



Le Lien

n° 60
Mars 2016

EDITORIAL

Spécial 20 ans !

Il y a tout juste 20 ans, en janvier 1996 exactement, des militants syndicaux, principalement de la CFDT, atterrés des dérives de leur organisation syndicale et du soutien de la secrétaire confédérale au fumeux « plan Juppé » qu'une grande grève victorieuse avait mis à bas, créaient le syndicat SUD-Cheminots, rapidement rebaptisé SUD-Rail pour intégrer tous les travailleurs du rail.

Nous nous devons de marquer cet anniversaire. Outre une exposition itinérante, qui sera présentée à notre

prochain congrès fédéral, puis qui circulera toute l'année, nous avons décidé de consacrer entièrement ce 60^e numéro du Lien à cet anniversaire, en examinant l'évolution subie, non seulement au niveau du

chemin de fer, mais dans notre pays et dans le monde. 1996-2016, 20 ans et quel bilan ? Il est pour le moins contrasté et mitigé. Le libéralisme omniprésent a tout ravagé, en France comme dans le monde. La SNCF n'est plus qu'une coquille vide, rongée par une privatisation rampante, gangrénée par des politiques de repli, de profit, et d'abandon du service public. La situation politique de notre pays n'est guère reluisante : la gauche politique est en lambeaux et le mouvement social reste notre seul espoir, ceux qui osent s'en revendiquer à la tête de l'Etat mènent des politiques ultra

libérales en toute impunité. A l'échelle du monde, les mêmes causes ont produit les mêmes effets : l'action politique se fait partout contre les peuples, pour le seul intérêt de quelques multinationales qui détruisent la planète. Le défi du dérèglement climatique, qu'on évoquait déjà en 1995, nous mène dès à présent au pied du mur, sans que les mascarades des COP 1 à 21 n'aient produit des résultats concrets. L'inquiétante montée des extrêmes-droites, le terrorisme, l'intégrisme religieux, la violence des rapports sociaux et politiques mettent



une bonne partie du monde à feu et à sang. Non, on ne peut pas dire que les 20 ans écoulés aient amené l'espoir d'un monde meilleur, d'une plus grande justice, d'un respect des hommes et de leur pla-

nète malmenée. Dans un tel contexte, fêter les 20 ans de SUD-Rail ne peut avoir de sens que si nous redevenons rapidement porteurs d'espoir, de luttes efficaces, avec une vision politique signifiant clairement le refus du libéralisme et de tous les intégrismes. Il nous faut changer de mode de pensée et de vie, aller vers une décroissance heureuse et raisonnée, si nous ne voulons pas que tout explose. Dans tous les domaines il y a urgence.

Saurons-nous retrouver la flamme de nos débuts pour contrer efficacement toutes les menaces ?

Le Journal des Retraités-es Sud-Rail

Solidaires
Sud Rail

Fédération SUD-Rail
Tel : 01.42.43.35.75
federation-sudrail@wanadoo.fr www.sudrail.fr
Liaison retraité-e-s
17 Bd de la Libération 93200 Saint Denis
Tel 01 42 43 99 77 - Blog : www.retraitesudrail.org
Mail : retraitesudrail@retraitesudrail.org

Union
syndicale
Solidaires





20 ans déjà !

Quel bel âge que 20 ans ! Sud Cheminots puis Sud Rail sont dans leur vingtième année d'existence ! Issu du grand mouvement social de décembre 95, pour nous vieux militants, ce fut une période de remise en cause, une période de création. Après une lutte enfin gagnée, l'avenir nous paraissait plus serein mais surtout nous savions que rien n'est jamais acquis et qu'il faut en permanence rester vigilants et continuer la lutte. Notre objectif prioritaire était évidemment notre représentativité sur l'en-

semble du territoire : après plus de cent vingt procès, notre reconnaissance nationale était validée en juin 1997. Très rapidement l'équipe fédérale en place fut confrontée aux premiers départs en retraite des vieux militants et ce fut l'occasion de mettre en place une « Liaison Nationale retraité(e)s ». De quelques uns en 2000, Etienne Boutin, Michel Desmars, Denis Deray, Michel Jacquin, François Marot, premiers animateurs de la liaison, nous voici aujourd'hui à plus de 1000 adhérents répartis sur l'ensemble des régions. La priorité pour créer un lien efficace entre

core la priorité est de tisser et renforcer les liens entre actifs et retraités puisque chaque année nous changeons de région avec évidemment la participation du syndicat régional, organisation de débats de société avec intervention d'associations et d'animateurs extérieurs : Attac, Sortir du nucléaire, Amnesty International, Eaux et rivières de Bretagne, Podemos, SOS homophobie, OGM, Gaz de schiste, CRIIRAD, Confédération paysanne et tant d'autres, comme par exemple l'émouvante intervention de Charles Piaget, lors de la session de Courvières, pour évoquer



- Notre 1e session en 2003 à Lyon -

SOMMAIRE

Page :

Edito	1
20 ans déjà !	2
Merci patron	3
D'un service public	4
... au service marchand	5
En 2016 comme en 1995 ...	6
Pourquoi le FN	7
1996 - 2016	8
Sud-Rail dans Solidaires	9
Immigration	10
Petite chronique écologique	11
Culture	12

tous les adhérents au niveau national, a été de sortir un journal « Le lien du retraité » qui paraît tous les bimestres plus quelques numéros spéciaux liés à l'actualité. Pari tenu ! Le numéro 1 date d'avril 2003, aujourd'hui nous en sommes au numéro 60. En 2006 et 2014 confection et parution d'un livret « les droits des retraités », outil indispensable pour les syndicats qui peuvent en disposer et le remettre gratuitement à tous les futurs retraités.

Pour faire vivre cette liaison nous avons très rapidement mis en place une session annuelle associant l'équipe animatrice et les adhérents de toutes les régions. Depuis 2004, cette session est un vrai succès : d'une dizaine de participants au départ à celle de 2015 qui a rassemblé plus de 50 militants. Là en-

la grande grève des LIP en 73 ... Sans oublier la partie culturelle et la découverte de la région concernée. Depuis maintenant quatre ans, Eric Marchiando, fait le bilan du démantèlement ferroviaire de la région, et qui partout devient inquiétant.

Un vrai moment d'échanges et de plaisirs partagés. Tout cela dans une ambiance conviviale où chacun participe à l'organisation du séjour puisque nous vivons 5 jours en autogestion : préparation des repas avec pour priorité l'achat de produits bio en circuit court quand c'est possible. La session 2016 aura lieu à Etretat du 30 mai au 4 juin.

> Lire la suite
en page 3



Mars 2016 - n°60

- Notre dernière session en 2015 à Camaret -



> Suite de 20 ans déjà

Et pour conclure, chaque fin d'année un repas pris en commun dans les locaux de la fédération.

La liaison « retraités » c'est aussi les militants des différents syndicats régionaux qui assurent avec beaucoup de rigueur des formations syndicales.

L'année 2015 fut aussi l'occasion d'effectuer par nous-mêmes, la réfection de notre local avec aménagement de la bibliothèque et de la cinémathèque. Actuellement nous préparons une exposition des 20 ans de Sud Rail qui sera présentée au Congrès de Najac du 4 au 8 avril : elle sera composée de différents documents, photos... Elle sera bien sûr, à la disposition des syndicats qui souhaiteraient en faire un élément de formation et d'histoire, en toute modestie ! Car Sud Rail, c'est notre histoire, c'est votre histoire !

**S'indigner,
résister,
lutter,
c'est vivre !**

Telle est notre devise.

2015, ce fut aussi l'effroyable tuerie de Charlie Hebdo. En lien avec la fédération nous avons organisé un débat à la salle Traversière sur la liberté d'expression avec l'association ACRIMED. Un moment très apprécié par les jeunes militants.

Dernière initiative et nous en sommes fiers, la réalisation concrète d'un projet qui a commencé en 2014 avec la construction d'une école de 3 classes au village de Koaré au Burkina Faso. La deuxième classe sera réalisée courant 2016. Nous espérons tenir nos engagements pour en construire une troisième dans les années à venir. Les événements auxquels nous sommes confrontés (le terrorisme) nous incitent à nous impliquer davantage dans l'éducation, la formation et la défense de nos valeurs.

Voici en résumé la vie active de la liaison « retraités » depuis bientôt 15 ans. Une équipe animatrice composée d'environ 20 militants élus périodiquement en Assemblée générale, une information régulière, des rencontres, des manifestations, des actions ponctuelles car nous pesons peu dans l'appareil productif et cependant **les retraités c'est plus de 15 millions d'hommes et de femmes qui souhaitent préserver leurs droits, vivre dans la dignité et transmettre leurs valeurs de solidarité, d'unité et de démocratie.**

A ne pas manquer !

Pour Jocelyne et Serge Klur, rien ne va plus : leur usine fabriquait des costumes Kenzo (Groupe LVMH) à Poix du Nord, près de Valenciennes, mais elle est délocalisée en Pologne et voilà le couple au chômage, criblé de dettes et qui risque désormais de perdre sa maison ...



Mais François Ruffin est confiant : il va les sauver. Entouré d'un inspecteur des impôts belge, d'une bonne sœur rouge, de la déléguée CGT, et d'ex-vendeurs à la Samaritaine, il ira porter le cas Klur à l'assemblée générale de LVMH, bien décidé à toucher le cœur de son PDG, Bernard Arnault ...

D'un service public ...

Depuis la création de Sud rail en juin 1996, 20 ans se sont passés.

20 ans où l'évolution économique et sociale de la SNCF n'a cessé de tourner le dos au service public détricotant sans relâche l'essence même de notre entreprise nationale.

S'il y a eu des oppositions à certains projets, il faut reconnaître que les Organisations syndicales n'ont pas pu (voulu pour certaines) mobiliser suffisamment les cheminots pour parvenir à stopper la machine. Ainsi de la création de RFF (dont il sera question dans un autre article) au décret socle en cours de négociation actuellement 20 ans se sont écoulés. Dans la même période, le numérique se développe entraînant la fermeture de nombreux guichets et de centres de réservation téléphonique. Alors que le recours à la sous-traitance se généralise tant dans les services en gare ainsi qu'au Fret que dans la réalisation de la maintenance travaux à l'infra. Pour beaucoup de ces appels d'offres la SNCF est mise en concurrence avec les filiales du groupe organisant ainsi le dumping social. Dans le même temps les différentes directives européennes visant à « dynamiser » les chemins de fer pour les « moderniser » sont mises en place avec zèle par les gouvernements successifs. Pour relayer le discours de la direction, un maillage hiérarchique de proximité est institué imposant aux cheminots des objectifs individuels de productivité dévalorisant, le plus souvent, le service rendu aux usagers.

Une équipe de choc...

Louis Gallois arrivé à la SNCF en juillet 1996, épaulé par Guillaume Pepy en 1997 seront les 2 organisateurs de ces changements radicaux pour la SNCF et son personnel.

1999 Accord 35 heures.

L'accord des 35h, sous ministère communiste, signé par la CGT et la CFDT et l'anecdote amicale des cadres supérieurs a mis en évidence le décalage entre les états majors syndicaux et les cheminots de terrain. Sous promesse de milliers de créations d'emploi (qui compensaient à peine les départs en re-

traite) l'accord instaura une flexibilité accrue et des dégradations des conditions de travail. En rejoignant tardivement un mouvement larvé, la CGT en imposant une grève carrée y mis fin. A cet occasion la première recomposition syndicale d'importance eu lieu et SUD-Rail vit arriver nombre d'équipes syndicales et d'adhérents de la CGT.

Dans le même temps Gallois décide de déménager le siège historique de la SNCF du 88 rue Saint Lazare pour celui plus aseptisé de la gare Montparnasse. Cette décision symbolique en dit long sur la volonté de rupture avec la « culture cheminote ».

2000-2002 la Gestion Par Activité.

Le projet sorti des cartons de Louis Gallois qui a eu les conséquences les plus néfastes pour les cheminots est sans contestation possible celui mis en route en 2000 : La Gestion Par Activité. Au menu de ce Projet Industriel la création de 7 activités qui à terme piloteront leur propre production, définiront leur politique commerciale, leurs normes de qualité et de sécurité, leurs coûts ainsi que leurs ressources humaines. Mais aussi devront atteindre des objectifs de résultat fixés par la direction de l'entreprise. « Cap Client » était né sur fond d'ouverture à la concurrence du Fret ferroviaire. Les établissements par activité ont vu le jour, les directions d'activité se sont substituées aux régions notamment lors des négociations des conflits locaux. La grève de 2001 menée, essentiellement par les agents de conduite, ne parvint pas à inverser la tendance.

2003 La libéralisation du fret SNCF.

Rappelons que cette libéralisation a été anticipée suite au « plan de la dernière chance » du directeur fret de l'époque Marc Veron. En acceptant une recapitalisation de Fret SNCF la commission européenne a exigé des contreparties portant sur la suppression d'emplois

(moins 2500), de triages (moins 4), de gares, l'écrémage de trafic (bois), la réduction de sillons (moins 18%) et du parc locomotives (moins 20%) ainsi que le transfert sur la route des trafics abandonnés. L'impact de cette libéralisation a remis gravement et durablement en question le difficile équilibre en terme d'aménagement du territoire avec des conséquences importantes sur l'environnement que toute la population peut constater quotidiennement. Le diktat de la commission européenne va plus loin puisqu'elle conditionne le 2^e versement de ces aides à l'ouverture des lignes fret internationales à la concurrence initialement prévue le 1er janvier 2006.

C'est ainsi que le 1^{er} train privé à circuler sur le réseau fut le train Connex à Dugny en 2005... qui s'est heurté à une manifestation SUD-Rail.

La réforme Fillon 2003

Dans la même période, c'est le tandem Raffarin/Fillon qui met le feu aux poudres en voulant aligner la durée de cotisations des fonctionnaires sur celle du privé soit 40 annuités utilisant en toute démagogie l'écart subsistant entre les 2 régimes après qu'en 1993 Ballardur ait relevé la durée des cotisations du secteur privé.

Le moins qu'on puisse dire c'est que malgré une mobilisation aussi forte qu'en 1995, la réponse des centrales syndicales fut loin d'être à la hauteur. La CGT inventant même un nouveau concept, celui « des temps forts » qui desservit au plus haut point la mobilisation toujours grandissante. L'appel tant attendu de ces centrales (CGT et FO) à la grève générale n'eut pas lieu. Ces mêmes centrales préférant négocier sur une véritable imposture : la pénibilité. Après quelques miettes lâchées sur le thème la grève étouffa sans perturber le passage des épreuves du bac. A la suite de ce mouvement des équipes entières de la CFDT et de la CGT rejoignirent SUD-Rail homogénéisant de fait notre représentativité nationale.



... au service marchand !

Les années business

Mais l'idéologie dominante à la SNCF continuait sa route à coups de gains de productivité et de rentabilité. L'infra voit la mise en place de la massification qui a induit des temps de travail de nuit plus importants ainsi que des périodes de travail plus longues. Conséquences de ces changements organisationnels : une vague de suicides d'agents importante ces 10 dernières années ainsi qu'une augmentation de l'accidentologie à l'Équipement.

Dans l'activité grandes lignes appelée à changer de nom plusieurs fois, c'est l'avènement d'internet qui préoccupe. Lancé en 2000, voyages-sncf.com 12 ans après vend un billet sur trois via son site. Conséquence là aussi directe, la progressive suppression des guichets en gare alors que dans le même temps le management par objectifs s'amplifie. L'explosion des nouvelles technologies, la dématérialisation des titres de transport va dans le sens de la « modernité » tant voulue par Pepy et tans pis si la présence humaine en gare se raréfie. La mise en place, en 2007, du « yeald management » comme dans le transport aérien, sonne le glas de la péruquation nationale et par la même des trains inter-cités jugés pas assez rentables. C'est la fin de la tarification unique et le début de la libéralisation du trafic voyageur à l'international. Nos libéraux en raffolent...

A l'infra circulation c'est le fameux projet de Commande Centralisée Réseau qui est prévu de se mettre en place dans une dizaine d'année? Ce projet vise à terme à supprimer les 1500

postes d'aiguillages existants afin de les substituer par 16 centres supervisés par un centre national.

Là encore, il est certain que les métiers ainsi que leur conception risquent de changer mais quid de la sécurité ?

Et pendant toute cette période le groupe SNCF n'a cessé de progresser... Il est l'un des plus importants groupes de transport au monde. La vente, l'achat de sociétés françaises et étrangères au gré des objectifs de développement instaure un vé-

ritable monopoly mondialisé où l'être humain est de plus en plus renié. L'ère du tout business est à son paroxysme le service public et les cheminots ont été les grands perdants de cette évolution.

20 ans, c'est l'occasion de regarder dans le rétroviseur et les grands chambardelements libéraux, qui dans les services publics avaient commencé à s'occuper de France Télécom pour s'attaquer ensuite à la SNCF et à la Poste, montrent bien que tous les gouvernements successifs de ces 20 dernières années ont tout mis en œuvre pour mettre à bas ce qui faisait la particularité française en terme de service public et de Sécurité sociale.

Le constat est simple pour SUD-Rail : si les équipes syndicales restent influentes au niveau local quand elles en ont la capacité, il en va tout autrement au niveau national où notre aptitude à influencer sur l'ensemble des cheminots

reste limitée à la hauteur de ce que SUD-Rail représente tout simplement. Si SUD-Rail ne parvient pas à se développer davantage, comment sera-t-il possible d'entraîner avec nous le plus grand nombre ? C'est donc au quotidien, dans tous les chantiers que nous semons les graines d'un mouvement social d'envergure capable d'inverser la tendance.

POUR LA DÉFENSE DES SERVICES PUBLICS



REDACTION

Roland Baille
Henri Duclut
Michel Jacquin
Adam Labrosse
Gilles Leloupp
Eric Marchiando
Gérard Millant
Patrice Perret
Michel Valadier

En 2016 comme en 1995 ...

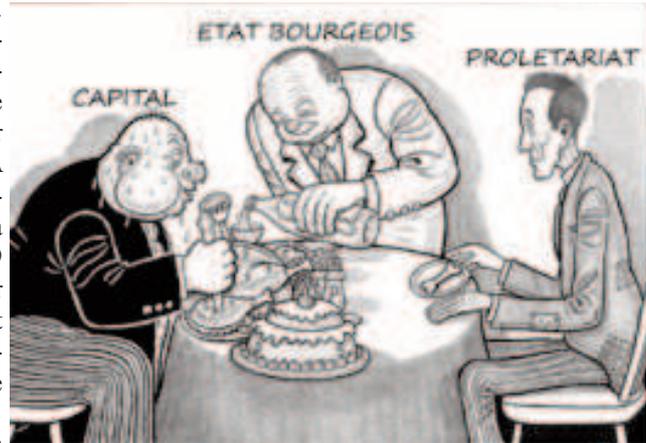
Les mêmes causes !

Les mêmes causes produisent les mêmes effets, les cheminots subissent actuellement des attaques sans précédent contre leur réglementation du travail. En effet, les propositions du décret-socle censé, pour soi-disant lutter contre la concurrence, remplacer le RH007 (ex PS4) au 1^{er} juillet prochain sont proprement scandaleuses. Qu'on en juge : perte de repos, prises et fin de service pour repos en pleine nuit, dans un périmètre de 50 Km du lieu de résidence (sans RHR), sortie de certains contrôleurs du titre « roulants », rien sur les fériés, fin programmée des 35 heures, etc., ce texte est explosif : si ces mesures devaient passer, ce serait un recul de 50 ans des conditions de travail des cheminots. Certes, la direction a beau jeu de déclarer que ce décret n'est qu'un socle, que tout sera décliné en accord d'entreprise, mais les travailleurs du rail ne sont pas dupes : même s'il devait y avoir quelques améliorations par

bilité du travail porté par le gouvernement de droite au pouvoir (si si, vous avez bien lu) relève de la même philosophie de régression sociale tous azimuts. Les citoyens l'ont bien compris, ainsi que les futurs travailleurs que constitue la jeunesse lycéenne et étudiante, qui se trouve à la pointe de la légitime contestation. D'où de saines réactions dans la rue, toujours craintes par le pouvoir en place car incontrôlables. A l'heure où nous mettons sous presse, la journée d'action du 9 mars a été un premier succès, et partout dans le pays les retraités y ont apporté leur soutien actif.

Il y a deux choses dont il faut être conscients et persuadés, en 1995 comme en 2016. La première, c'est qu'il n'y a rien à attendre des po-

nesse n'a été aussi bouché. La seconde, c'est que pour renverser la vapeur, pour lutter efficacement contre ces régressions inacceptables, c'est qu'il faut une convergence des luttes dans l'unité la plus large, à la base, par delà les clivages d'appareils syndicaux sclérosés (en réaction desquels, rappelons-le,



nous avons créé SUD-Rail après la victoire de la grève de 1995). Plus que jamais les travailleurs du rail comme ceux des secteurs public et privé, en osmose avec les jeunes, doivent faire vivre le slogan « **tous ensemble** » qui a créé il y a vingt ans les conditions du succès de la lutte. C'est « **tous ensemble** » que nous avons fait plier le premier ministre de l'époque, le psychorigide « droit dans ses bottes », et c'est **tous ensemble** que nous devons envoyer un signal fort à celui qui pourrait bien devenir le futur Chef de l'Etat. A lui comme à tous les autres prétendants à la magistrature suprême qui veulent transformer les salariés en esclaves, qui veulent bannir de notre pays la sécurité de l'emploi, qui veulent mettre à bas tous les acquis obtenus depuis la libération, c'est **tous ensemble** qu'il faudra encore et toujours descendre dans la rue crier notre colère et notre détermination. Et nous, retraités, nous serons aux côtés des jeunes générations qui veulent vivre debout.

Partager le travail, partager les richesses, nous y arriverons !



rapport aux dispositions initiales, ce serait tout de même très en deçà de la réglementation du travail actuelle. Il s'agit d'une véritable arnaque, dont la méthode crapuleuse n'est pas sans rappeler la fourberie des deux contre-réformes de retraites. Il y a donc urgence de s'y opposer par la grève générale reconductible.

La loi sur la flexibilité !

Dans le même temps, la loi sur la flexi-

litiques, de droite comme de pseudo-gauche. Depuis 30 ans, leurs politiques ultra-libérales ont toujours été dans le sens d'une compétitivité et d'une flexibilité exacerbée, au nom d'un dogme libéral jamais remis en question, malgré des résultats catastrophiques et destructeurs des acquis sociaux. Jamais avec leurs recettes éculées le chômage n'a reculé, jamais la situation des travailleurs n'a été aussi pécaire. Jamais l'horizon social et sociétal de la jeu-

...TOUS ENSEMBLE !!!

Pourquoi le FN est devenu si fort ?

Nous n'allons pas ici mesurer l'évolution du vote FN au cours des 20 dernières années. Nous allons simplement tenter de donner quelques éléments qui favorisent ce vote et quels en sont les fondements. L'attrance pour le FN a toujours été une tendance naturelle pour une partie de la petite bourgeoisie, commerçants et artisans, qui voient dans la domination de la société par le grand capital une place qui leur a été volée au cours des dernières décennies. Mais la forte proportion des ouvriers ou des employés qui votent pour l'extrême droite est un phénomène récent qui est apparu avec l'arrivée de la gauche au gouvernement et des reculs qu'elle a amorcés dans les années 1983/1984. De 10% en 1984 il est passé à 25 % aux dernières élections départementales.

Pourquoi votent-ils FN ?

Les raisons en sont essentiellement économiques. Le chômage qui atteint 12% en moyenne peut atteindre 15 à 18% dans les anciennes régions industrielles. Dans la jeunesse ce taux peut monter jusqu'à 25 % voire plus dans les banlieues des grandes villes. Cette situation entraîne du désespoir chez les ouvriers et employés. Beaucoup n'ont jamais réussi à décrocher un seul emploi stable en CDI. Comment dans cette situation ne pas se sentir déboussolé ? La désindustrialisation du pays a dévalorisé beaucoup de gens. Les ouvriers qualifiés du Nord et de l'Est, lorsqu'ils décrochent un travail après la fermeture de leurs usines ne retrouvent plus l'image de soi qu'ils avaient à l'usine, où leur savoir faire était reconnu par la société et la paie qui va avec. Perte de confiance envers les politiciens gouvernementaux. Gauche et droite menant la même politique, les deux grands partis qui se disputent les places donnent ainsi raison aux Le Pen lorsque ceux-ci les

accusent d'être de la même famille. Un des grands épisodes de tromperie fut le référendum sur l'avenir de l'Europe de 2005 où le NON l'emportât, mais qui fut trahi par le vote au Parlement quelques mois plus tard, droite et gauche confondues, montrant ainsi que

Un seul barrage à ces idées : la lutte de tous les travailleurs

l'opinion des électeurs, ils s'en moquent éperdument. Les candidats n'ont que de belles promesses à la bouche avant les élections mais ne les tiennent jamais. On a même entendu dans la bouche d'un futur président qu'il était l'ennemi de la Finance alors qu'il s'est mis à plat ventre devant les désirs du patronat et doublant en servilité des patrons le parti qui se qualifie de « droite ».

Nationalisme.

Les idées de l'extrême-droite sont basées sur la haine de l'autre, surtout s'il est de couleur et s'il est d'origine étrangère. Il faut savoir que même si ces idées sont anciennes, elles ont pris de l'ampleur au moment de la décolonisation car pour beaucoup de nostalgiques de la grandeur de la France, certains ont vu là une décadence de notre pays. Ces notions se perpétuent et ceux qui viennent d'ailleurs sont considérés comme responsables de la perte de cette grandeur. Cette haine conduit les partisans de l'extrême droite à s'en prendre à tout étranger surtout s'il n'est pas riche et fortuné.

Un seul barrage à ces idées : la lutte de tous les travailleurs

Il fut un temps où ces idées avaient peu de poids dans le pays : Le Pen a fait 0,74% à l'élection présidentielle de 1974. A cette époque les grèves étaient fréquentes et la « Lutte de Classes » était présente partout. Chaque travailleur savait dans quel camp il était et

s'engageait quand c'était nécessaire. Puis est venu l'illusion que le bulletin de vote allait tout changer (1981 : Mitterrand, Président d'Union de la Gauche). Cela a pris une telle place dans la conscience des travailleurs qu'avec le chômage qui se développait,

l'espoir dans les promesses a supplanté la nécessité de la lutte qui a été oubliée. Les syndicats se sont positionnés dans des luttes défensives et dans des luttes catégorielles. La confiance dans la possibilité de gagner a été perdue. La présence de l'extrême-droite avec son discours attrape-tout a pu gonfler les chiffres de ses électeurs et ses idées s'imprégner dans la tête de bien des gens. Reprendre le chemin de la lutte, par la « Grève Générale », c'est ce qui serait nécessaire aujourd'hui où le Gouvernement veut mettre à bas le Code du Travail.

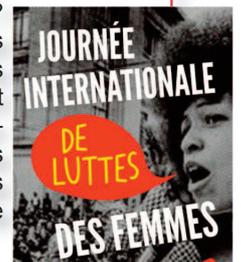
Luttes des femmes

Avec Solidaires la Liaison des retraités-SUD-Rail a soutenu le 8 mars cette journée Internationale de lutte pour le droit des femmes. Parce que les femmes gagnent moins que les hommes ; de 7% (SNCF) à 20% selon le secteur d'activités et moins 40% à la retraite en moyenne ! Parce que les violences faites aux femmes persistent : en France, un viol déclaré toutes les 40 mn, une femme tuée sous les coups de son compagnon (ou ex) tous les 2 jours et demi... et un quart des agressions sexuelles ont lieu au travail.

Parce que les femmes sont les principales victimes de la précarisation et la flexibilité du travail, de la baisse des dépenses publiques...

Et les hommes alors ? heureusement les hommes pro-féministes existent ! Mais ce sont les femmes les premières victimes de ces inégalités. Les hommes doivent témoigner de leur soutien.

LE FN, ÇA SERT ARYEN!



1996 - 2016

Les 20 ans qui ont tué le service public

La plupart d'entre nous ont connu la fin d'un monde : celui de la SNCF, entreprise nationale de chemin de fer, véritable service public à la française, imparfaite certes, et déjà soumise depuis longtemps aux diktats financiers, diverse dans ses métiers mais unique dans sa structure intégrée, et jouant dans l'ensemble le rôle au service des besoins de transport de la nation.

Souvenez-vous comme tout semblait logique et évident en 1996 : le voyageur lambda pouvait encore préparer son voyage grâce aux indicateurs ferroviaires (certes volumineux, chers et non exempts d'erreurs) ; à défaut il suffisait de se rendre en gare pour consulter les nombreuses et gratuites fiches-horaires : les regrettés BIR (Bureau Information Réservation) permettaient un contact humain avec un personnel compétent pour tout renseignement ou achat de billet. Les trains roulaient déjà vite, mais le tout TGV n'avait pas tué tous les trains classiques : ceux-ci permettaient de nombreuses relations directes tant en France qu'en Europe, de jour comme de nuit : on pouvait encore se rendre directement à Madrid, Lisbonne, Copenhague ou Bucarest par des trains directs, grâce à une vraie coopération des divers réseaux nationaux européens, avec un vrai service de bagages et de restauration à bord, et ce en version « de luxe » en voitures lits, ou, pour les bourses plus modestes, en simple couchette ou place assise. Bien souvent la voiture pouvait suivre le même train que son propriétaire, grâce aux relations Train-Auto-Couchettes étoffées. Quant aux tarifs, même si le système TGV avait déjà fortement ébréché le libre accès au train et la tarification unique au kilomètre, **celle-ci restait un socle de calcul préservant l'égalité de tous au droit d'être transporté dans des conditions financières équitables.**

Quant aux marchandises, en 1996 déjà l'horrible appellation « fret » symbolisait le déclin du rail, avec une concurrence routière sans pitié. Pour autant la SNCF n'avait pas abandonné la partie, et les nombreux triages regorgeaient de

wagons. La poste aussi continuait à faire confiance au rail, même à grande vitesse avec les TGV jaunes.

Vingt ans près, où en sommes-nous ? Visite d'un champ de ruines. Certes le réseau TGV a encore tissé sa toile, abaissant les temps de parcours (TGV Med, TGV Est, bientôt Tours-Bordeaux et Le Mans-Rennes). Mais à quel prix ? La jungle tarifaire a pulvérisé l'égalité de tous, malheur à celui qui ne manipule pas Internet ou qui décide de partir à la dernière minute : il paiera un tarif bien supérieur à son voisin de siège. Et le recours aux PPP (Partenariat-Public-Privé) sur les nouvelles

SNCF : prix cassés, certes, mais les reins des voyageurs aussi, sans parler du dumping social et de la baisse de la sécurité ! Pendant ce temps, la privatisation de services voyageurs a commencé avec Thello (liaisons France-Italie), avec là aussi la baisse de qualité et personnel sous-payé.

La situation est encore pire pour le fret : qui aurait pu dire il y a 20 ans que les triages fermentaient les uns après les autres, et que les compagnies privées écrèmeraient 30% du trafic ferroviaire, comme par hasard ceux les plus rentables, et sans rien reprendre à la route ? Le Sernam a capitulé dès 1998 pour les messageries, et même la poste, fidèle des fidèles depuis la création du chemin de fer, vient de baisser les bras avec la fin des TGV postaux.

Certes tout n'est pas négatif : les TER sont bien plus nombreux qu'il y a 20 ans. Oui, mais uniquement sur les axes porteurs : les petites lignes rurales, les petites gares ont continué leur descente aux enfers, en attendant eux aussi la future mise en concurrence au privé.

Bref en vingt ans l'ultra-libéralisme initié par l'Europe avec la complicité des divers gouvernements et des dirigeants ferroviaire aux ordres a cassé notre bel outil. La SNCF porte encore les initiales du chemin de fer et de la nation dans son sigle, mais sûrement plus dans son cœur. Après la sinistre parenthèse RFF (1997, un de nos premiers combats !) la voici coquille vide, ou EPIC de tête de 3 sociétés différentes. Elle est devenue une marque, un produit. Son PDG depuis trop longtemps en place a transformé les gares en supermarchés, où l'on vend des parfums mais où il devient difficile de trouver un guichet ouvert. La SNCF aujourd'hui, c'est 855 filiales, dont la majorité routières ! Les notions de service public, de droit au transport, d'aménagement du territoire ont cédé la place au profit. Gardons cependant confiance : les événements évoluent vite. Les citoyens accepteront ils encore longtemps de se voir voler et détruire l'outil que leurs anciens ont su créer et développer ?



lignes ne sera pas pour arranger les choses, bien au contraire. Dans le même temps les trains classiques ont entièrement disparu des relations internationales. Hormis Eurostar, Thalys (qui ne sont plus vraiment dans le giron des compagnies nationales) il n'est plus possible de parcourir l'Europe en train direct. Pire les trains de nuit ont fondu comme neige au soleil, au point qu'on vient d'annoncer leur quasi-disparition. Ne parlons pas des services de bagages ou de restauration. Pire, la SNCF a organisé sa propre mise en concurrence : cela a commencé par les IDTGV en 2004 (obligation d'utiliser Internet), cela s'est poursuivi par Ouigo (véritable 3^e classe sur rail), et maintenant voici le pompon : les ID-Bus organisent l'autoconcurrence routière de la

Sud-Rail dans Solidaires

L' Union syndicale Solidaires s'est construite par étapes, se renforçant à chaque fois que le contexte et le mouvement social l'exigeaient. La création de SUD-Rail, avec d'autres SUD dans la période, représente une de ces étapes dans l'histoire.

Lorsque SUD-Rail s'est créé en 1996, le « Groupe des 10 » G10 Solidaires existait et avait déjà franchi deux étapes :

- le premier en 1947-1948, lorsque 10 syndicats bien implantés dans leur secteur professionnel, refusent de choisir entre la CGT et FO qui viennent de se séparer, et décident de se constituer en syndicats autonomes ;
- le deuxième en 1981, lorsque ces 10 syndicats décident de se rapprocher, suite au refus des directions des confédérations syndicales contactées de favoriser, par l'unité d'action syndicale, la mobilisation afin de peser, comme en 1936 lors du Front Populaire, pour contraindre (ou obliger) le gouvernement de gauche à prendre des mesures progressistes. Progressivement, ce rapprochement a conduit à une relative organisation interne avec un début de règles de fonctionnement très souples. Le G10 participe au réveil social commençant fin 1986, où des secteurs en lutte tiennent des assemblées générales décidant de l'orientation du mouvement.

D'autres SUD se sont ensuite créés dans des circonstances comparables à celles que connaîtra SUD-Rail en 1996 :

- En 1988, le SNPIT-Air Inter (qui deviendra SUD Aérien) et Coordonner-Rassembler-Construire CRC-Santé Sociaux (qui deviendra SUD Santé Sociaux) rejoignent le Groupe des Dix.
- SUD PTT en 1988, après la grève massive (notamment des « camions jaunes » à La Poste en Ile-de-France) contre la privatisation des PTT, pendant laquelle la direction nationale de la CFDT PTT casse la lutte, dénonce à l'administration ses propres militants, retire le mandat à des responsables ! En

1989, la nouvelle fédération SUD PTT entre en contact avec le Groupe des Dix.

Les camarades de SUD qui rejoignent le Groupe des Dix en 1989 ne sont pas isolés, ils gardent des liens avec leurs camarades de la CFDT (des oppositionnels par rapport à la direction confédérale) dans d'autres secteurs professionnels qui n'ont pas encore été exclus, un comité de soutien aux exclus s'installe dans les locaux loués par la SNCF à côté de la Gare de Lyon qui abrite déjà SUD PTT.

SUD PTT et CRC Santé Sociaux manifestent dans la rue aux côtés du SNUI (devenu depuis Solidaires Finances publiques), premier syndicat des impôts qui, en 1989, mène une grève massive et dure pendant deux à six mois selon les secteurs. Ils contestent ensemble la politique gouvernementale.

Le Groupe des dix propose à SUD PTT de le rejoindre, cela accélère une véritable démarche interprofessionnelle et un engagement sur des problèmes de société.

SUD-Rail se crée en 1996 sur une vague de luttes se développant à partir de 1993, dans le public et le privé, dans une période où les chômeurs (AC !) et les sans logis (DAL) s'organisent et luttent.

Les cheminots deviennent la locomotive du mouvement de décembre 1995 contre le plan Juppé sur la Sécurité sociale, qui provoque des grèves reconductibles très suivies dans plusieurs secteurs professionnels, des manifestations de plus en plus nombreuses, une remise en question du fonctionnement de la société, le rejet de toutes les politiques d'austérité, le souci de défendre le service public, et l'espoir d'un réveil social contre le libéralisme et ses abus. La direction de la CFDT, qui soutient le gouvernement pendant ce mouvement social, accélère le départ d'opposants internes. SUD-Rail, en janvier 1996, et d'autres SUD se créent, non pas pour construire une « Confédération SUD », mais au contraire pour renforcer la construction du Groupe des

dix, avec ses différentes réalités, pour peser sur une recomposition syndicale plus large, pour faire converger les différents mouvements sociaux.

La suite de l'histoire, c'est aussi des militants issus de la CGT, qui rejoignent le syndicat SUD. Puis le conflit sur les retraites en 2003 montre la faiblesse de Solidaires sur le plan interprofessionnel et l'importance de renforcer dans les départements les Solidaires locaux naissants, qui obtiennent une place politique dans Solidaires en 2004



L'Interpro

SUD-Rail a organisé très tôt ses retraités. Trois autres syndicats Solidaires organisent leurs retraités, le SNUI (Syndicat National Unifié des Impôts, appelé aujourd'hui Solidaires Finances publiques) afin de fidéliser les camarades au syndicat et d'essayer de prendre en charge syndicalement leurs revendications, sachant que les retraites étaient liées et « indexées » sur l'évolution des salaires et des carrières des actifs (péréquations), le SNABF (Syndicat National Autonome de la Banque de France) et le SNJ (Syndicat National des Journalistes).

C'est le SNUI qui a commencé à impulser la structuration interprofessionnelle des retraités Solidaires : discussion et dépôt des statuts en 2007 de l'UNIRS (Union Nationale Interprofessionnelle des Retraité-e-s Soli-

> Lire la suite en page 10

> Suite de L'Interpro

dares), ouverture d'un compte, rédaction d'un cahier revendicatif spécifique aux personnes retraitées... A l'époque le fichier national ne comprenait que 43 noms, l'AG n'accueillait que des personnes de 11 organisations nationales (Snabf Solidaires, Snj, Snui, Solidaires Douanes, SUD Caisses d'épargne, SUD Crédit agricole, SUD Education, SUD Ptt, SUD-Rail, SUD Santé sociaux, SUD Trésor) et 10 sections de Solidaires départementaux (Ardèche/Drôme, Basse-Normandie, Auvergne, Doubs, Loire-Atlantique, Champagne-Ardenne, Meurthe et Moselle, Nord Pas-de-Calais, Vendée, Essonne).

Denis Deray militant de SUD Rail devient le 1er président. A son départ, c'est Gérard Gourguechon de Solidaires Finances publiques, qui le remplace depuis : SUD-Rail et Solidaires Finances publiques, les deux plus grosses organisations de retraité-e-s, ont une responsabilité particulière dans l'UNIRS.

La création de l'UNIRS a permis de fédérer et d'organiser les retraités de tout secteur professionnel.

Depuis, des syndicats importants ont été contactés (SUD PTT, SUD Education...) et l'insistance a permis la mise en place de sections retraités.

Maintenant 28 organisations nationales professionnelles et une vingtaine de Solidaires locaux organisent leurs retraités, versent une cotisation annuelle à l'UNIRS. Le syndicalisme retraité ne peut que se développer.

Immigration

Réfléchir et Comprendre.

Entre 1990 et 2002, les guerres en Yougoslavie et dans les Balkans ont mis sur les routes d'Europe des milliers de personnes qui fuyaient leur pays et certains étaient accueillis en France comme réfugiés. Depuis, la situation dans le monde a tellement changé que des millions de personnes ne voient un salut que dans la fuite vers des horizons meilleurs, l'Europe Occidentale apparaissant comme un « Eldorado ». Les guerres en Afghanistan, puis en Irak, et aujourd'hui dans tout le Moyen-Orient poussent des millions de gens à fuir combats et misères. Ils subissent les bombes et les famines, sans ne pouvoir rien faire d'autre que de s'en aller vers des pays où ils pourront tenter de construire une autre vie. Le besoin de pétrole de notre Economie n'est pas pour rien dans ces conflits.

A Sangatte entre 1999 et 2002, puis autour de Calais après la destruction du camp, des milliers de candidats

se retrouvent là pour tenter d'aller en Grande-Bretagne, où les immigrés clandestins pourraient plus facilement trouver du travail, et où ils ont parfois de la famille ou des amis. Chaque semaine l'on nous parle des drames qui s'y produisent. Ceci est bien loin de nos préoccupations quotidiennes. Nous sommes néanmoins atterrés par les noyades de centaines de personnes en Méditerranée. Pour nous aider à comprendre cette situation, se déroule actuellement et jusqu'au 29 mai 2016, au Musée National de l'Immigration de la Porte Dorée une exposition dénommée « FRONTIERES ».

A voir absolument !!!**TRAVAIL D'ARABE.****Burkina Faso**

La 2^e classe au Burkina Faso, on y est presque !

Derrière les enfants, la 1^{ère} classe financée par Sud-Rail



Nous sommes à quelques centaines d'euros du bouclage du financement de la 2^e classe de Koaré attendue par les enfants et les enseignants. Notre objectif est de construire cette classe pour la rentrée scolaire d'octobre 2016 et donc de remplacer une classe sous-pailote occupée par des enfants de 6/7 ans par une

nouvelle construction en dur. Grâce aux dons effectués en fin d'année par des adhérents et à la vente d'artisanat lors du repas de fin d'année, tout doucement nous avançons ! Pour ceux qui souhaitent faire un versement ou qui ont oublié de le faire, libellez votre chèque à UFR-SUD-Rail avec au dos Solidarité Burkina et adressez-le à la Liaison Retraités, Fédération SUD-Rail, 17 boulevard de la libération, 93200 St Denis.



**Solidaires ici,
Solidaires là-bas !**

Petite chronique écologique de 1995 à nos jours

L e réchauffement climatique (de la COP 1 à la COP 21) :

1995 : mise en place de la première Conférence of the parties à Berlin (COP 1). On y adopta le principe des quotas d'émissions de gaz à effet de serre, notamment des émissions de CO₂.

20 ans après, le 5^e rapport du GIEC (Groupe Intergouvernemental d'experts sur l'évolution du climat) indique que si aucune disposition n'est prise concernant l'activité humaine, l'augmentation de la température à la surface de la terre pourrait avoisiner 4,8° à l'horizon 2100. Fin 2015, Paris organise la COP21. 21 conférences pour constater que la température monte toujours. Cela en dit long sur la volonté qu'ont nos dirigeants d'appliquer les mesures préconisées par les climatologues.

1995 : attribution du prix Nobel de chimie à Paul Crutzen, Frank Rowland et Mario Molina pour leurs travaux amenant à l'interdiction totale de l'utilisation et la production de gaz chlorofluocarbones (CFC) et hydrochlorofluocarbones (HCFC). Leurs travaux ont démontré la responsabilité de ces gaz dans la disparition de la couche d'ozone stratosphérique au-dessus des pôles depuis les années 80. La couche d'ozone protège la Terre des rayons ultraviolets émis par le soleil. Les CFC et HCFC étaient utilisés par l'industrie du froid comme liquides caloporteurs dans les réfrigérateurs et climatiseurs, et, par l'industrie chimique comme gaz propulseurs dans tous les aérosols domestiques

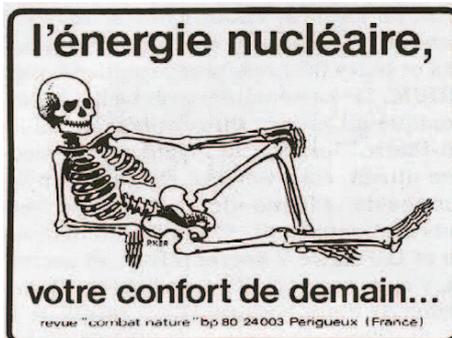
20 ans après, les CFC et HCFC ont été remplacés par des HFC qui ne posent plus de problème à la couche d'ozone mais qui sont des gaz à effet de serre 14 800 fois plus puissant que le CO₂ dont on parle aujourd'hui. Retour à la case départ ??

Le nucléaire civil :

1996, le réacteur surgénérateur Superphénix de Creys-Malville est définitivement arrêté. Ce qui devait être le top des cocottes-minutes productrices d'électricité, n'a jamais produit un seul mégawatt d'énergie. Ce délire d'ingénieurs, aura coûté 12 milliards d'euros au contribuable, et son démantèlement est (sous-estimé) à 2,5 milliards d'euros.

20 ans après, qu'en est-il ? Il a fallu, préalablement au démantèlement, vider les 5 500 tonnes de sodium hautement contaminé du circuit primaire. Le sodium étant inflammable au contact de l'air et explosif au contact de l'eau, il fut dilué dans de la soude aqueuse pour l'incorporer dans des blocs de 1m³ de béton en vue de stockage. Le démantèlement devrait durer jusqu'en 2027, il emploie 400 personnes par jour, exposées à la contamination. A terme, 37 000 blocs de béton contaminés, et 428 000 tonnes de gravats divers et déchets radioactifs seront conservés sur le site de Creys-Malville en attendant de trouver une solution de stockage définitif.

1995, voit l'ouverture d'une enquête d'utilité publique en vue du démantèlement partiel de la centrale nucléaire de Brennilis, en Bretagne. Cette centrale est un prototype fonctionnant à l'uranium faiblement enrichi, eau lourde et refroidi au gaz carbonique. Construite



en 1962, elle est mise en service en **1967**. Finalement, les choix gouvernementaux concernant le déploiement général des centrales porteront sur la filière à eau pressurisée. Brennilis sera définitivement arrêtée en 1985.

20 ans après, qu'en est-il ? Après bien des péripéties, le démantèlement commencé en 1995 s'arrête en 2005 : on ne sait que faire des déchets radioactifs à très grande durée de vie. Après une enquête publique en 2008, le démantèlement reprend enfin en 2011.

Finalement, aujourd'hui, on observe que l'IRSN prolonge de 40 ans à 60 ans la durée de vie de nos centrales. Ceci permet entre autre de repousser des démantèlements que l'on ne maîtrise pas et dont on ne sait gérer les déchets contaminés.

Pour finir, quelques catastrophes écologiques dues à l'activité humaine.

Les accidents nucléaires :

1999 : La centrale du Blayais est inondée suite à une tempête, les systèmes de refroidissement sont endommagés, devant le risque de fusion des coeurs, trois réacteurs sont mis d'urgence à l'arrêt. On a frôlé la catastrophe majeure de type Tchernobyl.

2007 : La centrale de Kashiwazaki-Kariwa au Japon est secouée par un séisme de 6,8 d'intensité. Un incendie se déclare, il est maîtrisé en deux heures mais une grande quantité d'eau radioactive est rejetée à la mer.

2011 : La centrale de Fukushima est atteinte par un Tsunami provoqué par un séisme de magnitude 9. Le coeur d'au moins 2 réacteurs entre en fusion, des quantités phénoménales de radioéléments sont projetés dans l'atmosphère et des tonnes d'eau contaminée sont déversées dans l'océan. A ce jour, à Fukushima tout comme à Tchernobyl (déjà 30 ans), le problème ne fait que commencer !

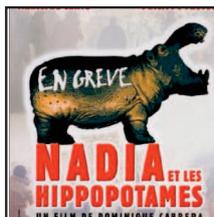
Les marées noires :

1999 : l'Erika battant le pavillon de complaisance maltais, affrété par Total-Fina-Elf fait naufrage au large St Nazaire, c'est 37 000 tonnes de fuel lourd qui partiront à la mer et viendront souiller les côtes bretonnes.

2002 : le Prestige, immatriculé aux Bahamas subit une grosse tempête au large de la Galice, une brèche de 50 m s'ouvre sur son flanc droit. Après plusieurs tentatives de remorquage, le navire se coupe en deux et coule avec 77000 tonnes de fuel lourd qui vont s'écouler sur les côtes portugaises, espagnoles, basques, landaises, vendéennes et sud bretonnes.

2010 : Un remorqueur et le pétrolier Eagle Atome entrent en collision au large du Texas. 1,7 millions de litres de pétrole brut partiront dans la mer... C'est si loin de chez nous !

Et la suite est pour
bientôt
Pauvre planète,
tu ne nous mérites pas !



Nadia et les hippopotames. Film réalisé par Dominique Cabrera, disponible en DVD chez les bons revendeurs.

Novembre 1995. La France est paralysée par la grève des transports. Serge, Claire, Jean-Paul et plusieurs autres employés de la SNCF se mobilisent contre le plan Juppé. Alors qu'ils rejoignent leur base en dehors de Paris, ils rencontrent Nadia. Elle porte un enfant dans les bras et cherche le père qui l'a quittée au moment de la naissance. Comprenant son désarroi, les grévistes l'enjoignent à se joindre à eux.

Médias et mobilisations sociales. Livre de Henri Maler et Mathias Reymond, 7,50€ à boutique.acrimed.org ou à l'adresse: Acrimed - 39, rue du Faubourg-St Martin - 75010 Paris

En 1995, la quasi-totalité des grands médias ont soutenu la « réforme » de la Sécurité sociale. En 2001, ils ont salué la « réforme » du statut de la SNCF. En 2002, ils ont apprécié la « réforme » du statut des intermittents. En 2003, ils se sont félicités de la « réforme » des retraites (et du statut des agents de service dans l'Éducation nationale). En 2005, ils ont beaucoup aimé le « Contrat Nouvelle embauche ». Et si, en 2006, ils ont moins apprécié le « Contrat première embauche », c'est surtout parce qu'il avait été mal négocié.

Ainsi, depuis plus de dix ans, les mobilisations sociales qui contestent les réformes imposées par les gouvernements n'ont pas l'heur de plaire à la quasi-totalité des présentateurs, éditorialistes et chroniqueurs qui trônent au sommet du journalisme. Le livre analyse les discours et les pratiques qui témoignent de ce déplaisir et exhibent morgue libérale et mépris social.

A lire et à entendre les maîtres-tanceurs qui orchestrent l'information, les acteurs de ces mobilisations, quand ils ne souffrent pas de troubles mentaux n'obéiraient qu'à des mobiles irrationnels. Les grèves et les manifestations seraient le fait de fauteurs de trouble à l'ordre public et de preneurs d'otage. Le livre démonte, sur la base d'une large documentation, ces figures du discours dominant.

Les tentatives de rendre compte des mobilisations sont prisonnières de formats et de pratiques (portraits, micros-trottoirs, etc.) qui réduisent la l'expression des grévistes et manifestants à celle de leur malaise : simples témoins individuels des mobilisations dont ils sont les acteurs collectifs.

Le livre montre comment le journalisme d'enquête, quand existe (et il existe...), est minoré et défiguré.



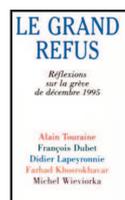
Le tournant de décembre. Le grand malentendu, vers un nouveau contrat social. Livre de Alain Caillé, Jean Pierre Legoff. Non réédité, en occasion seulement à fnac.com à partir de 2 €.

La principale leçon de décembre 1995, pour Jean-Pierre Le Goff, c'est que la modernisation de la société française ne pourra se faire qu'à travers une mobilisation citoyenne, respectueuse de nos repères républicains du vivre-ensemble et capable de prendre en compte conflits et contradictions sans que le pouvoir disqualifie ceux qui s'opposent à lui.

Le grand refus. Réflexion sur la grève de décembre 1995. Livre de de Alain Touraine, François Dubet, Didier Lapeyronie, Farhad Khosrokhavar, Michel Wieviorka, 21,50€ éditions Fayard

Les mutations économiques menacent les avantages et les garanties qu'avaient obtenus les salariés des pays industriels. Quel modèle social, quelle action politique opposer à la montée du chômage et de la précarité, au recul de la protection sociale? La Grande-Bretagne a choisi le libéralisme brutal, mais l'Allemagne a maintenu son économie sociale de marché; ses entreprises et ses syndicats continuent à négocier.

Et la France? Depuis plus de vingt ans, elle tient deux discours opposés : pro-européenne, elle accepte la libération de son économie; attachée au rôle intégrateur de l'Etat national, elle refuse, à intervalles de plus en plus rapprochés, une évolution qu'elle ne sait ni prévoir ni négocier. le livre, sorti en juin 1996, pose les questions suivantes: Notre pays, en 1995, a connu sa plus grave crise sociale depuis un quart de siècle. Comme les autres avant elle, celle-ci restera-t-elle sans lendemain, la route suivie depuis des années conduira-t-elle sans changement à la monnaie unique ou... à la prochaine crise ? La France ne trouvera-t-elle pas le moyen de sortir de la contradiction entre l'indispensable ouverture de son économie et la nécessaire défense de ses citoyens contre l'inégalité et l'exclusion ?



D'un côté il y a les stéréotypes qui collent à leur peau : voyous, violeurs, tueurs, dealers, terroristes, racistes... Et de l'autre une réalité beaucoup moins spectaculaire. Pour beaucoup d'entre eux l'ascenseur social est à l'arrêt depuis longtemps.

Les jeunes de banlieue mangent-ils les enfants ? Thomas Guénolé, 2015 Editions Le Bord de l'Eau, 17 €

Cette bande dessinée situe l'action dans le Pas-de-Calais près d'Hénin-Beaumont et décrit comment un hypermarché conditionne la vie de toute une région. Avec pour acteurs : les clients, les employés, les petits commerçants, le travail, le chômage, la politique, le front national...

Le Grand A. Xavier Bétaucourt et Jean-Luc Loyer, 2016, Editions Futuropolis, 20 €



Fédération SUD-Rail Tel : 01.42.43.35.75 federation-sudrail@wanadoo.fr www.sudrail.fr

Liaison retraité-e-s 17 Bd de la Libération 93200 Saint Denis Tel 01 42 43 99 77

Mail : retraitesudrail@retraitesudrail.org - Blog : www.retraitesudrail.org

