

# C.G.T. - Transports - Alpes du Nord

## JOURNAL du SYNDICAT GENERAL des TRANSPORTS des REMONTEES MECANIQUES et SERVICES des PISTES des ALPES du NORD - C.G.T. -

En novembre, deux échéances :

- Journée d'action et de solidarité de la CES pour un contrat social pour l'Europe. **Le Comité exécutif de la CES appelle à une journée d'action et de solidarité le 14 novembre prochain en vue de mobiliser le mouvement syndical européen derrière les politiques de la CES telles que décrites dans le contrat social pour l'Europe.** Cette journée prendra diverses formes: grèves, manifestations, rassemblements et autres actions.

- **Le FIMM (Festival International des Métiers de la Montagne).** Il se tient à Chambéry du jeudi 15 novembre au dimanche 18 novembre 2012. Nous avons besoin d'aides pour tenir le stand C.G.T..  
Merci de me contacter pour ces deux initiatives.

Antoine : 06 80 72 09 45.

### Calendriers 2013 :

Vous trouverez avec ce numéro, deux calendriers 2013. Ils sont tous beaux et chauds.  
Si vous en désirez plus, n'hésitez pas, demandez les nous avec votre adresse postale, nous vous les enverrons.

### Cotisations syndicales 2013

Depuis Février 2009, les cotisations syndicales n'ont pas augmentées. **Afin de continuer à défendre au mieux les intérêts des salariés, aider les élus et mandatés de notre syndicat à vous représenter, à vous aider, à ce former, nous allons procéder à une augmentation des cotisations à partir du mois de Janvier 2013.**

Nous vous remercions de votre compréhension et de votre soutien. C'est tous unis que nous réussirons à faire évoluer nos salaires et nos conditions de travail.

### SOMMAIRE

- P 1 - Édito et sommaire
  - P 2 - Bulletin d'adhésion - TRM - Camiva
  - P 3 - Transports de fonds
  - P 4 - Transports de voyageurs
  - P 5 à 8 - Adresse aux usagers SNCF
  - P 9 - Du ciment sur les rails
  - P 10 à 11 - Elections TPE
  - P 12 - Grève au Morel - FIMM FSS.
- En supplément deux beaux calendriers 2013.

**Édition financée par votre  
abonnement.  
Et n'oubliez pas de régler  
vos cotisations**

Bulletin mensuel n°83 octobre 2012

Directeur de la publication :  
Antoine FATIGA

Numéro de Commission Paritaire des  
Publications et Agences de Presse :  
0715 S 07424

Numéro I.S.S.N. : 1774-4644  
Imprimé par nos soins  
Prix : 1€



**L'alliance du Transport Routier de Marchandises.**

L'Officiel des Transporteurs du 7 Septembre nous apprend que les dirigeants des différents groupements de transporteurs (Astre, Tred Union, France Lot, Evolutrans, France Bennes), ce sont réunis à plusieurs reprises cet été afin de mettre en place une union sacrée pour défendre au mieux leurs intérêts auprès du gouvernement mais aussi pour mettre la pression à leurs organisations professionnelle (FNTR, TLF, OTRE) qui selon eux ne les représentent pas assez bien.

Lors des négociations salariales de 2009, ces messieurs n'ont pas apprécié qu'une organisation (TLF) signe un accord à 4%. Il est vrai que l'inter syndicale CGT, CFDT et CFE/CGC avait poussée à la roue en mettant la pression puisque dans la nuit du 7 au 8 octobre 2009 nous avions bloqué des plateformes logistiques et menacé de recommencer pour Noel si nous n'étions pas entendus.

**Devrons-nous recommencer cette année ? Il y a fort à parier que oui.**

Lors d'une réunion fédérale du transport routier de marchandises, l'un de nos camarades négociant en réunion paritaire nos salaires, nous a informés que pour le moment il existait une intersyndicale CGT, FO et CFDT, qui était sur la même longueur d'onde quant aux revalorisations salariales pour 2013.

Nous espérons que cette entente va perdurer et cela dans l'intérêt des salariés du transport.

Pour rappel, lors de la réunion de septembre, les organisations professionnelles de transporteurs ont proposé 2.2% de revalorisation alors que nous demandons 6%. La dernière augmentation remontant au 1er avril 2011.

La prochaine réunion aura lieu fin octobre et nous vous tiendrons informé des éventuelles avancées.

Jean-Christophe Debiais : tél 06.17.96.57.63



**Camiva à St Alban Leysse - Savoie**

Dans cette entreprise qui dépend de la commande publique, elle fabrique des camions de pompiers. Elle appartient au groupe IVECO qui a décidé de délocaliser l'usine laissant sur le carreau 176 salariés.

Jeudi 25 octobre, les forces de l'ordre sont intervenus pour faire rentrer des camions venant d'Italie pour déménager l'usine.

Grâce à la solidarité des autres salariés du bassin, nous avons pu l'empêcher le mercredi... Merci aux présents.

**Bulletin d'adhésion** à remplir et à nous renvoyer complété avec les précisions suivantes : pour les cheminots mettre seulement la qualification et la position, pour les remontées mécaniques la cotisation forfaitaire est de 11 euros par mois de présence dans l'entreprise, pour les autres mettre le montant du salaire mensuel. Rappel : le prix du journal est en plus de la cotisation



**Syndicat C.G.T. des Transports, des Remontées Mécaniques et Services des Pistes des Alpes du Nord**

**371 Chemin de la Rotonde – 73000 CHAMBERY**

**Bulletin d'adhésion**

NOM - Prénom : .....

Adresse Personnelle : .....

Tél. Mobile : ..... Tél. Domicile : .....

Adresse mail : .....

Lieu de travail et entreprise..... Tél. Travail .....

Qualification/position ou catégorie d'emploi :

Montant du salaire mensuel net

Joindre un R.I.B. pour le prélèvement automatique à compter du deuxième mois de cotisations dont le montant sera égal à environ 1% du salaire mensuel net

Cette fiche est à remplir et à nous renvoyer très rapidement à l'adresse ci-dessus accompagnée du règlement de 12 euros correspondant à la première cotisation forfaitaire



## Le transport de fond est en évolution, un nouveau décret est sorti, mais parlons plutôt de dégradation que d'évolution.



Malgré nos alertes et différentes interventions pour modifier les incohérences du décret, celui ci est paru au journal officiel.

La grande nouveauté reste le nombre maximum de trois dessertes par client.

La possibilité de transporter moins de trente mille €uros en VL et de passer avec le public.

Les agences des sociétés de transports de fonds devront être plus sécurisé, suite au drame survenu à Orly, ou les attaques à l'explosif ont tué des collègues.

L'accord de transférabilité, que nous n'avons pas signé s'avère être un fiasco, les entreprises jouent avec la masse salariale pour fragiliser l'entreprise qui récupère les contrats. Il y a des cas ou sur une courte durée, soit trois mois les salariés transférables auront changé deux fois de société.

Brink's et Prosecur vont entamer des NAO, alors que LOOMIS a économisé. En trois ans, il y aura eu une seule négociation, puisque les NAO de 2013 ont été signé par tous les autres syndicats en incluant 3 mois de 2012.

L'ensemble de nos entreprises de transport de fonds, progresse en syndicalisation.

Il est vrai que les salariés sont de plus en plus malmenés et ils ne trouvent des réponses qu'a nos cotés.

Prosecur Lyon avec leurs délégués parviennent à mobiliser les salariés.



C'est ce militantisme qui nous manque car nous connaissons une individualisation sans pareil ou les actions trouvent un écho seulement lorsque les salariés sont directement touché.

**Nous avons besoin de vous, pour nous accompagner dans nos différentes actions de terrain. C'est un moyen qui reste visible et permet de développer le rapport de**

**force pour obliger l'employeur à changer sa politique ou modifier son comportement.**

Nous apportons notre soutien, aux familles et proches, pour ces moments difficile qu'ils traversent, suite a la disparition des récentes victimes de la profession.

Nous apportons aussi notre soutien à notre camarade, Thierry ETOURNEAU de l'entreprise LOOMIS.

Comment "éliminer" dans l'entreprise, les organisations syndicales qui la dérangent et en particulier La CGT, au travers de ces représentants, voire des ex-candidats CGT non élus, lors de la dernière élection professionnelle ?

Tout simplement par des licenciements "disciplinaires" dont les motifs et les motivations peuvent sérieusement nous interpellier et surtout nous excéder!

Particulièrement, quand les dirigeants lors du Comité Central d'Entreprise en date du 19/06/2012, laissent entendre qu'il y a certaines organisations syndicales, qui enclenchent une multitude de procédures et dont le crime de lèse majesté, aurait été de beaucoup échanger avec le Préfet de Seine Saint Denis (93) sur la sécurité dans le transport de fonds et avec l'inspecteur du travail sur les conditions de travail des salariés de Loomis....

En clair, ils n'ont pas le droit de dénoncer les manquements dans l'entreprise et de faire ainsi leur travail de militants.....Etonnant, non ?

Pour en savoir plus : Kader Bengueche : 06 60 52 05 50 ou Pascal Elhombre : 06 83 86 81 52



## Fédération Nationale des Syndicats de Transports CGT

### Garantie d'emploi en cas de changement de prestataire dans le TRV

## *Désertion de la partie Patronale !!!*

Compte rendu de la CNIC TRV du 18 septembre 2012 sur la garantie de l'emploi en cas de changement de prestataire.

Jusqu'à la veille, la délégation TRV ne savait toujours pas si la CNIC aurait lieu.

Toutes les délégations des organisations syndicales salariales ont décidé de participer mais se sont heurtées à l'absence totale de la partie patronale qui démontre bien son manque d'intérêt pour le dialogue social.

Par la voix de l'UFT, la FNTV invoque la non-réponse à deux questions posées à l'Etat pour légitimer son absence.

L'UNOSTRA et l'OTRE se sentant certainement seules n'ont pas fait le déplacement non plus.

Le fait que les parties patronales se cachent derrière le manque d'explications de la part du ministère met en avant que les parties patronales au travers du changement politique vont engager un bras de fer pour démontrer que les politiques n'ont pas la main sur les négociations.

Alors que nous subissons de plein fouet une régression sur nos rémunérations, nos conditions de travail, nos acquis et nos emplois au travers de chaque appel d'offre, due à l'hyper-concurrence basée sur le moins-disant social à laquelle se livrent les groupes avec comme seul objectif d'accroître leur rentabilité sur le dos des salariés, que penser de l'article de presse passé dans les Echos (voir C.A.S 508) où la FNTV reconnaît les mauvaises conditions de travail et la faible rémunération des salariés de notre profession ?

Elle oublie certainement qu'elle est la représentante majoritaire du patronat du TRV étant à l'origine de la dégradation sociale subie par l'ensemble des salariés.

Après un tour de table, il en ressort que toutes les Organisations Syndicales des salariés souhaitent poursuivre le travail sur le sujet.

Le Président de la CNIC propose d'établir un calendrier qu'il soumettra à la partie patronale.

Les dates retenues : 27/11/2012 14h00 : NAO 2013 et Transfert de personnel.

11/12/2012 9h30 : NAO 2013 suivie d'une commission d'interprétation.

### **Conclusion :**

Aucun sérieux de la part des patrons vis-à-vis des salariés, mais une volonté largement exprimée de la part des OS demandant au Président d'avancer sur ce dossier.

Afin de démontrer notre volonté, nous vous proposons de vous joindre sous toutes formes à la journée de mobilisations et d'actions du 9 octobre pour l'augmentation des salaires, du développement de l'industrie, de l'emploi et de son contenu social à l'appel de la Fédération.

Pour la délégation fédérale du TRV

Eliane GIMONET – Miguel BIONDA – Pascal HAUTOT – Bruno GUILLAUME – Christophe MERCIER

# A D R E S S E AUX USAGERS



Gilbert Garrel  
Secrétaire général  
de la Fédération CGT  
des cheminots

Sur fond de crise économique et financière, un débat s'instaure dans notre pays sur l'efficacité du système ferroviaire et son financement. Depuis la création de RFF en 1997, la CGT des Cheminots alerte l'opinion publique sur les dangers liés à une séparation entre la gestion des infrastructures et leur exploitation. 15 ans plus tard, l'ensemble des acteurs concernés s'accorde à dire que notre système ferroviaire ne fonctionne pas et génère année après année une croissance de la dette. Il en va de même concernant la SNCF. La Direction de l'entreprise s'entête à vouloir diviser la SNCF en l'organisant en activités cloisonnées et étanches. La CGT affirme que cette structuration est à l'origine des dysfonctionnements qui perturbent notre quotidien. Faudra-t-il attendre 15 ans pour se rendre compte que nous avons raison ?

## vous avez des besoins FAISONS CONVERGER NOS FORCES !

### Le système ferroviaire et son financement

Dans un système aussi rigide que le rail, la production doit être souple et s'adapter aux aléas pour garantir une qualité optimale. Le ferroviaire a une particularité, la roue et le rail sont indissociables, ceux qui s'imaginent que l'on peut séparer la gestion et l'exploitation de cet ensemble, ont des visions de technocrates ou d'économistes mais absolument pas de techniciens et de professionnels.

Si nous voulons retrouver un système ferroviaire efficace qui s'adapte aux besoins des populations en matière de transport collectif et propre, capable de désengorger le réseau routier, il est impératif de revenir à une réunification du système et à une mutualisation des moyens entre activités.

Il est indiscutable que les travaux sur les voies et la régénération nécessaire du réseau ferré, doivent se réaliser tout en conservant une capacité de transport répondant aux exigences légitimes de la population. Pour cela, seule une entreprise unique ayant ces objectifs pourra répondre à cette nécessité. Aujourd'hui, RFF et SNCF ont des intérêts divergents. RFF veut faire les travaux à moindre coût sans se soucier des conséquences pour les usagers. La SNCF se réfugie derrière les décisions de RFF pour supprimer des trains, des dessertes de gares, modifier les horaires et annuler des correspondances.



la  
cgt

FÉDÉRATION  
DES CHEMINOTS

**Il est impératif que le Gouvernement prenne des décisions politiques pour revenir à une entreprise publique unique et intégrée pour un service public ferroviaire de qualité.**

Il est impératif que le Gouvernement prenne des décisions politiques pour revenir à une entreprise publique unique et intégrée pour un service public ferroviaire de qualité.

Concernant le financement du système ferroviaire qui devient sujet de débat et de polémique, il est avéré que les interfaces entre RFF et la SNCF ont un coût estimé à 300 millions d'euros par an.

De plus, la médiocrité de la qualité des travaux fournis par des entreprises sous-traitantes impose à la SNCF de reprendre les chantiers sans que ce surcoût soit évalué. Les Régions de France qui ont la charge des transports du quotidien ne perçoivent pas le versement transport, c'est injuste. Les autoroutes qui ont été privatisées, génèrent des profits supérieurs à 2 milliards d'euros par an qui sont quasiment exonérés de taxes. Les transporteurs routiers ne payent toujours pas la taxe poids lourds et sont donc utilisateurs d'infrastructures routières sans participer à leur financement.

A la SNCF, le fait de vouloir absolument cantonner les cheminots dans des activités (Fret, Voyageurs, TER etc.) est générateur de surcoût. Comment comprendre la stigmatisation des cheminots sur leur statut, alors que la Direction se permet de gaspiller des moyens humains et matériels dans l'organisation de la production et du travail ?

**Pour remettre le réseau ferré en état et investir dans son développement, il y a des ressources qui ne sont pas exploitées. La Fédération CGT des Cheminots vous propose de porter ensemble nos exigences et être force de propositions.**

## Changement de service 2013

En prenant le prétexte de la nécessité de rénover le réseau, RFF et la SNCF annoncent aux usagers de forts désagréments jusqu'en 2015 au moins. Le service 2012, fut, à ce titre, très dégradé : fermetures de lignes sur de très longues périodes, modifications d'horaires et de dessertes, rupture de correspondances et les directions des deux entreprises entendent récidiver en 2013.

La CGT et ses militants ont œuvré pour faire modifier cette gestion calamiteuse des travaux en 2012, nous avons obtenu 1340 emplois supplémentaires entre septembre et décembre 2011. Cette année, nous devons repartir au combat, rien n'est inexorable. Il est encore possible de faire bouger le plan transport, de maintenir des ouvertures de lignes pendant les travaux, il suffit pour cela de faire converger nos efforts et d'intervenir auprès des directions concernées dans les territoires.

RFF doit arrêter de fermer des lignes pour faire intervenir des entreprises sous-qualifiées sur les chantiers. Avec la technicité et la qualification des cheminots de la SNCF, nombre de travaux sont réalisables en réduisant les désagréments pour les usagers.

**La Fédération CGT des Cheminots vous appelle à nous unir pour que les travaux de génération du réseau se réalisent tout en maintenant un service public ferroviaire optimal. Ne vous laissez pas endormir par l'intoxication médiatique des dirigeants de la SNCF et de RFF.**



© Fédération ODT Cheminots - Pascale Lalye

## Pour une politique publique de transport ferré

La Direction de la SNCF essaye de vendre aux usagers (qu'elle traite de clients), que la dérèglementation tarifaire est un procédé pour réduire les prix des transports. Aujourd'hui, cette stratégie mensongère est démasquée par nombre d'entre vous.

Dérèglementer les prix ne sert qu'à faire perdre toute référence aux utilisateurs du rail. Force est de constater que cette politique tarifaire ne fait pas baisser les prix.

Cette méthode empêche tout comparatif. La Fédération CGT des Cheminots exige le retour à un tarif au kilomètre qui soit le même sur l'ensemble du territoire, c'est le seul gage d'égalité de traitement des citoyens, valeur incontournable d'un vrai service public.

C'est uniquement à partir de cette référence tarifaire au km que l'on peut de manière juste appliquer des tarifs sociaux pour les étudiants, pour les trajets domicile-travail, pour les familles nombreuses, pour les salariés sans-emploi, pour les personnes âgées etc. dans le cadre d'une politique sociale plus juste et plus humaine.

Nous devons refuser la dérèglementation tarifaire, les TGV low cost ou les bus, lancés par la SNCF. Pour les autres services publics, nous connaissons les dégâts causés par cette stratégie de libéralisation (eau, gaz, électricité, télécommunication, services postaux). Ensemble, exigeons du Gouvernement et de la Direction de la SNCF un service public ferroviaire fondé sur des valeurs de justice sociale qu'ils doivent respecter.

## Attention aux clichés mensongers !

Le patronat, certaines officines politiques laissent entendre que les cheminots seraient des salariés privilégiés et que notre productivité serait moindre. Face à ces attaques et aux calomnies, une mise au point s'impose.

- Le salaire d'embauche d'un cheminot est situé 20€ en dessous du SMIC. Le Ministre du Travail veut que les grilles salariales débutent au moins au niveau du SMIC, il serait bien qu'il regarde du côté des entreprises publiques.
- En cinq ans, la Direction SNCF a supprimé 11 000 emplois, dans le même temps, le nombre de trains augmente de manière exponentielle et nous sommes passés de 500 km à 1000 km de voies régénérées par an.
- Concernant le transport de marchandises, entre 2009 et 2012, nous sommes passés de 14000 à 9500 agents. La Direction de Fret SNCF continue à réduire les effectifs, à fermer les triages, à laisser pourrir des locomotives neuves sur des voies de garage et c'est la route qui prend les trafics. Certains cheminots du Fret restent sans travail, pendant que les trains de Voyageurs sont supprimés. Voilà le résultat d'une politique qui vise à abandonner les trafics et refuse la multi activité. Il est facile ensuite de parler de « coût du travail », à la SNCF, c'est plutôt le « coût d'une politique d'abandon du travail » qui est source d'aberration économique.
- Concernant la sûreté, la SNCF affiche une politique volontariste. Dans la réalité, elle ambitionne d'ici 2015 de fermer 30% des guichets, de supprimer de moitié les centres d'appels téléphoniques, de réduire les personnels d'accueil dans les gares et l'accompagnement dans les trains (contrôleurs et police ferroviaire).
- La question de la retraite des cheminots est sans cesse remise sur le tapis. Ce qu'il faut savoir c'est que la réforme voulue par Sarkozy et imposée par G.Pépy coûte plus cher que le système antérieur. Que le régime spécifique des cheminots est financé intégralement par eux via leurs cotisations sociales. Que le recul de l'âge de la retraite freine l'embauche de jeunes et coûte donc très cher à la société.
- Côté Emploi, G.Pépy annonce 10 000 embauches en 2012 et 40 000 recrutements d'ici 2017. Il avance aussi la stabilité des effectifs à la SNCF. Dans ce domaine aussi, il s'agit d'un plan de communication pour « enfumer » le public. Dans la réalité, à la SNCF, 5 300 recrutements sont budgétisés en 2012 pour 6900 départs, soit 1600 emplois de supprimés. Quant aux 10 000 embauches, ce sont des recrutements réalisés au niveau du Groupe, soit pour la SNCF plus de 923 filiales au total 235 000 salariés (151 000 pour l'EPIC SNCF) sur un tel périmètre, cela représente 4% de l'effectif renouvelé, c'est dérisoire !

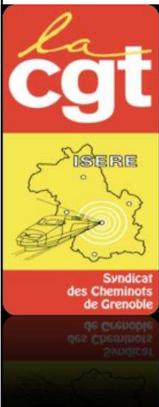
Voilà quelques données pour vous aider à décrypter cette stratégie médiatique de stigmatisation des cheminots sur leurs conditions sociales.

**Au regard de la situation exposée et de l'augmentation croissante de vos besoins, les cheminots avec la CGT vont agir et se mobiliser dans les jours à venir. Nous comptons sur votre appui et votre soutien pour maintenir et améliorer un service public de qualité alliant sécurité, adaptabilité aux besoins, égalité de traitement des populations et solidarité sociétale.**

Montreuil, le 12 octobre 2012

# ENSEMBLE, unis dans l'action ! La CGT, une force à vos côtés !

## DU CIMENT SUR LES RAILS.



L'évolution de notre entreprise est perceptible à chaque cheminot, quel que soit le service. La multiplication des intermédiaires, la complexification des organisations nous donnent cette impression de changement sans que l'on comprenne ni en quoi cela consiste ni qu'elle en est la finalité. In-

quiets mais résignés, les cheminots avancent dans le brouillard.

Pourtant parfois un élément opère une rupture dans la succession tranquille des événements et ce qui ne pouvait passer que pour un détail prend la dimension du symbole. Symbole permettant d'appréhender dans son ensemble une réalité qui, sous ses atours de modernité et d'efficacité, n'est en définitive qu'absurdité et nocivité. Cet élément c'est le ciment du Grésivaudan.

La ligne du Grésivaudan vient de subir cet été la deuxième phase de travaux, avant la phase fatale de l'été 2013. La fermeture des lignes pour réaliser des travaux confiés à des entreprises privées, qui elles-mêmes sous-traiteront à d'autres entreprises, se généralise pour le plus grand bonheur de notre direction qui n'a de cesse de s'émerveiller devant les bienfaits de ces nouvelles méthodes. Étrangement le constat dressé par les cheminots sur le terrain diffère quelque peu. Sur de nombreux points la réglementation et/ou le bon sens ne sont pas respectés : non respect du profil de la voie pour les fondations des poteaux caténaires (blindage), niveau des massifs caténaires en deçà du niveau du sol fini (corrosion et éboulement de ballast), etc. Et c'est là qu'intervient notre ciment.

Tous les cheminots de la voie le savent, sur ce genre de chantier il faut veiller à ne pas laisser du béton sur les rails, celui-ci menaçant au passage de circulation l'intégrité de la surface du rail en causant des amorces susceptibles d'évoluer en rails cassés. Si bien que systématiquement toute trace de ciment, fut-

elle minime, était immédiatement nettoyée. Or que trouvons-nous dans notre Grésivaudan ? Du béton sur les rails, sur les traverses, sur les pistes, dans l'entrevoie etc. Nulle part on ne peut observer longuement le rail sans trouver des traces de ciment.

Comment expliquer cette aberration ? Simplement par le fait que la somme des intérêts particuliers, c'est-à-dire celui des entreprises, d'aucune manière ne peut correspondre à l'intérêt général, celui du bon fonctionnement du système ferroviaire. Quel intérêt a l'entreprise chargée de couler le béton de veiller scrupuleusement à ne pas en mettre sur le rail ? Aucun ! Son seul souci est de faire le travail prévu de la manière la moins onéreuse, afin d'engranger la plus-value maximale. Quel intérêt a l'entreprise chargée de creuser les trous à ne pas mettre la terre sur la voie neuve et épurée ? Aucun. Son seul critère va là encore être le fric. Est-elle concernée d'une quelconque manière par le bon fonctionnement général du service public ? Non. Et ce n'est pas leur jeter la pierre que d'écrire cela car elles ne font que se comporter comme les structures du système de production les y contraignent.

Ce que symbolise ce ciment c'est l'absurdité de ces nouvelles méthodes de travail et au final la dégénérescence de notre système ferroviaire. Car pour que ce système soit pérenne il faut qu'il se trouve pris dans un phénomène de génération constante (notamment par la construction et l'entretien), phénomène possible seulement si les personnes intervenant dans ce système ont un intérêt à sa préservation et à son amélioration : c'est la conscience cheminote. Or ce que voit le cheminot en regardant ce ciment, c'est la preuve manifeste de l'incompatibilité entre cette nouvelle organisation et la nature d'un système ferroviaire efficace : la coexistence au même endroit de deux choses (le béton et le rail) qui devraient s'exclure interdit définitivement tout argument d'efficacité et d'opportunité de ces méthodes d'externalisation et de sous-traitance. On nous parle de coûts économiques plus faibles mais sur le moyen terme c'est un discours

intenable : les réparations futures évidemment ne figurent pas au devis initial ! On nous explique que la privatisation (ou la libéralisation selon le bord où l'on se trouve) va développer le ferroviaire, qu'il s'agit d'une opportunité ! Impossible !

Quel secteur d'activité nécessitant des investissements longs et lourds se trouve amélioré par la privatisation, c'est-à-dire par un impératif de rentabilité maximale ? Aucun. Un développement ferroviaire sain a besoin que le personnel occupant ses différentes structures soit mu par le même objectif et le même intérêt. Condition que remplit la conscience cheminote qui n'est que le résultat d'un statut unifié, nécessaire au fonctionnement d'un service public : être utile au service en veillant à ce que notre travail direct, personnel ne constitue pas une gêne ou une péjoration à l'ensemble de l'organisation.

Au-delà de notre entreprise ce que symbolise ce ciment c'est le délitement annoncé d'une société dans laquelle le fric est devenu la mesure et la fin de toutes choses. Car la conscience cheminote est à la SNCF ce que la conscience citoyenne est à la société civile : la première est la solution à la nécessité de travailler dans le même sens et la seconde la solution à la nécessité de vivre ensemble, avec les liens et la solidarité que cela suppose. Si bien que ce ciment devient l'élément qui nous conforte, nous, syndicats, associations et individus dans notre implication et notre lutte contre le néolibéralisme et sa logique de privatisation, système intenable dont les vertus cardinales sont l'intérêt égocentrique et l'enrichissement sans fin.

Aussi, quand G. Pepy dans son récent discours de Cannes nous dit qu'il aime à rappeler cette définition selon laquelle « le service public c'est le patrimoine de ceux qui n'en ont pas », nous demeurons perplexes. Il a raison d'aimer cette définition, elle sonne plutôt bien.

Mais le problème c'est qu'à l'allure où vont les choses, ceux qui aujourd'hui n'ont pas de patrimoine en auront encore moins demain.

**SALARIÉS DES TRÈS PETITES ENTREPRISES,  
LES ÉLECTIONS DE NOS BRANCHES  
PROFESSIONNELLES ONT LIEU  
POUR LA 1<sup>ère</sup> FOIS,  
FAISONS ENTENDRE  
NOTRE VOIX !**

Si dans les TPE, les rapports entre salariés et patron sont des rapports humains, de proximité, il convient de **construire un syndicalisme de soutien, un syndicalisme de conseil** apportant aide et conseil juridique, médiation, défense des droits individuels et **un syndicalisme en direct pour participer aux négociations** nationales, professionnelles.

Ensemble nous devons bâtir des syndicats **professionnels et territoriaux de proximité** afin de nous **organiser en fonction de nos besoins** de salariés des TPE par secteur d'activité (47 % des salariés des TPE affirment être prêts à adhérer à un syndicat pour défendre leurs intérêts et ceux de leurs collègues).

**Notre parole, notre volonté de salariés des petites entreprises seront d'autant mieux prise en compte** que nous serons syndiqués à la CGT. Ensemble, allons plus loin, parce que l'intervention syndicale ne se limite pas au seul rapport direct à l'employeur. Ces élections seront l'occasion de découvrir qu'une convention collective au niveau de sa branche est le fruit d'une négociation avec les organisations syndicales.

**Soyons partie prenante de toutes les négociations qui nous concernent !**



**SYNDIQUONS-NOUS,  
CONSTRUISSONS  
NOS SYNDICATS CGT  
DES SALARIÉS  
DES TPE !**  
[www.tpe2012.cgt.fr](http://www.tpe2012.cgt.fr)

**SALARIÉS DES  
TRÈS PETITES  
ENTREPRISES**

**Nous sommes plus de 4,5 millions de salariés à travailler dans de très petites entreprises (TPE) de moins de 11 salariés.** Nous sommes appelés à voter sur sigle (CGT) et à désigner les représentants syndicaux qui nous représenteront pour défendre nos intérêts, pour porter nos revendications, pour négocier et conquérir de nouveaux droits !  
Les résultats contribueront à établir la représentativité syndicale par branche professionnelle et interprofessionnelle.

**Pour voter, nous recevrons les éléments par courrier courant novembre.**

Tous les salariés en emploi dans une entreprise de moins de 11 salariés au mois de décembre 2011 (période de référence) pourront voter.

Nous voterons par internet ou par correspondance du 28/11 au 12/12 / 2012.

[www.tpe2012.cgt.fr](http://www.tpe2012.cgt.fr)

**PESONS  
DE TOUTE  
NOTRE  
FORCE !  
VOTONS**



Création : Brest - Cédric/Photo - Forbis

**NOUS SOMMES PLUS DE 4.5 MILLIONS DE SALARIÉS DE TPE QUI EXERÇONS DANS TOUS LES SECTEURS D'ACTIVITÉS !**

Salariés des très petites entreprises (TPE), nous travaillons dans des structures de moins de 11 salariés dans tous les secteurs de l'économie.

**DANS DES ENTREPRISES DE L'ARTISANAT**

- Artisanat du bâtiment : maçonnerie, plomberie, menuiserie, électricité, domotique...
- Artisanat de l'alimentaire : boulangerie, boucherie, poissonnerie, charcuterie...
- Artisanat des services : coiffure, fleuriste, pressing, transport, garage, prothésiste...

**DANS LES COMMERCES**

- Commerce de vente, garage, spectacle...

**DANS DES ENTREPRISES DU SECTEUR LIBÉRAL**

- Professions du droit : notaire, cabinet d'avocat, huissier...
- Professions de la santé : cabinet médical, dentaire, biologiste, orthophoniste pharmacie...
- Professions techniques et du cadre de vie : géomètre, architecte, comptable, expert...

**POUR DES PETITES ASSOCIATIONS, DANS LEURS GRANDES DIVERSITÉS**

- Association du spectacle, du social, sportive, de quartier, etc. Toutes les associations qui ont moins de 11 salariés.

**POUR DES PARTICULIERS EMPLOYEURS**

- Garde d'enfant, jardinier, assistante maternelle (les emplois rémunérés par Cesu sont aussi concernés)

**POUR DES PETITES INDUSTRIES**

...

**SALAIRES, DROITS SOCIAUX, DEROULEMENT DE CARRIERE,**

**NOUS VOULONS ETRE RECONNUS POUR NOS ACQUIS ET NOS COMPETENCES !**

**NOUS SOMMES\* :**

**86%** satisfaits de nos métiers que nous jugeons intéressants.

**91%** à penser que nos professions sont utiles à la société.

**1/3** à trouver que nos professions sont de plus en plus dévalorisées.

**SALAIRE, LE COMPTE N'EST PAS !**

**69%** estiment ne pas être payés autant qu'ils le devraient. L'autonomie et les responsabilités ne s'accompagnent pas des possibilités d'évolution de carrière réclamées.

et demandent en moyenne **400€** d'augmentation par mois

**93%** demandent, au travers d'un réel déroulement de carrière, une reconnaissance des acquis et des compétences.

**NOUS VOULONS PLUS DE DROITS !**

**77%** des salariés interrogés disent important de bénéficier des droits sociaux identiques à ceux des grandes entreprises (loisirs, culture, loisir, prévoyance)

**65%** ne bénéficient, par exemple, ni de chèque déjeuner ni de mutuelle

**80%** n'ont pas d'instance interentreprises proposant des avantages sociaux à l'instar d'autres entreprises.

\* Selon une enquête réalisée en ligne du 20 au 30 juillet 2012 sur un échantillon de 1039 individus représentatifs des salariés des TPE à partir de l'accès panel Harris Interactive.

**GAGNONS PAR NOTRE VOTE LES MEMES DROITS QUE LES TRAVAILLEURS DES GRANDES ENTREPRISES !**



**AVEC LA CGT, PORTONS ENSEMBLE, HAUT ET FORT, NOS REVENDICATIONS !**

- salaires revalorisés à partir d'un SMIC brut à 1 700 € ;
- un 13<sup>e</sup> mois pour tous ;
- arrêt de toute précarité résultant des temps partiels imposés, des CDD, de l'insuffisance de couverture sociale ;
- droit d'accès, au choix du salarié, à une formation pour une évolution de la qualification, du travail, du salaire ;
- droits sociaux identiques à ceux des grandes entreprises (santé, prévoyance, culture, indemnités déjeunés, vacances ...);
- avoir une égalité femme/homme, une reconnaissance de notre travail et le respect de notre dignité au travail ;
- nous faire payer toutes nos heures supplémentaires ;
- mais aussi gagner au plan économique, une autre approche de la fiscalité des petites entreprises, un meilleur accès au financement bancaire, une autre relation à la sous-traitance.



L'article du Dauphiné Libéré étant bon il me reste juste à apporter un petit commentaire et donner le (résultat des courses).

Sur les 9 ouvriers grévistes 4 sont du service R T M les autres sont des ouvriers forestiers sylviculteurs polyvalents.

Ils sont tous saisonniers avec un contrat de droit privé comme les 530 autres ouvriers (dont 85 permanents) que l'ONF emploie en Rhône Alpes.

Après une matinée de négociations nous avons obtenu une prime de 9 euros par jour de travail dans le tunnel et la prise en compte d'une pause d'une demie heure (soit l'équivalent de 5,10 euros) par jour à prendre en repos à la fin du chantier ou au plus tard à la fin de saison. Cela s'ajoutant au fait que l'ONF avait déjà octroyé que la journée soit payée 8 heures pour 7 de travail effectif.

*En 1942 dans son poème "La Rose et le Réséda Aragon écrit: Celui qui croyait au ciel Celui qui n'y croyait pas Quand les blés sont sous la grêle Fou qui fait le délicat Fou qui songe à ses querelles Au coeur du commun combat.*

Ces ouvriers forestiers soutenus par la CGT prouvent aujourd'hui que si elle sait voir ce qui la rassemble plutôt que ce qui la divise, la classe ouvrière peut encore gagner.

Merci aux UL C. G. T. d'Albertville et Annecy pour le prêt des drapeaux et banderoles ainsi qu'à Antoine Fatiga pour la couverture médiatique (presse radio et télé) indispensable à la réussite de notre mouvement.

Y GUMERY - DS C.G.T. Ouvriers Forestiers.

*Dauphiné Libéré du 21 Septembre 2012*

**AIGUEBLANCHE Les ouvriers dénoncent leurs conditions de travail**

## Grève dans le tunnel du ruisseau du Morel



**C**e n'est pas le tunnel le plus connu de Tarentaise. Le tunnel du Morel, à Aigueblanche, long d'un kilomètre et large de six mètres environ, a été mis en place, au début du XX<sup>e</sup> siècle pour canaliser le torrent éponyme et prévenir de tout risque de crue. À l'intérieur, cinquante seuils sont là pour briser le débit.

Périodiquement, tous les 25-30 ans, l'ouvrage est entretenu car son pavage se délète. Il faut alors dévier le Morel dans son lit originel, et de drôles de travaux commencent. « Il faut purger d'eau et de gravats des trous de 10 à 12 m<sup>3</sup>, et les combler avec du béton », explique Patrick Gohel, un des agents de l'Office national des forêts, qui travaille sur le chantier avec ses collègues du service "Restauration des terrains en montagne", depuis fin juin et pour une durée de trois mois.

Au sommet du tunnel, la Comag a installé une centrale à béton, et deux bétonnières sont descendues en fonction des besoins sur un chariot sur rail. Pour quarante seuils déjà rénovés, 200 m<sup>3</sup> de béton ont déjà été coulés. « Question sécurité, globalement, il n'y a rien à dire, mais il y a des risques. C'est un chantier qui sort de l'ordinaire », reconnaît Patrick Gohel, délégué CGT. À tel point que même ceux qui ont 30 ans d'ancienneté à l'ONF n'avaient jamais eu l'occasion de le faire.

**« J'ai vraiment l'impression de descendre à la mine »**

Mais hier, les deux équipes (soit une dizaine d'ouvriers - tous volontaires pour ce chantier - qui travaillent en 2x8 de 6 à 20 heures) se sont mises en grève. Comme elles menaçaient de le faire. « Non seulement le travail en galerie n'existe pas dans nos conventions mais en plus, les conditions sont pénibles : milieu confiné, vapeur de gasoil, pénombre, courant d'air, froid... Quand j'arrive le matin et que je mets le casque et la lampe frontale, j'ai vraiment l'impression de descendre à la mine », raconte le représentant des ouvriers.

En délégué du personnel, en comité d'entreprise, auprès du directeur territorial à Lyon et lors des visites de chantier, ils ont essayé de faire remonter leur désir de reconnaissance, souhaitant une réponse avant mercredi midi. « On demande une prime de 15 € par jour. Mais deux ingénieurs sont venus nous rencontrer lundi pour nous faire une promesse de 5 € par jour, et en plus sans nous dire vraiment quand elle serait versée. On a vraiment le sentiment qu'on se moque de nous ». Sans nouvelle de leur direction, les ouvriers se sont mis en grève hier, pour une durée illimitée. « En trente ans d'ONF, c'est la première fois que je vois deux équipes se mettre en grève sur un appel local », commente Yves Gumery, délégué CGT. À travaux exceptionnels, grève exceptionnelle. Mais en milieu d'après-midi, ils ont obtenu l'ouverture de négociations, ce vendredi matin, comme ils l'espéraient. En attendant leur issue, ils reprendront le travail ce matin.

**Jean-François CASANOVA**  
Nous ne sommes pas parvenus à joindre la direction du RTM hier après-midi.

04 73



## Festival International des Métiers de Montagne

### du 15 au 18 novembre 2012

Pour vous inscrire et tout savoir sur le programme des carrefours / Colloques / Animations / Exposants :

**www.metiersmontagne.org**  
**Tél. 04 79 60 21 01**

## Pas touch' aux allocations chômage des saisonniers !

### Le Forum Social des Saisonniers lance une pétition

Indignez vous avec nous, signez la pétition pour exiger l'indemnisation du chômage saisonnier sans réduction, minoration, dégressivité.

Signez sur le site : <http://www.forumsociauxaisonniers.com/>

**Et réservez votre week-end du 30 novembre - 1er et 2 décembre pour participer au forum social des saisonniers à Aubagne.**