

DANS CE NUMÉRO

- Crimes patronaux, il faut que ça cesse !
- Quand s'exprime le courroux guyanais
- Les SNCF au secours de l'État pour une criminalisation maximum de toute contestation sociale
- Transport de fret : remettre les trains sur les rails
- Quelques brèves, en bref...
- Défendons le service d'action sociale
- Quand les employeurs-syndicalistes suivent la même ligne que le patronat !
- La sous-traitance, toujours là pour mettre la sécurité des travailleurs en danger

Crimes patronaux, il faut que ça cesse !

Édouard était cheminot à Paris et militant SUD-Rail. Il s'est suicidé en se jetant sous un train. Depuis des années, Édouard était harcelé par des dirigeants qui ne supportaient pas sa ferme volonté de résistance et son souci de défense des intérêts individuels et collectifs de ses collègues.

Un tribunal avait reconnu le harcèlement et condamné la direction de la SNCF. Mais les patrons ont continué : récemment ils l'avaient traduit devant un conseil de discipline pour « harcèlement et intimidation envers la direction » ! Ils l'ont sanctionné d'un dernier avertissement avant licenciement, en y ajoutant 12 jours de mise à pied et un déplacement disciplinaire. Symboliquement, pour bien montrer leur volonté de « casser » Édouard, ils venaient de lui notifier sa mutation sur une autre région que celle où il travaillait depuis des années : à Brétigny, lieu de la catastrophe ferroviaire de juillet 2013. Pourquoi cette répression ? Parce qu'Édouard avait « jeté un regard menaçant » à un dirigeant ! Oui, Édouard faisait partie de celles et ceux qui ne baissent pas les yeux face aux « chefs » en tout genre. Au XXI^{ème} siècle, pour la bonne marche du système capitaliste, cela mérite la mort... Le 10 mars, Édouard a craqué, il s'est donné la mort sur son lieu de travail et par son outil de travail, le train. Le lien avec la politique patronale est accablant : ils l'ont tué.

vière victimes d'accidents du travail, hors suicides.

Il y a toujours diverses causes, entremêlées, qui conduisent au suicide. Mais il est établi de façon certaine que ce n'est jamais par

alors que dans de telles circonstances, la jurisprudence fait peser une présomption de responsabilité sur l'employeur. À ces cas s'ajoutent les suicides de salariés de la SNCF survenus hors des emprises ferroviaires, pour lesquels il est permis de présumer que le travail a aussi pu jouer un rôle, même si seules des enquêtes précises et délicates peuvent l'établir. Là, le déni de la direction est systématique.

Mêmes causes, mêmes effets

À la SNCF ou ailleurs, les mêmes causes produisent les mêmes effets. Celles-ci sont bien connues et scientifiquement documentées depuis une vingtaine d'années. Elles ne relèvent pas, contrairement aux allégations patronales, de fragilités individuelles ou de difficultés personnelles des salariés, mais de la violence mise en œuvre, sciemment, par des méthodes

d'organisation du travail et de « management » pathogènes, voire mortifères, appliquées dans toutes les entreprises, publiques comme privées, qui ont connu de tels drames : France Télécom, La poste, Renault, les hôpitaux, EDF, l'Éducation Nationale... On estime qu'en France, chaque jour, une personne se suicide à cause de son travail. Au minimum !

Ces méthodes reposent sur l'individualisation, l'isolement et le maintien en situation permanente de précarité subjective et matérielle, par la casse des collectifs de travail, la valse compulsive permanente des organigrammes et des implantations géographiques, l'intensification du travail, l'évaluation individuelle quantitative des performances (alors qu'il est scientifiquement impossible de « mesurer le travail » compte-tenu de l'investissement subjectif qu'il requiert), les primes individualisées (qui placent les travailleurs et travailleuses en concurrence les unes et les uns avec les autres), l'impossibilité de faire un travail correct au nom d'une logique gestionnaire qui ignore les métiers et ne veut que la >>>



hasard que l'on se suicide dans son entreprise et que le travail est alors la cause principale du passage à l'acte. La direction le conteste,

7 suicides de cheminotes et de cheminots en 2009, 19 en 2010, 9 durant les six premiers mois de 2011... face à ce morbide constat, résultat de sa politique dite « managériale », la direction de la SNCF a ensuite refusé de communiquer les chiffres aux organisations syndicales ! Qu'aurait-elle donc à craindre si vraiment le travail n'y était pour rien ? À l'occasion d'un nouvel événement tragique, on découvrait qu'au 1^{er} octobre 2013, nous en étions à 8 suicides dans les enceintes de l'entreprise depuis le début de l'année ; depuis, la catastrophe a continué. En la matière, il faut ajouter, chaque année, les morts de travailleurs et travailleuses du secteur ferro-



Solidaires

Les capitalistes nous coûtent cher

retrouvez-nous sur www.coupspourcous.solidaires.org

délocalisation crise

NE PAS

libéralisme technocratie

SE TROMPER

augmentation des prix

chômage DE précarité

inégalités

COLÈRE

Les mensonges du FN...

»»» « *qualité juste nécessaire* » pour rester « *compétitif* », les injonctions paradoxales consistant à exiger le respect des règlements tout en incitant fortement à « *se débrouiller* » pour atteindre les objectifs de production dans des délais de plus en plus contraints...

Édouard n'attaquera plus de patrons à coup de regard. Mais nous sommes des millions à pouvoir continuer ses combats, notre lutte commune. Nous sommes en état d'urgence : interdisons l'accès de nos entreprises et services à celles et ceux qui tuent nos collègues.

Depuis des années, la fédération SUD-Rail exige de la direction de la SNCF qu'elle mette fin à ces méthodes. Celle-ci répond par des opérations de communication, telles des réunions lénifiantes sur la « *qualité de vie au travail* » totalement déconnectées du travail réel et du vécu des cheminotes et des cheminots, ce qui ne fait que renforcer leur mal-être. En parallèle, elle intensifie les restructurations et tente d'écraser toutes formes de résistance, notamment syndicale.

Se mobiliser toutes et tous ensemble et lutter

Le 15 mars, 2.000 personnes se sont rassemblées pour exiger vérité et justice pour Édouard. Nathalie était présente ; déléguée SUD-Rail, elle s'est particulièrement investie dans la détermination des responsabilités patronales après le suicide d'un de ses collègues, il y a quelques années ; depuis, les patrons ont lui ont déclaré la guerre ; avec son syndicat SUD-Rail, Nathalie a du déposer une plainte pour harcèlement en ce début d'année 2017. Une déléguée qui résiste, une cadre qui ne renie pas ses intérêts de classe, une femme qui lutte et ne se tait pas : c'en était trop pour les patrons. Nathalie a été pistée, épiée, accusée de déstabiliser les managers et même de... « *marabouter son équipe* » ! Ils ont créé un climat de suspicion permanente, difficile à vivre et à supporter malgré le soutien affirmé de ses collègues et des autres délégués du personnel. Édouard mort, la direction SNCF a aussitôt continué sa triste et redoutable besogne ; le 15 mars au matin, Nathalie a reçu notification d'une suspension avant licenciement ! La lutte s'organise contre cette décision inique.

Il est urgent de mettre un coup d'arrêt aux pratiques de la direction de la SNCF. La peur doit changer de camp. Cela ne se fera pas en taisant les violences patronales. Pour les combattre, il faut commencer par les qualifier pour ce qu'elles sont : pourquoi parler

uniquement de « *souffrance au travail* », voire de « *risques psychosociaux* » comme si le problème venait des salariés, alors qu'il s'agit bien de violence au travail exercée par les patrons ? À chaque fois qu'un ou une collègue meurt à cause du travail, la direction tente de nous dissuader de

réagir collectivement. Sans scrupule, celles et ceux qui ont provoqué la mort expliquent qu'il ne faut pas « *instrumentaliser le suicide* ». Le respect des familles et des proches endeuillés est bien sur nécessaire, mais il n'implique pas de faire silence, ni sur les raisons qui ont conduit au drame, ni sur les responsabilités.

Agir pour en finir avec cette politique meurtrière implique de reconstituer des collectifs forts dans les entreprises et les services ; il faut se donner les moyens de refuser les injonctions patronales et de combattre les organisations du travail dangereuses. Ca se fait aussi, et surtout, par la résistance quotidienne qui n'est possible que si les travailleurs et les travailleuses se sentent assez confiants pour l'exercer. Le mouvement syndical a un rôle important à jouer : notre priorité est-ce la énième réunion dite « *de concertation* » qui ne servira à rien ou la présence aux côtés des collègues ? Est-ce d'agir en s'en tenant toujours aux lois et règlements décidés et écrits par d'autre que nous ou de créer les conditions d'une action autonome de notre classe sociale ? Est-ce de faire des communiqués comptabilisant les morts ou de dire publiquement qui en est responsable, quelle politique mène à cela ?

SOUFFRANCE AU TRAVAIL, RÉPRESSION SYNDICALE, SUICIDES...

LEUR MANAGEMENT

...NOS MORTS

DISPONIBLE AUPRÈS DE TON SYNDICAT

Sud Rail

www.sudrail.fr
federation-sudrail@wanadoo.fr

Solitaires

Même si le lien entre les conditions de travail et la souffrance au travail est évident, le déterminer quand un collègue passe à l'acte n'est pas une priorité. Reconnaître les faits, en parler et questionner sur les causes et à réfléchir à des solutions est incontestablement un progrès dans le monde du travail. Mais si l'organisation régit. La direction SNCF bloque les initiatives de management volont et de respect.

Aujourd'hui, nous sommes passés à la direction se concentrer sur les chiffres et le pire ! Pour ces cas concrets, nous sommes aujourd'hui cernés de la SNCF ? Combien meurent ?

... d'éviter ces drames, c'est établir des arbres des causes sans déterminer clairement les organisations pathogènes... et les également permettre la plus grande transparence sur les conclusions.

passages à l'acte récents, dont celui de notre camarade Édouard. La direction, SUD Rail a interpellé le Président de la République, le Secrétaire d'Etat, la direction SNCF, le Syndicat du travail.

... situations... nous pour exiger une transparence totale et des actions immédiates afin d'arrêter le massacre !



Quand s'exprime le courroux guyanais

Trop souvent les politiciens ne s'intéressent à l'outre-mer que pour les élections. Le mouvement populaire en Guyane semble imposer aux médias un éclairage ponctuel et rapide de ce département.

Pour comprendre la situation, il est important de pouvoir sortir de l'information factuelle, réduite au minimum, diffusée dans les médias. Expliquer la situation de la lutte en Guyane, nécessite d'aller un peu plus loin que le simple chiffre représentant les concessions faites par le gouvernement et obtenus par les guyanais. Pour comprendre les tensions sociales il faut également revenir sur son histoire, sa situation sociale, économique.

Parler de la Guyane ne se résume pas à dire que c'est un département lointain, sur le continent américain d'où partent quelques fusées. La Guyane, c'est aussi un passé colonial. La France y a longtemps organisé son économie autour de l'esclavage. Des populations étaient amenées de force pour travailler aux intérêts souvent privés. Après la révolution française, la Guyane a aussi servi de bagne, de département pénitentiaire sous un régime de travaux forcés. Et contrairement aux Guyane hollandaise (Surinam) et anglaise (Guyana), la Guyane française n'a jamais obtenu son indépendance par une décolonisation.



Un quotidien pas si facile que cela

Pour autant, son statut de département cache une situation bien différente des départements de métropole. Le quotidien des habitants n'intéresse que très peu les gouvernements. La situation sociale, aussi précaire qu'explosive, ne semble passionner les médias qu'en raison du conflit. La population y est composée pour moitié de jeunes de moins de 25 ans. Un quart de la population est au chômage, deux fois plus qu'en métropole. Prêt d'un jeune sur deux est sans em-

ploi. 1/3 des familles vivent sous le seuil de pauvreté. Des milliers d'enfants de moins de 16 ans ne sont pas scolarisés faute d'infrastructures et/ou de personnels. Les logements sociaux sont quasi inexistantes ou en tous cas très insuffisants compte tenu de la réalité sociale. Des milliers de familles vivent dans des logements de fortune sans eau ni électricité. Le revenu annuel moyen est inférieur de moitié à celui de l'hexagone et les bénéficiaires des minimas sociaux sont trois fois plus importants. Le coût de la vie est nettement supérieur qu'en métropole avec

plus de 45% pour les produits alimentaires; les loyers sont plus élevés (20%), l'essence plus chère, et comme il n'y a pas de commerce possible avec les pays frontaliers du fait des normes européennes, la population locale n'accède qu'à des produits manufacturés importés et donc plus chers. Les infrastructures sont parfois inexistantes et des communes n'ont aucune route d'accès. La Guyane serait-elle un sous-département pour l'État ?

La situation géographique de la Guyane en fait également une porte pour le trafic de drogue. La pauvreté et la misère dans cette région d'Amérique latine, poussent des populations entières à venir en Guyane en provenance des pays limitrophes. Certaines situations d'extrêmes précarités, les trafics mafieux, sont accompagnés d'une forte criminalité et l'insécurité y est croissante. La violence quotidienne découle également d'une délinquance particulière liée à la richesse du sous-sol guyanais : l'or. Une grande partie de l'exploitation minière est organisée de façon illégale et de toutes façons même lorsqu'elle est légale c'est bien souvent au profit d'intérêt privé.

Parmi les premières victimes de cette violence : les femmes !

La Guyane détient, par exemple, le record national du taux de viol sur mineures (départements d'outre-mer compris) : 37 cas pour 100.000 habitants, contre un cas dans l'hexagone. La prostitution concerne de très nombreuses jeunes filles en échec scolaire ou ayant des problèmes économiques. Cette situation explique notamment le ras-le-bol de la population, la grève générale, les blocages, les barrages dans les villes. La situation dramatique en Guyane, son passé de colonie, d'esclavagisme a longtemps été poussé sous le tapis de la fusée pour occulter la situation scandaleuse dans laquelle est une majorité de la population.

L'intransigeance sur les revendications prend ainsi sa source dans la volonté de refuser l'abandon de l'État, d'exiger une autre politique publique so-

ciale à destination de la population, simplement la droit légitime à l'égalité de traitement, au respect de chaque citoyen. Des mesures rapides et exceptionnelles doivent permettre à l'ensemble des guyanais de ne pas seulement survivre ni de rester dans la précarité et la misère. Une politique d'aménagement du territoire (création de routes, d'écoles, de centres médicaux, de logements équipés) rompant l'isolement des communes doit être menée d'urgence.

Les revendications sont clairement énoncées : le refus de la politique exclusive à destination du programme spatial français, le refus du pillage des sols, des emplois, de meilleures conditions de travail, des formations, des écoles, des garanties pour la santé et l'avenir énergétique du pays.

C'est donc bien une exigence d'organisation globale qui est exigée, pour de vraies justices sociales, une politique permettant l'accès à l'emploi, de réduire le coût de la vie et d'augmenter les salaires. Refuser de prendre en considération ces revendications légitimes au profit de celles uniquement axées sur des discours sécuritaires (plus de police, de prisons), c'est également prendre le risque de laisser s'installer certains discours violents axés sur la haine de l'autre, parfois xénophobes associant d'une façon systématique l'immigration, la délinquance, la pauvreté, la misère.

L'abandon de toutes politiques sociales, de toutes volontés de favoriser la vie en commun laisse les logiques d'extrême droite s'installer... En Guyane comme en France métropolitaine et partout ailleurs, la mobilisation des peuples est nécessaire pour imposer un autre mode d'organisation sociale. Ceux-ci doivent rester déterminés et ne pas se laisser entrainer par les discours haineux de division, du patronat et des mouvements xénophobes.



Les SNCF au secours de l'État pour une criminalisation maximum de toute contestation radicale

On se souvient du tapage médiatique autour de l'arrestation fin 2008 des activistes de Tarnac, qualifiés d'anarcho-autonomes par l'impayable ministre de l'intérieur de l'époque Michèle Alliot-Marie, suite à des dégradations commises sur des voies ferrées en octobre et novembre 2008.

Rappelons que les faits reprochés (qu'ils ont toujours niés) consistent en des sabotages qui n'ont pas engendré d'accident, mais qui ont simplement désorganisé les circulations ferroviaires sur les lignes concernées, en occasionnant annulations et retards de trains.

S'est ensuivie une instruction judiciaire longue de huit ans dont tout l'enjeu, pour l'État répressif, était de qualifier l'« entreprise terroriste ». L'un des éléments autour duquel cette qualification tournait, était le livre *L'insurrection qui vient* (éditions La Fabrique) qui circulait alors dans les milieux d'inspiration insurrectionnaliste, et dont la diffusion a été boostée par l'affaire ! Les excités de la chaussette à clous voyaient dans ce livre un programme de renversement de l'État par une insurrection violente, ce qui suffisait à leurs yeux pour qualifier un procédé fondé sur la terreur des populations, et donc l'existence d'une « entreprise terroriste ».

Les juges d'instruction, le 7 août 2015, ont écarté ce chef d'inculpation avec notamment un motif assez intéressant (pour des juges d'instructions !), selon lequel ce livre recherchait en réalité à rendre la perspective révolutionnaire séduisante aux lecteurs ; que c'était donc exactement le contraire d'une volonté d'inspirer la terreur aux populations. Le Parquet a bien sûr fait appel de cette ordonnance, mais la Chambre de l'Instruction de la Cour d'Appel de Paris a rendu un arrêt le 28 juin 2016, confirmant l'ordonnance des juges d'instruction. Le Parquet s'est alors pourvu en cassation, et à sa suite, les SNCF (Mobilités et Réseau) se sont également pourvues en cassation, sans qu'on sache bien pourquoi. En effet, l'enjeu de ce pourvoi était tout entier contenu dans la qualifica-

Pour aller plus loin, lire le blog du journaliste du Monde, Laurent Borredon, intitulé *Tarnac, une instruction française, qui retrace l'histoire jusqu'à ce jour de cette instruction fiasco, pour ce qui est de la qualification de terrorisme.* tarnac.blog.lemonde.fr

tion d'« entreprise terroriste ». On peut comprendre que l'État, dans sa logique et sa fonction répressive, veuille tenter de donner le champ maximal à des lois d'exception, qui étendent les prérogatives de ses services de police, et maximisent les sanctions qu'il peut infliger aux auteurs qui seraient jugés coupables de tels actes.

En revanche, on peine beaucoup plus à identifier l'intérêt propre de SNCF Mobilités et de SNCF Réseau, en tant que parties civiles, à voir absolument l'entreprise terroriste qualifiée en l'espèce. L'effet de l'ordonnance des juges d'instruction, et de l'arrêt confirmatif de la Cour d'Appel, reste en effet de renvoyer les personnes mises en examen devant le tribunal correctionnel, pour des infractions pénales identifiées, n'emportant aucune conséquence sur la qualité de partie civile des SNCF, pour la réparation de leurs préjudices. C'est simplement le chef d'entreprise terroriste qui n'est pas retenu, mais les autres chefs des infractions dites « de droit commun » demeurent. L'unique enjeu du pourvoi relevait donc de la politique pénale de l'État, qui est suffisamment majeur et vacciné pour la mener tout seul, sans que les SNCF lui servent de supplétifs.

SUD-Rail a donc interpellé la direction sur ce sujet lors du conseil d'administration de SNCF Réseau du 20 décembre 2016, la direction rétorquant que SNCF Réseau avait entendu « soutenir » le pourvoi de l'État, sim-

plement pour que les actes de sabotage à l'origine de l'affaire ne puissent apparaître comme faisant l'objet de la moindre mansuétude.

« C'est un peu court jeune homme... », aurait répondu Cyrano de Bergerac ! Car si c'est juste pour dire à la Cour de Cassation « M'sieur, M'sieur ! J'voulais vous dire que l'État il est 'achement balaise et p'is il a super raison ! », les magistrats n'ont pas besoin d'une mouche du coche. Résultat : la Cour de Cassation a tranché en janvier

2017 en écartant définitivement le chef d'entreprise terroriste, avec un arrêt qui souligne en quoi la motivation d'entreprise terroriste ne peut se déduire de l'intention d'une intention qui résulterait d'un écrit discourant sur une perspective révolutionnaire insurrectionnaliste.

Au-delà du ridicule, qui cette fois-ci rejaillit sur l'État répressif, et sur les SNCF Mobilités et Réseau qui se sont senties obligées de lui servir la soupe, il faut mesurer qu'une définition extensive d'entreprise terroriste, sur la base d'un simple écrit envisageant la disparition de l'État, serait extrêmement dangereux pour tous les mouvements revendiquant une transformation sociale radicale, dans lesquels SUD-Rail s'inscrit. L'État est une réalité historique, qui a eu un début et qui

aura une fin. Dans l'histoire des idées politiques, la perspective de sa disparition est un élément « culturel » propre aux mouvements révolutionnaires aspirant à une transformation sociale radicale. L'insurrectionnalisme n'est qu'une tendance parmi les modalités d'actions. Les actions de désobéissance, ou les actions propres au syndicalisme (grèves, réappropriation de l'outil de travail par l'occupation des usines...) en sont une autre. Et on voit alors que la qualification d'entreprise terroriste, du seul fait d'avoir en point de mire la disparition de l'État, serait un outil redoutable pour criminaliser complètement, et de la manière la plus brutale, tout le syndicalisme de revendication et de transformation sociale que nous portons, à SUD-Rail et au-delà au sein de l'Union Syndicale Solidaires.



Pour celles et ceux que le sujet intéresse, un second livre est paru après *L'Insurrection qui vient*, intitulé *À nos amis* (éditions La Fabrique), qui lui-même a donné lieu à un pamphlet récent né dans les milieux autonomes, intitulé *À nos clients* (éditions Qu'est-ce que tu fabriques ?), et qui reproche une posture de faire commerce de l'insurrectionnalisme dans les mouvements se réclamant révolutionnaires. Il ne s'agit pas ici pour SUD-Rail de promouvoir une vision plutôt qu'une autre, mais il est risible de voir à quel point l'appareil d'État utilise des catégories qu'il ne comprend pas en qualifiant le groupe de Tarnac d'anarcho-autonome, alors que ce sont les « autonomes » qui portent la critique la plus virulente des postures du groupe de Tarnac.

Transport de fret : remettre les trains sur les rails

Plus de dix ans après Dugny et notre mobilisation qui a accompagné le premier train privé de fret, près de 500 militantes et militants SUD-Rail étaient mobilisés sur le triage stratégique d'Ambérieu-en-Bugey situé entre la France et l'Italie pour faire le constat que l'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire a montré toutes ses limites, ses carences et dont le bilan est catastrophique.

Plus de dix ans plus tard, le triage d'Ambérieu est un symbole... il concentre aujourd'hui les urgences pour lesquelles la fédération SUD-Rail se mobilise depuis des années. Aujourd'hui la situation est telle qu'elle appelle à une refonte urgente.

Urgence écologique

L'urgence écologique pour un vrai développement du Fret ferroviaire, car après les multiples plans qui visaient une augmentation de 25 à 30% des trafics, le bilan est catastrophique, depuis 15 ans la part modale du fret ferroviaire a baissé de plus de 50% et cela se traduit, pour les riverains de l'autoroute qui rejoint l'Italie, par une pollution continue, nauséabonde et pathogène.

Urgence sociale

L'urgence sociale ensuite, car faute de report modal, c'est bien au *dumping* social entre les travailleurs du rail et à la concurrence sauvage en mode routier et ferroviaire auquel nous avons à faire. La conséquence directe de cette mise en concurrence entre les salariés a été la suppression de près de 10.000 cheminotes et cheminots du Fret SNCF et la fermeture de plus de 200 triages sur le territoire.

Urgence citoyenne

L'urgence citoyenne pour finir quand on fait le constat, qu'à l'image du partenariat public privé (PPP) de la LGV SEA (Tours - Bordeaux) qui va coûter au bas mot 120 millions d'euros par an à l'entreprise publique, donc aux cheminotes et aux cheminots de la SNCF, ou de celui de la ligne Perpignan - Figueras repris en catastrophe lors du dépôt de bilan de la société concessionnaire par la même entreprise publique qui va aujourd'hui

éponger les dettes, c'est maintenant au projet inutile du Lyon - Turin, toujours en PPP, auquel la collectivité va devoir faire face. Alors qu'il suffirait d'une volonté politique et d'investissement modéré pour faciliter et raccourcir les acheminements de la France vers l'Italie... les gouvernants font le choix d'un projet pharaonique qui au final, ne garantira que le chiffre d'affaires des grands groupes du BTP... sur le dos des citoyens !

L'alternative ferroviaire

Il y a donc urgence, en 2017, d'imposer une véritable alternative écologique et sociétale ! Pour la seule traversée des Alpes, à l'image du transport de marchandises en France, le trafic ferroviaire n'a fait que baisser, tandis que le trafic routier explosait. En 2015, 1.855 camions passent par le tunnel du Fréjus chaque jour et 1.576 par le tunnel du Mont-Blanc. Alors que les émissions nationales totales de gaz à effet de serre ont baissé de 16% en 25 ans, celles des transports, le premier émetteur avec une part de près de 30%, ont augmenté de 10,6% ! Le transport routier représente plus de 90% des gaz à effet de serre des transports, en augmentation constante, la seule solution pour ne pas finir étouffé dans les gaz d'échappement serait de relancer le fret ferroviaire. En effet, un seul train de fret de 35 wagons équivaut à 55 camions de 32 tonnes... Qu'on se le dise, le fret ferroviaire public est le transport le moins polluant, le plus économe en énergies et le plus pertinent pour le transport des marchandises.

Dans les Alpes, ce report modal est possible immédiatement, c'est dans ce sens, pour exiger cela, que nous nous sommes retrouvés, plus de cinquante syndicalistes, cheminotes et cheminots mais aussi responsables politiques et représentants d'associa-

tions citoyennes pour exiger un report modal immédiat. Par notre présence massive, nous contestons plus de dix ans de politique de la SNCF et des gouvernements successifs qui nous conduisent directement dans le butoir en privant des milliers de cheminots d'emploi, en asphyxiant les populations par un développement exponentiel du transport routier, et en portant la responsabilité de choix désastreux (concurrence, *dumping* social...) dont les conséquences ont entraîné énormément de souffrance parmi les salariés les conduisant parfois jusqu'à des actes désespérés.

C'est la raison pour laquelle, la fédération des syndicats SUD-Rail, son union Solidaires, Solidaires transports, sont porteurs d'un projet de relance du fret ferroviaire, de favorisation du report modal, oui, le développement du site d'Ambérieu et des sites ferroviaires Fret de Somain, Villeneuve, Sibelin, Miramas, etc. est possible, ce n'est pas une utopie, juste une volonté de vouloir le faire...

Avec la fédération SUD-Rail, nous devons continuer la lutte pour que le fret ferroviaire soit déclaré d'utilité publique pour maintenir l'activité des triages, pour que les politiques successives des gouvernements qui ont fait s'effondrer la part du rail s'arrêtent ! Cette lutte pour le développement du fret ferroviaire, nos luttes pour les urgences écologiques, sociales et citoyennes ont reçu le soutien de la population, d'associations, d'élus, de chargeurs, des salariés de l'industrie, elles sont porteuses d'une révolution sociétale, du changement de politique en matière de transports, ces projets, nos projets, sont partagés par la population, soutenus par l'ensemble des interlocuteurs soucieux d'un développement harmonieux de l'emploi, d'une autre répartition des richesses et d'une réduction massive

Développer le fret ferroviaire, c'est dire stop au transit routier international par la France qui représente plus de 40% des trafics, il est temps que le gouvernement prenne les mesures pour mettre ces marchandises, qui ne font que transiter sur le territoire sur les trains...

Développer un réseau qui permettrait au trafic de Fret ferroviaire de répondre au défi de l'avenir, c'est abroger la loi d'août 2014 qui a transféré la réparation et l'entretien des petites lignes fret aux régions, aux chargeurs et aux entreprises ferroviaires avec la clé, des fermetures massives et un report vers la route.

Développer le fret ferroviaire, c'est remettre en œuvre l'écotaxe sur le transport routier pour financer les investissements ferroviaires.

Développer le fret ferroviaire, c'est la reprise par l'État de sa dette du système ferroviaire qui aujourd'hui asphyxie le transport de marchandises par rail.

Développer le fret ferroviaire, c'est prendre des mesures législatives et structurelles contraignantes pour que les chargeurs et les industriels ne choisissent plus systématiquement la route au-delà d'un certain volume transporté.

Développer le fret ferroviaire, c'est mettre fin à la concurrence entre travailleurs du rail, c'est mettre fin à la précarisation galopante et recréer de vrais emplois durables et à haute valeur ajoutée.

des émissions de gaz à effet de serre. Ce changement, avec le soutien de la majorité des citoyennes et citoyens, nous devons le gagner, aller le porter partout où c'est possible, le temps est venu de se rassembler tous ensemble pour porter le projet d'un véritable service public de transport de marchandise ferroviaire. Prendre des décisions fortes, comme ont pu le faire certains pays où le fret ferroviaire se développe... C'est ce que nous exigeons des pouvoirs publics.

syndicales et citoyennes de signer ensemble un manifeste à destination des élus, associations, entreprises, partis politique pour qu'ils soutiennent ce projet de renouveau du service public ferroviaire. Il temps que ceux qui décident prennent acte des revendications portées par la majorité ! Il est temps d'unir nos forces pour l'avenir du service public ferroviaire utile à l'économie, à l'industrie, à l'emploi, au développement des territoires et soucieux de l'environnement...

Populariser notre combat

Le fret ferroviaire est un outil exceptionnel pour le transport de marchandises, des solutions sont possibles pour inverser la donne de ces dernières années et opérer enfin un transfert massif de la route vers le rail ! Afin que ce projet se réalise, il nous faudra peser sur les choix économiques donc sur les décideurs de ce pays, interpeller les candidats à la présidentielle et aux législatives... Pour ce faire, La fédération SUD-Rail organisera d'autres mobilisations, et va proposer à l'ensemble des parties prenantes

Ensemble nous sommes plus fort, alors on continue, sur le fret ferroviaire, on se bat, on en tire les conséquences et on refuse, ensemble, que le même schéma destructeur s'applique à l'ensemble du transport ferroviaire. Ensemble, nous sommes plus fort, alors on continue la lutte contre ceux qui veulent désintégrer le système ferroviaire quitte à écraser ceux qui se mettent en travers de leur chemin... On lutte pour rendre justice à Édouard qui n'a jamais renoncé, sauf dans ses derniers instants, à combattre pour un avenir meilleur. Tous ensemble, on va gagner !



Conseil d'Administration SNCF Mobilités

Quelques brèves, en bref...

Des bus pour remplacer les trains et des taxis pour remplacer les bus.

Kéolis (détenu 70% par la SNCF) a acheté en partie, une société de VTC, le Cab, aujourd'hui principalement présente sur l'Île de France. Cette société qui se limitait aux transports individuels est actuellement en phase d'expérimentation de « taxis partagés ». Et le directeur de Kéolis rêve à terme de remplacer les bus non rentables... et oui après les trains non rentables, ce sont les bus qui seraient à leur tour remplacés par... ces taxis collectifs. Évidemment, il est fort à parier que le coup pour les usagers ne serait pas le même que celui d'un ticket de bus !

Achat de 15 rames TGV, le grand jeu de Monopoly

La SNCF va payer les 15 rames commandées par le Gouvernement pour sauver l'usine Alstom de Belfort. À l'automne dernier, le Gouvernement annonçait qu'il allait financer l'achat de 15 rames TGV, rames qui devaient circuler sur la ligne Bordeaux - Mar-



seille. Finalement, c'est la SNCF qui paiera ces rames qui circuleront sur la ligne nouvelle Atlantique. Ces 15 rames étaient-elles nécessaires sur une ligne qui n'est pas encore ouverte ? mais dont le président de la SNCF lui-même annonce déjà une perte annuelle de l'ordre de 150 millions d'euros dans les comptes ! Rappelons qu'à l'époque, seul SUD-Rail avait dénoncé ce projet financé aux 2/3 par des fonds publics mais dont LISEA, le groupement privé qui va gérer la ligne, percevra la totalité du montant des péages pendant 50 ans !

Comptes 2016, toujours plus l'économie sur le dos des agents

Direction et Gouvernement se félicitent d'avoir « sauvé les meubles », à quel prix ? Les économies sont réalisées une fois de plus sur les charges du personnel. Pas d'augmentation de salaire, près de 2.600 emplois supprimés à SNCF Mobilités en 2016, ce sont bien une fois de plus les cheminotes et les cheminots qui ont subi les plans de performance, les réorganisations... Ce sont donc celles et ceux qui font vivre le train au quotidien qui

payent les pots cassés d'une réforme ferroviaire qui ne règle rien et ne fait qu'aggraver la déliquescence du système ferroviaire. Pour mémoire, seul SUD-Rail s'est abstenue de voter ce bilan 2016. Pas plus que par le passé SUD-Rail ne fait confiance à la direction pour notre avenir.

iD TGV, un mensonge de bout en bout !

En 2004, la SNCF créait une filiale de droit privé : iD TGV. Cette filiale avait vocation à être un « laboratoire » per-

mettant de tester différentes offres de commercialisations de places de TGV en utilisant des rames distinctes des rames de TGV commercialisées sous la marque SNCF. À la suite d'un mouvement de grève des cheminots qui avait débuté le 21 novembre 2005, cette filiale, contestée dès sa création, devait être réintégrée dans l'entreprise. En février 2017, elle ne l'est toujours pas et ne le sera jamais puisque Guillaume Pépy a annoncé que l'offre iD TGV sera intégrée dans l'offre Ouigo. Il est donc prévu à terme qu'iD TGV disparaisse !

Liaison Services Communs

Défendons le service d'action sociale

Le service d'action sociale est rattaché à Optim'Services au sein de l'EPIC SNCF. Son financement est assuré par 1,1% de la masse salariale imposable, soit un montant prévisionnel de 66 millions d'euros pour 2017. Ce service est composé d'environ 700 professionnels (dont 32% de contractuels) regroupant différents métiers : assistants de service social, conseillers en économie sociale et familiale, secrétaires assistantes, éducateurs, infirmiers, aides soignants, personnels techniques et d'entretien, psychologues... répartis sur tout le territoire dans les Centres d'Action Sociale (une centaine), les Établissements Sanitaires et Sociaux (11 structures) et les Centres de Psychologie Familiale (10 structures).

Les Établissements Sanitaires et Sociaux regroupent :

- 5 structures accueillant des enfants de cheminots en difficultés familiales, relationnelles, scolaires et sont situées à Brétigny-sur-Orge, Dijon, Lille, Bischheim et Montlignon ;
- 2 Établissements d'Hébergement pour Séjours Temporaires (EHST) accueillant des retraités et leurs conjoints rencontrant des difficultés ponctuelles, situés à Saint-Jacut-de-la-Mer et Sanary-sur-Mer ;
- 4 Établissements d'Hébergement pour Personnes Âgées Dépendantes

(EHPAD) accueillants des retraités cheminots ou des ayants-droit. Ils sont situés à Illiers-Combray, Santenay, Villevaudé et Neuilly-sur-Marne.

Les Centres de Psychologie Familiales regroupent :

- 4 Centres Médicaux Psycho-Pédagogiques (CMPP) situés à Lille, Metz, Nevers et Paris ;
- 3 Centres d'Orientation Scolaire et Professionnel (COSP) situés à Bordeaux et Paris ;
- 3 CMPP/COSP à Dijon, Lyon et Marseille.

Le Service d'Action Sociale s'adresse aux cheminots actifs, retraités et à leurs familles. Les travailleurs sociaux sont soumis au secret professionnel, ce qui garantit la confidentialité des échanges et l'indépendance vis-à-vis de l'entreprise. Nous accompagnons agents et pensionnés à des moments importants de leur vie : embauche, maladie, maternité, reclassement professionnel, séparation, etc. Nous pouvons délivrer des prestations financières, instruire des dossiers anonymisés pour les présenter au sein d'une instance interne à notre service. Comme dans beaucoup de services de l'EPIC SNCF, nos effectifs baissent d'année en année : non remplacement de départs en retraite notamment... Ce qui est incompréhensible puisque notre service possède une

« épargne » d'environ 28 millions d'euros... En 2017, la direction poursuit sa démarche de casse du service en projetant de « se désengager du domaine de la dépendance », elle envisage de vendre 2 EHPAD : Villevaudé et Neuilly et de céder à un repreneur les 2 autres EHPAD : Santenay et Illiers Combray.

Les conséquences sont dévastatrices à plusieurs titres : pour les cheminotes et cheminots pensionnés, âgés, dépendants pensionnaires de ces établissements et qui pensaient y finir paisiblement leurs jours. Un changement d'établissement va être très perturbant, voire même certains n'y sur-

vivront pas. Le tarif en EHPAD « classique » ne sera plus du tout le même que celui qui était appliqué dans nos établissements (85% des ressources quel que soit leur montant). Pour le personnel : le désormais célèbre RH 0910 avec proposition d'un reclassement en interne ou en externe à l'action sociale... et pour les personnes reprises par un repreneur, la perte du Statut de cheminot et la signature d'un nouveau contrat de travail avec ledit repreneur. D'autres sujets nous mobilisent : depuis des années les secrétaires réclament en vain l'application de la réglementation concernant la prime de saisie... elle leur est refusée au motif qu'elles ne

feraient pas suffisamment de saisie... ce qui n'est pas du tout le cas. Évidemment, elles en font beaucoup et cette prime est amplement justifiée.

En 2017, la direction envisage également de s'intéresser à la cartographie des Centres d'Action Sociale, à leur répartition, au regroupement des petits centres... Cela aura pour conséquence une nouvelle diminution des effectifs et moins de disponibilités pour les cheminotes et les cheminots rencontrant des difficultés. Nous constatons aussi une diminution du budget alloué pour les aides financières aux actifs alors que nous rencontrons de plus en plus de cheminotes et de cheminots en grandes difficultés.

Pour conclure, il faut savoir que nous avons une DP nationale regroupant les médicaux et les sociaux. Au niveau du Service Médical, nous constatons de plus en plus de démissions de médecins du travail, des difficultés de recrutements. Comme pour le Social, les secrétaires médicales ne perçoivent pas la prime de saisie. Là aussi, la direction du Service Médical refuse d'appliquer la réglementation. La question de la mutuelle d'entreprise est ainsi une épée de Damoclès pour le Service Médical car sa mise en place signifierait la fin de la médecine de soins pour les cheminotes et les cheminots.



Liaison Personnels CE & CCGPF

Quand les employeurs-syndicalistes suivent la même ligne que le patronat !

Les gestionnaires des CE de la SNCF et du CCGPF sont des syndicalistes ; on pourrait donc imaginer que les salariés de ces structures ne soient pas confrontés aux mêmes problèmes que les cheminotes et les cheminots au Statut ou contractuels face à la direction de la SNCF.

Pourtant, sur de nombreux sujets, il n'en est rien. C'est le cas notamment sur les questions salariales. Les deux premiers coefficients de la grille des salaires (qui en compte dix) correspondent à un salaire inférieur au SMIC comme c'est le cas aussi avec la grille salariale SNCF ; et nos employeurs-syndicalistes (c'est-à-dire la CGT qui est majoritaire à la SNCF), plutôt que de les augmenter, ont préféré mettre en place une indemnité qui permet à chacune et chacun d'atteindre le niveau du SMIC (et on parle bien du SMIC actuel, celui à moins de 1150 euros net, celui que tout le monde considère comme trop faible, pas celui revendiqué sur les affiches et les banderoles !). Et cela concerne près

du quart de nos collègues ! En 2016, aucune augmentation générale n'a été accordée aux salariés des CE et du CCGPF... nos employeurs-syndicalistes expliquant que comme il n'y avait pas eu d'accord salarial à la SNCF, il n'y en aurait pas dans les CE et au CCGPF... comme si Pépy pouvait servir de modèle social ! Alors, quand la direction SNCF a annoncé que les cheminotes et les cheminots au Statut et contractuels toucheraient une « prime au titre de l'intéressement » pour 2017, la Liaison Personnels CE & CCGPF a immédiatement écrit au président de la commission paritaire des personnels CE & CCGPF : « Comme vous le savez, la SNCF a décidé d'attribuer une prime d'environ 400 euros aux cheminots (401 pour les agents de SNCF Mobilités, 367 pour les agents de Réseau et 489 pour ceux de L'épic de tête), qui sera versée sur la paie du mois d'avril. Il ne s'agit pas de débattre ici des limites et dangers de ce type de gratification qui ne saurait remplacer de véritables augmentations de salaire. SUD-Rail demande, au nom de la convergence d'intérêts

entre cheminots et personnels CE & CCGPF si souvent citée par nos employeurs-syndicalistes, que les personnels des CE et du CCGPF perçoivent cette gratification à la même date. »

Il est fort probable que les salariés des CE et du CCGPF obtiendront cette gratification, reste à savoir quand et dans

quelles conditions. Pour rappel, l'année dernière, la « gratification exceptionnelle » avait été versée plusieurs mois après celle des cheminotes et des cheminots au Statut et contractuels, après de multiples courriers... et en plusieurs fois ! Et en appliquant les mêmes critères que la SNCF (présence minimum de 90 jours), nos em-

ployeurs-syndicalistes avaient décidé d'exclure de cette mesure tous les amateurs engagés en contrat d'engagement éducatif (qui travaillent dans les centres de loisirs des CE, et dans les centres de vacances ou les maisons familiales du CCGPF) puisque ces contrats ne peuvent justement dépasser les 90 jours par an.



Liaison Équipement

La sous-traitance, toujours là pour mettre la sécurité des travailleurs en danger

Depuis l'arrivée de Patrick Jeantet, président délégué du directoire de la SNCF et président directeur général de SNCF Réseau, la direction de l'Infra Voie applique un programme qui met en danger l'avenir des cheminotes et des cheminots de SNCF Réseau. M. Jeantet, relais du patronat de l'industrie privée, prône une forte intensification de l'externalisation et de la productivité et la mise

en concurrence des services de la SNCF. Il démontre qu'il fait passer en premier les aspects techniques et économiques au détriment de la sécurité ferroviaire. SUD-Rail a rappelé à ce nouveau président :

- que la situation critique du réseau SNCF n'est pas liée à un manque de productivité et d'externalisation mais à une politique néfaste orchestrée par les gouvernements de gauche comme de droite engendrant depuis de nom-

breuses années des restructurations sauvages à répétition cassant la pertinence des savoir-faire des cheminotes et cheminots de la SNCF ;

- que la contre-réforme ferroviaire passée en force fin 2016 ne règle rien et ne répond pas aux besoins d'un service public de qualité : le contenu de cette loi engendre des conséquences sur l'entretien du réseau pour assurer la qualité et la sécurité de celui-ci ;

- qu'en matière d'emploi, ce sont des milliers d'emplois qui ont été perdus ces dernières années à l'Équipement et que ce ne sont pas les mesurées que la direction annonce qui régleront le retard et le mauvais état du réseau ferré ;

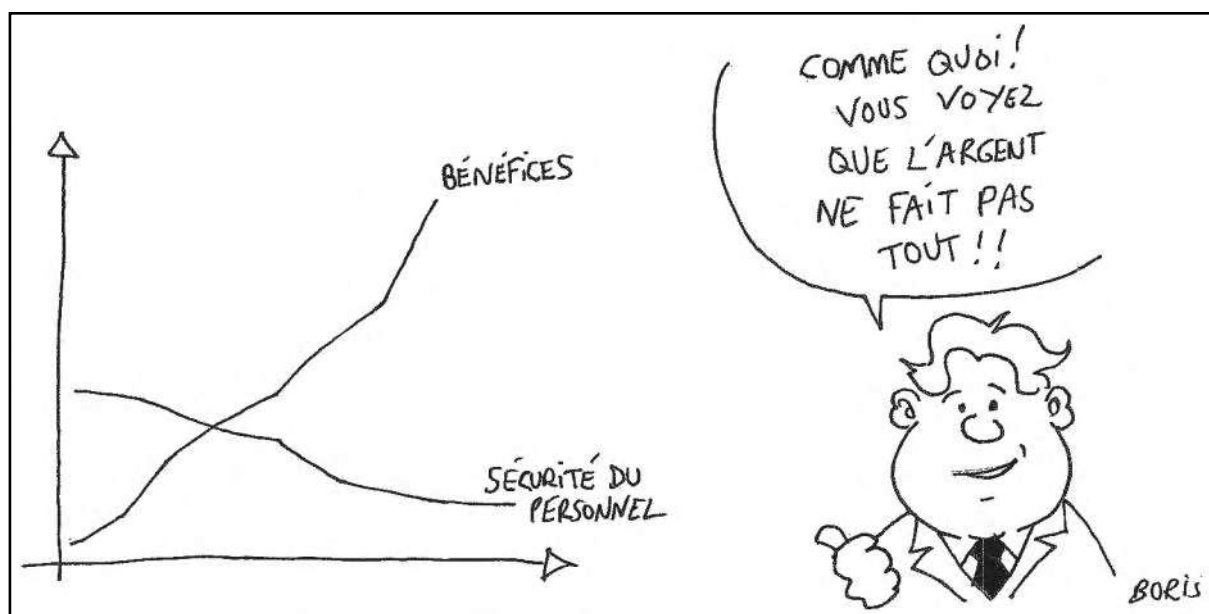
- que la direction ne change décidément pas sa politique axée sur la productivité et l'externalisation du savoir des cheminotes et des cheminots à des patrons voyous qui ne pensent qu'à l'argent : tous les ingrédients sont là pour détruire les possibilités d'intervention des agents de l'Équipement et permettre le transfert de nos savoirs vers le privé et la sous-traitance.

pôles d'établissement), d'un encadrement souvent débordé, d'agents mis sous pression, de la priorité donnée aux impératifs de production vis-à-vis des impératifs de sécurité sur les chantiers...

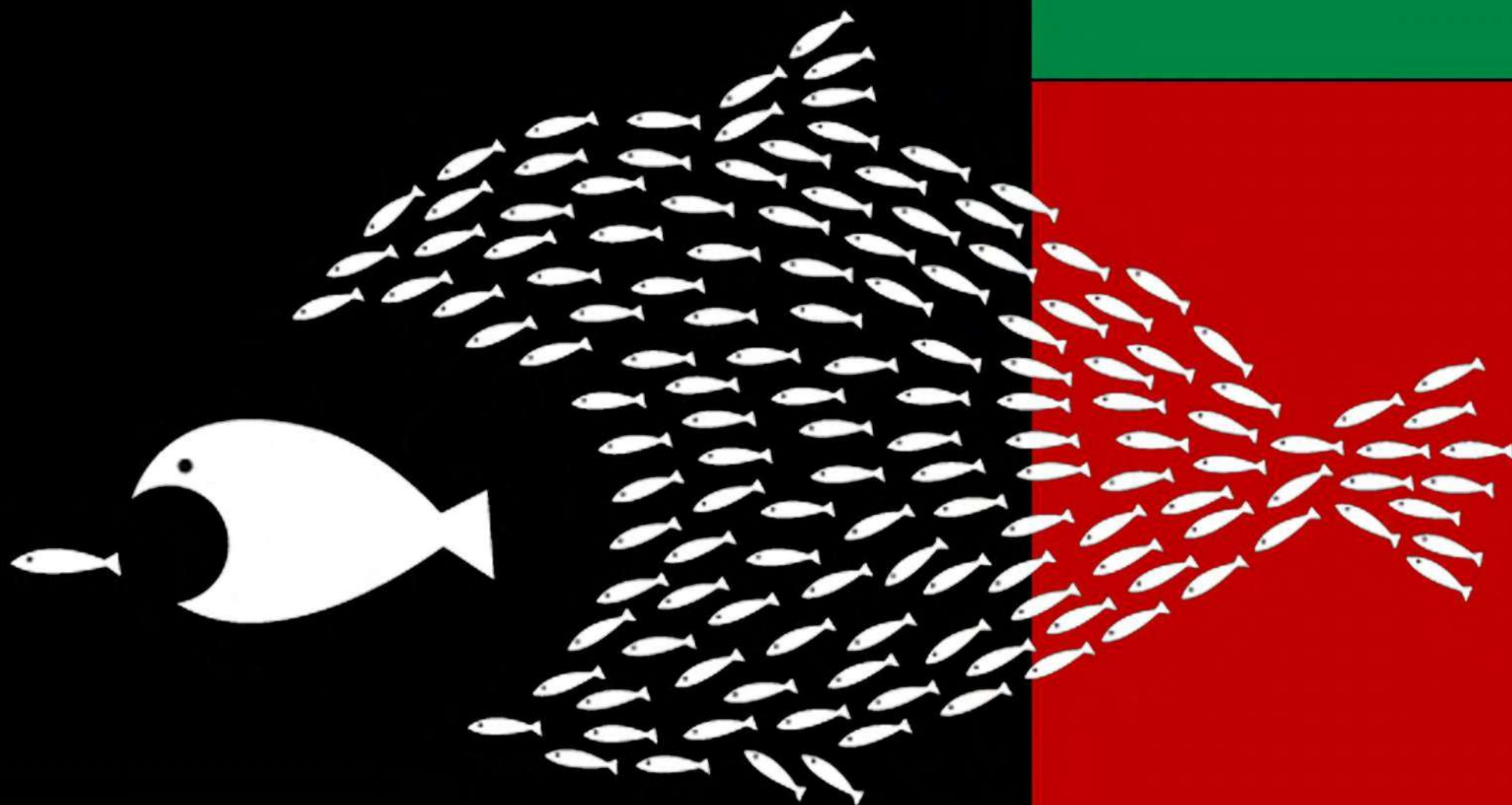
Notre savoir-faire et nos métiers de cheminotes et cheminots doivent rester les fondations qui répondent à un service public de qualité. Ainsi, nous revendiquons :

- de remettre les parcours à taille humaine ;
- de faire de nombreux recrutements dans tous les métiers ;
- de faire la maintenance du réseau ferré par des cheminotes et des cheminots à Statut ;
- d'arrêter la sous-traitance de la maintenance à des entreprises qui passent toujours en premier la productivité au détriment de la sécurité.

En attendant d'avoir une situation normale à l'Équipement, afin de protéger la santé et la sécurité du personnel sur les chantiers mal organisés qui risquent d'affecter la sécurité des circulations, SUD-Rail dépose des préavis de grève de longue durée tous les deux mois.



TRAVAILLEUSES ET TRAVAILLEURS DU RAIL DU PUBLIC OU DU PRIVÉ



**NE RESTONS PAS SEULS
FACE AUX DIFFICULTÉS**

**DÉCIDONS ENSEMBLE
LUTTONS ENSEMBLE**

Union
syndicale
Solidaires
Sud
Rail

DÉVELOPPONS UN SYNDICALISME DE LUTTE ET DE TERRAIN

Fédération SUD-Rail - 17 boulevard de la Libération - 93200 Saint-Denis

☎ 01.42.43.35.75

✉ sud.rail.federation@gmail.com

📘 @sudrailofficiel

☎ 01.42.43.36.67

🌐 www.sudrail.fr

🐦 @Fede_SUD_Rail