



# Le Lien

Union  
syndicale  
**Solidaires**

Journal des Retraités-es 

**N°79 - Juin 2021**

**Editorial**

**UNE SOCIÉTÉ CO-VIDÉE DE SENS**

Depuis la parution de notre dernier numéro du Lien en mars dernier, le troisième confinement lié à la pandémie de la Covid-19 a fait bien des dégâts.

Une fois de plus la vie sociale a été mise entre parenthèses, avec de grosses difficultés à se déplacer, à se réunir, à partager des moments d'échange et de convivialité. Cela a été particulièrement pénible pour nos anciens, pour lesquels le lien collectif ne passe évidemment plus par la sphère du monde du travail, mais qui s'impliquent bien souvent dans la vie associative, et qui ont donc été durement touchés par les restrictions de toutes sortes, sans parler de la vie culturelle et sportive elle aussi mise sous le boisseau.

Pour notre part nous avons fait ce que nous avons pu avec les moyens du bord : la parution de notes informatiques à intervalles réguliers (près d'une vingtaine en six mois) nous a permis de garder un contact à minima, mais bien entendu avec seulement les deux-tiers de nos adhérents qui possèdent une adresse informatique.

Et nous touchons bien là l'ambivalence de notre société de plus en plus hautement technologique et déshumanisée. Sans informatique, et avec de grosses difficultés à nous réunir physiquement (en « présentiel » comme ils disent !) nous n'aurions pu maintenir aussi facilement cet indispensable contact. A contrario cela démontre que, par choix idéologique et dogmatique, l'ensemble de nos liens sociaux, et même des

actes les plus courants de notre vie, passe de plus en plus sous les fourches caudines de l'informatique. Sans internet, il devient de plus en plus malaisé d'obtenir un rendez-vous médical, un billet de train, une place de théâtre, des documents administratifs, ou même de simples renseignements. Plus grave, le retour tant espéré à une vie quasi-normale passera par des « QR codes » à « télécharger » sur son « smartphone » et à « scan-

ner » pour accéder à de grandes manifestations sportives ou culturelles, voire même pour s'attabler à l'intérieur d'un restaurant, à moins d'utiliser le bon vieux cahier de rappel qui vous fera illico passer pour un rétrograde échappé du siècle dernier, celui où nous apprenions à écrire avec un stylo à encre sur du papier. Il est significatif que les mots mis entre guillemets dans la phrase précédente étaient inconnus de tous il y a seulement 30 ans, ce qui démontre l'emprise insidieuse et très rapide de l'informatique sur nos vies.

Pour nous, cet état de fait imposé sans aucun débat sérieux n'est pas acceptable, d'autant qu'il laisse au bord du chemin nombre de citoyens, personnes âgées mais pas uniquement, qui ne souhaitent ou ne peuvent pas accéder au merveilleux monde virtuel qu'on nous vend comme la panacée inéluctable. Le contact humain, comme celui physique avec un beau livre, doivent rester la norme, et l'outil numérique ne venir qu'en aide ou complément.

Mais il est difficile de faire entendre ce raisonnement de bon sens à nos politiques de plus en plus obnubilés par l'informatisation de notre société, au point de s'exprimer eux-mêmes dans un charabia global abscons et vide de sens. Au point d'avoir créé le poste ronflant de « secrétaire d'état chargé de la transition numérique et des communications électroniques » (ouf !) dévolu, ça ne s'invente pas, à un jeune loup répondant au patronyme binairement-compatible de Cédric O, sans qu'on sache avec certitude si le nom relève de la voyelle ou du chiffre, dans quel cas il faudrait le pointer.

Tout autant grotesque qu'inquiétant sont les sigles et autres acronymes barbares qui ont envahi notre vocabulaire, pour faire plus accrocheur et moderne sans doute, mais dont l'énoncé ne cache que la décrépitude des services publics : finie l'Electricité de France distributeur public et équitable d'énergie, au profit de l'intrusif compteur Linky imposé à marche forcée par Enedis, dispa-

## Rédaction



Gérard Boscher  
Didier Chassac  
Claude Joie  
Patrick Lamiable  
Gilles Le Loupp  
Eric Marchiando  
Jean Ticipe  
Michel Valadier

## 2 Le lien du retraité

rus les bons vieux trains rapides et express de la SNCF remplacés par des Ouigo, Inoui et d'autres barbarismes lexicaux qui masquent mal la fin du service ferroviaire public. Et ne parlons pas des anglicismes pompeux qui fleurissent dans les bouches de nos « managers » comme autant d'aptes témoins de la vacuité de leur pensée. Le comble, alors que le Royaume-Uni quitte l'union européenne dans laquelle il ne s'était jamais véritablement intégré sauf à profiter des subventions, voilà que nos génies de la pensée globale imposent une nouvelle carte d'identité bilingue (en anglais, évidemment, pas en breton, en occitan, en basque, en alsacien ou en flamand !) comme pour bien signifier que la mondialisation est entrée dans son stade ultime et ne laissera aux langues nationales qu'un rôle folklorique. Honte à ceux qui, après avoir méthodiquement détruit le tissu industriel, agricole, social et les services publics de notre pays, s'attaquent maintenant à leur propre idiome qu'ils semblent mépriser.

Pas étonnant dans cette société anonyme à but uniquement lucratif entraînant un déclin civilisationnel, que cer-

tains perdent leurs repères et se laissent aller à ces délires complotistes, à des outrances verbales qui touchent même des politiques et philosophes de renom. Pas surprenant que des esprits faibles et en désarroi en viennent à offrir au président de la république en guise de dessert une « tarte à Tain », geste hélas hautement symbolique de la déliquescence des valeurs communes et d'une morale républicaine bien mal appliquée par ceux qui prétendent l'incarner au plus haut rang, avec comme conséquence une société de plus en plus déboussolée, violente et individualiste, bref, tout ce qui reste fondamentalement opposé à nos valeurs de justice, de solidarité et de partage.

Nous ne pouvons nous résigner à cette attrition du tissu social que nous dénonçons sans relâche. C'est pourquoi nous sommes heureux de vous offrir ce petit journal en support papier comme lien de résistance et de réflexion. Bonne lecture et bonnes vacances !

### **Pénalisation des occupations : Finies les occupations de postes, de bureaux de commande, de CSE ou de réunions !!!**

Eh, oui, elles seront hors la loi les occupations de postes, de bureaux, de CSE ou de réunions !

Avec la pénalisation des occupations l'article 1bis A, définitivement adopté le 15 avril et rajouté à la loi « Sécurité globale » ne le permettra plus.

« Avec une telle loi, l'abbé Pierre, qui a participé à de nombreux squats, serait en prison. » Cet article est dénoncé par 18 associations et syndicats dont Solidaires, la Fondation Abbé Pierre, Droit au logement (DAL), la Ligue des droits de l'homme, Médecins du monde, ou encore le Secours catholique.

Il sanctionne les délits d'introduction et toute occupation de locaux vacants. La sanction encourue est durcie et passe à 3 ans d'emprisonnement et 45 000 € d'amende. Cet article étend la notion de domicile principal aux résidences secondaires, aux locaux commerciaux, industriels ou agricoles, ce qui entre « en contrariété avec l'esprit de la

Constitution, au détriment de la dignité humaine et de la sécurité matérielle des plus faibles ».

Cet article pourra servir à criminaliser toutes les actions qui utilisent



l'occupation et toute autre manifestation de désobéissance civile. Ceux qui occupent les ZAD, comme à Notre-Dame-des-Landes ou au triangle de Gonesse ou bien les occupations de bâtiments publics, lorsque des parents s'installent, de manière pacifique, dans une école pour lutter contre des ferme-

tures de classe, ou encore l'envahissement de salles de réunion comme il nous est arrivé de le faire durant nos activités militantes.

Jean-Baptiste Eyraud du DAL souligne que 3,1 millions de logements

sont vacants, C'est une double lame, on pénalise l'occupation de locaux vacants et on criminalise les occupations destinées à manifester. Le mouvement social va être bâillonné. La Fondation Abbé Pierre, espère que cet article «

disproportionné » soit dénoncé comme un cavalier législatif par le Conseil Constitutionnel.

C'est une nouvelle preuve que ce gouvernement fait tout pour empêcher que toute critique ou opposition à la politique qu'il mène ne puisse apparaître publiquement.

## Vie de la liaison

### RESTRICTIONS DES FACILITES DE CIRCULATION ET FISCALISATION, REAGISSONS !

Les facilités de circulation, vaste sujet depuis plusieurs années, font l'objet d'attaques de la part des gouvernements successifs, de la direction de l'entreprise confortée par des rapports de l'URSSAF qui veut remettre en cause nos acquis en raison du coût soi-disant excessif. Ne parlons pas non plus des médias qui à chaque conflit d'ampleur à la SNCF n'hésitent pas à nous traiter de privilégiés, notamment de ne pas payer le train. Pour rappel le prix des réservations



de train a augmenté depuis le passage à l'euro. La direction avait promis également de limiter les TGV considérés en pointe à hauteur de 60%, aujourd'hui le chiffre avoisine les 80%. Du coup les prix flambent allant de 1,60€ à 9€, 10€ voir 30€ suivant les TGV (inouï ou ouigo).

Un vrai parcours du combattant pour réserver une place de train pour les cheminots retraités comme actifs, bien souvent on se retrouve devant une porte fermée d'une gare, le 3635 il faut une éternité pour les avoir au bout du fil et pas sûr d'avoir une réservation car les vendeurs ne sont plus formés sur les résa cheminots alors, c'est au petit bonheur la chance. En région parisienne les gares transiliennes ne délivrent plus de billets Grandes

Lignes, il faut aller dans la gare tête de ligne, les provinciaux ne sont pas mieux lotis. Il faut également avoir créé un compte pour ceux qui veulent réserver sur internet avec identifiant, mot de passe. Une enquête réalisée en 2019 fait ressortir que 6,8 millions de personnes, soit 10,1 % de la population, sont privées d'un accès de qualité minimale à Internet. 13 millions de français sont en difficulté avec le numérique, avec toutes ces contraintes, la direction

veut limiter l'accès aux trains aux cheminots. L'ouverture à la concurrence ne va pas améliorer les choses car nous ne devrions pas avoir accès

aux trains privés. Le Ministère a reçu les organisations syndicales pour les en informer avec 5 scénarios possibles sachant que les retraités sont à chaque fois concernés, les permis pour les ascendants seraient supprimés. Il envisage comme le demandait l'URSSAF en 2014 de fiscaliser les facilités de circulation qui seraient considérées comme un avantage en nature, un chiffre est sorti 100€ pour les actifs comme pour les retraités directement inscrit sur la déclaration d'impôts que le cheminot prenne ou pas le train. Alors que les députés ne paient pas le train, que Darmanin a promis aux policiers de ne pas le payer en 2024, cela serait un comble que le cheminot soit contraint lui de le payer.

A l'initiative de la CGT, SUD-Rail, UNSA et CFDT ont été invités à une interfédérale sur le sujet des facilités de circulation des retraités. Nous avons rappelé qu'il ne fallait pas diviser les agents, que nous étions tous cheminots, actifs, contractuels, retraités et ayants droit. Toutes les OS ont partagé ce triste constat et refusent catégoriquement toute fiscalisation.

Dans ce contexte, les organisations exigent le maintien et la pérennisation de l'ensemble des droits pour tous les retraités et leurs ayants droit comme nous demandons que les Facilités de Circulation soient généralisées à l'ensemble des cheminots de la branche.

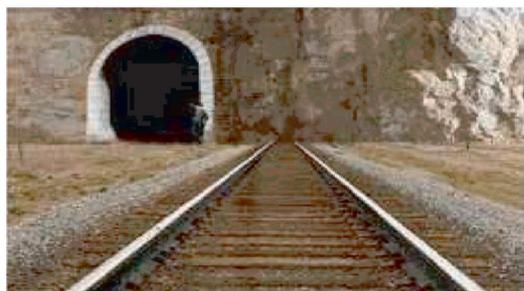
Enfin, nous demandons que tous les canaux de distribution de billetterie soient accessibles aux cheminots actifs et retraités. A l'heure où les sujets tels que l'environnement, le réchauffement climatique et le nécessaire report modal de la route vers le fer, sont des questions prégnantes, ils veulent exclure une partie de la population qui y a accès avec ces Facilités de Circulation. Le droit à la mobilité pour des catégories de personnes ayant plus de difficultés à se déplacer est remis en cause, accentuant le phénomène d'isolement et de perte d'autonomie.

Une demande d'audience auprès du Directeur des ressources humaines du groupe public unifié a été adressée et aura lieu le 22 juin. Nous vous tiendrons informés des suites.

### Le retour au service public ferroviaire en Grande Bretagne

Après le Pays de Galles en octobre 2020, la décision vient d'être prise outre-manche : les chemins de fer écossais seront gérés par une entreprise publique à partir de mars 2022. Ces renationalisations interviennent après que le gouvernement britannique a de son côté mis fin au système de franchise privé en septembre 2020 (Même si les gouvernements concernés prennent en partie prétexte de la pandémie du covid pour effectuer ce rétropédalage), ça en dit long sur le fiasco qu'a été la privatisation du rail en Grande-Bretagne.

Et si pour une fois, on tirait les leçons des échecs ?



En 1993, avec la privatisation de British Rail, (l'équivalent de la SNCF), les financiers prétendaient que le secteur privé fournirait un service plus efficace, de meilleure qualité et moins cher (!). Il n'en fut strictement rien.

Le nombre d'accidents dus au sous-investissement dans les infrastructures monta parallèlement à la courbe des profits toujours plus élevés pour les actionnaires. Certaines de ces catastrophes causèrent de nombreux morts, comme celles de Paddington ou Hatfield, à la fin des années 1990 et au début des années 2000. En 2002, le gouvernement britannique recrée en conséquence un gestionnaire d'infrastructure unique sous contrôle de l'état, Network Rail.

Vingt-cinq ans plus tard, plusieurs accidents et la suppression des deux tiers des emplois cheminots le fiasco est total : sous-investissement chronique pour les rails et le matériel, retards, annulations, explosion des tarifs

pour les usagers, morcellement du réseau national en une multitude de lignes régionales exploitées par une myriade de compagnies différentes (système de franchise). Face à cette situation catastrophique, la population britannique commence alors à demander une renationalisation du rail. En 2018 le gouvernement britannique annonce la première nationalisation d'un exploitant de chemin de fer: Virgin train East Coast. En mars 2020, Northern, la plus importante franchise de GB est à son tour nationalisée par le gouvernement de Boris Johnson. En septembre 2020 le gouvernement britannique met fin au système de franchise. Suit la nationalisation des chemins de fer du Pays de Galles et de l'Ecosse.

Dans ces différents transferts, on peut imaginer que les conditions d'emplois, de salaire et de temps de travail des cheminots britanniques n'y ont pas gagné.

Pourtant, en France, en recommandant une ouverture à la concurrence sauvage, le gouvernement et la direction de l'entreprise sont en train de tout mettre en place pour que les errements en matière de sécurité suite à la privatisation des chemins de fer Britanniques dans les années 1990 se reproduisent à l'identique en France dans les années à venir.

Cela n'a apparemment pas perturbé la direction de l'entreprise d'ouvrir à la concurrence le chemin de fer français en 2018, au moment où l'Angleterre commençait à renationaliser le sien. Aujourd'hui en France, les régions PACA, Grand Est, Pays de Loire et Hauts de France veulent ouvrir leurs TER à la concurrence. La SNCF s'est déjà positionnée en vue des appels d'offres afin de passer par des filiales pour y répondre. En gros, c'est exactement la même stratégie d'échec qui est mise en place en France ! Rappe-

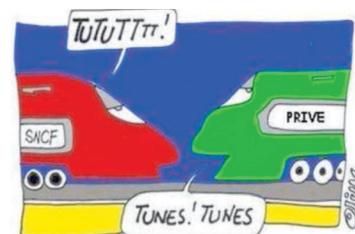
lons que l'ouverture à la concurrence des trains de voyageurs internationaux a déjà été un échec qui a conduit Thello, seul opérateur ferroviaire toujours en lice, à jeter l'éponge en 2021. Au Fret également, l'ouverture à la concurrence mise en place depuis 2003 n'a pas permis de prendre des parts de marché au camion, en effet la part modale du fer dans le fret n'a jamais été aussi faible.

Pour des raisons idéologiques le gouvernement français et certaines régions s'acharnent à vouloir privatiser des lignes de chemins de fer. Cette orientation, c'est pourtant l'assurance d'envoyer le rail, les usagers et les salariés dans le mur. L'exemple britannique est pourtant là pour nous le rappeler I

Réseau aussi...

De la même façon à Réseau, nos dirigeants continuent à mettre en place la même politique de filialisation et privatisation: projet de restructuration des UP et secteurs DPX avec son lot de suppression de postes, mise à disposition des agents de Réseau dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des lignes TER, détricotage progressif du statut..

Selon la direction de l'entreprise, « on



n'est plus dans le monde d'avant ». Et pour eux, le monde d'après, on l'a compris, c'est sans nous ! Une chose est sûre, on n'est pas du même monde, et surtout, on ne veut pas de leur monde...

Ne les laissons pas décider à notre place de ce que doivent être nos conditions de vie et de travail, de sécurité et de rémunération...

*Avec l'aide du Bulletin CSE Zapata (Zone de production Atlantique)*

## UN PREMIER MINISTRE MULTI-CASQUETTES

Le 20 mai dernier démarrait le premier train de nuit de Paris vers Nice, après plus de trois ans d'interruption. S'il était normal que cet événement reçoive une couverture médiatique, la présence à bord du premier Ministre Jean Castex relevait plutôt de l'opération de communication, chose bien rodée depuis des années par nos politiques. Il a été complaisamment filmé et enregistré en train de faire des annonces avec la sonorisation de bord, se prenant l'espace d'un instant pour le contrôleur chef de bord, fonction que les politiques de réduction drastiques des effectifs ont pourtant bien malmenée avec la généralisation notamment de la conduite à agent seul en banlieue et dans les trains régionaux. Cette mise en scène bien digne de la société du spectacle aurait de quoi faire sourire si le retour du premier Ministre n'avait défrayé la chronique.

En effet, après s'être montré en défenseur et sauveur des trains de nuit français, il a troqué sa casquette de contrôleur pour celle de pilote de ligne. Etant attendu le lendemain dans la Drôme, notre voyageur pressé a décollé de Nice en avion Falcon, dont les vertus écologiques ne sont plus à démontrer.

Certes aller de Nice à Aouste-sur-Sye en train relève de la gageure : la gare de cette petite commune, située sur la ligne de Valence à Veynes, entre Crest et Die pour être précis, est fermée depuis des décennies. Il aurait pu prendre un TGV ou un Corail de Nice à Valence, puis un TER s'arrêtant à Die, et finir les derniers kilomètres en voiture. C'est possible mais la desserte squelettique de la ligne de la Drôme, les faibles vitesses pratiquées, montrent bien l'état de délabrement avancé du réseau français, faute d'investissements et d'entretien depuis des décennies, hormis sur le réseau TGV et banlieue.

Pour autant l'affaire relève de la pantalonnade et montre bien que, par-delà le cinéma médiatique et les effets d'annonces, il reste fort à faire pour retrouver le niveau et la qualité de service des dessertes qui faisaient la renommée de la SNCF... bien avant notre époque. Jean Castex a inventé le service mixte train + avion, mais il nous mène plus sûrement en bateau ! En effet, le renouveau du train de nuit poussif Paris-Nice, maigre héritier des célèbres Train Bleu ou Paris-Méditerranée, qui amenaient touristes et célébrités sur la Côte d'Azur dans les années soixante-dix, est l'arbrisseau qui cache la forêt décimée. Sur la centaine de relations nocturnes (nationales et internationales) qui sillonnaient alors notre territoire, il n'en reste que trois (Paris-Rodez-La Tour de Carol, Paris-Briançon, et maintenant Paris-Nice), le tout avec du matériel en fin de course, que ce soit les couchettes corail ou les locomotives de ligne qui accusent toutes leur quarante ans d'âge. Les voyageurs du train inaugural, s'ils ont apprécié le renouveau de cette desserte indispensable, ont moins tari d'éloges sur la qualité et le confort du matériel proposé : voitures inconfortables car en fin de vie, plusieurs fois « modernisées » au moindre coût, aucun service à bord (Wifi, télé, petit déjeuner,...). Rappelons que les voitures-lits, qui offraient une véritable prestation hôtelière certes à des tarifs élevés, ont disparu depuis plus de dix ans. Pour retrouver un service attractif, il faudrait construire de nouvelles voitures lits et couchettes offrant tout le confort que les voyageurs sont en droit d'attendre dans le moindre hôtel deux étoiles, comme la climatisation, la télévision, un petit déjeuner, et bien entendu des sanitaires et douches privés. Les autrichiens l'ont bien compris, eux qui assurent un véritable réseau de trains de nuit desservant leur pays et ceux limitrophes (en évi-

tant soigneusement le nôtre) avec du matériel neuf et haut de gamme, avec des locomotives récentes et rapides, et ce à



des tarifs attractifs. Rappelons que la SNCF n'a quasiment plus de locomotives de ligne pour tracter des trains de voyageurs, tous remplacés par des TGV, des automotrices spécialisées..., ou des autocars. Les machines de ligne modernes sont entièrement dédiées à ce qu'il reste du trafic fret, et ne pourraient même pas assurer les servitudes de chauffage et de climatisation indispensables pour du matériel voyageurs. Voilà où nous a mené la politique suicidaire initiée par l'union européenne de séparation complète des activités ferroviaires, et que la SNCF et son PDG d'alors, Guillaume Pépy, ont poursuivi avec zèle.

Alors, quand on entend certains propos dithyrambiques sur la création de relations nocturnes certes intéressantes mais pour l'instant utopiques sur nos lignes et joignant les pays voisins, on peut rester dubitatif. Il faut commencer par remettre la locomotive devant les voitures, en fait c'est tout un parc qu'il faut reconstituer alors que l'existant croupit au cimetière de Sotteville ou d'ailleurs. Il faut aussi remettre à niveau nombre d'itinéraires qui ne sont plus que l'ombre d'eux-mêmes faute d'entretien des voies et des ouvrages d'art (quand ils ne sont pas purement et simplement déferrés). Alors seulement on passera du simulacre médiatique au renouveau du rail...

## 6 Le lien du retraité

### Les femmes de chambre de l'Ibis Batignolles gagnent après 22 mois de lutte !

Les femmes de chambre de cet hôtel du nord parisien signent Mardi 25 mai le protocole d'accord mettant fin au conflit qu'elles ont lancé le 17 juillet 2019, il y a plus de 22 mois mettant ainsi fin à un conflit devenu symbolique. Mis à part leur intégration dans le groupe Accor, elles ont obtenu satisfaction sur l'ensemble de leurs revendications. La victoire, et quelle victoire !

L'accord est signé entre les représentantes des salariées et leur employeur, la société STN, sous-traitante du groupe Accor. Mais le géant de l'hôtellerie est impliqué et nul doute que son rôle a très largement compté dans cette signature : il s'engage « à faire garantir l'application par le sous-traitant des dispositions » de l'accord, y compris si ledit sous-traitant change,

comme cela arrive fréquemment dans le secteur – le nouveau sous-traitant ayant alors l'obligation de reprendre les salariés en poste.

Les travailleuses de l'hôtel parisien n'ont pas obtenu d'être employées directement par le groupe, mais elles n'avaient guère d'illusion sur ce point. Elles ont en revanche gagné sur tous les autres sujets, l'intégralité de leurs demandes ayant été entendue.



Sylvie Kimissa, l'une des deux porte-paroles des femmes de chambre

C'est le 21 mai que l'accord a été finalisé. « Je suis en joie, tout est bon dans ce texte ! », s'enthousiasmait, à la sortie de l'ultime séance de discussion vendredi, Rachel Keke, emblématique gouvernante de l'hôtel, qui a émergé comme l'une des meneuses du combat.

« Nous avons mené des actions pendant tous ces mois, en allant dans les hôtels du groupe qui marchaient bien, même pendant le confinement, avec nos confettis et nos chants, rappelle Rachel Keke. Avec la réouverture qui arrive pour ses hôtels, Accor n'a pas voulu prendre le risque qu'on gâche leur image et qu'on perturbe la reprise de l'activité. »

### Le Président du tribunal de Foix a prononcé ce mardi 1<sup>er</sup> juin la relaxe totale des 21 Faucheurs et Faucheuses Volontaires d'Ariège.

En 2017, le tribunal de Foix s'était déjà illustré, en la personne de ce même Président, Mr. Barrié et de sa Procureure, Mme Bouisset, par sa décision d'interroger la cour de Justice de l'Union Européenne sur la conformité des méthodes d'évaluation et de mises sur le marché des pesticides avec le principe de précaution inscrit dans la constitution européenne.

Ce verdict est une grande victoire, bien sûr pour les militant-e-s, mais surtout pour la lutte pour la santé humaine et celle de l'ensemble du vivant. Nous attendons de savoir si le Procureur de la République fera appel de cette décision pour célébrer pleinement cette victoire.

Les conclusions du tribunal nous permettront de savoir si « l'état de nécessité » est à l'origine de cette relaxe, à l'instar du procès de Perpignan du 15 octobre 2020, ce qui donnerait encore plus d'importance à cette décision du tribunal.

#### Rappel des faits :

Fin 2016 et début 2017, 21 Faucheur-euse-s Volontaires ariégeois-e-s ont investi trois jardinerie pour peindre des centaines de bidons de pesticides afin de les rendre impropres à la vente. Ces actions revendiquées et effectuées à visage découvert faisaient suite à des actions réalisées dans différents départements de France, pour dénoncer les dan-

gers de l'usage de ces produits toxiques.

Un procès s'est ensuivi le 17 août 2017. Le tribunal correctionnel de Foix a accédé à la requête de la défense et décidé de saisir la Cour de Justice de l'Union Européenne (C.J.U.E) pour lui poser des questions préjudicielles, autour du respect ou du non-respect du principe de précaution, pour l'évaluation et l'autorisation de mise sur le marché des pesticides.



Le 1er octobre 2019, la C.J.U.E confirme la validité du règlement sur les pesticides mais permet de mettre en lumière le non-respect de ce règlement, à la fois par l'EFSA (Agence sanitaire européenne) et par son équivalent français : l'ANSES.

Le 25 mars 2021, les 21 militant(e)s comparaissaient à nouveau pour « détérioration du bien d'autrui en réunion », séance pendant laquelle ils ont fait le procès des pesticides.

***Il est à noter qu'une « petite action » de désobéissance civile peut avoir des répercussions au niveau des structures nationales et européennes.***

***Ne nous en privons donc pas !!***

## Les Amendés de Mai 2020 à Millau : Procès et mobilisation du 4 Mai 2021 à Rodez

Des délégations des syndicats SUD-Rail venues de Lille, Paris, Béziers, Toulouse, ...) ont répondu présent à l'appel de soutien des 24 militants aveyronnais, convoqués par le tribunal de Rodez, pour s'expliquer sur leur contestation des PV reçus lors d'une manifestation, à la sortie du premier confinement le 12 mai 2020.

Ce sont plus de 200 manifestant(e)s qui se sont déplacés, en plus des nombreux soutiens directement adressés au tribunal, pour demander la relaxe.

La défense des verbalisé-e-s a développé devant le tribunal :

- de nombreux vices de forme du commissariat et de la préfecture qui, empressés de réprimer, ont oublié de nombreux points de procédure pour se livrer à un arbitraire policier dont ils estimaient que l'état d'urgence leur donnait l'autorisation.

- le rappel du Droit d'expression et de manifestation, rappelant que les mesures sanitaires ne devaient pas servir à annuler les Droits démocratiques
- la dénonciation de l'usage des vidéo-surveillances, détournées de l'usage annoncé, lors de la mise en

réprimés.

Une première manche gagnée par les amendés, suite du match à Millau. Le premier vice de précipitation policière a amené le Tribunal à dire que l'officier de police n'avait pas saisi le bon Tribunal (sourires dans la salle !!!). Affaire renvoyée donc devant le Tribunal de Millau...

Police, Préfecture ont donc la balle dans leur camp. S'ils décidaient d'abandonner leurs poursuites - comme la consistance des arguments des amendés pourrait les amener à le décider pour s'éviter des jurisprudences

sévères - les amendés ont annoncé qu'ils et elles n'en resteraient pas là.

La société et la justice ne seront pas bâillonnées.



place et utilisées pour verbaliser et identifier des manifestant-e-s - la dénonciation de la création et l'usage de fichiers policiers des militant-e-s., les engagements sociaux et politiques ayant, aux yeux de la police, valeur de délit suffisant pour être

## AMIANTE A LA SNCF

La fédération SUD-Rail et plus particulièrement la liaison retraité-e-s via son réseau d'archives et de connaissances historiques, vient d'obtenir la reconnaissance en maladie professionnelle d'un agent de conduite décédé d'un mésothélium en 2020 sur la région "Languedoc-Roussillon".

Une pensée toute particulière pour sa veuve qui a su se faire aider par notre syndicat pour obtenir gain de cause, la SNCF et la CPRP n'ayant trouvé aucune exposition de ce salarié durant sa carrière à la SNCF, éléments que nous avons démontés en retraçant sa carrière et en apportant des preuves indiscutables de son exposition depuis son embauche et sans protection aucune, à ce matériau cancérigène.

La faute inexcusable est en cours d'instruction et nous vous tiendrons informés des suites.

Par ailleurs les retraités SUD-Rail de Normandie suivent - 3 dossiers au pénal avec l'Association nationale des Victimes de l'Amiante et autres polluants (AVA), - 157 dossiers « anxiété amiante » avec PSL dont 80 à Rouen en appel à venir le 21 octobre 2021, - 40 dossiers « anxiété amiante » avec la Cgt auprès du Tribunal Administratif (la saisie des prud'hommes n'était plus possible pour ces dossiers). *Nous sommes de la chair à usine livrée au monstre capitaliste... Faut bien nourrir la bête, et lui livrer ses ressources humaines !*



**N'hésitez pas à nous solliciter si vous ou votre entourage venaient à être atteint par cette maladie.**

**Nous joignons à ce journal le tract de la Fédération sur ce sujet.**

### Accident mortel du 9 mars 2012 à Toury (27) : le jugement dédouanant la SNCF est cassé, un nouveau procès va avoir lieu.

Dans la nuit du 8 au 9 mars 2012, notre collègue Anthony LEDON, 21 ans, agent SNCF du service Voies embauché depuis 5 mois à peine, perdait la vie, heurté par un train sur un chantier à Toury (Eure & Loir). Dans les jours qui ont précédé l'accident, il avait effectué à plusieurs reprises des heures supplémentaires de nuit, sur un chantier pour lequel la Direction mettait la pression pour que les travaux se fassent le plus vite possible. Ce chantier, prévu à l'origine pour se dérouler sur un mois, avait en effet été ramené à 15 jours et en plus de nuit !



Le beau-père d'Anthony, également cheminot sur la zone d'Orléans, était sur le chantier cette nuit-là...

L'Inspection du travail, au terme d'un rapport de février 2013, avait conclu à de nombreux manquements de l'employeur à son obligation légale de sécurité et de prudence, qui avaient conduit à mettre la vie d'Anthony LEDON en danger (diverses problématiques spécifiques au travail de nuit, défaut de personnel pour assurer les fonctions de sécurité, dépassement des heures de travail les jours précé-

dents, défaut d'éclairage de la zone de l'accident mortel...)

Pour faire établir la vérité, et dénoncer des conditions de travail faisant payer aux salariés le coût et les conséquences du démantèlement du système ferroviaire (à l'époque l'éclatement entre RFF et SNCF), en vue de le livrer à la concurrence par morceaux, les parents d'Anthony LEDON et le Syndicat SUD-Rail de la région, ont porté plainte et se sont constitués parties civiles. Malgré des faits accablants sur les conditions de travail et de sécurité du chantier de l'accident, la direction

de l'entreprise décline toute responsabilité.

Au terme d'une instruction d'une lenteur remarquable, confiée à plusieurs juges d'instruction successifs, qui ont ignoré des éléments d'organisation du chantier manifestement non conformes aux exigences de sécurité, le Tribunal Judiciaire de Chartres a rendu une ordonnance de non-lieu le 14 janvier dernier soit 9 ans après les faits.

Durant cette même période, le Directeur de l'Établissement SNCF sous la responsabilité duquel les tra-

voux étaient effectués lors de l'accident, a, lui, vu son parcours boosté vers des fonctions de gestion de la sécurité à un niveau élevé de l'entreprise... Les parents d'Anthony LEDON et le Syndicat SUD-Rail ont fait appel de cette ordonnance de non-lieu.

Un rassemblement de soutien a eu lieu, à la Cour d'appel de Versailles le 9 avril 2021 appelé par SUD-Rail. La cour d'appel de Versailles vient ce 21 mai 2021, de casser le jugement de non-lieu prononcé début janvier. Donc une nouvelle instruction du dossier va être effectuée, avec cette fois ci, espérons le, la reconnaissance de la responsabilité de la SNCF.

Une vidéo sur ce sujet est disponible en suivant le lien ci-après qui démontre la responsabilité flagrante de la SNCF dans cette affaire.

LE MÉDIA TV

<https://www.youtube.com/watch?v=M097rgvArk0>



## Afrique en danger !

Voici dans ce Lien N°79, un condensé de l'analyse que nous avons faite après le décès du dictateur Tchadien. Nous proposons aussi une information plus générale sur la situation au Sahel et dans les pays d'Afrique francophone.

Le dictateur Idris Déby est mort au combat et la France vient de perdre un allié de poids dans les différentes opérations qu'elle mène au Sahel (Barkhane, G5 Sahel, Takuba...). Notre démocratie s'est permise de soutenir cet homme qui tenait de main de fer son peuple et réprimait toute opposition. Là encore le rôle de notre pays est obscur dans ses interventions militaires pour soutenir ce personnage reçu avec tous les honneurs en France. Pire Macron s'est rendu à ses obsèques alors même que le fils de Déby s'est auto-proclamé successeur du défunt père. La constitution de leur pays prévoit que ce soit le président de l'assemblée nationale qui assure l'intérim ! La politique française ne changera jamais vis à vis de l'Afrique et lorsque des présidents africains veulent se démarquer de l'influence de l'ex colonisateur, ils sont supprimés (Sankara,) ou chassés. La France n'hésite pas à montrer du doigt des pays qui ne respectent pas les droits de l'homme mais quand il s'agit de son pré carré africain, elle ferme les yeux ou pire, elle soutient ces tyrans.

On a bien compris que la France soutient cette dictature pour ses intérêts en Afrique car la place de l'armée Tchadienne dans la force militaire au Sahel est primordiale et qu'à partir de là, tout est permis au détriment du peuple. Tchad, Cameroun, Gabon, Guinée Conakry, Congo, Côte d'Ivoire, Togo, Bénin..., la liste est longue et le rôle de la France dans des élections pseudo démocratiques ou dans le maintien au pouvoir de présidents qui ne respectent pas la constitution de leur pays ou qui l'arrangent en leur faveur, est une honte pour notre démocratie en voie de délitement !

### Bolloré, chef de file du système « Françafrique » !

Depuis le 26 février, l'ouverture d'un procès pèse sur les épaules de Vincent Bolloré. Il a reconnu avoir obtenu, en 2010, des avantages dans la concession du port de Lomé, alors même qu'il avait aidé le président sortant à sa réélection.

Incontestablement, le tribunal judiciaire de Paris a ferré un gros poisson. En effet, le groupe de Vincent Bolloré est dans les filets d'une juge téméraire. Au terme de l'instruction d'un dossier sur la concession de l'agrandissement et de la gestion du port de Lomé, elle a conclu à un pacte de corruption, scellé entre la direction du groupe Bolloré et l'actuel président du Togo, Faure Gnassingbé [réélu pour un quatrième mandat en février 2020, sa famille règne depuis cinquante-trois ans sur le pays].

Deuxième bonne surprise, l'accusé a plaidé coupable. [Il a reconnu avoir contribué financièrement à la communication du candidat Faure Gnassingbé, lors de la présidentielle en 2010. En échange, il a obtenu des avantages dans la concession du port de Lomé.] Il espérait que son mea culpa allait arrêter le processus judiciaire pour une sorte de règlement à l'amiable.



Sitarail de Bolloré

A sa grande surprise, la juge n'a pas validé cette possibilité d'arrangement à l'amiable et le milliardaire breton devra répondre de son implication devant les tribunaux.

On attend donc de voir les suites que va prendre cette affaire !

\*Rappelons que l'empire Bolloré en Afrique concerne 42 ports, le transit des marchandises, 3 concessions ferroviaires (Cameroun, Bénin et SITARAIL pour la Côte D'Ivoire et le Burkina)

### Le Franc CFA, une réforme pour maintenir la domination française !

Cette monnaie concerne les pays francophones de l'Afrique de l'Ouest et de l'Afrique Centrale. Le **franc CFA**, officiellement **Franc de la Communauté Financière Africaine\***, nom porté par deux monnaies communes africaines, héritées de la colonisation française et utilisées par 14 pays d'Afrique constituant en partie la zone franc. Huit États d'Afrique de l'Ouest : le Bénin, le Burkina Faso, la Côte d'Ivoire, la Guinée-Bissau, le Mali, le Niger, le Sénégal et le Togo ; six États d'Afrique centrale : le Cameroun, la République centrafricaine, la République du Congo, le Gabon, la Guinée équatoriale et le Tchad.

*\*Ex Franc des Colonies Française d'Afrique (CFA)*

L'évolution envisagée ne concerne pour l'instant que les Etats d'Afrique de l'Ouest et le nouvel accord a été négocié entre Paris et Abidjan. Tout d'abord, pour faire moins colonialiste, la monnaie s'appellerait « eco », monnaie tou-

jours arrimée à l'euro pour lui assurer une stabilité, ce qui permet à toutes les multinationales européennes de voir leurs investissements sécurisés dans ces pays, de convertir en euros leurs profits et de les rapatrier mais aussi d'acquérir des matières premières dans les pays du pré carré à des prix bas, sans courir les risques de change.

D'autre part, 50% des réserves de la banque Centrale d'Afrique de l'Ouest sont obligatoirement placées au Trésor Français, ce qui permet, d'après certains spécialistes, de financer, en partie, notre dette !!! En conclusion, le changement de nom de la monnaie, ne se ferait que pour préserver l'essentiel des privilèges colonialistes, tout en s'efforçant de sauver la face aux yeux des peuples en cause.

Des milliards de dollars s'évaporent de l'Afrique du fait de l'opacité qui entoure certaines passations de marchés publics au détriment des peuples !

Il y a fort à parier que cette affaire Bolloré dans la concession du port de Lomé n'est que la partie visible de l'iceberg des dessous-de-table qui pourrissent le climat des affaires sous nos tropiques et y compromettent l'exécution efficiente des programmes et projets de développement. On croise alors les doigts pour qu'un bon procès se tienne, pas seulement pour le symbole mais bien comme un gros pavé dans la mare de la lutte contre la corruption en Afrique.

***Et pendant ce temps !***

***Des milliers de migrants risquent***



***leur vie en tentant de fuir la misère, l'oppression, les dictatures de ces pays exploités.***

***Des milliers d'hommes rallient des causes obscures faute de pouvoir compter sur le développement de leur pays.***

***Des milliers, de femmes, d'enfants sont les victimes de la guerre sans fin au Sahel.***

### Quelques nouvelles du pays des hommes intègres.

Au Burkina Faso, le président Marc Roch Kaboré, entame son second mandat dans un contexte difficile lié à la situation sécuritaire et aux conséquences d'une crise économique due au COVID et à l'arrêt du commerce extérieur bien que le pays ait été globalement épargné par l'épidémie.

La période électorale avait été calme et la population pensait qu'une réconciliation nationale permettrait de sortir du terrorisme et de tous ces actes de barbarie qui déstabilisent le pays depuis 2015. Cette accalmie n'a duré que quelques mois et là, il ne se passe pas une semaine sans qu'un village, un marché ou une école ne soit attaqué par des terroristes dans le Nord et l'Est.

Plus d'un million deux cents mille personnes déplacées internes à la

date du 30 avril 2021 dans le Nord et dans l'Est, plus de 2700 établissements d'enseignement primaire et secondaire fermés, jetant dans la rue près de 400 000 élèves, désormais exposés au recrutement des forces du mal, aux écoles coraniques ; des enfants gagnant de quoi manger sur les sites artisanaux d'or ; des centres de santé fermés ; plusieurs dizaines de morts ; des services de l'Etat absents. C'est la cartographie de plusieurs provinces, situées à environ 230 km de Ouagadougou, sous l'emprise des terroristes depuis quelques années maintenant.

Dans des camps mis en place par des ONG, on trouve aussi des déplacés climatiques, ceux qui dix ans auparavant vivaient de leurs cultures dans leurs villages du Sahel et qui aujourd'hui sont obligés de fuir ces zones arides où l'eau se fait de plus en plus rare.

La perméabilité des frontières de la région de l'Est avec les pays voisins en a fait, historiquement, une zone de contrebande où les échanges informels jouent un rôle crucial dans l'économie locale et font vivre nombre d'habitants. L'Est du Burkina Faso sert ainsi d'interface entre la zone sahélienne et les façades maritimes du Bénin, du Ghana et du Togo. Cigarettes, carburant, ivoire, armes, stupéfiants, or, ou simples biens de consommation quotidiens y circulent parfois hors de tout contrôle étatique. Pendant de nombreuses années, la région a été marquée par la marginalisation socio-économique de certaines communautés.

Les terroristes surfent sur cette vague. Ils ont proposé de venir en aide à ceux qui les rejoindraient dans leur opposition à l'État central, tenu pour responsable de leur situation. Avec ses grandes forêts difficiles d'accès, la région de l'Est du Burkina Faso constitue un sanctuaire stratégique pour les groupes terroristes. Ceux-ci ont su aussi habilement se saisir des revendications et des



particularismes locaux pour s’implanter. Pour gagner l’approbation des populations dans l’Est, les premières mesures qu’ils ont instaurées ont consisté à rouvrir les zones de chasse et de pêche pour les habitants et à favoriser leurs activités informelles : orpaillage, braconnage ou trafic transfrontalier. La dernière attaque à la frontière du Niger dans le village de Solhan, début Juin, a fait 140 morts, portant le nombre de victimes à plus de 2500, civils et militaires depuis 2015.

Notre village de Kouaré est à la frontière de cette zone de non-droit et des incursions ont déjà fait des victimes mais nous poursuivrons notre action plus que jamais. Nous avons suggéré de construire plusieurs forages. A la demande de la population, nous allons financer une classe qui vient d’être ouverte dans une zone de brousse et nous financerons un forage dans un secteur à déterminer.

Pour cela, nous avons encore besoin de votre participation et nous comptons sur les adhérents et les syndicats.

## Petit « Etat des lieux » de notre monde...

En 1996 les 500 familles les plus fortunées comptaient pour 6,8% du PIB français, pour 25% en 2017 et 30% en 2018 sous Macron. Entre 1980 et 2015, la part des profits dans la valeur ajoutée a augmenté de 7 points aux USA et de 19 points en Europe. La part du travail a elle baissé de 7,3% aux USA et de 8% en Europe dans la même période.



Il y avait 969 milliardaires en 2009, ils sont 2058 en 2020 et leur richesse a triplé. La fortune des français les plus riches a crû de 439% en 10 ans.

Afin de dissimuler son emprise sur le monde et ses effets négatifs le « néolibéralisme » utilise la « novlangue ». Ainsi les licenciements économiques sont renommés plans de sauvegarde de l’emploi. Les réformes en droit du travail qui détruisent les protections des salariés deviennent loi en faveur du renforcement de la protection des salariés. On intitule « loi de modernisation » toute réforme qui a pour objet de réduire le budget alloué à tel ou tel service public. On privatise une entreprise publique afin qu’elle devienne « l’entreprise de tous les français » dicit Bruno Lemaire au sujet de la privatisation de la Française des jeux ». Comme disait

George Orwell dans le roman 1984 : « La guerre, c’est la paix, la liberté, c’est l’esclavage, l’ignorance, c’est la force. » Ceux qui émettent ces altérations du langage poursuivent l’objectif de faire accepter à ceux qui le reçoivent une situation qu’ils contesteraient si les mots employés décrivaient effectivement la réalité. Plus difficile de s’insurger contre un « plan de sauvegarde de l’emploi que contre un « plan de licenciement ».

Dans ce système, le débat public tolère toutes les idées sauf celles qui sont susceptibles d’amorcer le plus minime changement de politique. Autrement dit, vous avez le droit de parler pour ne rien dire, mais si vous avez quelque chose à dire, on préfère ne pas vous donner la parole.

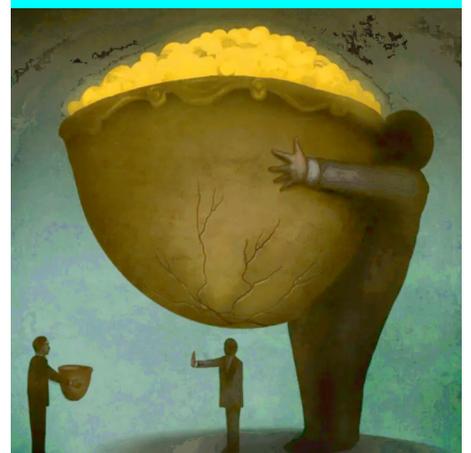
Une propagande intense est menée pour justifier les niveaux de rémunération exorbitants des dirigeants de grandes entreprises alors que ceux des footballeurs, eux, nous apparaissent spontanément comme exagérés. Alors que tout doit être basé sur l’utilité du travail réalisé pour la communauté. Ce principe résulte de la Déclaration des droits de l’Homme et du Citoyen qui dispose dans son article 1 : « Les Hommes naissent libres et égaux en droits », mais aussi dans son deuxième alinéa, « Les distinctions sociales ne peuvent être fondées que sur l’utilité commune. » Or, comme le confinement l’a montré, pour faire face à la crise du coronavirus, nombre d’emplois essentiels au pays (transports, énergie, commerce alimentaire, santé, éducation...) sont pour beaucoup d’entre eux parmi les plus mal payés dans la société. L’ap-

pauvrissement de la partie de la population qui est à l’autre bout du cercle renvoie aux conditions matérielles d’existence qui conditionnent la sécurité psychologique des personnes. Derrière la crainte d’une baisse de revenus ou de la perte d’un emploi, ce sont les intérêts vitaux qui sont menacés : vais-je pouvoir payer mes factures, mon loyer, rembourser le crédit de la maison ? Vais-je pouvoir nourrir ma famille, Vais-je pouvoir me soigner ? Mes enfants vont-ils pouvoir faire des études ? Dans un monde qui détruit les protections pour encourager la guerre de tous contre tous, l’insécurité devient la norme : les incertitudes se multiplient, l’anxiété devient contagieuse, et la peur le principal moteur de l’action humaine.

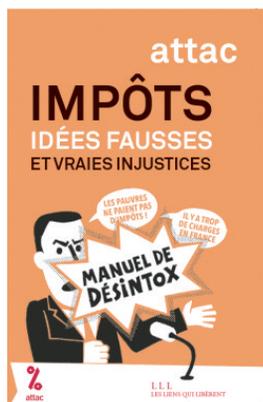
Une fois acquise la conscience que l’Etat a failli dans sa mission première de protection, parce qu’il a laissé une petite minorité accaparer tous les pouvoirs et privilèges, le contrat social qui lie les citoyens est de facto caduc.

*Ces citations sont tirées du livre Reprendre le pouvoir de François Boulo proposé page suivante.*

1% de la population possède 50% des richesses du monde

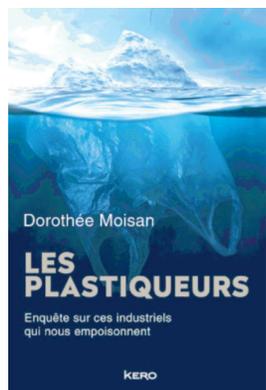


# Vive la Culture



### Impôts : Idées fausses et vraies injustices. 150 p. Attac 10€

Attac publie un nouveau livre, "Impôts : idées fausses et vraies injustices". Ce petit ouvrage illustré analyse et déconstruit les idées reçues sur la fiscalité. Il a pour objectif de poser les termes d'un débat rigoureux, toujours plus nécessaire face aux crises que nous traversons, sur la hausse des inégalités et les besoins en matière de politiques publiques. Il est donc indispensable de rétablir des vérités fiscales dont la liste est aussi longue que celle des idées fausses !



**Les Plastiqueurs. Enquête sur ces industriels qui nous empoisonnent. Dorothée Moisan, éd. Kero, 288 p. 19,50€** La production mondiale de plastique va doubler d'ici 2040. Les interdictions de cotons-tiges ne suffiront pas à éteindre la menace. L'industrie promet d'injecter 1,5 milliard de dollars pour muscler le recyclage. Alors qu'elle projette d'investir, rien qu'aux USA, 200 Mds dans de nouvelles usines. À l'image du tabac en son temps, les industriels fabriquent du doute, et en minimisent les dangers. Car au-delà de la pollution visible, le plastique est un poison fait d'additifs toxiques et de microparticules qui imprègnent l'air, l'eau, les sols et les corps. Pollution, danger climatique, mortalité accrue, chute de la fertilité... Le plastique n'est plus fantastique.

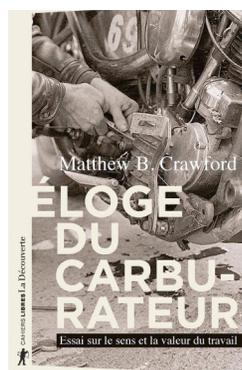
### Reprendre le pouvoir François Boulo 224 p. 19.00 €

Pendant que le cirque des élections consacre notre impuissance à changer le cours des choses, le mur de la réalité est là : explosion des inégalités, réchauffement climatique, restriction des libertés publiques.

FRANÇOIS BOULO

## Reprendre le pouvoir

- 1) Le bonheur n'est pas un concept individuel. Nous ne pouvons être heureux dans une société gangrénée par la pauvreté, l'insécurité et la peur du déclassement.
- 2) Pour construire un monde plus juste nous devons nous armer intellectuellement.
- 3) La bataille des idées politiques se joue prioritairement sur le terrain économique. Tant que nous ne maîtriserons pas les bases en la matière, nous serons toujours en proie aux manipulations. L'objectif de ce livre est de donner des clés indispensables à la compréhension du système politique pour nous permettre de reprendre le contrôle sur nos vies. Élever notre niveau de conscience politique est une étape nécessaire pour réussir, ensemble, à reprendre le pouvoir.



### Éloge du carburateur Essai sur le sens et la valeur du travail M. B. Crawford. 252 p. Ed La Découverte Poche 11€

L'auteur était un brillant universitaire, bien payé pour travailler dans un think tank à Washington. Au bout de quelques mois, déprimé, il démissionne pour ouvrir... un atelier de réparation de motos. À partir du récit de son étonnante reconversion, il livre dans cet ouvrage intelligent et drôle une réflexion particulièrement fine sur le sens et la valeur du travail dans les sociétés occidentales.

Mêlant anecdotes, récit, et réflexions philosophiques et sociologiques, il montre que ce « travail intellectuel », dont on nous rebat les oreilles, se révèle pauvre et déresponsabilisant. À l'inverse, il restitue l'expérience de ceux qui, comme lui, s'emploient à fabriquer ou réparer des objets – dans un monde où l'on ne sait plus qu'acheter, jeter et remplacer. Le travail manuel peut même se révéler beaucoup plus captivant d'un point de vue intellectuel que tous les nouveaux emplois de l'« économie du savoir ».

Fédération SUD-Rail Tel : 01.42.43.35.75 sud.rail.federation@gmail.com, ww.sudrail.fr  
Liaison retraité-e-s 17 Bd de la Libération 93200 Saint Denis Tel 01 42 43 99 77  
liaisonretraites@retraitesudrail.org - Blog : www.retraitesudrail.org

