

Nouveaux
Syndiqués
en 2017



Cheminots CGT Le Havre

L'EDITO

« Le coup de Warning 2017 pour les cheminots »

Suppression de poste massif, des conditions de travail déplorable où la sous traitance est de plus en plus présent sur nos chantiers.

Polyvalence et polyvalence avec un P majuscule afin d'économiser, diminuer le coût du travail d'un agent.

Pour un service médiocre « SNCF, C'EST POSSIBLE »

L'entreprise vend du rêve aux usagers qui empruntent au quotidien les TER de notre région avec une sois disant « amélioration de qualité de service, et de lutte anti-fraude » en supprimant les contrôleurs à bord des trains et une réorganisation de travail dans certaines gares avec des réductions d'ouverture des guichets.

C'est magnifique, qu'en pensez-vous ?

C'est comme acheter une voiture neuve sans moteur et on vous dit « c'est pour une amélioration de diminution de pollution, mais on vous offre les pédales pour la faire rouler » !!

C'est ça la qualité de service ? On pédale dans la semoule, c'est très logique. « SNCF, c'est possible »

80.1% c'est le pourcentage de marchandises transportées par la route en France, et seulement 15.6% des marchandises transitent par le rail alors que l'objectif était de transporter 25% en 10 ans.

Citoyens et cheminots ont un intérêt commun à exiger une politique publique qui organise le report du Fret routier vers le ferroviaire.

Seule une entreprise publique peut contribuer à répondre aux enjeux environnementaux nationaux.

Nous constatons la politique de l'entreprise à réduire le personnel sur l'ensemble des chantiers avec la suppression du RCAD de Caen, postes à l'EIC, FRET, fermeture des centres comptables, cabinets médicaux, suppression d'emplois au technicentre aux ateliers de Quatre Mare, agences famille, externalisations en masse à l'équipement infrapole et infralog.

La CGT est pour le maintien de l'emploi, la garantie d'un service public de qualité, des trains accompagnés, des gares humanisées, qui s'oppose à cette politique de l'entreprise à la casse du ferroviaire.

Nous invitons l'ensemble des cheminots à s'inscrire massivement dans les actions à venir pour empêcher cette continuité de la casse du service public et de nos conditions de travail, l'Union fait la force !

Un combat gagné par la CGT.

Le recrutement à BAC + 3 pour les personnels paramédicaux

Le syndicat est intervenu en avril dernier à la direction de l'Epic de tête pour une réunion de négociation au sujet de l'évolution du recrutement des infirmier-e-s dans l'entreprise.

Cela fait quelques années que la CGT exige la reconnaissance du diplôme d'Etat BAC + 3 pour les infirmiers ainsi que les techniciens de laboratoire.

La reconnaissance sera enfin reconnue à l'embauche dès le 01/01/2018 suite à une réunion qui a eu lieu le 11 décembre 2017 avec la direction.

Certains point sont largement insuffisants car la CGT exige une reconnaissance étatique du diplôme uniforme datant de 2012, mais nous pouvons nous féliciter que la direction accède enfin à notre revendication.

La reconnaissance rétroactive des diplômes fera l'objet d'une seconde table ronde le 19 janvier 2018.

***AVEC LA CGT, UNE MOBILISATION FORTE,
ON LACHE RIEN !***

Nous vous souhaitons de passer de bonnes fêtes de fin d'année.

Le syndicat CGT

Un peu d'histoire

LA GREVE DE LA THUNE

Automne 1910, les syndicats exigent du gouvernement l'instauration d'un salaire minimum journalier de cinq francs et lancent la « grève de la thune » (une pièce de cinq francs)

La force du syndicalisme cheminot s'explique par l'histoire même du rail.

Dès l'origine, l'équipe de conduite à bord de la locomotive se trouve solidairement responsable. Quand, par erreur, le mécanicien et son chauffeur causent une catastrophe ferroviaire, ils sont jetés en prison, avec, comme double peine, la charge de rembourser les dégâts !

Leur protection s'améliore et, en 1883, l'irresponsabilité de principe des compagnies est enfin levée. Entre temps, le syndicalisme cheminot a eu l'occasion de se structurer. Après celles plus mineures de 1889 et 1891, le 10 octobre 1910 éclate la première grande grève cheminote, le pays est paralysé sur le fond des revendications sociales portant sur l'unification et le relèvement des bas salaires, le repos hebdomadaire, amélioration des retraites et un salaire minimum journalier de 5 francs, la fameuse thune pour tous.



La grève mobilise 43000 cheminots essentiellement sur les réseaux du Nord et de l'Etat. Les trains sont arrêtés. Débute alors un bras de fer avec le pouvoir qui réagit avec fermeté : Mobilisation militaire des agents, intervention de l'armée, révocation de 3300 grévistes tenus pour déserteurs...

L'armée mobilisée

Sentant le climat se tendre chez les cheminots, Philippe Augustin Picard, chef de l'exploitation des chemins de fer de l'Est, envoie, le 15 mai 1909, à l'inspecteur principal de la première région de Paris une note confidentielle.

Il y prévoit tout un dispositif antigrève qui sera effectivement mis en œuvre quelques mois plus tard..

La presse en parle

La presse contre la grève

Alors que les grévistes chantent « C'est la thune qu'il nous faut ! » et griffonnent partout « Nos cent sous ! », une partie de l'opinion ne soutient pas le mouvement. La presse conservatrice souligne pour sa part l'ampleur du chaos et présente les cheminots comme des « favorisés » qui jouent avec le feu.

Le Figaro, 11 octobre 1910

Espérons encore, cependant, que les promoteurs d'une si dangereuse expérience en comprendront assez vite la gravité pour ne la point faire durer.

C'est déjà trop qu'un tel défi ait pu être légalement jeté par un groupe de mécaniciens au pays tout entier. Car ce sont ici les intérêts de la nation même qui sont en jeu.

Et c'est au nom et sous le couvert de la loi- la loi de 1884 ! – que peuvent s'organiser de tels coups de main. C'est une situation intolérable. Les ouvriers des chemins de fer le comprendront ils ? Il faut le souhaiter et pour eux-mêmes.

Une grève des chemins de fer aurait vite créé dans le pays de tels désordres, de telles ruines, et si gravement compromis tant d'intérêts publics et privés, qu'un irrésistible soulèvement de l'opinion la suivrait.

Et il serait à craindre, à ce moment-là, que, d'un tel conflit, certaines libertés syndicales sortissent un peu endommagées...Que les cheminots se méfient ! Ils jouent un jeu dangereux.

Le Littoral, jeudi 13 octobre 1910

Des voyageurs sont inquiets ; tout à l'heure, à mon côté, l'un d'eux demandait à un auto taxi de le conduire à Lille.

« Un de mes collègues est parti ce matin pour Lille, répond le chauffeur ; c'est 500 francs. »

Le monsieur n'insiste pas ; il restera à Paris ; il espère sans doute une fin prochaine de la grève.

Que les cheminots l'entendent ! Mais je crains bien qu'ils ne soient décidés à lutter jusqu'à extinction totale de leurs ressources et des subsides qui ne manqueront pas de leur être adressés par de nombreux groupements ouvriers.

Ils s'obstineront, surtout, parce qu'ils ont tort. Les causes de cette grève- la plus grave et la plus redoutable qui ait éclaté en France- sont, en effet, insignifiantes.



Bois-Colombes (Hauts-de-Seine) et dans toute les gares parisiennes, la foule de voyageurs est bloquée par l'absence de train, octobre 1910.

