que ta tension artérielle de début et de fin de service reste la même ! On nous a formé une fois à la gestion de stress, mais en même temps, on attend toujours plus de nous. »

Et la vie de dépôt ? « Quand je suis arrivé, y'avait de la camaraderie. Maintenant les collègues y passent le moins de temps possible : on arrive, on roule et puis on rentre chez soi. Y'a plus vraiment de culture d'entreprise. Ce qui se passe dans les dépôts m'inquiète : on fait des petites unités, on va nous mettre en compétition. Ça facilitera la libéralisation, j'en ai peur. Ça commence avec le service spécial, et les camionnettes pour handicapés, qu'on va en partie sous-traiter à des taxis adaptés. »

### Dim-doum ! Ruysbroek station

Le statut de contractuels parastataux n'est pas très favorable : « On a 20 jours de congés, plus ceux d'ancienneté » ce qui correspond au minimum légal. « Pour avoir un bon salaire, faut travailler avant 6h, après 18h et faire plein de soirées, ou alors le samedi payé à 115%, le dimanche à 200%, ou accumuler les 16 euros de prime de service coupé. C'est mal payé pour ce qu'on fait : l'irrégularité, le stress et tout... c'est très mal payé. »

Que défendrez-vous dans le service public ? « Pour les gens, le service public c'est un transport moins cher, bien régulier, et donc plus besoin de ponctualité. Un transport dans les quartiers jusque 22h. (...) ça ferait de l'emploi ! (...) Je crois que même la gratuité serait possible, y'a moyen. Mais c'est pas la politique de la Région. »