

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

JOURNAL du SYNDICAT GENERAL des TRANSPORTS, des REMONTEES MECANQUES et SERVICES des PISTES - C.G.T. -

SOMMAIRE

- P 1 - Édito et sommaire
- P 2 - Bulletin adhésion - TICPE -
Autoroutes - Crise migratoire.
- P 3 - Routier et permis de conduire.
- P 4 à 5 - Transports publics - DSP -
Transdev - Keolis.
- P 6 - Visite chez le préfet.
- P 7 - Formation TRM et CSE
- P 8 à 9 - Asphyxie sur le rail.
- P 10 - Encore plus de pauvres.
- P 11 - Caisse de solidarité
cheminots
- P 12 - Astreinte, NVO RPDS -
FIMM.

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

Bulletin mensuel n°148- Septembre 2018.

Directeur de la publication :
Antoine FATIGA

Numéro de Commission Paritaire des
Publications et Agences de Presse :
0720 S 07424
Numéro I.S.S.N. : 1774-4644
Imprimé par nos soins
Prix : 1€



**Il ne suffit pas de
s'indigner, il faut
s'engager**

Georges Séguy
(16 mars 1927 - 13 août 2016)

**Rappel : un nouveau
secrétaire général pour
le syndicat.**

A l'issue de l'assemblée
générale du vendredi 29 juin
2018, **Kader a été élu
secrétaire général en**

remplacement d'Antoine.

Kader est joignable au :
06 60 52 05 50, son mail est :
kader.bengueche@orange.fr



L'équipe s'est réparti les tâches
et dorénavant, vous aurez à
cœur de vous
adresser
directement à chaque responsable.
Voir le détail dans le précédent
journal.



**Antoine continue encore pour le
tuilage.**

Rappel : rien ne s'obtient sans lutter !!!

Votre adresse postale et mail nous intéressent :

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.

Envoyez nous aussi **votre adresse mail**, cela nous facilitera l'envoi
d'informations urgentes.

SYNDICAT GENERAL des TRANSPORTS des REMONTEES MECANQUES et SERVICES des PISTES
C.G.T. - 371 Chemin de la Rotonde - 73000 CHAMBERY
tél. : 04 79 60 91 70 - Fax : 04 79 60 91 63

Lu dans la Tribune des Cheminots.**TICPE, UNE TAXE INÉQUITABLE.**

Entre 2018 et 2022, la hausse de la TICPE (La taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques) devrait rapporter 34,4 milliards d'euro de recettes supplémentaires à l'État et aux collectivités.

En 2017, elle a généré 30 milliards de recettes.

Cette hausse est entièrement supportée par l'usager, le patronat routier s'étant vu attribuer une exonération supplémentaire pour compenser celle-ci....

L'ARGENT DES AUTOROUTES

Selon l'Arafer (Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières), les sociétés concessionnaires d'autoroutes, toutes propriétés des géants du BTP ont réalisé un résultat net de 2,8 milliards d'euros en 2016, soit +25% par rapport à 2015. Ce sont autant de recettes dont se prive l'État. **C'est pourquoi il est urgent de renationaliser les autoroutes.**

Lu dans le bulletin de l'UD CGT de Savoie. - Sommes-nous envahis ?

La « crise migratoire » est l'argument électoral clé utilisé par l'Extrême Droite... Et pas que elle !!

Revenons sur quelques chiffres :

La France reçoit chaque année 65 000 demandeurs d'asiles. Sur une population de 66 millions ... Calculons !!!

Le flux migratoire est environ à 3% de la population mondiale chaque année. Par contre, en 2050, à cause du dérèglement climatique 250 millions de déplacements sont à prévoir.

Depuis les années 2000, l'Union Européenne a dépensé 15 milliards d'euro pour «renforcer les frontières ». Dans le même temps, la Méditerranée a englouti plus de 35 000 réfugiés....

Pour la CGT, il est temps de mener la bataille contre l'Extrême Droite et de changer de stratégie.

- Il faut organiser des voies légales d'immigration pour empêcher les passeurs, véritables mafias, de s'engraisser sur le dos des « migrants ».

- Il faut que la Commission Européenne mette en place une clé de répartition pour accueillir ces personnes au niveau de tous les pays.

- Et, enfin mettre en place des centres d'hébergements avec un accompagnement social.

Le CNRS (Centre national de la recherche scientifique) rappelle que «les immigrés rapportent » 5 milliards d'euro et «coûtent» 2,5 milliards d'euro à l'économie française !!!

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 12,50 € 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 cotis.



**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 12,50 euros correspondant à la première cotisation forfaitaire

PERMIS DE CONDUIRE - Comment contrôler sa validité ?

Le décret du n° 2018-387 du 24 mai 2018 permet aux transporteurs publics routiers (marchandises et voyageurs) de vérifier la validité du permis de conduire de leurs conducteurs salariés en leur donnant un accès direct au Fichier national des permis de conduire (FNPC).

Cette nouvelle disposition pose la question de la protection des données des salariés.

Comment les transporteurs peuvent-ils obtenir des informations sur le permis de conduire de leurs Conducteurs salariés? Par un accès indirect depuis 2016. Avant la loi n° 2016-339 du 22 mars 2016, les transporteurs routiers de marchandises et de voyageurs n'avaient accès à aucune information concernant la validité du permis de conduire de leurs salariés. La seule possibilité de vérifier si un permis de conduire était valide, était de consulter l'original dudit permis, démarche qui ne pouvait être effectuée que ponctuellement, et à condition que les conducteurs ne soient pas totalement excentrés.

La loi du 22 mars 2016, en modifiant l'article L.225-5 11° du Code de la route, a permis aux entreprises de transport public routier de marchandises et de voyageurs d'interroger la préfecture du domicile de leurs conducteurs, pour obtenir des informations sur la validité des permis de conduire de ces derniers. Les entreprises de Transport pour compte propre ne bénéficient pas de ce droit d'information.

Il s'agit d'un accès restreint aux informations : les entreprises de transport peuvent uniquement obtenir des informations, relatives à l'existence, la catégorie et la validité des permis de conduire, à la date de la réponse de la préfecture. Le solde des points, la norme des Infractions, la durée de la suspension ou de l'annulation du permis ne sont jamais communiqués. En outre, la demande d'information ne peut être effectuée que pour les conducteurs en poste dans l'entreprise.

Prochainement, par un accès direct.

Depuis le décret n°2018-387 du 24 mai 2016, l'article R.225-5 du Code de la route prévoit que les entreprises de transport précitées ont un accès direct au Fichier national des permis de conduire (FNPC). Ce décret n'étend pas les informations pouvant être portées à la connaissance des transporteurs. Il s'agit donc des mêmes informations. L'accès des transporteur au FNPC devrait permettre à l'employeur de savoir immédiatement si le permis de conduire du conducteur concerné est valide à la date de la consultation. Toutefois, l'arrêté fixant les modalités d'accès au FNPC n'a pas encore été publié. Par conséquent, en attendant cette publication, les entreprises peuvent continuer à interroger les préfectures.

Attention, sous réserve que le système prévu le permette, les transporteurs pourraient avoir intérêt à mettre en place une consultation automatique du FNPC, à chaque nouvelle embauche et périodiquement au cours de l'exécution du contrat de travail.

Comment gérer la collecte d'Informations sur le permis de conduire, avec le RGPD?

Depuis l'entrée en vigueur du règlement général sur la protection des données personnelles (RGPD) le 25 mai dernier, tout employeur a l'obligation d'informer les salariés du traitement des données à caractère personnel qu'il collecte. L'objectif du RGPD est d'améliorer la protection et la confidentialité des données en renforçant le droit des personnes et en responsabilisant les entreprises. Chaque entreprise doit s'assurer que les informations recensées aux articles 13 (« information à fournir lorsque les données à caractère personnel sont collectées auprès de la personne concernée ») et 14 (« information à fournir lorsque les données à caractère personnel n'ont pas été collectées auprès de la personne concernée ») du RGPD, ont bien été portées à la connaissance de ses salariés.

Les transporteurs n'ont pas l'obligation d'informer leurs conducteurs qu'ils vont vérifier - ou se réservent la possibilité de vérifier - la validité des permis de conduire auprès de la préfecture, ou demain auprès du FNPC. Ils ont en revanche l'obligation de les informer du traitement qui sera réservé aux informations collectées, et notamment en leur indiquant quelle est la personne qui collecte les données, dans quel but, et pendant quel délai de conservation.

Cette question des informations sur le permis de conduire des conducteurs routiers est donc à intégrer pleinement dans la mise en œuvre du RGPD dans les entreprises.

Article tiré de l'Officiel des Transporteurs – N° 2939 du 7 septembre 2018.



A TRAVAIL ÉGAL, SALAIRE ÉGAL

La CGT Stac combat la sous traitance et l'externalisation du savoir-faire, des compétences, de la production et des fonctions supports. Ce combat est d'autant plus d'actualité que ce problème perdure et qu'il existe, à chaque renouvellement d'appel d'offre, un risque important d'une utilisation accrue de la sous-traitance pour baisser le coût du transport de voyageurs. Cela se fait toujours au détriment de la qualité du service, de l'emploi et des conditions sociales des salariés.

**La CGT revendique qu'à travail égal salaire égal.
Elle porte la revendication d'un statut unique
des salariés du transport de voyageurs.**

Le Grand Chambéry a choisi le groupe Kéolis pour qu'il soit le nouveau exploitant du réseau de transport en commun de l'agglomération au 1^{er} janvier 2019.

À cette date, Kéolis a fait le choix de ne pas continuer à travailler avec les entreprises sous-traitants actuels, filiaux de son concurrent Transdev, et sollicitera ses propres filiales pour garder les ressources financières de la convention de délégation de service public dans le groupe.

Cette concurrence effrénée des multinationales du transport et les choix de la collectivité du Grand Chambéry de déléguer le service public du transport aux tenants du libéralisme économique mettent en concurrence les salariés qui sont les variables d'ajustements des prétentions financières des uns et des autres.

La CGT STAC est intervenue de façon régulière auprès de l'autorité organisatrice des transports pour garantir les acquis sociaux et les emplois existants en interne dans le cadre de l'appel d'offre. Elle en a également rencontré les différents groupes répondants à l'appel d'offre pour obtenir des garanties en cas de reprise du réseau.

La CGT STAC souhaitait une reprise en interne de la sous-traitance avec l'intégration des salariés des entreprises concernées mais elle n'a pas été entendue !

Les salariés de la sous-traitance sont en grève à partir de lundi pour préserver leurs emplois, leurs conditions de travail et leurs salaires.

La CGT STAC demande que Grand Chambéry intervienne auprès du futur délégataire pour maintenir les entreprises sous-traitantes actuelles dans le cadre de la prochaine délégation de service public ou que l'ensemble des salariés concernés soit repris dans les mêmes conditions de travail et de salaires qu'actuellement.

**La CGT STAC soutient les salariés en lutte et appelle les salariés du STAC
à refuser de rouler sur les lignes affrétées, pour ne pas casser leur grève.**

NE CASSONS PAS LA GRÈVE DES AFFRÉTÉS

DSP et le sort des salariés ?

Les transports publics de voyageurs peuvent être exploités de différentes façons, soit en direct soit sous forme de régie soit par une entreprise publique (SNCF, RATP) ou en délégation à un opérateur privé dans le cadre d'une DSP (Délégation de Service Public).

La décision de la forme d'exploitation revient à la collectivité qui est l'autorité organisatrice de la mobilité (A.O.M.). Pour les TER, les transports scolaires en dehors des grandes villes, ce sont les régions. Pour les transports urbains, ce sont les communautés de commune.

C'est le cas sur Grand Chambéry qui regroupe les communes autour de Chambéry et des Bauges.

A partir du 1er janvier 2019, les élus de Grand Chambéry ont décidé de changer à la fois la forme de DSP et d'opérateur.

Jusqu'au 30 décembre 2018, ce sera le groupe Transdev (filiale de la Caisse des Dépôts et Consignations) sous forme de régie intéressée, cette forme de DSP permettait de contrôler toutes les recettes et surtout toutes les dépenses du groupe.

A partir du 1er janvier 2019, ce sera le groupe Keolis (filiale de la SNCF) qui exploitera le réseau sous forme de DSP forfaitaire, une contribution de la collectivité sera versée et à l'opérateur de se débrouiller avec bien moins de contrôles!!!

Le groupe Transdev pour exploiter le réseau utilisait trois entités : le STAC (salariés à statut urbains) et en sous-traitance : transavoie à Bissy et transdev VTRAI à la Ravoire (salariés à la convention collective voyageurs ou interurbains moins bonne que l'urbain). Il est facile de comprendre que ce qui fait la différence c'est à la fois l'organisation du travail et les rémunérations. Les patrons, eux l'ont bien compris même dans le même groupe!!!

Les délégués moins bien et la direction a largement joué la division entre les trois entités du même groupe.

Ceci étant à partir de janvier 2019, changement de groupe et c'est cela qui entraîne des actions un peu dispersées des salariées des sites de la Ravoire et Bissy qui ont fait une opération escargot dans la ville et ont manifesté devant le siège du STAC se trompant d'interlocuteur car la décision a été prise par les élus et leur nouveau patron est Keolis pour quasiment la moitié d'entre eux (environ 60 personnes). Les autres doivent s'adresser à leur patron (Transdev) pour les voyages ou la sous-traitance TER.

Grâce à la ténacité des délégués CGT du STAC et des autres entités et de Kader, les délégués ont été reçus par le futur directeur du STAC du groupe KEOLIS. Cette rencontre a permis de définir les responsabilités de chacun et de se mettre d'accord sur un calendrier de rencontres pour connaître leur position sur la reprise des salariés, les moyens matériels et les sites où vont être basés les cars. Chaque cas sera traité. Il faut aussi que le groupe Transdev joue le jeu en transmettant la liste des salariés et leur quotité de travail pour l'urbain ou autre.

La C.G.T. va organiser courant octobre à l'intention des salariés des trois entités Transdev une réunion où un camarade de Drôme Ardèche, délégué du groupe Transdev, viendra expliquer comment cela se passe avec Keolis. Seront aussi présents les camarades des TCL de Lyon et de la fédération.

La C.G.T. sera toujours au côté des salariés et nous rappelons notre revendication nationale que les transports publics soient exploités par des entreprises publiques. C'est un besoin essentiel. A défaut, il faut des clauses sociales concernant les salariés dans les D.S.P.

Kader et Antoine.



Une délégation du syndicat C.G.T. reçue par le préfet, mardi 18 septembre.

Cette rencontre à laquelle ont assisté, en plus du préfet M. Louis Laugier, son directeur de cabinet Jean-Michel Doose et un stagiaire de l'ENA.

La délégation CGT était composée de Bernard (Cheminot); Jean-Christophe (Transport Routier de Marchandises); Pierre et Christophe (Transport Routier de Voyageurs); Pierre et Pascal (Remontées mécaniques et services des pistes); Kader (Transport de Fonds) et Antoine.

Sous la conduite d'Antoine et pendant plus d'une heure, les membres de la délégation ont pu aborder les thèmes propres à chaque profession :

Tout d'abord, Antoine a présenté le nouveau secrétaire du syndicat Kader et a indiqué ce que nous représen-

tions et notre structuration.

Ensuite Bernard est intervenu sur la réforme ferroviaire et la future loi sur les mobilités avec les conséquences sur les territoires, les dessertes et les emplois. Cela va se traduire par moins 15 emplois en Maurienne par exemple ou la suppression de 4 TGV liant la Savoie à la capitale. Cela avait commencé avec les trains de nuits et illustre bien la volonté du gouvernement et de la direction SNCF de vous faire préférer « la voiture »!! Cela en pleine contradiction avec les enjeux environnementaux. Il en est de même sur le transport de marchandises, nous avons rappelé la position de la CGT en faveur de la transalpine et des voies d'accès au futur tunnel.

Kader est intervenu pour rappeler le rôle de la commission départementale de la sécurité des transports de fonds, pour qu'elle se réunisse et pour éviter des futures attaques.

Jean-Christophe est intervenu sur le peu de contrôles routiers, sur les pratiques des moins de 3,5 Tonnes, sur les poids-lourds en surcharge - 44 tonnes, sur les salariés détachés et le cabotage.

Pierre et Christophe sont intervenus sur le conflit en cours dans le cadre de la DSP de Grand Chambéry, sur le peu de contrôles aussi et surtout en période hivernale, sur les conditions sociales, sur les appels d'offres et les réponses à ces marchés.

Pascal et Pierre sont intervenus sur le maniement et stockage des explosifs, la pression sur les artificiers et nous avons redemandé une rencontre avec le directeur de la protection civile sur le sujet. Ils ont aussi mis l'accent sur les saisonniers, la question là aussi du respect de la réglementation et des droits des salariés, des contrôles. La question du logement et une réflexion à avoir sur le modèle économique des stations.

Une rencontre fructueuse, avec un préfet à l'écoute surtout des problématiques que nous lui apportons car ce n'est pas fréquent que des salariés exposent leur réalité.

Mais il ne peut pas beaucoup en ces temps de disette budgétaire.

C'est cela aussi une conséquence des politiques gouvernementales et de réduction du nombre de fonctionnaires.

Le 9 octobre, tous dans la rue !



Formation des délégués du TRM (Transports Routiers de Marchandises) tenue le jeudi 20 et vendredi 21 septembre dans nos locaux.



Avec le concours de trois formatrices du cabinet Alter et de Formaconsulte, les délégués des entreprises de Dupessey, de Geodis BM et de STEF ont travaillé sur la mise en place du C.S.E., son fonctionnement, ses compétences et surtout les domaines de négociations et les points de vigilance.

Un contrôleur de la CARSAT nous a fait l'amabilité d'intervenir jeudi après-midi sur les questions de sécurité, de prévention, les moyens de manutentions, le transpalette, etc.

Les trois formatrices n'ont pas hésité à la demande des délégués à approfondir les questions d'égalité homme-femme, les

différentes commissions, les représentants de proximité, les expertises.

Elles ont beaucoup insisté avec le concours d'Antoine sur la nécessité de négocier des accords de haut niveau, cela implique, la préparation, le travail et la détermination collective d'objectifs C.G.T. et ensuite de négocier avec un rapport de forces le contenu de cette nouvelle instance. **Cela d'autant plus que sur 8800 premiers CSE mis en place, il y a plus d'un tiers d'élus en moins.**

Vendredi avec la présence de Kader, ont été approfondis, la question des revendications, du nécessaire travail collectif.

Ces deux journées ont permis aux délégués de monter en compétences pour être toujours plus efficace au service des salariés.

**Pour en savoir plus :
adressez un mail à :
formaconsulte38@gmail.com
Ou tél 06 10 54 83 18,
demandez Laure-
Anne Petit.**



FÉDÉRATION CGT DES CHEMINOTS



TRACT AUX USAGERS

Montreuil, 12 septembre 2018

RÉFORME DU FERROVIAIRE

ASPHYXIE SUR LE RAIL ?

Malgré le rejet écrasant de sa réforme par les cheminots, illustré par plus de 3 mois de grève, le Gouvernement est passé en force sur son projet de transformation du système ferroviaire.

Pour convaincre l'opinion publique qui soutenait largement les cheminots, la majorité présidentielle a multiplié les déclarations mensongères sur les vertus des mesures imposées : la concurrence ferait baisser les prix, améliorerait la qualité du service, permettrait de faire rouler plus de trains ; les petites lignes ne seraient plus menacées ; le problème du financement serait réglé...

La **CGT** souhaite vous informer de la réalité !



Les **DESSERTES TGV RÉDUITES** Business is business

Dès l'été, la Direction SNCF a annoncé la suppression de dessertes TGV sur de nombreuses villes moyennes (Grenoble Chambéry, Annecy, Lons-le-saunier, Besançon, Bourg-en-Bresse, Belfort, Mulhouse, etc.). L'objectif affiché est de baisser l'offre de 2% par an pour rentabiliser les trains au maximum et ainsi se préparer à la concurrence. L'aménagement du territoire et le droit d'accès au transport public passeront donc à la trappe pour de nombreux citoyens. De même, 25% des dessertes devraient basculer en low cost. La politique du Gouvernement c'est donc : un TGV moins accessible, un service dégradé pour les plus pauvres et une augmentation des tarifs pour les TGV restants. **La concurrence, c'est l'injustice qui se développe !**

La **DÉSERTIFICATION** des territoires est engagée

Contrairement aux promesses du Gouvernement, le désengagement de l'Etat dans le financement des investissements menace bien les « petites lignes ». **25 d'entre elles sont déjà sur la sellette depuis cet été.**

Dans le Limousin et la Corrèze, il a été annoncé que plusieurs lignes de proximité fermeraient entre 2020 et 2022 dont Limoges-Angoulême, Brive-Aurillac, Limoges-Ussel et Tulle-Ussel. Dans les Vosges, les lignes Epinal-Saint-Dié-des-Vosges et Lavelin-Gérardmer sont également sur la sellette. D'autres vont suivre.

La future concurrence pousse aussi à supprimer les dessertes jugées « non rentables » ce qui impacte les petites villes dans les grosses agglomérations. La SNCF, par exemple, annonce la suppression de 18 trains par jour sur le parcours Lyon-Givors. Plusieurs villes de 20 000 à 30 000 habitants n'auront plus accès au train. Et la baisse de la fréquence va faire fuir une partie des usagers.

Au début de la grève des cheminots, le Gouvernement avait reculé sur l'un des points du rapport Spinetta qui proposait que l'Etat ne finance plus les contrats de plan avec les Régions concernant les travaux sur les infrastructures. Mais ce recul n'était destiné qu'à empêcher la convergence entre citoyens et cheminots en lutte. Pour les prochains contrats, le Gouvernement réintègre cette proposition dans une autre réforme en cours (Action Publique 2022) et propose à nouveau de laisser les Régions financer seules les travaux. **La politique de ce Gouvernement, c'est le tout routier et l'abandon des territoires !**

Préparez-vous à payer plus cher !

Le Gouvernement multiplie les tentatives pour opposer les usagers aux salariés du rail. L'une d'entre elles consiste à promettre qu'avec la casse du Statut des cheminots et la concurrence, les prix vont baisser.

En réalité, les prix ne dépendent que marginalement du « coût du travail ». C'est le coût de l'infrastructure et la manière dont le système est organisé pour l'amortir qui est l'élément principal du prix.

Avec l'éclatement de la SNCF en de multiples filiales et l'apparition de nouvelles compagnies, le système ferroviaire va se dégrader économiquement.

Le Gouvernement réfléchit désormais à la hausse des prix pour que la part acquittée par les usagers soit plus importante. Une série de proposition est formulée dans ce sens dans la Loi d'Orientation sur les Mobilités et dans le rapport Action Publique 2022.

Après avoir culpabilisé les cheminots, le Gouvernement veut donc culpabiliser les usagers, en contradiction totale avec ce que devrait être une politique favorable à l'environnement et au désengorgement des routes.

Cette réforme ne résout aucun des problèmes du système ferroviaire et n'a qu'une portée idéologique : libéralisation, casse du statut des salariés, privatisation.

L'environnement est sacrifié par la réforme

Le transport public de marchandises par FRET, qui est pourtant bien moins polluant que le mode routier, est abandonné depuis 10 ans. La concurrence et le dumping social n'ont pas développé les volumes transportés, au contraire, ils ont baissé d'un tiers par rapport à ce que la SNCF transportait seule en 2000. La loi du marché est donc inefficace !

Des promesses avaient été faites par la Ministre pendant la grève : la Loi d'Orientation sur les Mobilités devait apporter des solutions. Ce n'est pas le cas. Le Gouvernement n'a aucune proposition pour relancer le transport ferroviaire de marchandises. L'outil de production continue à être détruit, hypothéquant les capacités éventuelles de relance dans le futur.

Exemple : la fermeture du triage de Nîmes est programmée au 1^{er} octobre.

«Le Gouvernement réfléchit désormais à la hausse des prix pour que la part acquittée par les usagers soit plus importante».

D'autres SOLUTIONS sont toujours possibles

«Le service public doit améliorer la vie des citoyens !»

Alors que l'actualité nous rappelle l'urgence des débats sur les infrastructures (effondrement du pont de Gênes en Italie) et sur l'environnement (accélération du réchauffement climatique), le Gouvernement a fait le choix de la déréglementation qui va profiter à la route et aux groupes privés.

La CGT défend une autre logique : Nous avons besoin d'une politique des transports ambitieuse pour l'environnement et les attentes sociales, qui développe les transports collectifs et s'appuie sur un outil public disposant de tous les moyens pour cela.

Dans son rapport « Ensemble pour le fer », la CGT proposait que l'ensemble des infrastructures soient financées par une affectation de la TICPE (taxe sur les carburants). Cela permettrait de soulager les collectivités locales en charge des routes, d'effectuer l'ensemble des travaux nécessaires pour tous les modes afin de conserver des

réseaux efficaces et sûrs et d'orienter les investissements pour développer les modes respectueux de l'environnement. Cette taxe constituerait alors une vraie fiscalité écologique.

Cette prise en charge de l'infrastructure par la puissance publique permettrait en outre de dégager des moyens afin de développer et d'améliorer le service rendu, d'en baisser le prix...

La CGT continue à se battre pour une autre réforme. La SNCF doit rester publique, son organisation interne ne doit pas être tournée vers le business mais vers la garantie de la sécurité et de la régularité des trains. Une vraie politique de relance du transport de marchandises doit être initiée. Des droits nouveaux doivent être créés pour que les usagers interviennent directement dans la gestion de leur entreprise publique.



Baromètre Ipsos-SPF 2018 : l'intensification de la pauvreté

Le S.P.F. (Secours Populaire Français) publie comme chaque année le baromètre de la pauvreté en France. Cela est toujours édifiant de constater les dégâts du libéralisme et des politiques gouvernementales.

Les Français sont désormais 39% (+2 points par rapport à 2017) à avoir connu une situation de pauvreté. « **Depuis trente ans, cette précarité ne cesse de s'accroître. Ce chiffre de 39 % est colossal ! C'est pourquoi, nous devons tous nous sentir concernés pour soutenir l'association et aider ainsi les plus modestes** », affirme avec conviction Thierry Marx, chef de cuisine et parrain de la campagne Pauvreté-Précarité.

Les personnes pauvres, de plus en plus pauvres

Indicateur-phare du baromètre Ipsos-SPF, la proportion de personnes avouant leur crainte de la pauvreté est toujours très forte. Plus d'un Français sur deux a connu la pauvreté ou a craint d'y être confronté, à un moment de sa vie. En 2007, avant le début de la dernière crise, moins d'un Français sur deux faisait part d'une telle angoisse. Ils disent à 81% redouter l'avenir pour leurs descendants.



Restriction dans l'alimentation

Un Français sur cinq (21%) a du mal à se nourrir : un chiffre qui grimpe à une personne sur deux chez les plus pauvres. Autre point alarmant : 19% des parents déclarent éprouver des difficultés pour payer la cantine scolaire. La majorité des ménages les plus modestes confesse ne pas pouvoir faire face à cette dépense.

L'indispensable aide alimentaire européenne

Face à l'intensification de la pauvreté en Europe, les Français estiment impératif à 92% de conserver l'aide alimentaire fournie par l'Union européenne et 84% sont convaincus qu'elle permet de repérer d'autres problèmes vécus par les personnes et d'apporter une solidarité plus globale. Ils sont 3 sur 4 à considérer que l'Union européenne n'agit pas assez contre la pauvreté.

Un seuil de pauvreté subjectif en hausse

Près de 9 millions de Français vivent sous le seuil officiel de pauvreté, fixé à 1 015 euros (Insee, publication de 2017). Ils seraient plus nombreux si l'on retenait le seuil de 1 118 euros avancés par les Français dans ce baromètre.



C G T - U N S A - S U D - R a i l - C F D T



EXPRESSION UNITAIRE

Paris, le 12 septembre 2018

CAISSE DE SOLIDARITÉ GRÈVE 2018

L'ensemble des Organisations Syndicales CGT, UNSA, SUD-Rail et CFDT tient à remercier, dans un premier temps, les artistes et les intellectuels ayant impulsé cet élan de solidarité envers les grévistes, dans ce conflit contre une réforme ferroviaire synonyme de casse du Service Public Ferroviaire.

Les Fédérations CGT, UNSA, SUD-Rail et CFDT félicitent le travail titanesque de l'association et notamment du Bureau. 12 034 dossiers, soit 36 102 fiches de paie et 106 555 jours de grève ont été contrôlés et comptabilisés pour redistribuer l'ensemble des sommes collectées, soit 1 266 513,75 €. Chaque dossier a été vérifié par l'ensemble des membres du bureau, à l'occasion de plus de 50 heures de réunion.

Il est à souligner le sérieux, l'exemplarité et le respect du règlement intérieur de l'association par les camarades de toutes les organisations syndicales impliqués au sein de l'association et plus largement, l'ensemble des militants ayant participé à ce dispositif (du syndicat en passant par les Fédérations jusqu'au Bureau de l'association).

La répartition effectuée lors des bureaux de l'Association Solidarité Cheminots Grévistes 2018 en fonction des dossiers remontés par les Fédérations Syndicales est la suivante :

	CGT	UNSA	SUD-RAIL	CFDT	TOTAL
Dossiers	9 076	383	1 474	1 101	12 034
Jours de grève	75 588,205	2 935,875	16 033,85	8 997,75	106 555,68

Il est à noter que le nombre de dossiers remontés a été 3 fois plus important que celui qui était envisagé.

Également, les membres du Bureau remercient les organisations syndicales qui ont mis gracieusement à disposition du personnel et des moyens techniques.

L'association, qui a rempli son rôle, sera dissoute prochainement.

Le salarié devant rester joignable en permanence par téléphone est en astreinte
Un salarié est en astreinte s'il a l'obligation de rester en permanence disponible à l'aide de son téléphone portable pour répondre à d'éventuels besoins et se tenir prêt à intervenir si nécessaire.

Un employeur met en place une « procédure de gestion des appels d'urgence » en vertu de laquelle les coordonnées téléphoniques des directeurs d'agence sont communiquées à une société en charge des appels d'urgence. En cas d'appel, les directeurs d'agence doivent prendre les mesures adéquates. Un salarié, directeur d'agence, est licencié. Il réclame un rappel d'indemnité d'astreinte en vertu de la convention collective applicable à l'entreprise. Celle-ci prévoit en effet une prime forfaitaire en contrepartie de l'accomplissement de périodes d'astreinte. La cour d'appel fait droit à sa demande et lui octroie 60 000 euros d'indemnité au titre des astreintes.

L'employeur se pourvoit en cassation. Il fait grief aux juges du fond de l'avoir condamné alors que le salarié n'était pas soumis à une obligation de tenir une permanence téléphonique à son domicile ou à proximité. En vertu de l'article L 3121-5 du Code du travail, dans sa rédaction antérieure à la loi 2016-1088 du 8 août 2016, la période d'astreinte est la période pendant laquelle le salarié, sans être à la disposition permanente et immédiate de l'employeur, « a l'obligation de demeurer à son domicile ou à proximité afin d'être en mesure d'intervenir pour accomplir un travail au service de l'entreprise ».

La Cour de cassation ne retient pas l'argument invoqué par l'employeur.

Elle approuve la cour d'appel d'avoir jugé qu'à partir du moment où le salarié a été promu directeur d'agence, sans être à la disposition permanente et immédiate de l'employeur, il avait l'obligation de rester en permanence disponible à l'aide de son téléphone portable pour répondre à d'éventuels besoins et se tenir prêt à intervenir si nécessaire, ce qui caractérisait l'existence d'astreintes.

À noter : la Cour de cassation confirme sa jurisprudence. Adaptant la définition de l'article L 3121-5 du Code du travail, dans sa rédaction antérieure à la loi de 2016, au regard des moyens modernes de communication, elle a jugé qu'un salarié est en astreinte dès lors qu'il peut être joint par l'employeur, notamment à l'aide d'un téléphone mobile, en vue de répondre à un appel de celui-ci pour effectuer un travail urgent au service de l'entreprise, peu important le lieu où il se trouve (Cass. soc. 10-7-2002 n° 00-18.452 FS-PBRI ; Cass. soc. 16-3-2016 n° 14-27.971 F-D). La qualification d'astreinte a été retenue dans une affaire similaire où l'employeur avait mis en place une « procédure d'appels urgents » l'autorisant à contacter un salarié, en dehors de ses heures de travail, pour qu'il effectue un travail urgent au service de l'entreprise (Cass. soc. 2-3-2016 n° 14-14.919 F-D).

Notons que depuis la loi du 8 août 2016, le champ de l'astreinte est étendu aux permanences effectuées en dehors du lieu de travail et ne se limite plus à celles effectuées au domicile du salarié ou à proximité.

Les astreintes doivent donner lieu à une compensation sous forme financière ou sous forme de repos. Le temps d'intervention, temps de déplacement inclus, constitue du temps de travail effectif et doit être rémunérée comme tel.

Si le temps passé en intervention a pour effet de porter la durée de travail au-delà de 35 heures, alors il fait l'objet d'une majoration au titre des heures supplémentaires.



Des publications C.G.T. de qualité et indispensables pour appréhender les nouvelles règles et la mise en place des instances de représentations du personnel.

Vous pouvez les commander et vous abonner en ligne sur nvoboutique.fr



NUMÉRO SPÉCIAL
LES ORDONNANCES (V)
Le comité social et économique
(177 pages)
MISE EN PLACE - FONCTIONNEMENT



Le prochain Festival International des Métiers de la Montagne se tiendra à **Chambéry du 6 au 9 décembre.**
Carrefour sur les saisonniers et réunion des délégués le vendredi 7 décembre.