



Une direction patronale complètement déconnectée et une table de négo qui devient une farce

Ça fait des mois qu'on essaie de discuter avec un employeur qui semble vivre sur une autre planète. Au fur et à mesure que les négociations avancent, on se demande vraiment si les représentants patronaux de la STM ne vivent pas dans un monde parallèle, loin de la réalité du plancher.

Ce n'est plus juste une question de salaires, **bien qu'il soit impossible de ne pas soulever l'aveuglement total de l'employeur sur cet enjeu de négociation.** Ce qui nous révolte encore plus en ce moment, c'est leur façon de gérer, leur incapacité à comprendre ce qu'on vit chaque jour, à comprendre les besoins de ceux qui assurent que la population ait un service de transport collectif fiable et sécuritaire. Parce que la STM, ça roule grâce à nous.

Prenons, par exemple, les mécaniciens d'ascenseurs. Lors de la dernière négociation, la direction n'arrivait pas à garder ses employé(e)s, ni même à en recruter de nouveaux. **Pourquoi?** Parce que les conditions de travail étaient tout simplement inacceptables : des salaires dérisoires et des quarts de travail qui faisaient fuir les candidat(e)s. Les travailleurs de l'externe refusaient systématiquement de venir travailler à la STM, surtout de nuit.

Puis, comme par miracle, la direction a fini par se réveiller. Elle a augmenté les salaires, a aboli ces fameux postes de nuit fixes qu'elle n'arrivait pas à combler et a mis en place un système de blocs de nuit rotatifs (6 blocs de trois 3 nuits de 12 heures par an/par employé).

On nous disait, à l'époque, et je cite l'ex-surintendante : « **Plus jamais de quart de nuit aux ascenseurs/escaliers mécaniques. On se tire une balle dans le pied si on fait ça. Les blocs sont là pour rester.** » On pensait qu'on était enfin sur la bonne voie.

Mais aujourd'hui, avec le nouveau surintendant, c'est le retour en arrière! Non seulement il veut garder les blocs de nuit, mais il veut aussi **recréer jusqu'à 6 postes de nuit** et venir jouer dans les plages d'horaire variable. En plus d'être un énorme recul pour les membres de cette classification, c'est aussi **un retour assuré vers les démissions en chaîne et une nouvelle pénurie.** C'est à n'y rien comprendre.

Et ne venez pas nous dire qu'on n'a pas essayé de régler ça à la table des négos. On a fait **6 dépôts officiels**, des échanges répétés, des consultations croisées avec des propositions tant patronales que syndicales... Et à chaque fois, le même constat : la STM campe sur ses positions rigides, fait la sourde d'oreille et ferme les yeux à la réalité. Et pourtant, jusqu'à dernièrement, **une entente était possible : 95 % de l'annexe était réglée!** Mais non, au lieu d'avancer, on recule, encore et encore.

Un autre exemple : les problèmes d'organisation du travail et de recrutement chez les mécanicien(ne)s de véhicules lourds routiers (MVLRL) que la direction évoquait lors de la dernière négociation souhaitant **remplacer l'horaire 10/4 en place depuis 40 ans. La STM a elle-même proposé des horaires de 12 heures**, qu'elle présentait comme la « 7^e merveille du monde »; une solution miracle!

Le Syndicat, sceptique, mais ouvert, a accepté ce changement à condition de **protéger les postes 5/2 de jour, 10/4 de jour et les horaires existants** dans la convention collective.

Après la signature de cette entente, il y a eu un changement de garde à la direction du réseau des autobus. Les nouveaux patrons ont hérité du plan, mais son implantation a été effectuée n'importe comment. Une deuxième vague de gestionnaires arrive ensuite, et c'est l'improvisation totale sans respecter les orientations prises en 2018.

Aujourd'hui, le porte-parole patronal nous annonce avoir un autre mandat : revoir complètement l'organisation des horaires et remettre en question les protections que nous avons dûment négociées et signées. Selon lui, « la réalité des centres de transport a changé ». Pourtant, nous avons toujours huit (8) centres de transport, un service 24/7 et sensiblement le même nombre d'autobus. Qu'est-ce qui a changé en 7 ans à part les grands patrons?

Ce n'est plus une négociation, c'est une farce! On fait face à un employeur qui refuse obstinément de reconnaître la réalité du terrain, au détriment de ceux qui font rouler le service au quotidien. Ultimement, les usagers paieront, eux aussi, le prix de l'incompétence de nos gestionnaires.

La table de négociation, aujourd'hui, ce n'est plus une table. **C'est un mur.**

Notre solidarité, notre force!



Votre Comité d'Information