

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. -

Rencontre conducteurs Est/Ouest

Le ralentissement économique que nous subissons a fait naître chez nombre de conducteurs routiers d'énormes velléités envers leurs collègues de l'Est accusés de leur « piquer le boulot ».

Afin d'apaiser les tensions et de faire comprendre la vie que mènent nos confrères de l'Est :

Le dimanche 19 mai à partir de 11 heures, sur l'Aire du Granier, en Savoie proche de Chambéry, le Syndicat Général du Transport des Alpes du Nord C.G.T. organise une rencontre entre conducteurs de l'Est et conducteurs Français.

Autour d'un barbecue et du verre de l'amitié, nous échangerons sur les problématiques que nous rencontrons dans l'exécution de notre métier.

Pour ce faire nous aurons la présence d'une exploitante maîtrisant plusieurs langues slaves, d'une personne parlant couramment l'anglais, d'une autre parlant couramment l'espagnol et Antoine pour l'italien.

Le but de cette rencontre est de faire connaître aux conducteurs français, qui pour la majorité ne passent que la semaine sur la route, les conditions de travail de leurs homologues de l'Est qui partent de chez eux pour plusieurs semaines, voire plusieurs mois, dans le même but : faire vivre leur famille.

Contact : Jean-Christophe Debais 06.17.96.57.63

Votre adresse nous intéresse :

Chaque mois, vous recevez ce journal à domicile à votre adresse personnelle.

Rien de plus « pénible » que d'avoir **des retours de courriers avec la mention « NPAI » ou « boîte non identifiable » de la poste.** Alors, indiquez nous, à l'adresse du syndicat ci-dessous, tout changement d'adresse domiciliaire.

SOMMAIRE

- P 1 - Édito et sommaire
- P 2 - Bulletin d'adhésion - 19 mai aux Glières et TRM heures de nuit.
- P 3 - Congrès confédé des 2 Cécile
- P 4 - TRM - Durée mensuelle
- P 5 à 7 - Rencontre ministre et fédé transports C.G.T.
- P 8 à 9 - 1^{er} mai 2013, participez
- P 10 - Transition énergétique
- P 11 à 12 - Réunion des délégués des stations à Serre Che.

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

Bulletin mensuel n°89 avril 2013

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€

Communiqué de Citoyens Résistants d'Hier et d'Aujourd'hui :

Cette année marque le 70ème anniversaire du Conseil National de la Résistance qui s'est réuni pour la première fois à Paris, dans la clandestinité, le 27 mai 1943. Ce sont ces hommes qui ont défini les valeurs et les bases d'une société à construire après la guerre, en rédigeant le Programme intitulé « les jours heureux ». Ce fut un moment déterminant dans la mise en place de l'état social tel que nous le connaissons aujourd'hui. Alors que les responsables politiques restent les bras ballants devant le diktat des marchés financiers, des agences de notation ou des directives libérales européennes qui s'acharnent à détruire l'état social, il y a urgence à retrouver toute la force de ce projet, le compléter pour les années à venir et réfléchir ensemble à la construction d'un monde meilleur.

C'est ce que nous vous proposons le samedi 18 mai à Thorens-Glières lors du « Forum des Résistances » et le dimanche 19 mai au Plateau des Glières lors des « Paroles de Résistances ».

Les heures de nuit dans le transport routier de marchandises.

Depuis l'accord de 2004 sur le travail de nuit, les heures travaillées la nuit (21 heures à 6 heures) impactent directement les heures supplémentaires.

Concrètement :

Si vous avez un taux horaire de 10€, que le taux conventionnel du coefficient 150 est de 9€79, que vous avez travaillé 210 heures dont 30 heures de nuit :

30 heures de nuit par 20% de 9€79 (soit 1€96) la prime pour travail de nuit est donc de 58€80.

Cette prime est additionnée à la somme des 152 heures soit 152 heures multipliée par 10€ égal 1520€ plus la prime de nuit de 58€80 égale 1578€80.

Cette somme obtenue est divisée par 152 heures soit : 10€39.

A partir de ce résultat vous pouvez calculer les heures supplémentaires à 50% (les heures supplémentaires à 25% n'étant pas impactées). 10€39 + 50% : 15€585. Les heures supplémentaires à 50% débutant dès la 187ème heures, cela fait 24 heures par 15€585 : 374€04.

En récapitulant :

152 heures à 10€ : 1520€ + 34 heures à 25% : 425€ +24 heures à 50% : 374€04 + 58€80 de prime de nuit égal 2377€84, en tenant compte du travail de nuit.

152 heures à 10€ : 1520€ + 34 heures à 25% : 425€ +24 heures à 50% : 360€, soit un salaire de 2305€ si ton patron ne te paye pas les heures de nuit.

Pour plus de renseignements : Jean-Christophe Debiais 06 17 96 57 63

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 12 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

50^{ème} congrès confédéral tenu à Toulouse du 18 au 22 mars 2013



Le syndicat des transports était représenté par deux Cécile : la plus jeune congressiste et la moins jeune... Ci-après, un bout de compte-rendu, le reste arrive..

Le but de ce congrès était principalement de voter les textes donnant les statuts et les orientations de la CGT pour les trois années à venir; et de faire le bilan des trois années précédentes.

Les débats ont donc été riches et mouvementés...

de nombreux délégués voulant défendre des amendements, des positions par rapport à la politique gouvernementale ou prendre la parole pour témoigner de leurs luttes.

Un de ces témoignages, parmi beaucoup, particulièrement fort et symbolique de la violence sociale actuelle a été celui du délégué syndical de FRALIB. Les salariés de son entreprise sont en lutte depuis bientôt trois années pour préserver leurs emplois. Une mobilisation exemplaire, une énergie et une détermination qui ont déclenché l'ovation et les encouragements de l'ensemble des participants présents.

Plusieurs délégués ont aussi parlé de la défense vitale des intérêts des privés d'emploi et travailleurs précaires (dont les intérimaires et les travailleurs saisonniers font partie). De façon plus générale, il ressort que la défense de nos droits à tous va de paire avec une politique de syndicalisation massive et volontariste... faites passer le message!

De nombreux intervenants ont dénoncé avec force la déliquescence des services publics, la marchandisation de la santé (cf la Loi "Hôpital Patients Santé et Territoires"), et l'ANI, l'accord du 11 janvier dernier signé entre le MEDEF et la CFDT: projet de loi attaquant gravement le Code du Travail et les droits des salariés.

La politique de F. Hollande a ainsi été dénoncée tout au long du Congrès comme agressive envers nos droits et en continuité avec celle de N. Sarkozy.

Le Congrès a également mis en avant des témoignages parfois cruels de militants de tous les continents investis dans des pays où les Droits de l'Homme sont régulièrement piétinés (travail des enfants, assassinats et persécutions de syndicalistes) ou dans le syndicalisme international.

La Secrétaire Générale de la Confédération Européenne des Syndicats (CES) nous a affirmé que "l'Union Européenne n'est pas là pour servir les banques et la finance, mais le progrès social" et nous a dit l'urgence de nous organiser à un niveau international: "dans un monde globalisé, il n'y a plus de solutions nationales"... Alors, on s'organise?

La secrétaire Générale de la Confédération Syndicale Internationale (CSI) nous a expliqué qu'une guerre est actuellement lancée contre les travailleurs par les marchés financiers qui utilisent sans complexe les gouvernements, le FMI, et la BCE (entre autres).

Un message fort, relayé par le Forum Social International comme une solidarité internationale affirmée et combative.

Pour finir ce compte-rendu, citons l'hommage rendu à Bernard Thibault (émouvant!) et les mots d'encouragements et de réussite de ce dernier à son successeur Thierry Lepaon.

Ce 50^e Congrès aura donc donné à tous ses participants un sentiment d'appartenance à une organisation syndicale forte et solidaire et un regain d'énergie pour poursuivre nos luttes... et resituer le débat: **"Réfléchissons sur la rémunération du travail et le coût du capital... et non l'inverse"**.
Cécile et Cécile



Transport Routier de Marchandises.

Doit-on chaque mois au minimum 186 heures aux conducteurs grands routiers???

La question prend un relief particulier en temps de crise, propice à réduire la chronophagie du secteur... jusqu'à faire regretter parfois cette vieille lune des 35 heures! Un employeur « doit » la durée légale du travail à ses salariés, sauf pour ceux embauchés à temps partiel.

Cette durée légale du travail est, pour les salariés relevant du droit commun, de 35 heures par semaine, soit 151,66 heures par mois. La question posée renvoie en réalité à deux items :

- quelle est la durée légale du travail d'un conducteur?
- à quelles conditions pourrait-on passer outre une durée obligatoire supérieure à la durée légale de 151,66 heures au mois?

Même si la question n'est pas tranchée par une décision de justice faisant autorité, on peut considérer que la durée légalement due aux conducteurs doit inclure, pour leur durée réglementaire, les temps d'équivalence. Ainsi le temps de service minimum à rémunérer chaque mois s'établit-il, par incorporation des équivalences, à 186 heures pour les grands routiers, effectuant habituellement au moins 6 découchés par mois, et 169 heures pour les « courtes distances » (ni grands routiers, ni affectés à des services de messagerie). En effet, à l'inverse des autres professions, l'équivalence instaurée par le décret de branche ne vient pas en soustraction des temps de présence au travail (42 heures de présence équivalentes à 35 heures de temps de travail effectif), mais en augmentation du temps de travail effectif.

La norme légale de temps de travail effectif a été effacée par celle de temps de service (sauf en ce qui concerne les durées quotidiennes de travail).

L'article 5-3 du décret 83-40 ne laisse planer aucun doute sur cette substitution de norme ayant permis de contourner légalement les 35 heures...

Un conducteur à temps complet doit donc être rémunéré, en fonction de sa catégorie d'appartenance, pour 186, 169 ou 151,66 heures (messagers).

À noter d'ailleurs, qu'héritières du contrat de progrès de 1994, bon nombre d'entreprises rémunèrent leurs grands routiers sur la base de durée forfaitaire de service supérieure, comprise entre 200 et 220 heures : en fait ces forfaits, séduisants et sécurisants pour les hommes de la route, sont parés alternativement de toutes les vertus lorsque la pénurie de candidats oblige à fleurir la vitrine sociale, ou de tous les vices lorsque la pénurie de travail oblige à subventionner des heures de travail non effectuées... Mais ne peut-on pas conclure un contrat de travail à temps partiel permettant de limiter le temps à rémunérer à, par exemple, 150 heures au mois?

Outre la question, majeure, de la répartition du travail à la semaine, le recours à cette formule de contournement pose le problème des équivalences. Celles-ci, bien utiles aux dépassements des normes légales à la journée ou à la semaine, ne s'entendent que pour un horaire à temps complet. Le « bloc » indivisible des équivalences ne peut donc être fractionné en proportion de la durée contractuelle du travail. À noter, pour être complet, que même si ces équivalences sont fixées par voie réglementaire elles ne s'imposent aux parties que si des temps d'inaction sont constatés dans l'amplitude de journée.

Ainsi, par exemple, des conducteurs grands routiers effectuant des navettes et présentant la particularité de n'avoir dans leurs journées de travail que des alternances de temps de pause (ou de repos) avec du temps actif (conduite et opération d'accrochage / décrochage des remorques) pourraient parfaitement « revenir », de fait, aux 35 heures et n'être rémunérés que pour cette durée.



Fédération Nationale des Syndicats de Transports CGT Compte Rendu de la rencontre avec le cabinet de Frédéric Cuvillier, ministre des transports le 4 avril 2013

Dans le cadre de notre action devant le ministère des transports, une délégation a été reçue par le cabinet du ministre. D'emblée nous avons affirmé qu'après dix mois en responsabilité, et plusieurs rencontres entre la fédération et le ministère, nous n'étions pas là pour être simplement entendus mais pour avoir des réponses sur nos revendications amenant à une autre politique que l'austérité mis en place, que l'impatience sociale dans les entreprises était patente, les salariés ne percevant pas franchement le fameux changement promis durant la campagne présidentielle.

Les camarades sont intervenus sur les différents sujets que nous avons décidés de mettre à l'ordre du jour, voici les réponses (ou non réponses !) apportées.

Droit de grève :

Après avoir réaffirmé notre opposition aux lois de 2007 et 2012, notre revendication de voir abrogés tous les dispositifs contraignant en matière de droit de grève et rappelé les engagements pris par les porte paroles de François Hollande lors de la campagne présidentielle, le représentant du ministre nous a fait savoir qu'il n'y aurait aucune abrogation de loi, nous renvoyant à l'opinion supposée des usagers. La promesse faite par Rolland Ries sur la loi Diard n'engageait nullement François Hollande. D'autant plus

que les deux lois ont été déclarées constitutionnelles (nous ne voyons pas très bien quelle est la relation avec une orientation politique !). Il s'est également dit très attaché au principe de la prévention des conflits laissant clairement transpirer qu'il ne reviendrait pas sur la mise en place des 8 jours précédant les 5 jours de préavis dans le transport terrestre. En revanche, il nous a indiqué qu'une mission parlementaire au Sénat examinait actuellement l'application de la loi de 2007 (ce qui est vrai puisque la Cgt a été reçue, cette mission est présidée par Isabelle Pasquet, sénatrice communiste) et qu'au regard de ses conclusions il nous recevrait à nouveau courant juin (le rapport de cette mission devant sortir fin mai-début juin) pour examiner s'il fallait revenir sur tel ou tel aspect des deux lois (il estime que la mission même si elle ne porte que sur la loi de 2007 sera suffisamment éclairante pour réexaminer, éventuellement, les deux) sans préciser ce qu'il avait en tête, se retenant derrière ce travail parlementaire. **Commentaire : une porte est très légèrement entrouverte sans vraiment en connaître la portée réelle, en revanche pour une abrogation c'est clairement non !**

Critères sociaux et environnementaux dans les appels d'offre transport urbain/interurbain/nettoisement :

Dans le prolongement de la

première discussion, puisque nous lui avons rappelé l'article 12 de la loi d'août 2007, le représentant du ministre s'est dit ouvert sur ce sujet (il le dit depuis 10 mois !). Il s'agit pour lui de responsabiliser les acteurs. Il a pris l'exemple du contrat STIF où effectivement il n'y a que quelques lignes sur le social, « histoire de se donner bonne conscience ». Pour nous, il s'agit clairement de donner une place essentielle aux organisations syndicales dans le processus, permettant de peser en amont sur le contenu du cahier des charges. Il a annoncé qu'une réflexion sur ce sujet pourrait démarrer courant juin.

Commentaire : Nous devons veiller à ce que ce travail se mette réellement en place. Si c'est le cas, nous aurons probablement un avantage conséquent dans la discussion, travaillant sur cette question depuis le grenelle de l'environnement. Nos revendications et les propositions précises sont donc prêtes.

Situation des entreprises Air France et RATP :

-Air France : Après avoir rappelé la politique désastreuse de la direction au travers de Transform 2015, le poids d'Air France dans l'économie de ce pays, notre désaccord total avec la communication du ministre lors du conseil des ministres du 06/02 et la politique de répression syndicale mise en place pour saborder les conflits, le représentant du

(Suite page 6)

(Suite de la page 5)

ministre a fait part de son total désaccord avec nous sur l'analyse de la situation de la compagnie. L'orientation de la direction d'Air France est assumée par le gouvernement qui lui apporte son total soutien car il s'agirait d'une question de survie. Même si les efforts demandés aux salariés sont conséquents ils seraient nécessaires ! Le ministre a veillé à ce que tout ceci se fasse par un plan de départ volontaire (et non par licenciements) et dans le meilleur dialogue social possible. Il n'a pas répondu sur la problématique de la concurrence des Low Cost, ni sur les incidences de la loi de décentralisation sur l'avenir du transport aérien. Il a simplement fini par lâcher son intention de réunir tous les acteurs autour de la table (sans parler d'assises du transport aérien) pour aborder l'ensemble des problématiques du secteur, sans préciser de date, promettant de revenir vers nous prochainement. Sur la répression syndicale, il a renvoyé cette problématique au ministre du travail en expliquant que le ministère des transports ne gérait pas ce type de dossier (c'est un positionnement nouveau !)

-RATP : la politique désastreuse de la direction permet, certes, à l'entreprise publique de dégager des résultats financiers positifs très conséquents (4,5 milliards d'euros de Chiffre d'Affaires, 286 millions d'euros de résultat net après intéressement/amortissement et investissement) et lui permet une politique d'investissement consé-

quent (1,5 milliards cette année, 6 milliards sur 4 ans), mais son développement n'est prévu, au regard du plan d'entreprise en vigueur, qu'au travers le développement de ses filiales (de droit privé), laissant mécaniquement la part de l'EPIC (de droit public) réduire comme « peau de chagrin ». Une stratégie de développement qui rompt avec la nature même de la RATP et de ses missions de service public, d'autant que le développement de RATP DEV (la plus importante filiale du groupe), ne se fait qu'au travers de rachat de réseaux déjà existants en France, en Europe et dans le monde, ce qui ne crée pas d'offre supplémentaire de transports et « plombe » les comptes de l'EPIC RATP qui doit éponger pour 2012 plus de 18 millions de résultats négatifs de RATP DEV...

Les conséquences les plus marquantes et impactant pour les agents de la politique dogmatique de recherche d'augmentation de la productivité est :

- Une dégradation significative des conditions de travail suite notamment à des réorganisations incessantes ;
- Des suppressions massives de postes (il était prévu par la direction, la suppression de 600 postes pour 2012, ce sont 705 postes qui ont été supprimés, bien au-delà de ce qui était prévu dans le budget ! – soit environ 36 millions d'économies...),
- Une perte de pouvoir d'achat puisque les propositions de la direction sont inférieures à l'inflation (et très inférieures aux revendications CGT !),

L'avenir du transport en Ile de France où la RATP vient pour la première fois de perdre un marché dans Paris intramuros a aussi été évoqué. Un point notable a été apporté en termes d'argument : si aucun poste n'avait été supprimé dans le cadre d'une volonté politique à relancer une perspective de plein emploi et si les revendications salariales de la CGT avaient été mises en place, la RATP aurait tout de même annoncé un résultat net de plus de 200 millions d'euros (soit un taux de rentabilité de 4,44%, c'est un des plus hauts taux de la profession !). Là aussi le représentant du ministre a fait savoir qu'il soutenait la politique menée, qu'elle s'inscrivait parfaitement dans la lettre de mission assignée par le ministre au PDG de la RATP le 17 décembre 2012 et découlait selon lui du contrat avec la STIF et qu'elle devait se poursuivre. L'ouverture à la concurrence du réseau est pleinement assumée. Tout juste s'est-il montré ouvert à examiner la réalité des destructions de postes...

Commentaire : nous avons là un désaccord total entre le gouvernement et la fédération puisque ce fut une sorte de dialogue de sourds. L'austérité est bien la feuille de route de l'Etat. Pour le moment sur la table ronde annoncée dans l'aérien, n'ayant ni calendrier, ni contour, nous restons dans l'attente des précisions concrètes de mise en œuvre et nous jugerons à ce moment là.

(Suite page 7)

(Suite de la page 6)

Autoroutes :

Nous lui avons rappelé la réalité, qu'il connaissait déjà largement, profits mirobolants, destructions d'emplois qui mettent y compris la sécurité en péril, offensive des groupes qui détiennent les autoroutes pour se porter acquéreurs des DRIR,... Le représentant du gouvernement a d'abord rappelé la réalité des concessions et l'impossibilité juridique d'y mettre fin. Il nous a assuré qu'hormis quelques « queues de comètes » il n'y aurait plus aucune concession cédée aux groupes privés et a démenti les informations selon lesquelles ces sociétés rachèteraient les DRIR. Il nous a annoncé que l'Etat était en réflexion sur une taxation supplémentaire de ces groupes au vu des bénéfices record. En revanche il n'a pas répondu sur notre souhait que l'emploi soit un sujet y compris de rapport de forces avec ces groupes.

Commentaire : une surtaxe serait déjà un premier pas face à ce scandale mais elle ne répond en rien à la problématique des gains continuels de productivité faits par les entreprises et que subissent les salariés.

Transport routier :

Après avoir brossé un rapide état des lieux du secteur et des graves difficultés actuelles amenant à des destructions massives d'emploi autour de fermetures d'entreprises, à un dialogue social quasi-inexistant, après avoir dénoncé la politique du premier groupe de transport rou-

tier et au travers de cela la politique du groupe SNCF en matière de fret, le représentant de l'Etat a identifié un sujet sur lequel il souhaite ouvrir une consultation à partir de septembre, celui de la sous-traitance en cascade, estimant que cette dernière en tirant tout vers le bas est un véritable souci pour le respect des règles de cette profession. Il a dit son désaccord avec notre analyse sur les contradictions à l'intérieur du groupe SNCF, et sur la concurrence entre modes. Il a réaffirmé la volonté du ministre de travailler au sauvetage et à la revitalisation du fret ferroviaire dans le cadre d'une politique de complémentarité des modes et a indiqué qu'à ce titre une réunion en juin aurait lieu sur ce sujet. Enfin, nous avons fait part de notre attachement aux CFA, facteurs de créations d'emplois dans cette profession (en y intégrant évidemment les autres secteurs concernés).

Commentaire : Nous jugeons aux actes mais il ressort que le poids de la partie patronale, et plus particulièrement de la FNTR, pèse sur les décisions de ce gouvernement puisqu'à plusieurs reprises il y a fait référence.

Politique industrielle :

Nous avons réaffirmé notre attachement au maintien du savoir-faire industriel en France. Nous avons officiellement demandé dans le cadre de la politique du gouvernement en la matière, sous l'impulsion du ministre du redressement productif, la création de deux filières aujourd-

'hui inexistantes dans le schéma de ce gouvernement, une filière bus et cars et une filière poids lourds. Le représentant de l'Etat a acté cette demande et en fera part au ministre du redressement productif. Il en a profité pour rappeler ce qui avait été mis en place dans le secteur des transports, autour de l'aéronautique et du matériel ferroviaire.

Commentaire : nous ne savions pas à ce moment là qu'Heuliez allait annoncer sa faillite mais nous pouvons espérer avoir été entendus sur cette question que nous portons, dans le prolongement de notre journée du 16/11, avec la fédération de la métallurgie.

L'international

Le représentant de l'Etat a voulu nous souligner le changement d'attitude de la France en matière de politique européenne de transports et l'attachement du ministre à réorienter les décisions de la Commission et du Parlement.

Si nous ne contestons pas que sur certains dossiers nous nous félicitons des positions françaises comme sur le cabotage dans le transport routier, ou que nous actions que quelques curseurs avaient bougé, autour de la critique de la position de Kalas sur le règlement OSP (mais sans demander la remise en cause du règlement) ou de l'introduction de la clause de non régression sociale dans certains textes, tout ceci ne fait pas une politique pour les salariés français et n'est pas de nature à répondre aux urgences sociales.



1^{er} Mai 2013

Mobilisation solidaire internationale de tous les travailleurs

Pour le progrès social, mettons les pieds dans le plat !

De l'argent, il y en a dans les poches du patronat, dans les coffres des possédants, dans les banques, ici ou dans les paradis fiscaux, sur les marchés financiers partout dans le monde. Il circule, il se cache, il est surabondant.

C'est cet argent qui ne va pas à l'investissement productif, au logement, au développement des services publics, à la protection sociale. C'est cet argent qui manque en fin de mois aux salariés condamnés aux petits salaires, au chômage, aux petites retraites, aux minima sociaux.

**Partout, on nous dit que nous coûtions trop cher!
Mais c'est nous qui, par notre travail, créons la richesse!
Alors oui, il est temps que les salariés mettent les pieds dans le plat**

Pour sortir de la crise :

- **Augmentons d'abord les salaires.** En France, le salaire minimum d'embauche d'un jeune sans diplôme doit être porté à 1700 euros. C'est à partir de ce salaire minimum que nous reconstruirons partout des grilles salariales. Ce sont les salaires qui alimentent les caisses de la protection sociale pour la santé, la retraite, l'assurance chômage. Partout dans le monde il faut un salaire minimum pour empêcher le dumping social généralisé.
- **Développons l'emploi.** Nous refusons la mise en concurrence des sites, des salariés entre eux dans les différents pays. Tous les travailleurs et les entreprises en souffrent ! Les banques, les financiers doivent être contraints de diriger l'argent vers l'investissement productif créateur d'emploi. Nous exigeons des mesures

immédiates pour arrêter de brader nos outils de production mais au contraire pour développer notre appareil productif, les services publics et permettre une reconquête industrielle. Des filières entières sont à recréer ou à créer, des centaines de milliers d'emplois sont en jeu.

- **Protégeons les salariés des aléas de la vie professionnelle et sociale.** Notre syndicalisme a été créateur de notre sécurité sociale, de nos retraites par répartition, de l'assurance maladie, des allocations familiales, de l'assurance chômage. Non seulement nous les défendons mais nous proposons de les étendre. Partout dans le monde, les travailleurs ont besoin de cette protection et nous en vient.

C'est à cette protection sociale qu'aspirent les travailleurs en Chine, au Bangladesh, en Amérique latine et dans tant de pays. C'est aussi à un droit du travail protecteur pour les salariés. Or c'est ce droit du travail dans lequel coupe à la hache l'accord interprofessionnel du 11 janvier et sa transposition dans la loi. Celle-ci protège les employeurs et flexibilise davantage les salariés. Un comble ! De la flexibilité, du dumping social, des chantages patronaux il y en déjà trop. La CGT propose au contraire une sécurité sociale professionnelle qui redonne des droits aux salariés, permettrait la continuité du contrat de travail, une protection contre les aléas de la vie professionnelle.

Salariés, dans le monde entier nos intérêts sont communs !

CONSTRUIRE L'UNITÉ DES SALARIÉS POUR FAIRE NAÎTRE L'ESPOIR

Partout, la même politique d'austérité et la restriction des droits démocratiques est imposée aux salariés et aux populations. Elles aggravent la crise, plongent les peuples dans la misère et provoquent la récession notamment dans toute la zone euro.

Pour être plus fort, il faut se rassembler!

Les salariés doivent construire leur unité avec leurs organisations syndicales depuis leur lieu de travail jusqu'à l'échelle mondiale.

LE PATRONAT DÉFEND SES INTÉRÊTS

DÉFENDONS NOS INTÉRÊTS DE SALARIÉS

ILS VEULENT NOUS METTRE EN CONCURRENCE



OPPOSONS-LEUR NOTRE SOLIDARITÉ

ILS NOUS IMPOSENT L'AUSTÉRITÉ



AUGMENTONS LES SALAIRES

ILS PROVOQUENT LA RÉCESSION



CRÉONS UNE DYNAMIQUE ÉCONOMIQUE ET SOCIALE DE PROGRÈS

ILS PROVOQUENT LE CHÔMAGE



NOUS VOULONS TRAVAILLER, PRODUIRE, DÉVELOPPER L'EMPLOI

ILS BAFOUENT LES DROITS SYNDICAUX ET LES LIBERTÉS DÉMOCRATIQUES



IMPOSONS UNE EXTENSION DES DROITS, DES LIBERTÉS ET DE LA DÉMOCRATIE

ILS SPÉCULENT



DIRIGEONS L'ARGENT VERS L'INVESTISSEMENT PRODUCTIF

ILS SÉCURISENT LES EMPLOYEURS ET REXIBILISENT LES SALARIÉS



SÉCURISONS LES SALARIÉS ET RESPONSABILISONS LES EMPLOYEURS

Le 1er Mai, mobilisons-nous partout contre l'austérité, pour l'emploi et le progrès social

La C.G.T. première organisation syndicale dans les transports

Conformément à la loi d'août 2008, le ministère du travail a rendu publics les résultats professionnels par branche.

Sur l'ensemble des conventions collectives de la Fédération Nationale des Syndicats de Transports, la C.G.T. est confortée dans sa place de première organisation syndicale. Cela renforce notre démarche d'un syndicalisme de transformation sociale.

Cette confiance exprimée par les salariés nous conforte dans notre exigence d'une autre politique que celle que le patronat tente aujourd'hui de nous imposer.

Nous entendons porter l'aspiration des salariés pour une augmentation des salaires, de meilleures conditions de travail, un arrêt de la casse de l'emploi et un développement des services publics de transports.

Au-delà, c'est un autre dialogue social que celui que le patronat impose depuis de trop nombreu-

ses années dans nos différentes conventions collectives, que nous devons exiger, plus conforme à la démocratie sociale telle qu'elle s'est exprimée.

La Fédération Nationale des Syndicats de Transports C.G.T. remercie l'ensemble des salariés qui lui font confiance au quotidien et appelle toutes et tous à se syndiquer massivement pour être encore plus forts dans cette construction du rapport de forces face au patronat.

Montreuil, le 29 mars 2013.

TRANSITION ÉNERGÉTIQUE : LES TRANSPORTS SONT UN LEVIER POUR AGIR !

A l'issue de la conférence environnementale sur la transition énergétique, la CGT a révisité avec d'autres organisations, au sein du Conseil National du débat sur la transition énergétique, que les infrastructures de transport et l'organisation globale du système de transport soient prises en compte comme un levier important pour agir vers une «efficacité et sobriété énergétique» de nos modes de production et de consommation d'énergie.

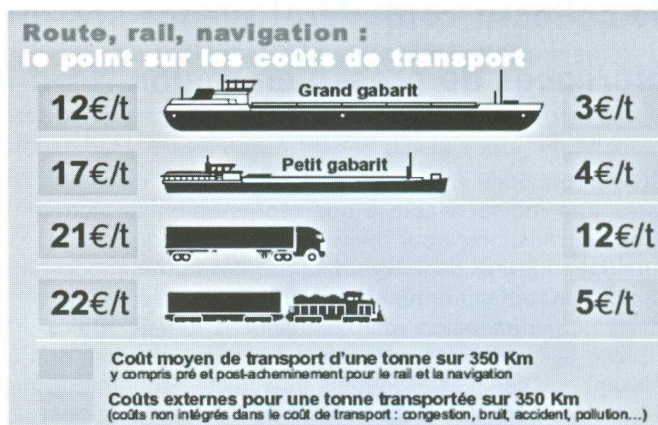
Cet enjeu sur le fond est indissociable de l'objectif de réorienter le système de transport. Les projets d'infrastructures avec la priorité à la régénération du réseau existant en bonne articulation avec les projet de développement, ne doivent être sacrifiés à cause des objectifs de réduction de la dépense publique, ni être sous estimés pour leur capacité et contribution aux objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de lutte contre le réchauffement climatique comme l'attestent les chiffres clés du climat pour la France.

Le secteur le plus émetteur de GES est celui des transports (25% en 2010 et 20% en Europe) dont 54% pour les voitures particulières, 21,7% pour les PL et 17% pour les véhicules utilitaires (exemple des camionnettes et fourgons , avec une évolution de + 9% des émissions de la route en 20 ans (1990/2010) qui est loin d'être compensée par les « véhicules propres ». Le fluvial est responsable de moins de 1% et le ferroviaire de 0,4% des émissions de GES.

Pour la CGT, le secteur des transports est un véritable levier pour agir en efficacité et sobriété énergétique:

- **Mettre en œuvre un développement multimodal intégré** avec la nécessité d'un maillage des réseaux ferroviaire et fluvial et de leur complémentarité à partir de plateformes en «pivot» de l'organisation des transports routiers, ferroviaires, fluvial et maritime.
- **Mettre en œuvre une politique d'aménagement des territoires et de transport** notamment une politique ferroviaire en cohérence avec une politique industrielle nationale et régionale (implantations et relocalisations des activités industrielles et mise en place des infrastructures multimodales nécessaires pour l'activité économique et la desserte des territoires). Le développement de l'économie locale et des services publics doivent être conçus en complémentarité entre les territoires traversés et non pour la seule compétitivité que préconisent les politiques libérales. Les transports ne doivent pas être facteurs facilitant, notamment par leur sous-tarifcation, les délocalisations industrielles et les productions.

- **Sortir de la concurrence entre les modes** et à l'intérieur des modes pour éradiquer le dumping social, tarifaire et fiscal...L'internalisation des coûts externes des modes de transport notamment du transport routier est une nécessité pour sortir de leur sous- tarifcation. **La CGT revendique une tarification sociale obligatoire du transport routier de marchandises pour protéger les salariés du dumping et permettre d'élever les garanties sociales et conditions de travail au plus haut niveau.**



Source : SOeS du ministère écologie

- **Mettre en œuvre des politiques publiques cohérentes** d'aménagement urbain (arrêter les hyper-concentrations d'activités et du commerce, le plus souvent déconnectées des lieux d'habitat et de vie et souvent le fruit de délocalisations...) et de transport (circuits court, rapprochement du travail des lieux de vie, réponse aux besoins de transports collectifs...) pour lutter contre l'étalement urbain, la mobilité forcée et favoriser la relocalisation des activités.

Pour rappel, Les coûts externes générés par les voitures urbaines sont de 31,2 G€ (Milliards d'Euros) (12,2 pour l'essence et 19 pour le diesel) pour seulement 3,3 G€ de recettes fiscales. Au niveau européen, les coûts externes s'élèvent à (accidents, pollution, nuisances, dégradations, congestions...) générés par le mode routier en France s'élèvent à 87 G€ (650 G€ au niveau européen)...

REUNION DES DELEGUES A SERRE-CHEVALIER

Les 4 et 5 avril, les délégués C.G.T. des stations de ski se sont réunis à "Serre-Che". Chantemerle plus précisément, pour les initiés.

Eh oui, Serre-Chevalier "Valley" en réalité, n'existe pas. C'est un nom qui regroupe quatre communes : De haut en

bas, Monétier les Bains 1500, Villeneuve la Salle les Alpes 1400, Chantemerle 1350 et Briançon le Prorel 1200. C'est un domaine qui s'étire sur les versants nord de la vallée de la Guisane dans les Zautes Zalpes.



Voilà pour la situation géographique. Mais nous n'étions pas réunis pour faire du tourisme. Nous étions là pour l'avenir des touristes. Pour travailler sur les conditions dans lesquelles nos employeurs nous font travailler pour accueillir les touristes. Et là, c'est pas toujours très beau. Pas aussi beau que ces cartes postales qui nous montrent un skieur dans 50 de peuf, dans une gerbe de soleil et de neige.

Cet hiver, la neige n'a pas manqué, et c'est peu dire que nos coudes s'en souviennent à force de "faire de la pelle" presque tous les jours pour dégager nos installations des mètres de neige qui tombaient sur tous les massifs.

Si la neige était au rendez-vous, les conditions sociales et les accidents d'enfants sur les télésièges laissent un goût amer aux salariés du tourisme. Sans compter que deux salariés des remontées mécaniques de la Clusaz sont décédés dans l'incendie de leur camion.

Les chiffres d'affaire sont en constante évolution alors que les conditions de travail et les salaires sont difficiles à faire évoluer. Quand tout n'est pas grignoté par tous les bouts. A nous de nous battre avec nos maigres moyens pour compenser.

Pas de mouvement ou conflit sociaux cet hiver. DSF peut dormir sur toutes ses oreilles.

Etaient représentées, lors de cette réunion, les stations de Serre-Che, bien évidemment. Un grand bravo pour l'organisation au passage, avec accueil croissants, café et jus de fruits, pinard blanc et vue sur les pistes, petite soirée sympa à "La Louisiane". Merci à Heddi, Eddie, Brigitte, Béatrice, François et Christophe.



Puis étaient présentes aussi, Vars, Risoul, tiens des nouveaux! Les courageux et fidèles des Vosges La Bresse, Les Ménuires et son bataillon de délégués, Valmorel, Val-Tho, Flaine, Les Carroz, Montgenèvre et les Deux Alpes et Antoine (Les meilleurs).

Tour de table, bilan des négos et là les 5% que demande la CGT à

SAISONNIERS

**Gagner des droits
se faire respecter
c'est toute
l'année!**

Je m'informe sur : www.cgt.fr



(Suite page 12)

(Suite de la page 11)

DSF et à chaque fois ne sont encore que dans nos rêves les plus fous.

Discussion autour des durées minimales des contrats saisonniers et les Deux Alpes, nous ne sommes plus du tout les meilleurs avec nos 14 petites semaines, alors que d'autres se contentent de 20 semaines! Ce qui nous permet de penser que le patron de Serre-Che est plus conciliant que celui des Deux Alpes! Va falloir penser à lui faire passer le col du Lautaret à celui-là!

Les accords sur les mutuelles et les parts employés/employeurs. Là non plus, les Deux Alpes, c'est pas folichon. C'est à se demander s'il y a vraiment un délégué syndical aux Deux Alpes... A noter quand même : Les palettes ont été supprimées...

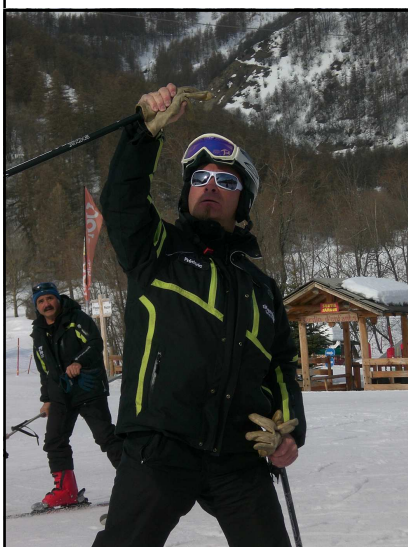
Retour sur un sujet qui fâche depuis 2007 au moins, c'est la mise en place des Niveaux de Rémunérations. DSF a du mal à accepter notre vision des choses et les entreprises encore moins. C'est une histoire qui n'a pas fini de faire parler dans les chaumières, puisque la plupart des entreprises ont résolu le problème en faisant des "fiches de postes" dans lesquelles tout a été inclus en terme de missions et tâches sauf le salaire qui va en face. Pourtant, dans le guide méthodologique signé par les partenaires sociaux, tout a été clairement défini, mais nous avons eu le malheur d'inscrire le mot "exemple" qui fait dire aux employeurs que ça n'est pas une obligation. Ben tiens donc! Un exemple ne serait pas une obligation? Là ou il y a de la gêne... Pourquoi avons-nous passé des mois de négociations pour arriver en l'état actuel des choses?



Cela présage encore des mois de discussions et de tension pour arriver à nous faire entendre et respecter. Que les soldats volontaires sortent de leurs régiment pour aller à la "guerre". N'est-ce pas Dominique?

Puis le vendredi matin, alors qu'Antoine venait de s'éclipser lâchement incognito, après un petit déjeuner copieux, quelques délégués motivés qui avaient apporté leurs skis, sont allés faire quelques virages sous la surveillance de leurs guides locaux. Ceci sur le secteur de Monêtier. Ils en sont revenus tout ébouriffés par la qualité de la neige et le soleil qui a daigné sortir à ce moment là.

Donc encore une fois, ce sont toujours des journées de riches échanges et d'apprentissage de la législation en vigueur dans nos stations, qui se déroulent pendant ces "séminaires" conviviaux.



L'année prochaine aux Carroz d'Araches? Allez Didier, courage... Pascal n'est pas loin pour un coup de main salvateur.

Merci à Gilou des 2Alpes pour ce compte-rendu.

