

## Dans ce numéro

- La lutte continue
- Rail sans frontière
- VISA, Actions et Bilan
- Loi « Travail », le rideau ne tombera pas
- FACILIT'RAIL, première bataille gagnée
- CA et CS, instances verrouillées ?
- Suppression des Trains de nuit
- La sécurité mise à mal
- Une histoire récente, une vie intense !
- La casse du métier d'ASCT
- Un avenir bien sombre ?
- Des élections DP encourageantes !

# La lutte continue

**L**a mobilisation, qui a démarré le 9 mars, aussi bien dans le ferroviaire qu'au niveau interprofessionnel, est historique parce qu'elle montre un véritable ras le bol de millions de travailleurs, de jeunes, de chômeurs, de retraités...

4 mois de luttes depuis l'annonce du projet de loi El Khomri et malgré une violence prônée par le gouvernement et le patronat : une utilisation par trois fois du 49.3, des passages en force à tous les niveaux, une criminalisation du mouvement, des interdictions de manifester, une médiatisation mensongère ... Ce mouvement contre la régression sociale se poursuit. Ni la validation de l'Accord d'entreprise et la CCN dans le secteur ferroviaire, ni le

vote de la loi Travail ne doivent marquer la fin de la mobilisation.

Le passage en force du gouvernement, comme du patronat, ne signifie pas leur victoire et encore moins la fin de la lutte.

Face à cette logique de la régression sociale, nos revendications sont plus

que jamais légitimes : la fédération SUD-Rail a déposé à nouveau un préavis permettant de couvrir toutes les initiatives à venir interprofession-

nelles pour améliorer nos conditions de travail et de vie, lutter efficacement contre le chômage et la précarité en réduisant le temps de travail et en partageant les richesses produites.

C'est la lutte que nous devons poursuivre, au sein de chaque entreprise, de chaque branche professionnelle et au sein de la société toute entière !

Afin de poursuivre la lutte et de donner des perspectives aux revendications portées par les grévistes, dans la rue, dans la grève reconductible, la fédération SUD-Rail a fait le choix de ne pas signer l'accord d'entreprise à la SNCF et la convention collective ferroviaire et d'exercer un double droit d'opposition :

- suite à la consultation de ses adhérents
- en lien direct avec les revendications portées par les grévistes
- pour refuser que des « organisations syndicales » minoritaires décident la régression sociale pour l'ensemble des travailleurs du rail.

La fédération des syndicats SUD-Rail et l'union syndicale Solidaires vont poursuivre cet été les mobilisations afin de maintenir la pression et le 2 août pour nous opposer à toutes les répressions syndicales, et créer les conditions d'une relance de la mobilisation avec les organisations syndicales Solidaires, CGT, FO, FIDL, UNL, UNEF) dès la rentrée, le 15 septembre prochain.



Manifestations des 09 mars, 31 mars et 09 avril 2016 (Crédits Photo : SUD-Rail)

**« C'est la lutte que nous devons poursuivre, au sein de chaque entreprise, de chaque branche professionnelle et au sein de la société toute entière ! »**

# Rail sans frontière



**International trade union network of solidarity and struggle**

**Réseau syndical international de solidarité et de luttes**

**Rede Sindical Internacional de solidariedade e de lutas**

**Red sindical internacional de solidaridad y de luchas**

**Rete sindacale internazionale di solidarietà e di lotta**

**الشبكة النقابية العالمية للتضامن والنضال**

[www.laboursolidarity.org](http://www.laboursolidarity.org)

[www.laboursolidarity.org](http://www.laboursolidarity.org)



Rencontre internationale de Syndicats du transport — Sao Paulo — 1er au 3 juillet 2016 (Crédit Photo : SUD-Rail)

**G**rèves dans l'Etat espagnol, en Italie, en Belgique, en Grande-Bretagne, au Portugal, même si on s'en tient aux pays géographiquement proches, les luttes sociales des cheminots et des cheminotes sont nombreuses ces derniers mois : elles ne se limitent pas à l'Europe et touchent aussi l'Afrique comme en Tunisie ou au Sénégal, l'Asie à l'exemple de la Corée ou de l'Inde, les Amériques que ce soit au Brésil ou aux Etats-Unis. A chaque fois, nous adressons des messages de soutien aux camarades et surtout nous faisons connaître leur lutte, en France via les syndicats SUD-Rail mais aussi ailleurs dans le monde, à travers le Réseau syndical international de solidarité et de luttes et le Réseau Rail Sans Frontière.

La fédération SUD-Rail et l'Union syndicale Solidaires sont parmi les organisations fondatrices de ces deux réseaux. L'internationalisme (comme l'interprofessionnel) est un des aspects essentiels de notre syndicalisme et non quelque chose qui viendrait « en plus ». Il existe des modèles syndicaux ne se reconnaissant pas dans cette conception : ce sont ceux qui considèrent que le syndicalisme se limite, au mieux, à la défense des intérêts immédiats des salarié-es. **Nous nous réclamons d'un syndicalisme agissant pour une profonde transformation sociale et une rupture avec le système capitaliste ; cela impose une pratique en phase avec cette ambition, donc un engagement internatio-**

naliste réel, que ce soit au plan des structures nationales ou des collectifs militants locaux.

Dans la suite des précédentes réunions, la rencontre 2016 du Réseau Rail Sans Frontière était envisagée au Burkina Faso. Il s'agit de poursuivre et amplifier le travail réalisé depuis des années et qui se traduit notamment par le bulletin « Ensemble », par des tracts et déclarations unitaires internationaux concernant le secteur ferroviaire. Mais nous avons modifié nos plans : le syndicat du Métro de Sao Paulo proposait du 1<sup>er</sup> au 3 juillet une rencontre internationale de syndicats du transport ; prolongeant notre implication dans le Réseau syndical international de solidarité et de luttes, nous avons co-organisé cette initiative. Pour éviter de multiplier les réunions et les déplacements, nous avons tenu la réunion du Réseau Rail Sans Frontière à Sao-Paulo, les 4 et 5 juillet ; le 6, nous avons enchaîné par une réunion de coordination du Réseau syndical interprofessionnel de solidarité et de luttes. Un compte-rendu de ces initiatives paraîtra dans le prochain journal.

**Un représentant de la fédération SUD-Rail a participé à la conférence de Labor Notes, à Chicago.** C'est un réseau américain d'information et soutien aux luttes syndicales. Tous les deux ans, ils et elles invitent des représentants de divers pays. Cela rassemble environ mille militants et militantes : une opportunité de faire connaître le réseau syndical international

de solidarité et de luttes et le travail que nous menons dans certains secteurs professionnels (dont le rail), ainsi que de prendre des contacts aux Etats-Unis. Par ailleurs, le réseau syndical américain de cheminot-es (RWU), membre du Réseau Rail Sans Frontière, nous avait invités (comme en 2014) à la convention qu'il organise juste avant la conférence Labor Notes. Le dernier bulletin mensuel *Solidaires international* (que chaque syndicat reçoit pour diffusion aux adhérent-es) est consacré à cette délégation.

**Le travail syndical transfrontalier est un autre axe prioritaire de Solidaires et de SUD-Rail.** Deux rencontres ont été organisées, à Toulouse et à Genève ; une autre est en préparation pour le Nord-est. Il s'agit d'ancrer le travail syndical international dans notre militantisme quotidien ; c'est un des aspects de cette démarche, comme par exemple nous le faisons aussi en proposant régulièrement des tracts internationaux directement diffusables aux salarié-es. Des « jumelages » entre syndicats du même secteur sont envisagés, d'autres propositions peuvent être faites : organiser des tournées syndicales internationales dans certains secteurs professionnels (nous l'avons fait plusieurs fois, il y a maintenant quelques années, à Paris Gare de Lyon, Valladolid et Milano-centrale), ou planifier une réflexion commune sur la question des transports dans les zones transfrontalières. Nous avons aussi participé à des rencontres Soli-

naires/LAB au Pays basque. Par ailleurs, le syndicat de Chambéry mène depuis des mois un travail unitaire avec la CGT et la section de Genève du syndicat suisse SEV, à propos du futur « RER Léman ». Plusieurs réunions et un rassemblement ont eu lieu.

L'activité de la commission internationale fédérale passe aussi par la réponse à diverses sollicitations de nos partenaires. On peut citer par exemple nos participations à :

- Un débat public à Bellinzona en Suisse, avec les camarades du comité de l'atelier ferroviaire.
- La manifestation pour la défense du droit de grève à Francfort, qui nous a permis notamment de prendre contact avec le syndicat GDL.
- Des congrès, comme ceux, dans l'Etat espagnol du Syndicat Fédéral Ferroviaire de la CGT ou du Syndicat Ferroviaire de la Confederacion Intersindical.
- La réunion du secteur ferroviaire lors de la réunion du Réseau européen des syndicats alternatifs et de base, à Barcelone.
- Diverses initiatives dans le cadre de la commission internationale Solidaires : en Italie, en Grèce, en Allemagne, dans l'Etat espagnol, en Suisse, en Turquie, ...

Notre manière d'agir n'est pas spécifique aux questions internationales ; comme pour tout le reste de notre activité syndicale, nos informations, nos réflexions, nos actions, doivent être en phase avec ce qui se fait sur le terrain : par exemple, en proposant à nos équipes syndicales locales, aux sections syndicales, des tracts internationaux axés sur la réalité du travail quotidien dans l'entreprise ou le service, en organisant des tournées syndicales internationales, des réunions entre structures syndicales transfrontalières, ... C'est tout ce travail qu'il faut partager, faire connaître, discuter, améliorer, renforcer, pour que nous puissions contribuer à faire changer le rapport de forces en France, en Europe, dans le monde et donc pour que nos discussions sur la société que nous voulons aient toute leur utilité.

**La commission internationale fédérale ne demande qu'à s'élargir ;** les tâches sont diverses et le temps à y consacrer est à adapter aux possibilités de chacun et chacune (liens avec les autres organisations, recherche d'informations, réunions internationales, propositions de tracts ou déclarations, traductions, etc.).



L'internationalisme  
comme l'interprofessionnel  
est essentiel à notre  
Syndicalisme !

## Pour aller plus loin

<http://www.laboursolidarity.org/-Ferroviaire->

<http://www.labornotes.org>

<https://www.solidaires.org/-Le-Bulletin-international-71->

## VISA - Vigilance et Initiative Syndicale Antifasciste



## Actions et Bilan

**A**vec la FSU, Solidaires est membre de VISA en tant que structure syndicale interprofessionnelle, les autres composantes étant des fédérations et syndicats de Solidaires, de la CGT, de la CFDT, de la CNT, le Syndicat de la Magistrature. L'adhésion de l'Union syndicale Solidaires et de plusieurs syndicats SUD-Rail a conforté et renforcé l'adhésion de nombre de nos membres et plusieurs de nos militant-es participent désormais à l'activité quotidienne de l'association.

**Aujourd'hui, plus d'une cinquantaine de structures syndicales composent VISA.**

L'action de VISA s'est fortement développée ces dernières années, au fur et à mesure de la pénétration des idées du FN dans les sphères syndicales (affaire Engelmann, militant-es syndicaux sur listes FN à toutes les élections depuis 2011...) mais aussi par la prise de conscience de toutes les organisations syndicales qu'aucune ne serait épargnée par la dérive « brune » de certain-es de ses membres.

C'est ainsi que 4 brochures réalisées par VISA ont été massivement diffusées dans les réseaux militants : FN, le pire ennemi des salarié-es (2010, auto édition), Contre le programme du FN, un argumentaire syndical (2012, auto édition), Barrage syndical antifasciste (2014, auto édition), Lumière sur mairies brunes (2015, Editions Syllepse). En parallèle, VISA a développé depuis janvier 2012 un module de formation syndicale antifasciste (historique de l'extrême droite, programme du FN, réponses syndicales) et des thèmes à la carte (FN et Ecole, FN et femmes...). 5 stages en 2012, 8 en 2013, 21 en 2014, une trentaine en 2015... chaque session



(Crédit Photo : VISA)

regroupant de 25 à 110 stagiaires. Ce sont le plus souvent la CGT et Solidaires qui impulsent ces journées, dans un cadre unitaire la plupart du temps !

Dans la même période, VISA est intervenue à 56 reprises devant des instances syndicales (conseil, congrès...) en tant qu'outil d'information et de réflexion afin de lutter collectivement contre l'implantation et l'audience de l'extrême droite dans le monde du travail. Le 29 janvier 2014, devant 600 militant-es réunies à la Bourse du travail de Paris à l'appel de la CGT, de la FSU, de Solidaires, de l'UNEF, de l'UNL et de la Fidl, VISA a introduite les débats sur les réponses syndicales face à l'extrême droite.

Mais si VISA considère que le combat antifasciste doit être pris en charge par toutes les organisations syndicales, de la base au sommet et, autant que possible, que cette contre-offensive syndicale doit se faire dans l'unité la plus large, il faut reconnaître qu'il y a encore « du pain sur la planche ». Par exemple, la faiblesse du nombre de participant-es aux manifestations antifascistes doit nous interroger, tout comme les réticences qu'ont en-

core certaines équipes syndicales à se former et à se mobiliser pour démystifier, aux yeux des salarié-es, les propositions prétendues sociales de l'extrême droite.

L'activité de VISA a connu une nouvelle étape en septembre 2015 avec la sortie du livre « Lumière sur mairies brunes ». Ce livre est une « boîte à outils » : On y trouve le récit détaillé des faits et méfaits du Front national et de ses alliés au terme d'une année d'exercice du pouvoir municipal dans les quinze villes qu'ils occupent depuis le printemps 2014. On peut également y découvrir les analyses et les communiqués de VISA ainsi que les expressions syndicales et intersyndicales qui sont autant de coups de projecteurs sur les réponses à apporter aux incursions du FN sur le terrain social.

**En septembre 2016, VISA publiera un fascicule « argumentaire syndical face au programme du FN ».**

En conclusion, provisoire, VISA peut et doit toujours mieux faire...

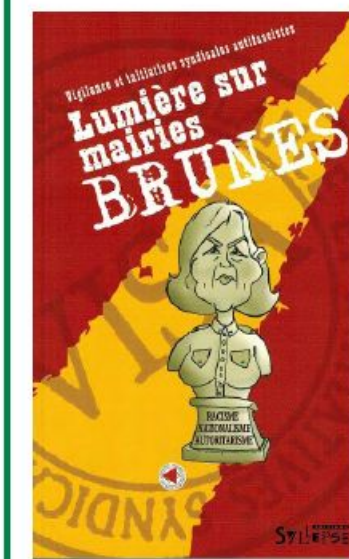
## Qui est VISA ?

VISA est une association intersyndicale composée d'une cinquantaine de structures syndicales : la FSU et plusieurs de ses syndicats, l'Union Syndicale Solidaires et plusieurs de ses syndicats, des fédérations et des syndicats de la CGT, de la CFDT, de la CNT, de l'UNEF et le syndicat de la Magistrature.

Les militants de VISA, depuis 1996, recensent, analysent, dénoncent, les incursions de l'extrême droite et plus particulièrement du Front national sur le terrain social. VISA se veut être un outil d'information et de réflexion pour toutes les forces syndicales qui le souhaitent afin de lutter collectivement contre l'implantation et l'audience de l'extrême droite dans le monde du travail.

## A lire

« Lumière sur mairies brunes » -  
Auteur : VISA - Editions Syllepse



## Loi "Travail" - Loi Anti-sociale

## Le Rideau ne tombera pas



**J**eudi 21 juillet 2016, la loi Travail a été définitivement adoptée après l'absence du motion de censure des prétendus « frondeurs » ou fraudeurs. Cette loi resterait dans l'histoire sociale de notre pays comme une mascarade de démocratie sociale et parlementaire. Comme au théâtre, le gouvernement nous a fait les trois coups de 49-3 pour imposer une loi qui renie tous les droits des salariés acquis de haute lutte depuis de nombreuses années.

Aucun débat au sein de l'Assemblée Nationale ou au Sénat, des pseudo-frondeurs qui ont fait croire à l'opinion publique non favorable à cette loi, qu'ils se posaient en derniers défenseurs des travailleurs avec toujours ce qu'il faut de suspens pour constater à chaque fois

qu'il manquait les deux signatures nécessaires pour le dépôt d'une motion de censure. Nous ne savons pas s'il faut en rire ou en pleurer, mais le nez de tous ces parlementaires de la majorité doit être aussi long que celui de Pinocchio ou Cyrano de Bergerac.

Ce gouvernement nous a parlé de vouloir rénover le dialogue social en toute transparence, mais c'est plutôt le « Monologue d'un Valls qui geint » pour une loi anti-sociale. Mais le rideau n'est pas tombé sur cette tragédie que constitue cette loi scélérate pour les droits des salariés adoptée sans débats ce 21 juillet 2016.

**En tant qu'épilogue, Solidaires appelle tous les salariés, les retraités, les jeunes, les chômeurs, les femmes, les**

hommes :

- A être présents dans toutes les initiatives des collectifs locaux contre cette loi Travail dès la rentrée ;
- A remplir massivement la carte postale intersyndicale de pétition à l'adresse du Président de la République ;
- A faire grève et à participer fortement aux manifestations intersyndicales du 15 septembre

Casse de l'emploi à FACILIT'RAIL, la direction d'Eurostar recule

# Première bataille gagnée

**L**e 22 février 2016, La direction de la société Eurostar annonçait sa volonté de modifier l'organisation de l'avitaillement de ses trains à compter du 3 octobre 2016. La quasi-totalité de la charge de travail de la société Facilit'Rail devait en effet être effectuée à Londres avec pour conséquence directe la perte potentielle de 137 emplois !

« C'est la mobilisation des Travailleurs qui a fait plier Eurostar ! »

C'est lors d'une réunion des délégués du personnel que M. Olivier Mauricette a informé les représentants du personnel en présentant la chose comme irrémédiable.

C'était sans compter sur la mobilisation du personnel qui de manière unanime

et solidaire a su réagir immédiatement. Eurostar justifie sa décision par une baisse d'activité liée aux attentats. Ce n'est pas tant que la société Eurostar soit proche de la faillite, loin de là. C'est surtout qu'elle n'a pas réussi à atteindre les objectifs fixés. En gros, elle ne va pas pouvoir donner autant d'argent que prévu à ces pauvres petits actionnaires.

Les délégués SUD-Rail de cette entreprise épaulés par des membres du bureau fédéral et des syndicats de Paris Nord et Paris Sud Est ont organisé la riposte.

Premier temps fort, une assemblée générale organisée dans la cafétéria de la cantine de Paris Nord le lundi 21 mars. Cette réunion en présence des organisations syndicales notamment SUD Rail et CGT, va donner le ton de la mobilisation exemplaire qui ne faiblira pas dans les semaines suivantes.

Le deuxième moment important et peut être décisif de cette mobilisation interviendra lors de l'invasion de la séance plénière du CER de Paris Nord le vendredi 25 mars. Ce jour là, de manière très digne les salariés ont démontré une détermination sans faille.

Enfin, les salariés de Facilit'Rail ont interpellé directement M. PEPY au sortir d'une interview chez Europe1.

Au final, la société Eurostar par l'intermédiaire de son actionnaire majoritaire, la SNCF a fait savoir qu'elle renonçait à toute réorganisation de l'avitaillement de ses trains préservant ainsi l'ensemble des emplois menacés.

C'est bien la mobilisation des travailleurs qui a fait plier Eurostar. SUD-Rail est, et reste vigilant sur le projet global de la direction visant la destruction de la restauration ferroviaire.



## Conseils d'Administration et Conseil de Surveillance

# Instances verrouillées ?

Un an après le passage en force de la loi, contre-réforme du système ferroviaire, qui oserait encore parler de réunification ? Il n'est pas un conseil d'administration de Réseau ou Mobilités, un conseil de surveillance sans que ne soient à l'ordre du jour des questions de contrats entre les trois entreprises, transferts d'actifs, etc... Un jeu de Monopoly grandeur nature, dont direction et gouvernement se délectent, sans aucun état d'âme et dont les Cheminot-es sont les victimes.



(Crédit Photo : SUD-Rail)

**L**a contre-réforme a créé trois entreprises distinctes, qui n'ont pas les mêmes objectifs, sauf celui imposé de « masquer » la dette (car dans les « milieux autorisés » comme disait Coluche, tout le monde sait bien que la dette ne pourra jamais être résorbée par les seuls recettes commercial du système).

D'ailleurs, ce système est contradictoire en lui-même, puisque pour Réseau, la réduction de la dette passe par l'augmentation des péages, alors que pour Mobilités et surtout les « nouveaux entrants », il s'agit de jouer la montre et se « prendre mutuellement des marches ». Quant à l'Épic de tête qui devait

être garant de tout, il n'a aucun pouvoir véritable sur les deux autres (on le voit avec la sécurité où le « Monsieur sécurité » n'a de pouvoirs que de ce qu'il tient des deux délégations que lui ont faites les Conseils d'Administration de Réseau et Mobilités. Réseau et Mobilités n'accepteront donc que les préconisations qui entrent dans leur logique propre. La seule action malheureusement autonome de l'Épic de tête, est l'Immobilier, pour pouvoir brader le patrimoine en validant des besoins ferroviaires futurs au minimum du minimum (or on sait que lorsque des emprises ferroviaires sont cédées, surtout à proximités des grands centres urbains, c'est un arrêt de mort pour toute perspective de développement futur du ferroviaire pour l'approvisionnement des agglomérations).

**Dans ce grand jeu de Monopoly, les salariés-es sont les victimes.**

La question sociale, n'est jamais ou quasi jamais abordée que ce soit aux conseils d'administration, ou de surveillance, pourtant, ce sont bien des femmes et des hommes qui font le chemin de fer. Et ces femmes et hommes, ne se sentent plus bien dans l'entreprise, une des origines de cette souffrance au travail, est bien l'organi-

sation du travail. Ces hommes et ces femmes qui ont subi ces dernières années les réductions d'effectifs, la destruction des collectifs de travail, des réorganisations en cascades, des méthodes de gestion inhumaines appelées « management »

**Les cheminot-es souffrent et continuent de souffrir, tentant au quotidien d'assurer le service public, sans moyens.**

Une nouvelle étape a été franchi avec la contre-réforme du système ferroviaire. Cette réforme accentue le démantèlement de l'entreprise, isolant les cheminot-es dans 3 entreprises distinctes. Et depuis le vote de cette loi, les attaques sont quotidiennes : statut, réglementation du travail... et la sécurité qui ne fait plus partie des fondamentaux, malgré les belles paroles de la direction. La réglementation du travail de la SNCF, n'est justement pas en matière de sécurité le fruit du hasard, elle est le résultat d'enseignements tirés suite à des catastrophes ferroviaires, d'équilibres dans la recherche d'un haut niveau de sécurité pour les salariés et les circulations et également le résultat d'innombrables actions collectives, de mobilisation des salarié-es.

Alors que pouvons-nous faire, nous représentant-es des salarié-es dans ces conseils d'administration et conseil de surveillance ? Les administrateurs-salariés sont en effet la dernière roue du carrosse (nous n'avons accès aux documents qu'aux derniers moments, nous sommes censés travailler seuls alors que les représentants de l'Etat ou les « personnalités qualifiées » ont des services entiers à leur disposition, nous sommes exclus des réunions préparatoires avec les représentants de l'Etat, etc.) Quant aux administrateurs SUD-Rail, ils sont souvent tenus à l'écart de certaines commissions ou comités... Malgré tout, nous faisons entendre la voix de la Fédération SUD-Rail, des adhérent-es et des Cheminot-es pour :

- rappeler à ces décideurs les conséquences de leurs choix politiques (car d'autres choix sont possibles, le dumping social n'est pas une fatalité),
- Les forcer à entendre parler des hommes et des femmes qui font vivre le chemin de fer, à entendre évoquer leur souffrance et notamment les suicides (autour desquels c'est l'omerta depuis trop longtemps à la SNCF)
- Rendre compte aux cheminots (notamment avec la série de « La lettre Economique de SUD-Rail »)

des décisions prises dans ces instances, pour qu'ils suivent les tenants et les aboutissants de ce qu'ils vivent au quotidien.

Ce n'est pas simple, mais c'est l'engagement que nous avons pris vis-à-vis de toutes les salarié-es du secteur ferroviaire.

### Pour aller plus loin

A lire et à diffuser, la « Lettre Economique » rédigée par nos élus dans les Conseils d'Administration, le Conseil de Surveillance, au Comité Central du GPF, le Comité de Groupe...



## Suppression des Trains de nuit

# L'Etat accentue la fracture sociale et territoriale



(Crédit Photo : SUD-Rail)

**LIQUIDATION TOTALE**

**T**rains de nuit supprimés, trajets réduits, territoires non desservis et un service public ferroviaire mis à mal,

sont quelques-unes des conséquences de la mise en œuvre par l'Etat et la SNCF du rapport Duron. Les lignes appelées à disparaître cet automne sont celles reliant Paris à la Savoie (Saint-Gervais et Bourg-Saint-Maurice) et à Albi, ainsi que celles reliant Strasbourg et Luxembourg à Nice et Port-Bou (Espagne). Deux autres lignes, reliant la capitale à Irun (Espagne) et à Nice, bénéficieront d'un sur-sis, respectivement jusqu'en juillet et octobre 2017, tandis que les liaisons Paris-Briançon et Paris-Latour-de-Carol seront maintenues "en raison de l'absence d'une offre alternative suffisante".

Ces annonces ne peuvent qu'accroître

la fracture territoriale déjà grandissante et affaiblir le système ferroviaire déjà fragilisé par des décennies de mauvaises décisions.

Alors que les TET (Trains Equilibre du Territoire) acheminent près de 100 000 voyageurs/jour sur 40 destinations en complémentarité du TGV et des TER, l'Etat et la SNCF veulent se désengager de ce service qui garantit la continuité territoriale. Dans cette logique, uniquement financière, faute de rentabilité et de subventions, ces lignes n'intéressent pas les entreprises ferroviaires privées pourtant promptes à réclamer l'ouverture anticipée à la concurrence du trafic voyageur. En conséquence, faute d'une réelle politique de service public, la quasi-totalité des dessertes Intercités et autres trains de nuit serait concernée à terme par la suppression ou la réduction

de l'offre. Les trains de nuit à eux seuls, représentent 1,2 million de voyageurs et 75 millions de recettes avec un taux d'occupation de 38 à 54 %, prouvant leur utilité et répondant à des besoins concrets.

La Fédération SUD-Rail condamne le désengagement et la remise en cause de ce réseau par l'Etat et la SNCF dans une vision exclusivement comptable et sa livraison « clés en main » à l'autocar, encouragée par la loi Macron. La Fédération SUD-Rail recommande la (re) construction d'un véritable service public ferroviaire au service des usagers et des territoires, et appelle les acteurs concernés à prendre conscience des enjeux et à stopper cet encouragement vers une inégalité sociale et territoriale.

## FÉDÉRATION ET LIAISONS NATIONALES

### Liaison Equipement

## La sécurité mise à mal !

A travers « les démarches et process sécurité » présenté à la CPC MT de juin 2016 la direction accuse les cheminots du terrain de mauvaises organisations qui conduisent à de nombreux incidents ! Encore et toujours la théorie du lampiste afin d'éviter d'affronter la réalité en face d'une politique du profit qui se fait sur les bases d'une destruction massive de l'emploi et des conditions de vie et de travail.

**D**ans ce dossier la direction a identifié Trois grandes familles d'incidents dans les équipes Voies soit :

- Les défaillances installations signalisation (PN et déshuntages)
- Les défaillances installations voie et abords
- Les défauts de procédures sur chantier qui représentent 15000 incidents environ par an suivis dans Bréhat, des déraillements sur VS en forte augmentation notamment au niveau des bases arrières de chantier, des erreurs de procédures qui repartent à la hausse en début 2016.

Pour la direction les principales causes de ces incidents sont d'ordre organisationnel et humain.

Pour SUD-Rail, les véritables causes sont à chercher ailleurs ! A savoir depuis plusieurs années, la direction SNCF passe aux fourches chez les cheminot-e-s de l'Equipement des méthodes de travail inadaptées (mobilité forcée, allongement des parcours, travail de nuit et de week-end...), des suppressions drastiques d'emplois qui sont néfastes pour les agents chargés de la maintenance du réseau ferré, mais mettent également en danger la sécurité des circulations. Malgré les nombreuses mises en garde de la fédération SUD-Rail auprès de la

direction SNCF, cette dernière refuse de nous écouter et de revenir en arrière, ce qui engendre inévitablement des accidents graves et mortels, 2016 est en est la triste preuve !

Il est temps que la Direction reconnaisse que les suppressions massives d'emplois, les restructurations, le recours à la sous-traitance, la mobilité forcée et la politique de productivité imposée par le gouvernement se font au détriment du service public, de la sécurité et génèrent de fait une dégradation irrémédiable des conditions de sécurité, de vie et de travail des cheminots qui conduisent aux drames d'aujourd'hui.

Il est temps que la direction comprenne que la seule façon d'arrêter cette hécatombe est de remettre les moyens humains et matériels nécessaires, de permettre aux cheminot-e-s de faire leur travail dans de bonnes conditions lors de la préparation des chantiers et d'arrêter de faire travailler à outrance les agents de l'Equipement la nuit !

Pour couronner le tout la direction annonce une "Politique industrielle d'axe" ou dans celle-ci elle met en avant :

- Contraintes économiques et budgétaire
- libéralisation des transports ferroviaires en Europe

- Multiplication des parties prenantes (Etat, régulateur...)

SUD-Rail dénonce ce dossier qui dégrade encore plus la sécurité, l'organisation des chantiers, les conditions de travail, et de vie. la sécurité n'a pas de prix ! A croire que le drame de Brétigny ne suffit pas à la Direction !



(Crédit Photo : SUD-Rail)

### Assemblée Générale de la Liaison Equipement

Le mardi 13 septembre 2016, la Liaison Equipement organisera son Assemblée Générale dans les locaux de la Fédération à partir de 09h30.

Afin que les débats soient riches, il est impératif que chaque syndicat et chaque section syndicale soient représentés et que chacun fasse parvenir son bilan d'activités permettant ainsi la collectivisation et la préparation de l'AG.

L'ordre du jour sera riche :

- Point sur la nouvelle organisation de la liaison Equipement,
- Bilan des grèves à l'équipement (participation Infra V, modalités d'action sur le terrain, participation aux mouvements anti-loi travail et convergence de luttes...),
- Bilan des CE réseau IDF et maintenance travaux,
- organisation de nos tournées,
- les conséquences de la casse du RH0077 et du RH0677,
- le danger de la mise en place des titres restaurants,
- Sous traitance des annonces, rappel de retraités qui piquent nos chantiers,
- Congrès SUD Rail du 26 au 30 septembre,
- etc...

# FÉDÉRATION ET LIAISONS NATIONALES

## Liaison Retraité-es

# Une histoire récente, une vie intense !



(Crédit Photo : SUD-Rail)

**B**ien des figures « historiques » de la création de SUD-Rail début 1996 étaient déjà des cheminots proches de la retraite. Dès les années suivantes se posait le problème de la continuité de leur action syndicale malgré la fin de leur vie professionnelle. Et dès 2000 quelques « vieux » militants (Etienne BOUTIN, Michel DESMARS, Denis DERAY, Michel JACQUIN, François MAROT, pour ne citer que ceux-là) mettaient en place la liaison nationale retraité-e-s. Aujourd'hui, nous sommes un peu plus de 1000 adhérents répartis sur l'ensemble des régions, et ce nombre suit une croissance régulière, preuve de la pertinence de cette démarche dans laquelle beaucoup d'anciens se retrouvent pour discuter, passer du bon temps, mais aussi agir. En effet, nous, retraité-e-s SUD-Rail, refusons d'être les jouets soumis d'un monde ultra-libéral dans lequel nous ne nous reconnaissons pas, et contre lequel nous voulons continuer de lutter, avec nos moyens. Or la structuration en liaison est un moyen puissant de ne pas rester isolé dans son coin en subissant les événements. Et chacun sait qu'ils sont aujourd'hui néfastes aux actifs comme aux pensionnés, aux travailleurs comme aux chômeurs, aux jeunes comme aux vieux.

Premier levier d'action et non des

moindres, la création d'un journal, appelé à juste titre « le Lien ». De parution régulière depuis avril 2003, nous atteignons aujourd'hui le N° 61, avec une parution quasi-bimestrielle, ce qui en fait, avec la repartition du journal fédéral, la seule publication nationale de SUD-Rail. Ce Lien est unanimement apprécié par la variété des sujets traités (problèmes spécifiques aux retraités, conflits sociaux, politique, faits de société, page culture, etc.). Bien entendu, sa rédaction obéit aux mêmes principes de participation collective. Et nous avons fait des émules, puisque plusieurs journaux de sections régionales retraités ont vu le jour, à Nantes et Marseille notamment. Lorsque l'actualité l'exige, nous sortons même des numéros « spéciaux », comme ce fut le cas lors des attentats sanglants contre Charlie-Hebdo. De même nous avons publié en 2006 et en 2014 un livret des droits du retraité, outil indispensable pour préparer et gérer au mieux sa retraite. Les syndicats peuvent ainsi en disposer et le remettre gratuitement aux futurs pensionnés.

**Pour structurer au mieux notre fonctionnement nous avons mis en place un bureau constitué d'une vingtaine de militant-e-s, qui se réunit mensuellement dans notre local à la fédération.** Ce bureau est élu démocratiquement à intervalle régulier, en essayant que le

maximum de syndicats régionaux soient représentés. Notre prochaine AG doit avoir lieu en début d'année prochaine. Nous sommes également bien impliqués dans l'UNIRS, qui regroupe les retraité-e-s des différents Solidaires, et dont nous sommes à SUD-Rail les deuxièmes en nombre, preuve de notre vitalité et de notre implication.

**Pour faire vivre notre liaison et développer un maximum de contacts nous avons rapidement organisé une session décentralisée, qui a lieu chaque année (en général à la fin du printemps) dans un site à chaque fois différent, de manière à faire connaître des régions différentes et à faire participer le syndicat régional correspondant, ceci afin de resserrer et développer les liens intergénérationnels entre actifs et retraités.** La première session a eu lieu dès 2004, avec une dizaine de participants, et celle de 2015 (Camaret, région SNCF de Rennes) a dépassé les 50 participants. Parmi les derniers sites explorés, citons Masevaux (syndicat de Strasbourg), Goule (Nevers), Pornichet (Nantes), Roquebrun (Montpellier). Il est à noter que cette année, la session qui devait avoir lieu sur le site d'Étretat (Syndicat de Rouen) a été annulée en raison des conflits sociaux ; nous avons jugé que dans ces circonstances la place des retraités était aux côtés des actifs en lutte. Mais celle de 2017 est déjà en préparation !

Là encore notre but est de tisser et renforcer les liens entre générations, grâce à la participation du syndicat régional concerné, mais aussi avec des débats de société où interviennent des associations telles qu'ATTAC, la confédération paysanne, le réseau Sortir du nucléaire, ACRIMED, SOS Homophobie, la CRIIRAD, Podemos, des militants écologistes, syndicaux, etc. Et dans une ambiance conviviale et festive nous mettons en application nos principes, et chacune et chacun participe pendant 5 jours à la vie commune en autogestion :

préparation des repas avec si possible achat de produits bio en circuit court, tâches ménagères, animation des soirées... Le choix des sites privilégie aussi les structures collectives ou de proximité : centres de vacances du CCE, campings municipaux... De même nous contactons chaque fois la mairie et la population pour des échanges souvent constructifs.

**Notre champ d'activité s'étend aussi aux grands projets de société, que nous combattons avec les actifs et les associations quand ils sont néfastes.** C'est bien évidemment le cas pour l'aéroport de Notre-Dame des Landes, où une délégation de militants est présente lors des rassemblements annuels, avec la prise en charge de la restauration fort appréciée.

Autre projet en grande partie concrétisé, la création de trois classes en dur dans le petit village de Koaré, au Burkina Faso, en remplacement de paillottes. Cette action portée par des militants retraités avec participation financière de certains syndicats se fait au plus près du terrain grâce à nos contacts sur place, ce qui fait que l'intégralité des fonds récoltés est utilisée pour la construction et l'aménagement mobilier. Une première classe est sortie de terre en 2014, une deuxième est en cours d'achèvement, et nous comptons, avec votre aide, tenir nos engagements pour la troisième dans les années à venir. En ces temps sombres, le « S » de Solidaires doit prendre toute sa signification en nous impliquant davantage dans l'éducation, la formation et la défense de nos valeurs.

Bien entendu nos engagements sont multiples à tous les niveaux. Nombre d'entre nous s'impliquent dans les structures régionales pour assurer avec rigueur les formations syndicales. Et nous serons présents lors du congrès fédéral de Najac, avec des propositions pour améliorer les liens entre actifs et

anciens. Nous y présenterons également une exposition consacrée aux 20 ans de SUD-Rail, avec photos et autres documents. Elle est bien entendu à disposition des différents syndicats qui souhaiteront en faire un élément de formation et d'histoire, car notre histoire, c'est bien entendu la vôtre.

Et puisque les liens passent aussi par la fête et la convivialité, nous organisons courant décembre un repas de fin d'année, lui aussi concocté entièrement par nos soins, et qui réunit autour d'une table bien garnie plus d'une centaine d'anciens venus de tous les régions.

Notre local (remis à neuf par nos soins l'été dernier) possède une bibliothèque et cinémathèque qui s'enrichit chaque jour de nouveaux documents, que nous aurons plaisir à vous faire partager lors d'une visite à la fédération.

**Pour conclure nous voudrions souligner l'importance à garder les liens avec les actifs une fois à la retraite. C'est pour cela qu'il est important que chaque syndicat nous fasse parvenir les coordonnées des retraitables désireux de continuer, grâce à la liaison des retraité-es, à participer à cette belle aventure que fut la création de SUD-Rail... il y a tout juste 20 ans.**



## Liaison Train

# La casse du métier d'ASCT

**D**epuis de longues années déjà, la direction de SNCF mobilités n'a de cesse de vouloir casser du cheminot et notamment de l'ASCT. En effet au cours des multiples réorganisations de

la SNCF en activités notamment, son seul but est de réduire fortement l'influence des ASCT sur le monde cheminot en général en les parquant dans des activités diverses et variées (voyages, inter cités, TER, Transilien) afin de réduire les interactions entre eux. Mais elle ne s'arrête pas là avec le déploiement du « low cost », la dédicace par ligne (ex : l'axe Paris-

Lyon) et une redéfinition du rôle de

l'ASCT qui diffère du modèle traditionnel des missions à savoir : Sécurité, Sureté, Service et sauvegarde des recettes.

Le seul but qu'elle poursuit encore et toujours est la réduction des coûts au mépris de l'humain et de l'utilisateur. Car par le biais de la redéfinition des tâches essentielles de sécurité (TES) et l'assèchement des agents de gare, elle condamne bon nombre d'ASCT à la sédentarisation avec la volonté de la généralisation de l'EAS au TER comme cela fut le cas en Ile de France. Elle redéfinit hypocritement en se cachant derrière ses activités le rôle des ASCT qui doivent être présent pour nous du premier au dernier train en une formule magique : « du personnel au bon moment au bon endroit » sans en définir la teneur. Toutes ses attaques ne se font pas directement à un niveau national car dans sa politique de diviser pour mieux ré-

gner elle attaque les ASCT par activité, par région et même par établissement avec la volonté de noyer les ASCT dans des établissements « mono activité multi métiers ».

**Le but de la liaison trains est d'éclairer les ASCT sur ce qui se passe chez son voisin, de partager les expériences et de se coordonner quand c'est possible afin de se battre contre la casse de notre métier partout et à tous les niveaux de l'entreprise.**

L'apogée de l'attaque comme pour tous les cheminots est bien évidemment la loi Travail et la disparition du RH077 pour tous et toutes dans le décret socle et au niveau de la CCN. Il s'agira après le congrès de SUD-Rail et lors de l'AG dé-

centralisée qui se tiendra fin Octobre à Bordeaux de renforcer, analyser et revoir le travail collectif qu'il nous reste à faire.

(Crédit Photo : SUD-Rail)



« Réduction des coûts au mépris de l'humain et des usagers ! »

## Liaison Matériel

# Un avenir bien sombre ?

Mise en concurrence, déréglementation, individualisation et baisse du pouvoir d'achat. Cette précarité gagne du terrain sous des formes multiples : sous-traitance, intérimaires et CDD. Jamais ces restructurations n'ont été aussi nombreuses et destructrices d'emplois et font peser une chape de plomb sur l'avenir de la filière au sein de l'entreprise publique historique.

**L**e contexte actuel est marqué par la mondialisation sur les bases du dumping social, à la dégradation de notre environnement et à la crise économique, avec son cortège de faillites et de suppressions d'emplois, alors que des centaines de milliards d'euros sont dilapidés pour préserver les profits capitalistes. C'est le système capitaliste lui-même qui est en crise en France, et comme ailleurs, les différents gouvernements présentent la facture au monde du travail pour sauvegarder les intérêts patronaux. Dans cette même logique, le gouvernement actuel poursuit incontestablement la mise en œuvre d'une politique de destruction des droits acquis par la lutte de plusieurs générations de salariés. Il impose un modèle de société libérale, basé sur la loi du plus fort, générateur d'immenses profits pour quelques-uns, de chômage, pauvreté et précarité pour les autres. C'est cette politique que vivent au jour le jour les travailleurs du Rail et tout particulièrement les agents du Matériel.

**« Pour préserver les profits, gouvernements et directions imposent chômage, précarité, pauvreté et détruisent les acquis de la lutte ! »**

La « Supervision Technique de Flotte » reste l'axe essentiel de la direction pour rechercher des gains, en intensifiant le travail et en saturant nos sites de production au détriment des conditions de vie et de travail des cheminots. Afin d'économiser le nombre de sillons utilisés lors de l'acheminement du matériel vers les centres dédiés à la maintenance, tout en réduisant le matériel immobilisé, la direction propose la perte de gérance des matériels par UO, ce qui démontre, une fois de plus, que ce sont les cheminots du Matériel qui se plient aux exigences des activités. La disparition de la notion de « gérance », donc de responsabilité des engins, laisse planer de grandes inquiétudes sur l'avenir de la maintenance du domaine Matériel.

Pour nos apprentis, nous ne cessons de solliciter la direction pour l'obliger à recruter l'ensemble des apprentis sur leur bassin d'emploi respectif. Cette politique est indigne d'une entreprise de service public et, est une étape de plus de la casse du statut des cheminots. Le manque d'effectif dans nos établissements engendre la dégradation des conditions de

travail et de vie des cheminots du Matériel, et péjore la qualité de la maintenance du matériel roulant. La stratégie élaborée par la direction pour compenser la vague de départ en retraite, qui va se produire dans les cinq ans à venir, n'est pas plus que l'intérim. Et pour fragiliser un peu plus notre statut, elle n'a de cesse d'embaucher des agents au RH 00254 (PS 25).

Sur la pénibilité, les différentes interventions des représentants SUD-Rail auprès de la direction nationale et des directions locales, ainsi que les différentes luttes que les cheminots du Matériel ont pu exercer, ont fait évoluer la position de la direction SNCF. Cependant, il nous reste aujourd'hui de nombreux travaux dont la direction ne veut pas reconnaître la pénibilité... La non-réponse aux revendications sur la reconnaissance de la pénibilité est une résultante de la politique de la direction et du gouvernement, mais aussi la conséquence de certaines conceptions de la lutte et du syndicalisme.

**Aujourd'hui, la réalité montre que ceux qui préconisent un syndicalisme de salon pour régler les problèmes en dehors des luttes et de l'intervention des salariés se trompent, et mentent aux Cheminots !**

### Ex-Apprentis et Ex-Elèves, l'arnaque continue !

Si l'ensemble des trimestres d'apprentissage a bien été cotisé par les apprentis ou élèves, ils n'ont pas tous été validés du fait des cadeaux faits au patronat par les gouvernements successifs. Les ex-apprentis et ex-élèves ne sont pas responsables de cette situation ! Pour SUD-Rail, ceux-ci ne doivent pas être péjorés et c'est bien à l'employeur de rétablir cette injustice.

SUD-Rail porte ce dossier depuis 2010 et l'a fait évoluer. La direction a mis en place différentes majorations au-delà de l'âge d'ouverture des droits à la retraite... mais cela ne compense pas la perte des trimestres cotisés non validés.

La direction a fait de nouvelles propositions en juillet :

- pour les ex-apprentis, une aide au rachat des trimestres avec renoncement de la majoration. Cette disposition ne sera mise en place qu'à partir 2019 à cause de la mauvaise prévision des effectifs... La direction ne veut pas favoriser leur départ puisque les métiers concernés sont en effectifs tendus. La direction confirme ce que SUD-Rail dit : il faut embaucher !
- Concernant les ex-élèves, ils sont exclus de l'aide au rachat des trimestres. Pour la direction, ils n'ont qu'à aller jusqu'à l'annulation de la décote et ils ne seront pas perdants... admirez le cynisme.

Malgré ces propositions, les ex-apprentis et ex-élèves continuent de se faire arnaquer !

**Pour SUD-Rail, les ex-apprentis et les ex-élèves ne doivent rien verser... ils ont cotisé, ils ne doivent pas en plus être de leur poche pour acheter des trimestres pour lesquels ils ont déjà payés surtout qu'avec ce mécanisme, c'est les bas salaires qui trinquent encore une fois.**

**La vraie solution serait de revenir à 37,5 années de cotisation pour une pension sans décote !**

## Liaison Personnel CE/CCGPF

# Des élections DP encourageantes !

**L**es 2 et 16 juin se tenaient les élections DP du personnel des Comités d'établissements et du Comité Central du Groupe Public Ferroviaire. Ces 1500 salariés, qui n'ont pas le statut de cheminot-es, ce sont ceux/celles qui travaillent dans les centres de loisirs, les bibliothèques, les restaurants d'entreprise, qui organisent les « colos » ou accueillent les cheminots dans les centres de vacances. Ces collègues ont la particularité d'avoir des

« employeurs-syndicalistes », les élu-es cheminot-es. On pourrait penser que cela permettrait, si ce n'est des « îlots de socialisme », au moins des conditions de travail et des « rapports sociaux » un peu au-dessus de la moyenne... on en est bien loin ! Quelques exemples : le coefficient de base de la Convention collectives des personnels CE/CCGPF commence ... en dessous du Smic (du Smic actuel, pas du Smic revendiqué sur les affiches syndicales lors des défilés interprofessionnels) ; les salarié-es des CE et du CCGPF n'ont pas de CHSCT, les « employeurs-syndicalistes » jugeant que cela n'est pas nécessaire... alors que les seuils d'effectifs les rendent obligatoires dans la plupart des établissements. Lors de la mise en place de la « mutuelle » nationale, les « employeurs-syndicalistes » ont réussi l'exploit de faire moins bien que la SNCF... n'acceptant de prendre en charge que 50% de la cotisation, alors que la SNCF accepte de prendre en charge 60% des cotisations pour les contractuel-es. Ce n'est guère surprenant quand on se souvient que la « mise à jour de la convention collective » en 2010 avait été l'occasion de dénoncer, dans l'ensemble des CE, les accords locaux qui avaient bien souvent été obtenus par la mobilisation....

C'est dans ce secteur aussi que SUD-Rail construit son syndicalisme, avec quelques principes fondamentaux : une indépendance vis-à-vis des directions des CE, et on sait bien que ce n'est pas le cas de toutes les organisations... une volonté de diffuser l'information aux salarié-es, alors que d'autres préfèrent laisser se diffuser des rumeurs ou se contenter de discuter entre « gens responsables »... le refus de dédouaner les « employeurs-syndicalistes » de leurs responsabilités, en ne se contentant pas de pointer celles de la SNCF et la faiblesse, réelle, de la dotation accordée aux CE... la défense des salarié-es qui refusent que le fait de travailler dans une « entreprise pas comme les autres » devrait se traduire par museler ses re-

vendications... bref, l'idée que dans les CE aussi, les syndicalistes doivent montrer l'exemple et que d'autres méthodes sont possibles !

SUD-Rail est présent dans environ un tiers des CE et établissements du CCGPF... et à l'issue de ces élections, il y a des délégués du personnel dans les CE de Bordeaux, Metz/Nancy, Auvergne/Nivernais, PRG, PSE, et au CCGPF (siège et province). Avec parfois des résultats plaisants comme au CE de Paris Sud Est où la liste SUD-Rail a remporté l'ensemble des sièges à pourvoir, avec près de 70% des suffrages tous collèges confondus, ou au CCGPF où SUD-Rail obtient plus de 70 % des voix au siège et plus de 50 % sur l'ensemble des établissements ... !

Ces élections DP servent aussi à déterminer la représentativité nationale (SUD-Rail pèse environ 20% dans ce secteur, à rapporter à la présence dans seulement un tiers des CE) et déterminer quelles organisations peuvent siéger au sein de la Commission paritaire où ont lieu les « négociations salariales » et sont discutés les sujets « nationaux » comme la formation ou la prévoyance. Conséquence de la loi de 2008 issue de la position commune Medef/CGT/CFDT qui impose de faire 10% des voix pour être considéré comme représentatif, seules la CGT et SUD-Rail ont des représentants au sein de la Commission paritaire. Autant dire que les choses ne sont pas simples dans cette instance

J'ai mis la chevalière à la main gauche pour me rappeler dans quel camp je suis.



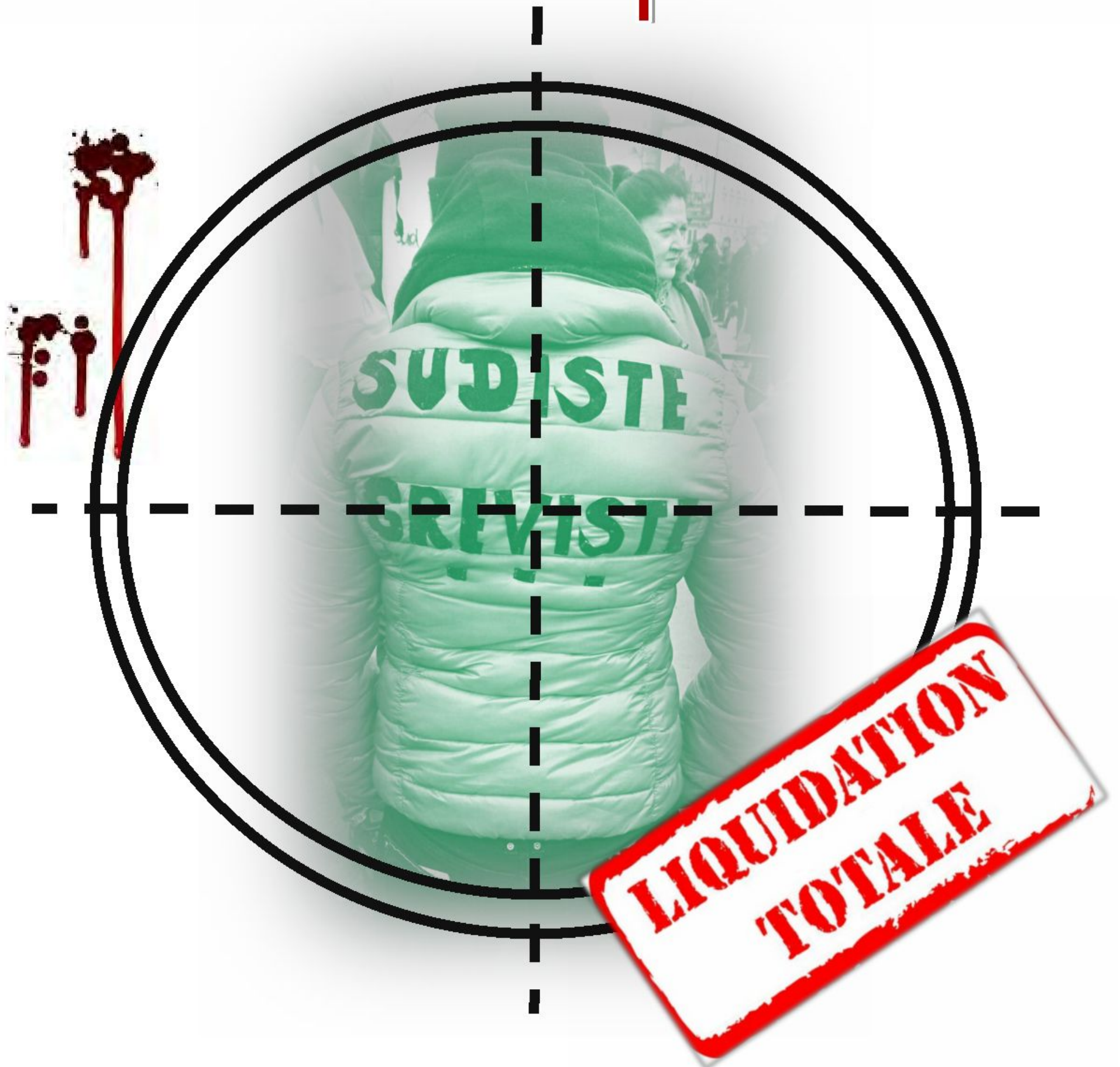
pour faire progresser les droits des salarié-es, puisque la CGT se retrouve à la fois représenter les salarié-es... et les employeurs.

Mais les choses ne sont pas figées, et le syndicalisme SUD-Rail/Solidaires trouve un écho grandissant dans ce secteur que la CGT a longtemps considéré comme sa « chasse-gardée ». Le développement de notre syndicalisme serait sans doute facilité par une plus grande prise en compte de ces personnels par les syndicats SUD-Rail, et une plus grande réflexion sur ce que signifie « gérer un CE » quand on se revendique d'un syndicalisme de transformation sociale. Quelques exemples récents ont montré que cela n'était pas toujours simple, et qu'au-delà de nos textes, nous avons parfois du mal à faire vivre au quotidien un syndicalisme de l'ensemble des travailleurs du rail. Pourtant, c'est une nécessité !



Pour notre syndicalisme de transformation sociale, une nécessité : La prise en compte au quotidien des Personnels CE/CCGPF dans notre gestion et nos revendications dans les CE !

**Les militants ne sont pas des cibles !**



**Refusons la criminalisation  
du mouvement social et syndical !**