

# LE PÉPÈRE PEINARD

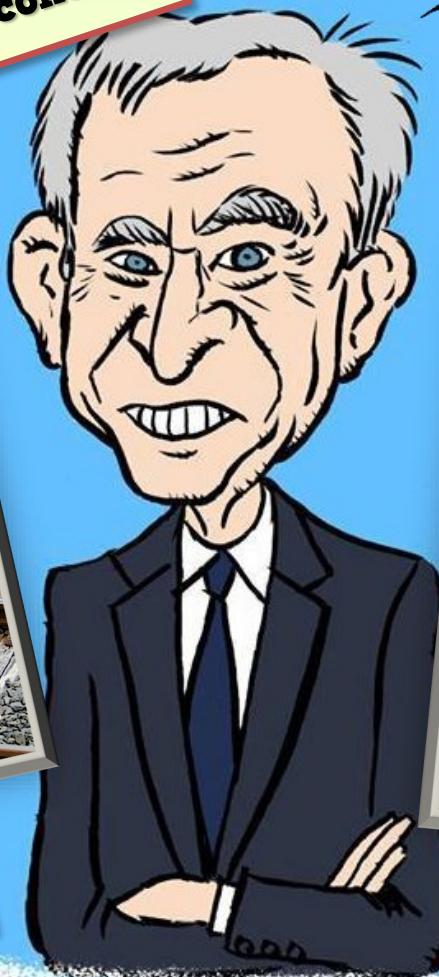


N°16

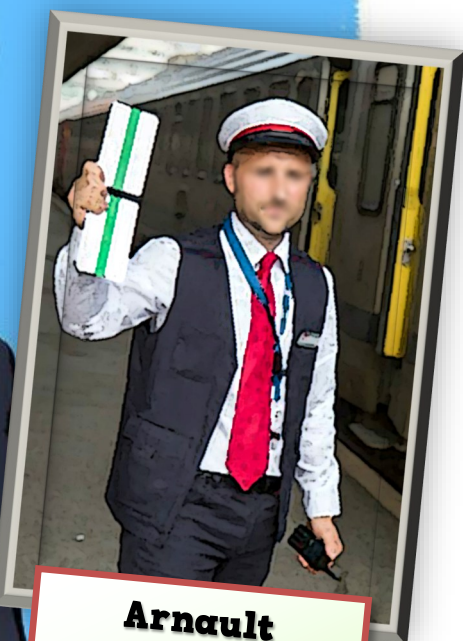
BIEN DES RETRAITÉ·E·S SUD RAIL DE LA RÉGION DES PAYS DE LA LOIRE - 1<sup>ER</sup> TRIMESTRE 2018

**Bernard Arnault**  
**PDG de LVMH**  
**1500€ toutes... les 2 secondes !**

OUÏ, MAIS MOÏ,  
J'AI PAS LES BILLET,  
DE TRAIN GRATUITS !



**Bernard**  
**Agent Voie**  
**1500€ par mois**



**Arnault**  
**Agent d'Escale**  
**1500€ par mois**

## Qui c'est qu'est le privilégié ?

**Sud**  
Rail

Syndicat SUD Rail de la région des Pays de Loire  
Section des retraité·e·s

27, Bd de Stalingrad - 44041 NANTES cedex 01

☎ 02 40 08 19 32 - 📠 02 40 08 17 66 - ✉ sudrail-nantes@wanadoo.fr

Union  
syndicale  
**Solidaires**

Alors que le service public ferroviaire vient de fêter ses 80 ans et que la SNCF annonce 1,33 milliards d'euros de bénéfices, le gouvernement et une Direction d'entreprise à sa botte entendent lui mettre le coup de grâce ainsi qu'aux cheminot.es. Le démantèlement de la SNCF ne faisait pourtant pas partie du programme gouvernemental de Macron. Mais, sans doute renforcé par l'échec de la dernière lutte contre la loi Travail, il pense pouvoir gagner ce qui sera « la mère des batailles » et défaire un des derniers bastions de résistance de la classe ouvrière. Pour que les droits sociaux des travailleurs puissent retomber définitivement là où ils étaient au XIXème siècle, il faut déboulonner un symbole de la lutte pour des conquêtes sociales.

Pour cela, le gouvernement veut aller vite et, en recourant aux ordonnances, il ne veut pas s'embarrasser de débats qui pourraient crispier une opinion publique qui lui serait encore favorable. En juillet 2017, il proposait un deal foireux : une reprise de la dette colossale de la SNCF – qui n'est autre que celle de l'Etat – contre la perte du Statut. Depuis le projet de nouveau « pacte ferroviaire », s'il prévoit, entre autres choses, la fin du statut, ne parle plus de reprise de la dette. En revanche, les remises en cause des protections statutaires, des conditions de travail et des rémunérations se font de plus en plus précises et plus violentes.

Les usagers et usagères du train ne seront guère mieux loti.es. Même soumises à la bonne volonté des régions économiques, 9000 km de petites lignes régionales ou de lignes très délabrées risquent fort la fermeture, enclavant un peu plus les zones rurales. En outre, comme le préconise le rapport Spinetta, les tarifs devraient s'envoler. Et l'arrivée d'opérateurs privés n'y changera rien. Recherchant le moindre coût et le meilleur rapport pour leurs actionnaires, ce ne sont pas eux qui vont mettre des moyens et du personnel supplémentaires pour améliorer la qualité de service. Et la perte du statut des cheminot.es n'y changera rien. Cela entraînerait même des surcoûts aux dires du magazine Capital pourtant grand pourfendeur des cheminot.es.

Quant à la transition écologique, Macron et son très muet ministre Hulot, ils s'assoient dessus, notamment pour ce qui concerne la énième mise à mort de Fret SNCF.

Avant même que la bataille ne soit engagée, la presse bien-pensante a lancé sa campagne de manipulation des esprits où l'on voit bien que les valets pensent comme leurs maîtres : il faut casser du cheminot, nous présenter comme d'odieux privilégiés. Cette même presse encense les patrons du CAC 40 qui peuvent

gagner en quelques heures ce qu'un.e cheminot.e ne gagnera pas en une vie.

Pour gagner la bataille qui vient, il ne faut pas renouveler les erreurs qui nous ont fait perdre les batailles précédentes. Il faut l'engagement de toutes et tous. Pour l'instant, il semble que la volonté d'en découdre touche y compris des secteurs peu sensibles aux grèves (cadres, administratifs...). Il faut l'unité et ça, ce n'est pas simple au niveau des directions syndicales. Ce sera donc aux militant.es et adhérent.es de base des diverses organisations syndicales d'imposer à la fois l'unité et la cohésion des revendications. Quand on entend Laurent Berger dire que la fin du Statut, ça peut se négocier, on se méfie forcément. Et enfin, il faut se donner les moyens de gagner. Pour cela, il faut tout bloquer, comme en 1986/87 et en 1995. SUD-Rail défend la grève reconductible en Assemblées Générales. CGT, CFDT et UNSA ont inventé un calendrier de « temps forts » de 2 jours tous les 5 jours. Toutes les luttes basées sur des « temps forts », ces dernières années, ont été perdues et ont affaibli le mouvement social. Cela peut être tentant pour certain.es, pensant perdre moins d'argent avec ce type de modalités, mais la Direction a déjà trouvé la riposte pour faire payer les cheminot.es grévistes, y compris les jours où ils travailleront. Surtout, cette stratégie dépossède les grévistes de leur grève. Une Assemblée Générale sur une grève « carrée » ressemble plus à un meeting où on écoute sagement les orateurs de chaque syndicat. En cas de grève reconductible, chacun doit pouvoir s'exprimer pour orienter le mouvement dans un sens ou un autre.

Autre condition pour gagner, il faut gagner le soutien des usagers, de la SNCF bien-sûr, mais aussi des autres services publics. Car cette attaque contre nous est la même que celles menées contre les hôpitaux, la poste, l'enseignement... Les gouvernements successifs retirent les moyens humains et financiers pour désorganiser les services publics et après ils appellent le secteur privé en sauveur !

Et bien-sûr, il faut faire converger toutes les luttes sociales, celles menées dans le secteur public pour défendre les statuts des salarié.es et les conditions de travail, mais aussi les luttes dans le secteur privé pour de meilleurs salaires, les luttes de la jeunesse scolarisée contre la sélection et le manque de moyens pour l'enseignement public, celles des paysan.nes pauvres qui ne gagneront rien de la fin du statut des cheminot.es quoiqu'en dise Macron, et bien-sûr celles des retraité.es.

Pour conclure, nous appelons tous et toutes les retraité.es de notre section à être présents aux côtés des actifs dans leurs actions, à leur filer un coup de main quand c'est possible. Ils et elles se battent aussi pour nous !



**POUR GAGNER  
LA GREVE DES CHEMINOTS  
A BESOIN DE SOUTIEN**

<https://www.lepotcommun.fr/pot/qwgkeart>



## AGENDA

**À partir du 03 avril 2018,  
Soyons tous et toutes  
disponibles pour soutenir et  
épauler nos camarades  
« actifs » en grève pour  
défendre le service public  
ferroviaire !**



### Sommaire

Edito	Page 2
Retraité.e-s	Page 3
Retraité.e-s	Page 4
Casse de la SNCF	Page 5
Casse de la SNCF	Page 6
Casse de la SNCF	Page 7
La vie duraille	Page 8
Tête à claque	Page 9
NDDL	Page 10
Vite fait sur le zinc	Page 11
Culture	Page 12



## LES RETRAITÉS SE MOBILISENT

Autant dire que l'arrivée des derniers bulletins de pension affichant les conséquences de la hausse de 1,7 point de la CSG a servi d'électrochoc. Les retraités ont pu prendre la pleine mesure des ponctions qui sont faites à leur pension et voir aussi que le seuil retenu pour cet « impôt » supplémentaire était bien plus bas que prévu. Dans le même temps, il n'a échappé à personne que les profits des patrons du CAC 40 ont explosé à des niveaux indécents.

Aussi, il y avait une foule inhabituelle dans les cortèges de retraités du 15 mars qui, parfois, ont décuplé par rapport aux précédentes mobilisations. Et c'est d'autant plus remarquable qu'il faisait un temps exécrable. Ainsi à Nantes, 3000 personnes, retraités, personnels des EHPAD, mais aussi quelques centaines d'étudiants, sont restés stoïques sous des trombes d'eau, à écouter les discours avant de défiler

jusqu'à la préfecture. Ce jour-là, aux côtés de salariés des EHPAD, ils et elles étaient 1800 à Saint Nazaire, 150 à Châteaubriant, 2000 à Angers, 2000 au Mans, plus de 1000 à Laval ou encore 500 à La Roche sur Yon. Plusieurs retraités de notre section ont participé aux différents cortèges.

Auparavant, nous avons participé aussi à la forte mobilisation des personnels des EHPAD, le 30 janvier.

Les cortèges rassemblant personnels soignants, retraités, familles de personnes dépendantes, ou simples citoyens ont été nombreux, y compris dans des communes où cela est inhabituel comme sur l'île d'Yeu (300 manifestants). Fait anodin, en plus des manifestations, plusieurs rassemblements de soutien, avec résidents et familles, ont eu lieu devant les EHPAD pour dénoncer leur manque de moyens et la maltraitance institutionnelle qui en découle.

## LES SARTHOIS DANS LA RUE !

Une semaine après la manifestation des retraités à l'appel des organisations syndicales CGT, FO, CFE CGC, FSU et Solidaires le jeudi 15 mars, la section SUD Rail des retraités faisait à nouveau partie des manifestants en plein centre de la préfecture de la Sarthe le 22 mars. Si on se base sur la déclaration du porte-parole de la CGT à la fin de la manifestation, nous étions 7000 participants ! Pour le quotidien Le Maine Libre, le chiffre descend à 5500 ! Enfin, Ouest-France titre « 3500 manifestants contre les Lois Macron ! »... Il convient donc de douter des chiffres, mais nous restons convaincus que nous étions très nombreux, ne serait-ce qu'en se basant sur la longueur du défilé !

On retiendra tout de même cette forte participation de lycéens, étudiants, employés de la Fonction Publique et des nombreux retraités qui étaient là pour porter leurs propres

revendications, mais également pour dénoncer la casse des services publics et contester l'austérité imposée par le gouvernement.

A la SNCF, chez les actifs, SUD Rail était le seul syndicat à avoir déposé un préavis. Certains grévistes s'étaient donnés rendez-vous à Paris, gare de l'Est pour la grande manifestation unitaire. D'autres ont participé à la manifestation au Mans à crier des slogans bien préparés : Stop à la casse de l'emploi ! Stop à la baisse du pouvoir d'achat !...

Avant cette journée de mobilisation, des membres de SUD Rail, actifs et retraités



Personnels des EHPAD, le 30 janvier à La Roche sur Yon



3000 à Nantes sous la pluie, le 15 mars



Salariés des EHPAD SNCF le 22 mars à Paris



étaient présents en gare du Mans - comme à Nantes - pour informer les voyageurs et voyageuses par le tract « Usagers, on vous ment ! » ou le tract commun « INFO USAGERS ! », ce qui a été l'occasion de discussions avec les usagers et nous a permis de recadrer un peu toutes les désinformations assénées par ceux qui veulent casser notre service public.

C'est donc dans cet esprit de soutien aux cheminots, en lutte cette fois encore, que notre section retraités, au Mans comme ailleurs, suit de près l'actualité en lien avec le conflit à venir. A compter du 3 avril, nous devrions nous engager à venir en aide aux grévistes durant tout le conflit.

A noter qu'en Sarthe, nous avons enfin chez les actifs un panneau unitaire de cinq organisations syndicales CGT, FO, CFE-CGC, FSU et Solidaires. Ce souffle unitaire n'a pas encore atteint les retraités où Solidaires est toujours ignoré par le syndicat majoritaire.

**Nous publions cette intéressante tribune de l'intersyndicale nationale des retraités.es.**

Quelle civilisation méprise ses anciens ? Aucune. Pour l'instant.

Dans quel pays de l'OCDE le pouvoir exécutif assumerait qu'un salarié doit travailler jusqu'à la fin de ses jours ? Aucun, pour l'instant ! Dans le capitalisme financiarisé et mondialisé, quelle classe dominante est prête à reconnaître que la retraite d'un salarié est une rémunération continuée du travail, un salaire différé, et à en tirer les conséquences en matière de financement des pensions ? Aucune.

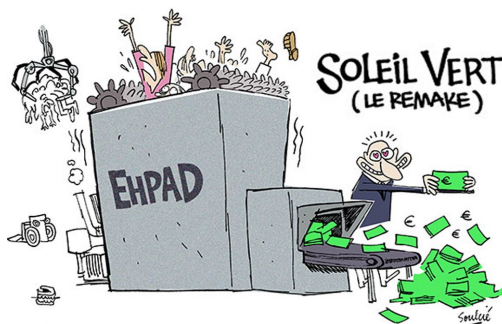
Pourtant, si être retraité signifie avoir cessé une activité professionnelle, la notion recoupe une dimension biologique : l'âge auquel on part en retraite, est un problème culturel et par là même idéologique, car le « vieux » est d'emblée mis à l'écart de la société.

Pour ne pas s'en prendre à la notion même de retraite, parce que la majorité de l'opinion ne comprendrait pas, il faut donc, orienter le discours sur les retraités, leurs prétendus privilèges, leurs croisières, leur patrimoine. On feint d'oublier que 10% des retraités vivent en-dessous du seuil de pauvreté. Par la stigmatisation de leurs dépenses réelles ou supposées, on semble ignorer que les différences de revenus et de modes de vie des retraités sont le décalque à peu de choses près de ceux des actifs et que les inégalités à la retraite reprennent en les amplifiant, notamment pour les femmes, celles qui existent dans la population active.

Les gouvernements n'ont eu de cesse de reculer l'âge de la retraite et de diminuer le montant des pensions. Le Conseil d'Orientation des Retraites met en évidence la baisse continue du pouvoir d'achat des retraités.es et souligne qu'en cas de reprise des salaires des actifs, l'écart de revenus actifs/retraités ne cessera d'augmenter. C'est essentiellement dû à la désindexation des pensions sur les salaires. De son côté, Emmanuel Macron considère qu'au-delà d'une pension de 1 200 euros, on est riche. Ces reculs successifs sont motivés par l'argument selon lequel la durée de la vie s'allongeant, le coût du financement des retraites s'alourdit. Au nom de l'allongement de la durée de vie, certains proposent une société sans âge limite :

tant qu'on a la santé, on peut travailler ! Et d'autres opposent les jeunes aux vieux et inventent la lutte des âges.

Comment faut-il comprendre ces propos ? L'idée est qu'une génération, celle du « baby-boom » a tout pris et en a profité. Comme si ces générations d'après-guerre n'avaient pas relevé le pays, travaillé durement, n'avaient pas eu à lutter pour mettre en place la sécurité sociale, traduire en actes les mécanismes de solidarité dont tout le monde se félicite en période de crise. Sont gommées les luttes menées par des générations pour mieux vivre, elles et les jeunes qui prendront la relève. On tente d'opposer les jeunes aux retraités. Pauvreté chez les jeunes, pauvreté chez les retraités. La question est d'abord une question sociale. Comme ceux qui nous dirigent ne veulent pas répondre à cette question, ils ont trouvé l'idée fausse de la lutte des âges.



Les retraités sont sommés de participer à une solidarité intergénérationnelle curieusement inversée, puisque dans un système par répartition, l'activité finance les pensions et pas l'inverse, et on les taxe ici par la CASA à 0,3 %, là par une hausse de 25 % du montant de la CSG. En même temps, on les réduit à leur condition biologique de personnes âgées, en niant au passage leur statut social de salariés en retraite. Aucun ministère n'est dédié aux retraités, aucun membre du gouvernement n'a en charge la relation avec le quart de la population ! Mais l'État vante les mérites d'une « silver économie » avec un financement par les usagers et un chiffre d'affaires de plusieurs dizaines de milliards d'euros. La loi sur l'adaptation de la société au vieillissement a totalement occulté la question des EHPAD, une niche financière pour les multinationales dans les établissements privés à but lucratif alors que le nombre de places dans le public est insuffisant. Elle néglige la question des conditions de formation, de travail et de

rémunération des personnels. La grève du 30 janvier a pourtant souligné le scandale d'une telle situation. Le gouvernement reste sourd au reste à charge exorbitant pour les pensionnaires et leurs familles et met en avant une mauvaise organisation du secteur, exaspérant un peu plus les personnels épuisés.

Le retraité, ce « nanti », doit se financer. Si la petite enfance relève, à juste titre, de la solidarité dans le cadre de la Sécurité sociale, on semble considérer que les retraités peuvent se financer notamment par la CASA (Contribution Additionnelle de Solidarité pour l'Autonomie, quand ils sont imposables) et qui, pour une part, est soigneusement détournée au profit des besoins de l'État.

Ce qui est derrière une telle attitude de la part de dirigeants d'un pays réputé être celui des

Droits de l'Homme, c'est une pulsion atavique de gouvernants refusant de considérer la retraite comme un droit mais plutôt comme une aide sociale à la discrétion de l'Etat, et de substituer le terme « vieux » à celui de « retraité ». Cela se traduit aujourd'hui par le fait qu'un salarié sur dix sous pression de campagnes médiatiques qui visent à affoler la population, se constitue une retraite supplémentaire, et paie en quelque sorte deux fois pour un maintien convenable de son niveau de vie une fois à la retraite. Mais c'est aussi une nouvelle tendance au plan international qui est née et que l'on nomme l'âgisme et qui dévalue les personnes âgées. Inquiétude face à une société faite soi-disant pour les jeunes gagnants.

Bien que le COR mette en évidence que le pouvoir d'achat des pensions continue de baisser du fait de la faible revalorisation et de la hausse des prélèvements sociaux, il se trouvera de bonnes âmes pour rappeler qu'en 60 ans, l'espérance de vie a augmenté de 14 ans mais les mêmes s'abstiendront sans doute de rappeler que pour l'OXFAM, 82 % de l'accroissement de richesse en 2017 a profité à 1 % de la population mondiale. La redistribution a des marges de manœuvre ! Encore faut-il le vouloir politiquement et socialement.

Faut-il le rappeler : les retraités sont des citoyens à part entière. Ils ne sont ni nantis, ni assistés. Il est urgent de garantir leur place dans la société. L'oublier ne serait pas de bon augure pour l'avenir de notre société.

## La dette ! Quelle dette ?

Le rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures (dit « rapport Duron »), rappelle qu'aucune infrastructure de transport en réseau ne s'est jamais autofinancée. Elles sont fondamentalement un bien commun à l'échelle d'un pays, et servent une politique des transports avec des objectifs de circulation des personnes et des marchandises, d'aménagement du territoire (les autoroutes A75 et A89 n'ont-elles pas été appelées « de désenclavement du Massif Central »), de territorialisation de l'économie, d'outils pour promouvoir une certaine politique énergétique, etc.

On parle de la « dette ferroviaire » parce qu'historiquement, ce mode de transport s'est fait dans le cadre de sociétés : les Compagnies jusqu'à 1938, la SNCF jusqu'en 1997, RFF + SNCF jusqu'en 2015, et aujourd'hui SNCF-Mobilités + SNCF-Réseau + SNCF.

En faisant financer après-guerre le développement du réseau (notamment la grande vitesse impliquant de lourds investissements sur l'infrastructure comme sur le matériel) par la SNCF, c'est une escroquerie intellectuelle que de laisser penser que ce serait la mauvaise gestion et le coût des « privilèges » des agents, qui auraient engendré la dette.

Si le réseau routier avait été confié à une entreprise chargée d'en financer l'entretien et le développement, le programme autoroutier français sur la même période aurait conduit à une dette « visible » infiniment supérieure à celle

du chemin de fer. Car la route est financée quasi exclusivement par l'impôt. Le seul réseau générant des péages – autoroutes et certains grands ponts ou viaduc – a été bradé par le Gouvernement aux caciques du capitalisme français que sont Vinci, Bouygues et consorts.

La question est donc celle de l'utilisation des fonds publics pour quelle politique des transports, liée à quelles politiques d'aménagement du territoire, de l'énergie, de l'environnement, etc.

M. Spinetta ose aujourd'hui mettre le vélo, avec un réseau de voies vertes, en alternative des petites lignes qu'il faudrait fermer. Mais le vélo est le complémentaire naturel du train (et non son concurrent), contrairement à la voiture (si on part de chez soi en voiture, on va jusqu'à destination en voiture).



Laisser cette « dette » (qui n'est que la contre-valeur d'un bien commun : un réseau de chemin de fer), au sein de la SNCF, a été depuis le début le moyen de masquer une partie de la dette publique, au titre d'une politique des transports non assumée. Depuis les années 90 et les critères européens sur les déficits publics, toutes les décisions d'organisation des

chemins de fer en France n'ont été prises que pour masquer la merde au chat. Ce fut le Service Annexe d'Amortissement de la Dette (SAAD) en 1990, qui a permis de passer le cap du traité de Maastricht. Puis la création de RFF en 1997, pour passer le cap de la mise en œuvre de l'Euro (en 1999 comme unité de compte, puis 2002 comme monnaie pleine et entière).

Mais la séparation RFF/SNCF était ruineuse en coûts de transaction (temps et moyens consacrés à la contractualisation de toute l'activité) : de l'ordre de 1,5 milliard/an, c'est-à-dire ce qu'il a manqué pendant toute la période RFF pour entretenir le réseau à iso-performance, avec les conséquences que l'on sait sur la dégradation des services ferroviaires et des accidents traumatisants comme celui de Brétigny.

En cassant un peu plus en 2014 – séparation Infra/services ferroviaires, 3 entreprises au lieu de 2 (sans compter l'EPSF, l'ARAFER, etc.) – on a accentué le phénomène.

Les mêmes qui hier ont imaginé, entretenu ou fait empirer cette séparation du système ferroviaire, nous expliquent aujourd'hui que ça ne peut pas durer et qu'il faut tout changer (3 ans à peine après la précédente réforme). Un mea culpa, quelques démissions, et un peu moins de morgue dans leurs discours moralisateurs sur la dette et les cheminots, serait le moindre des respects pour les salariés comme les usagers, non ?!

Source : la lettre économique de SUD-Rail n°57

### Quand Spinetta compare la SNCF et la DB

Dans sa volonté de noircir l'image des cheminots français, M. Spinetta oublie de dire qu'en Allemagne, d'une part l'Etat a désendetté le système ferroviaire dès 1993 (25 ans déjà), alors même que le pays faisait face à la réunification. Ceci explique le constat de la meilleure situation de l'infrastructure ferroviaire allemande, et de la meilleure situation financière de la DB.

En outre, le doublement du trafic ferroviaire en Allemagne depuis 1993, intègre l'effet de la réunification. Or l'intégration de l'ex-Allemagne de l'Est, dont les infrastructures étaient dégradées, a généré un rattrapage des standards de l'Ouest, qui fausse la comparaison avec la situation française.

Même sur le plan de la comparaison des régimes de travail, les cheminots allemands au Statut, s'ils travaillent plus longtemps que les cheminots français, sont aussi clairement fonctionnaires et mieux payés. Le régime spécial de retraites des cheminots français est donc à juger dans une perspective globale vie active + retraite. Si ce régime spécial vient à disparaître comme le souhaite M. Macron, il faudra trouver des compensations pour recruter les personnes qui devront supporter au quotidien les contraintes du service public et de la sécurité ferroviaire.

Séparation des activités	France	Allemagne	Espagne	Belgique
Dette avant la réforme	30 Milliards	35 Milliards	6,27 Milliards	10 Milliards
Dette reprise par l'état lors de la réforme	0	35 Milliards	3,8 Milliards	7,4 Milliards
Dette après la réforme	30 Milliards	0	2,47 Milliards	2,6 Milliards
Dette aujourd'hui	49 Milliards	17,5 Milliards	5 Milliards	6,347 Milliards

## Une Société Anonyme pour mieux privatiser !

Dans le projet de loi pour « un nouveau pacte ferroviaire », le gouvernement prévoit une nouvelle modification juridique du statut de la SNCF. Après l'usine à gaz des trois EPIC (l'EPIC « de tête », SNCF Réseau et SNCF Mobilités) nés de la loi du 04 août 2014, la SNCF serait transformée en deux Sociétés Anonymes à capitaux publics. Pas besoin d'être devins pour deviner la finalité de cette transformation juridique. La prochaine étape sera la privatisation de ces deux entités. Pour faire mine de rassurer les cheminot.es, le gouvernement et la Direction SNCF jurent, la main sur le cœur, que le capital public à 100% serait inaliénable. Combien d'entreprises publiques ont vu les parts de l'Etat abandonnées aux trusts privés. Le dernier exemple en date est Aéroport de Paris. Par la loi, l'Etat y est encore majoritaire dans le capital. Aussi, le gouvernement vient d'annoncer qu'il allait modifier la loi pour pouvoir se débarrasser de l'essentiel de ses parts et ce sera sans doute au profit de la multinationale Vinci (peut-être pour la dédommager de la perte de Notre Dame des Landes ?).

Les arguments de nos dirigeants politiques et SNCF pour justifier ce changement de statut juridique est toujours le même : donner à la SNCF « une plus grande efficacité et lui permettre de s'adapter, dans le même temps, à la concurrence de nouveaux opérateurs ». Cela rappelle les arguments utilisés en 1997 pour réformer l'entreprise publique France Télécom,

réforme qui l'a conduite à la privatisation. Comme pour la SNCF, tout a commencé par un rapport alarmiste. Michel Délebarre – celui qui est chargé aujourd'hui de préparer la casse du système de retraites par répartition – est l'auteur de ce rapport commandé par Jospin. Bien-sûr, toute privatisation devait être exclue et le service public des télécoms défendu qu'ils disaient... Avec vingt années de recul, la réalité est tout autre. Dès la fin 1997, l'Etat annonce qu'il cède 20,9% du capital public aux vautours du Privé. En 2018, l'Etat ne contrôle plus que moins de 23% du capital de l'entreprise devenue Orange entre temps. Même en catimini, cela s'appelle la privatisation d'une entreprise publique !

« Les Français sont profondément attachés à la défense du service public ferroviaire » nous dit le Premier Ministre. C'est le même discours qui avait été tenu pour France Télécom : « [FT] assurera l'ensemble des missions de service public définies par la loi, dans le strict respect des principes d'égalité et d'universalité ». Or, avec l'ouverture à la concurrence, l'égalité d'accès des citoyens au réseau et la péréquation des tarifs ont rapidement volé en éclats. Non seulement les missions de service public ont disparu, mais la guerre commerciale sauvage entre opérateurs et l'obligation faite à France Télécom de faire transiter les communications de ses concurrents via son réseau, va faire le bonheur des nouveaux intervenants. Les milliardaires

Xavier Niel (Free) et Patrick Drahi (SFR) ont ainsi fait fortune grâce au dépeçage du service public.

Hormis pour les cadres dirigeants qui ont vu leurs rémunérations exploser (1 546 000 € pour le PDG d'Orange en 2016), la modification du statut de France Télécom a été une catastrophe pour le personnel. Comme c'est prévu à la SNCF, les agents en place ont pu garder leur statut public, contrairement aux nouvelles recrues sous statut privé. Aussi, pour pousser vers la sortie un maximum de personnels à contrat public, des pratiques sociales brutales et un management par la terreur ont été mis en place. Plans sociaux, mutations forcées, postes proposés ne correspondant pas aux compétences des agents. C'est ainsi que cette entreprise – « de référence » pour Guillaume Pépy – a fait l'actualité à cause d'une trentaine de suicides directement liés au travail entre 2008 et 2009. On n'ose imaginer ce que donnera le changement de statut à la SNCF, une entreprise où, en 2017, 57 suicides d'agents sont liés au travail ou soupçonnés de l'être !



### Transfert obligatoire, sinon c'est la porte !

La SNCF établira, selon de nouveaux critères métier, la liste des cheminots susceptibles d'être transférés. (Commerciaux, Traction, Matériel assurant maintenance niveau 1 à 3...).

- Le cheminot sur la liste des transferts, sera considéré dès lors dans la nouvelle entreprise ; en cas de refus, il sera directement licencié par cette nouvelle entreprise ! Le statut, qui prévoyait qu'en cas de refus il serait reclassé sur un métier pouvant être différent et sur une autre zone géographique, ne s'applique pas.
- La liste des métiers sera ré-établie par un nouvel accord dans 6 mois au niveau de la branche. Le but est d'avoir une formation générique permettant aux nouvelles entreprises d'utiliser les cheminots où bon leur semble. Idem en cas de refus... c'est la porte !
- Les fonctions supports seront rassemblées dans une entité,

filialisable, privatisable (Paie, Administration, SUGE, Agents du Matériel assurant la maintenance de niveau 4 et 5, etc...).

Ajoutez à cela, en guise de micro « sac à dos social » :

- Que pour les cheminots transférés, c'est la fin de la grille de rémunération et des positions d'ancienneté.
- Que le dictionnaire des filières disparaît et avec lui, le maintien dans l'emploi exercé actuellement.
- Que les Facilités de Circulation feront l'objet d'un accord d'entreprise.
- Que les futurs recrutés le seront définitivement hors statut.
- Le maintien de la rémunération des 12 derniers mois.

Les cheminots ne veulent pas d'un mini sac à dos qui solde tous leurs acquis, mais que l'État joue son rôle et confie à une entreprise l'organisation du transport ferroviaire avec des salariés ayant le même statut, celui des cheminots !

## Petites lignes : à eux de vous faire préférer... le car !



« [...] les lignes de desserte fine du territoire (catégories UIC 7 à 9), soit près de 45% du réseau, représentent moins de 2% des voyageurs-km. » est-il écrit dans le rapport Spinetta. Et son auteur oppose le gestionnaire d'infrastructures qui ne dispose pas « des moyens de développer la performance du réseau qui supporte 90% des trafics » et qui s'endette et « l'Etat et les régions qui consacrent 2 milliards d'euros par an pour des lignes qui ne supportent que 2% du trafic. » Dans le collimateur, les 150 lignes



régionales qui transportent moins de 50 voyageurs par train et qu'il souhaite, à terme, voir supprimées. Sont visées aussi, dans son rapport, des lignes de catégories 5 et 6.

Autre constat fait par le rapport, nombre de lignes sont dans un état de délabrement avancé. Les coûts de régénération ou d'entretien seraient trop exorbitant pour la collectivité, comparés à l'offre de transport et à la fréquentation des trains. Le rapport préconise donc de n'investir que sur les lignes régionales les plus fréquentées. Pour les autres lignes, c'est la fermeture qui est proposée ou, en cas de maintien, une hausse de la tarification.

Dans notre région, plusieurs lignes sont dans le collimateur, soit à cause de leur « faible » fréquentation, soit du fait de leur très mauvais état. En premier lieu, c'est la ligne Thouars – Bressuire – La Roche sur Yon qui est visée. Mais d'autres dessertes risquent de faire les frais de ce

rapport : les dessertes voyageurs de la ligne Saumur – Thouars, celles entre Sainte Pazarne et Pornic/Saint Gilles Croix de Vie, La Roche sur Yon – La Rochelle, Tours - Le Mans – Caen, et peut-être d'autres.

Le gouvernement, conscient que les fermetures de lignes sont impopulaires et le signe fort d'une volonté de casser le service public, a refilé le bébé aux régions. Mais le résultat sera le même pour les usagers et usagères : soit le maintien de la ligne avec une forte hausse des tarifs, soit la fermeture pure et simple. Et l'arrivée de la concurrence privée va amplifier ce phénomène. Qui imagine qu'une entreprise ferroviaire privée dont le but est, avant tout de faire du profit, va récupérer à son compte une ligne peu fréquentée ou en très mauvais état. Au final, c'est encore le transport par la route, en car ou en voiture, qui sera privilégié. Bonjour la transition écologique !

La Direction SNCF se prépare depuis des mois à contrer l'inévitable riposte des cheminots. Elle a commencé à dévoiler ses mesures répressives et punitives contre les cheminots grévistes.

La Direction SNCF tanne depuis plusieurs mois ses cadres pour les pousser à suivre des formations techniques (de quelques heures à deux jours) pour remplacer les grévistes, primes et taxi à la clé. Par contre, elle est peu loquace sur le niveau de sécurité qu'auront les jaunes. En tous cas, rien n'est toutefois gagné pour elle. Le taux de grévistes chez les cadres était important le 22 mars dernier.

La Direction SNCF compte aussi sur des « gilets rouges » pour encadrer les non-grévistes. Entendez des personnels qui bossent à la SNCF mais n'y connaissent rien en trains. Une petite formation de 2h, des chaussures confortables et les voilà gardes-du-corps de conducteurs ou contrôleurs non-grévistes et leur mettre la pression en passant. Eux aussi ont le droit au taxi pour les raccompagner chez eux.

Un document interne de la Direction RH nationale à destination des pôles de ressources humaines de différents secteurs a fuité. Une fuite peut-être volontaire, pour faire peur aux grévistes. Dans tous les cas, le document enjoint les différents responsables à mettre en place des pratiques punitives à l'encontre des grévistes, bien que la base légale de ces consignes soit certainement contestable. Parmi lesquelles :

- ★ Considérer la grève perlée (la grève 2/5) comme une seule et unique grève et non plusieurs grèves. Les deux jours travaillés ne seraient donc pas considérés comme une reprise du travail.
- ★ Empêchement d'autres types de grève (comme la grève de 59mn) tant qu'il n'y a pas de reprise du travail hors planning de grève

★ Les jours de repos en période de grève seront systématiquement décomptés, même s'ils font suite à des jours travaillés. Exemple : sur le mois d'avril, un.e gréviste perdra 12 journées de salaire pour seulement 8 jours de grève. En reconductible sur 8 jours, ce serait 10 (4 jours de grèves - 2 jours de repos - 4 jours de grève).

★ Plus généralement, la retenue sur la paie des jours de grève dès le mois d'avril

La Direction ira-t-elle chercher des personnels hors de la SNCF pour remplacer les grévistes ? En tous cas, au Technicentre du Landy (93), massivement en grève le 22 mars dernier, la Direction a fait venir des travailleurs anglais pour remplacer les grévistes sur l'Eurostar. C'est évidemment illégal, mais ce genre de pratique est monnaie courante.

Le 22 mars toujours, la Direction n'a pas lésiné sur les petites combines pour limiter le nombre de cheminot.es dans les rues de Paris : fermeture de lignes permettant de rejoindre les grands axes, suppression de trains sur lesquels les grévistes avaient réservé des places.

Enfin, interdiction de distribuer des tracts  
Le ridicule ne tuant pas, dans certains sites, il est quasiment interdit de distribuer des tracts sur les lieux de travail, même en heure de délégation syndicale.





## Mortelle traversée

Le 22 février 2018, une jeune étudiante de 18 ans est morte, percutée par un train, en gare d'Ecommoy (72). Elle venait de quitter son train et traversait le passage planchéié pour rejoindre l'autre quai sans voir le train croiseur qui arrivait à pleine vitesse à ce moment-là. Un pictogramme lumineux indique la possibilité de traverser, mais beaucoup ne le respectent pas, croyant souvent que c'est le train à quai qui explique le feu rouge. Ce drame émeut d'autant plus la petite commune que c'est le troisième accident mortel similaire dans cette gare. Le 23 décembre 1996, c'était un adolescent de 14 ans qui perdait la vie. Le 16 décembre 2011, la victime avait 17 ans. Pour ce dernier accident, la SNCF a été reconnue responsable à 80 % par la chambre civile du tribunal de grande instance du Mans, en juillet 2016.

L'entreprise ferroviaire a fait appel de cette décision et l'affaire sera de nouveau jugée en octobre 2018.

Depuis ces accidents, rien n'a été fait par la SNCF sinon quelques opérations ponctuelles de sensibilisation avec SUGE et petits chefs. Au contraire, la gare a, peu à peu, été déshumanisée, l'agent de la gare retiré malgré l'opposition du CHSCT. La sécurité ne se résume plus qu'à ce pictogramme lumineux.

L'Ecomméen Pascal Gaudin, membre de la FNAUT, est un habitué de cette gare. Il assure avoir alerté dès 2015 lors d'un comité de ligne, la dangerosité du passage piéton, très mal placé et dangereux. « Il est situé en plein milieu de la gare. On est obligé de contourner le train par l'arrière pour traverser la voie et il n'y a aucune visibilité si un train arrive dans le sens inverse », atteste l'utilisateur.

L'intervention du maire d'Ecommoy et d'utilisateurs lors des comités de lignes n'a pas fait bouger la SNCF. La solution la plus logique serait le réaménagement des quais et la mise en place d'une passerelle. Le coût d'une passerelle aux normes PMR (Personne à Mobilité Réduite) est très élevé, soit 3 millions d'euros. « La SNCF veut bien qu'on fasse une passerelle, à condition qu'Ecommoy paie », regrette le maire. Il faut que la gare atteigne un nombre de points pour la rendre éligible à une prise en charge par la SNCF des équipements de sécurité. Pour une passerelle, c'est 2 000 points. En 2011, la gare d'Ecommoy était à 865 points. Combien faudra-t-il de morts pour actualiser ce chiffre ?



## Cars Macron dans le rouge

Malgré les annonces de nos politiques et des médias les cars Macron sont loin d'avoir créé de milliers d'emplois. Au lieu de cette promesse que la concurrence du fer par la route créerait 22 000 emplois, nous en serions aujourd'hui à 2 100 ? ...Et puis, les entreprises restantes sont toutes dans le rouge et particulièrement Ouibus, la filiale de la SNCF qui a publié ses comptes avec 45 millions d'euros de pertes sur 2016 et 130 millions d'euros de déficit cumulé depuis 2013 !...

Pas de création d'emplois, pas rentables, sous perfusion de grands groupes, deux entreprises qui ont jeté l'éponge (Mégabus et Starshipper), des cars à moitié vides, des sous-traitants abandonnés, des salariés licenciés, quel triste bilan !

Cela devait créer des milliers d'emplois directs et indirects, des millions de passagers transportés, une centaine de lignes nouvelles, des prix imbattables... tout cela relayé par des médias fiers comme des paons pour annoncer la libéralisation du transport par autocar. Une révolution d'après certains... Aujourd'hui, sur les six entreprises (iDBUS, Eurolines France, Isilines, Megabus, FlixBus et Starshipper) qui se sont lancés dans l'aventure « Macron », il n'en reste plus que trois. Isilines, Ouibus et FlixBus.

★ FlixBus, qui a pourtant démarré sur les chapeaux de roues, est le premier à lancer les hostilités en annonçant la suppression d'arrêts non rentables et les licenciements économiques qui vont avec. FlixBus, qui détient environ 40% de parts du marché semble tout près de la rentabilité mais une sombre histoire de sous-traitance avec sa filiale Megabus, propriétaire d'une trentaine de cars et d'environ 170

chauffeurs, va entraîner une nouvelle vague de licenciements.

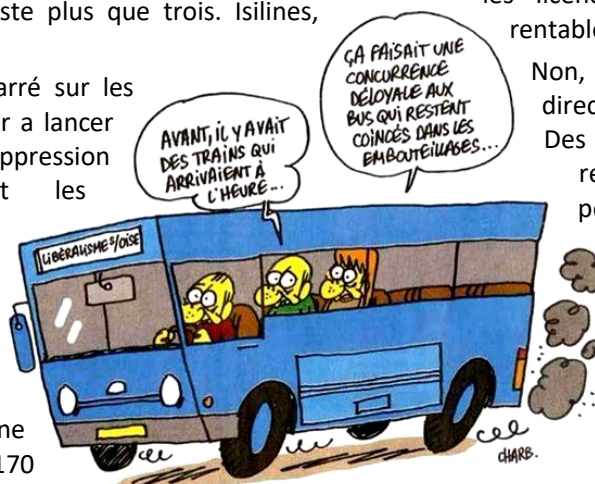
★ Ouibus, filiale de la SNCF, augmente régulièrement ses destinations et augmente sa flotte d'autocars et ses effectifs. Mais comme pour ses partenaires, la rentabilité n'est pas au rendez-vous. En attendant, c'est l'entreprise ferroviaire qui finance le transport par bus...

★ Isilines, le troisième acteur de cette comédie, filiale de Transdev, détiendrait environ 15% de parts du marché. Si quelques lignes sont proches de la rentabilité, c'est loin d'être le cas sur la totalité de son activité.

La France n'a rien inventé et Macron n'a rien révolutionné, il a juste copié son voisin Allemand qui a libéralisé le transport en janvier 2013. Après la création de 150 liaisons par bus et par an, une guerre des prix sans merci a finalement réduit le nombre des sociétés d'une quarantaine à sept avec des dépôts de bilan, des fermetures de lignes et des licenciements. Trois ans après sa libéralisation, les opérateurs Allemands ne sont toujours pas rentables, les bus ne sont pas pleins.

Pour la France, il n'y a aucune raison de ne pas suivre le modèle Allemand. L'écrémage est en cours, les fermetures de ligne et les licenciements aussi et aucune société n'est rentable...

Non, cela ne créera pas des milliers d'emplois directs et indirects et oui les prix vont grimper. Des emplois seront supprimés et tout cela sera relayé par des médias fiers comme des paons pour annoncer que la libéralisation du transport par autocar n'a pas eu lieu. La révolution des transports, ce n'est pas pour aujourd'hui, en attendant, ce seront les petites entreprises locales qui travaillent pour ces grands groupes qui seront en difficultés et une partie de leurs salariés mis au chômage...







Gannat... Ce nom revient souvent quand il est question de l'extrême-droite dans la région, particulièrement à Angers. D'un poste de conseiller régional, à celui de petite frappe dans les rues d'Angers, de la Manif pour Tous au soutien à Bachar el-Assad, de la participation aux élections à la lutte pour l'instauration de la royauté sociale du Christ, cette famille prouve que le FN a beau changer de nom, il n'en reste pas moins le cœur de l'extrême-droite française. Voici une présentation non-exhaustive de cette famille qui travaille dans l'ombre mais occupe aussi la chronique des faits divers.

## **Pascal Gannat, le père, un frontiste à l'ancienne.**

Entrepreneur au Mans mais résidant en Mayenne, Pascal Gannat possède un long passé dans la sphère facho. D'abord militant du néofasciste Parti des Forces Nouvelles, puis du Front national depuis 1984, il a été chef de cabinet de Jean-Marie Le Pen de 1988 à 1992, puis conseiller régional et municipal dans le nord de la France. Il a été président du FN 72 entre 2015 et 2017.

En 2015 il est choisi par le FN pour être la tête de liste des élections régionales en Pays-de-la-Loire. Elu, il a été président du groupe avant d'être, en 2017, poussé à la démission. Proche de la ligne « *traditionnaliste* » du FN incarné par Jean-Marie Le Pen ou Bruno Gollnisch, Pascal Gannat était jusqu'au congrès de mars 2018, encore membre du Bureau Politique du FN.

S'il est souvent muet sur les activités de ses enfants, il n'en va pas de même pour son soutien à l'Alvarium, bar d'extrême droite à Angers dont certains de ses fils sont les piliers. L'association qui gère la location de l'Alvarium avait son siège domicilié chez Pascal Gannat. Ainsi l'Alvarium qui se présente comme indépendante politiquement a son siège chez un élu FN.

## **Jean Eudes, le pro Bachar-el-Assad.**

De toute la fratrie Gannat, Jean-Eudes est, depuis de nombreuses années, le plus actif politiquement.

Il est l'un des fondateurs du très violent « *Rassemblement des Etudiants de Droite* » à la Fac de droit d'Angers à partir de la rentrée universitaire de 2012. Il est également secrétaire du fantomatique FNJ 49 durant cette période.

Avec la petite équipe du RED ils sont particulièrement actifs lors de la Manif pour Tous, activisme partagé avec les membres de sa famille.

Ensuite, Jean-Eudes Gannat part au Maroc où il travaillera pour le Carré Français de Casablanca. Cette entreprise est étroitement liée à la « *GUD connexion* ».

Et c'est dans le sillage de cette « *GUD Connexion* » que Jean-Eudes va parfaire son apprentissage du monde de l'entreprise. Il va créer une société dans le XVI<sup>e</sup> de Paris, au 27 rue des Vignes, là où des anciens du GUD gèrent leurs affaires, dont Frédéric Chatillon. Ce dernier a d'ailleurs embauché Jean-Eudes Gannat au sein de sa société de communication Riwal, mise en cause dans le financement illégal occulte du FN.

Parallèlement à ses activités « professionnelles » très étroitement liées à l'extrême-droite, il se rêve en nouveau croisé sauveur des Chrétiens d'Orient. Il est actif sur ce terrain au côté de l'association SOS Chrétiens d'Orient. Il s'est rendu en Irak, mais aussi en Syrie en décembre 2013 pour « *écouter la voix du régime* » comme le rapporte Rue89. Il n'est donc pas très étonnant de voir fleurir sur les murs d'un centre social angevin des tags pro-Bachar.

En 2015 il est en 3<sup>e</sup> position pour les élections municipales de

2015 à Angers sur la liste FN et est également candidat aux élections cantonales en 2015.

Aujourd'hui Jean-Eudes Gannat se présente comme le « *porte-parole* » de l'Alvarium.

## **François-Aubert, l'agresseur raciste.**

François-Aubert s'est fait remarquer ces derniers mois sur Angers en étant confronté à de multiples reprises à une justice singulièrement « *laxiste* » avec lui, la justice bourgeoise réservant sa sévérité pour la jeunesse des quartiers populaires. François-Aubert, c'est le spécialiste des nuits d'ivresses ponctuées de chants nazis et d'agressions racistes, menées parfois avec ses comparses du GUD nantais.

## **Louis-Joseph, l'assureur.**

Ainsi il se retrouve avec son frère Jean-Eudes sur les pelouses des Invalides le 16 avril 2013, à jouer les rebelles en carton.

Louis-Joseph a par la suite créé une éphémère association « *Levez-vous* » qui « *appelle à la résistance toutes les victimes de l'oppression politique* » (sic !). Son activité politique a bien baissé depuis que sa société de courtage en assurances au Mans lui prend un peu de temps.

*L'exemple de cette famille, présente à la fois dans les courants les plus radicaux de l'extrême-droite, mais qui a aussi un pied dans l'appareil frontiste et le monde des affaires, nous montre que fascisme et capital ont toujours fait bon ménage. Malgré tout ce qu'elle peut dire, tout le mal qu'elle se donne pour se désemparier, l'extrême-droite n'a qu'un seul visage : celui d'un courant politique qui prendra toujours la défense des classes possédantes.*

*La famille Gannat n'est qu'un exemple parmi d'autres. Notre combat est de faire en sorte de faire reculer le fascisme et l'extrême-droite par tous les moyens à notre disposition, et continuer à nous battre pour l'égalité, la liberté et l'émancipation de toutes et tous. (sources Réseau Angevin Antifasciste)*



Le 24 février dernier, à Angers, 800 personnes (dont de Solidaires) ont demandé la fermeture de l'Alvarium, local « *associatif* », un bar identitaire dans les faits. Il est bien connu que les beuveries de ces militant.es d'extrême-droite se terminent très souvent par des violences racistes.



## Après l'abandon du projet d'aéroport La fête oui ! Mais une autre lutte continue !

Dans le dernier numéro du Pépère peinard, nous nous interrogeons encore sur la décision qui serait prise par le gouvernement au sujet du projet d'aéroport de Notre Dame des Landes. La réponse est tombée quelques semaines plus tard. Le projet est définitivement abandonné. C'est une victoire historique pour les opposant.es qui résistaient depuis 50 ans.

Le 11 février, plus de 30 000 personnes se sont rassemblées sur le site pour fêter joyeusement la victoire. Mais comme l'ont rappelé les organisateurs (Acipa, Adeca, Copain 44, Naturalistes en lutte, des habitant.es de la Zad, Coordination des organisations opposées au projet) : « Après la

victoire sur la première phase de la lutte (abandon de l'aéroport, expiration de la DUP), le temps est venu de la seconde phase : poursuivre et développer les activités déjà engagées, en créer de nouvelles. Ces diverses expérimentations et constructions, nous voulons les enraciner dès aujourd'hui sans pression administrative ni policière. Toutes les personnes participantes à la fête sont venues réaffirmer le refus de toutes expulsions, l'exigence du gel de la redistribution institutionnelle des terres et le besoin de temps pour construire l'avenir ; elles seront vigilantes jusqu'au 31 mars et après ». Et le 31 mars, au moment où nous sortons ce journal, c'est demain.

Après l'annonce de l'abandon du projet, le mouvement d'opposition a fait part de ses conceptions sur l'avenir du territoire, mais a aussi montré sa bonne volonté en permettant

la réhabilitation de la route départementale 281, appelée route des chicanes. Et si cette décision a créé quelques tensions avec une petite partie des occupant.es, la route est aujourd'hui totalement remise en état. Parallèlement, la préfecture ne semble pas faire preuve d'aussi bonne volonté.



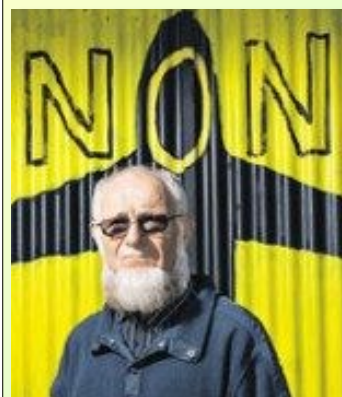
SUD-Rail était présent à la fête de la victoire du 11/02.

C'est qu'aujourd'hui, le bocage de Notre Dame des Landes qui a profité de cinquante années de protection et, à ce titre, est devenu une zone de biodiversité remarquable, fait l'objet des convoitises d'un lobby tout aussi destructeur que les bétonneurs de Vinci : les tenants de l'agriculture industrielle et ses syndicats FNSEA, Jeunes Agriculteurs ou Coordination Rurale (extrême-droite) qui gèrent la Chambre d'Agriculture. Ces « exploitants agricoles » détestent les haies, polluent l'environnement avec des pesticides. Ils pratiquent donc une agriculture incompatible avec la biodiversité du

territoire. C'est pour cela que le mouvement anti-aéroport demande à négocier une gestion collective du territoire – comme au Larzac – et le maintien des expérimentations agricoles et para-agricoles, notamment celles menées par les zadistes. Tout cela suppose de prendre le temps pour rentrer dans la pleine légalité. Mais, hélas, l'Etat et la préfecture semblent plus sensibles aux pressions du lobby agro-industriel et fait planer la menace d'expulsions d'occupant.es « illégaux », sans préciser lesquels. Pour cela, ils espèrent que les zadistes seront comme les Kurdes de Syrie, soutenus quand on a besoin d'eux et abandonnés une fois la victoire acquise.

Soyons vigilants et restons solidaires des combats pour bâtir une société qui ne soit pas inféodée au profit, mais basée sur la solidarité !

A l'occasion de la victoire du mouvement anti-aéroport, des hommages ont été rendus à quelques figures historiques disparues avant de connaître l'heureuse issue, emportés par la maladie. Comme le disait Françoise Verchère, autre figure du mouvement : « [...] Michel Tarin, paysan « passeur de terres » et gréviste de la faim [en 2012], aurait tant aimé savoir préservé ce territoire qu'il aimait. Je veux saluer ici sa mémoire et rappeler qu'il a été un vrai « premier de cordée », une cordée solidaire et humaine... Celle que nous avons constituée tous



ensemble dans notre diversité, parce que nous étions persuadés de la légitimité de notre cause. Celle qui a dû s'éloigner des chemins balisés, occuper illégalement terrains et maisons pour empêcher le début des travaux, parce qu'il n'y avait pas d'autres moyens devant l'obstination du pouvoir [...]. »

### En finir avec la haine de la nature

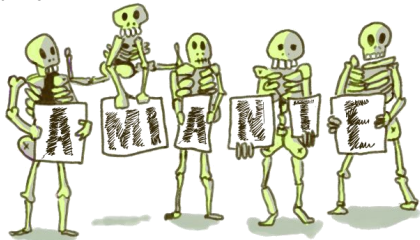
En France, les remembrements et les agrandissements de parcelles agricoles ont entraîné la disparition de dizaines de milliers de kilomètres de haies bocagères depuis les années 60. Les agriculteurs qui avaient été subventionnés pour arracher leurs haies, le sont aujourd'hui pour les replanter ! Mais, le « néo » bocage ne présente plus le même intérêt que le bocage ancestral en termes de biodiversité. Et surtout, la course aux plus grandes parcelles pour la culture de céréales d'exportation entraîne toujours un déficit de haies. Par exemple, en Bretagne (moins la Loire-Atlantique), en 2016, 500 km de haies ont été replantées... mais dans le même temps, 1800 km ont été détruites. C'est la distance Brest-Nice qui s'est volatilisé en une seule année. Pas étonnant que le Muséum National d'Histoire Naturelle s'inquiète de la disparition massive d'espèces d'oiseaux champêtres.

Le bocage de Notre Dame des Landes, grâce à ses cinquante années « d'aménagement différé », fait partie de ces bocages « primaires » qu'il faut à tout prix préserver. Les pratiques agricoles des occupant.es de ces lieux sont les plus adaptées pour vivre d'une agriculture non destructrice de l'environnement. Sachons les aider à faire vivre ce bocage !



## Justice pour les victimes de l'amiante !

Les anciens salariés de l'usine Tréfinmétaux de Dives sur Mer (14) sont mobilisés pour obtenir justice pour les victimes de l'amiante. Leur combat pour faire classer leur ancienne usine comme site amiante se heurte à l'Etat qui le refuse, malgré la promesse faite par Hollande. En conséquence, la Cour de Cassation a débouté les plaignants de leur demande. Pourtant, près d'une centaine de salariés sont décédés et des centaines sont malades en lien avec l'amiante. 457 salariés ont bénéficié d'une préretraite amiante et 160 condamnations pour fautes inexcusables de l'employeur ont été prononcées contre leur patron, ce qui est une reconnaissance implicite de la présence de l'amiante. « Lors d'une rencontre au ministère du Travail, rapporte un membre du Collectif de défense des ex-salariés, on nous a dit de ne pas nous plaindre car on pouvait partir en préretraite. » L'Etat veut éviter toute jurisprudence. Le Collectif des victimes va saisir la justice européenne et aussi tenter d'obtenir une indemnisation au titre du préjudice d'anxiété.



# 95 milliards d'euros !

Ce sont les bénéfices nets cumulés réalisés en 2017 par les entreprises du CAC 40, en hausse de 24,1% par rapport à l'année précédente (source AFP). Et il faudrait que nous, salarié.es et retraité.es, nous acceptions de nous serrer la ceinture pour relancer l'Economie et leurs profits ...!

## Répression antisyndicale au nettoyage ferroviaire de Nantes

Nous avons eu l'occasion dans le Pépère peinard de vous parler de Patricia, élue du personnel SUD-Rail depuis 2008 dans l'entreprise de nettoyage ferroviaire de la gare de Nantes (marché repris depuis juin 2017 par UST Nettoyage). Lors des dernières élections professionnelles, grâce à elle, SUD-Rail avait fait un carton. Depuis, elle n'a pas compté son temps pour défendre les conditions de travail de ses collègues. Ces derniers temps, elle faisait pression, avec le soutien de l'Inspection du Travail, pour qu'UST Nettoyage organise des élections professionnelles. Elle est également intervenue pour faire cesser le harcèlement moral et sexuel exercé sur le chantier de Chantenay. La réponse de la direction de l'UST a été d'accuser à tort Patricia d'avoir volé 2 aspirateurs, puis, dans un simulacre d'entretien préalable, de faire pression afin qu'elle dénonce les vrais chapeauteurs. Au final, la Direction confie à un petit chef la sale besogne de l'informer après une nuit de travail, qu'elle va recevoir sa lettre de licenciement et qu'elle doit quitter l'entreprise à la fin de la semaine.



Les cheminot.es vont être fortement mobilisés les jours qui viennent. C'est le moment d'être nombreux pour apporter notre soutien à Patricia qui est très affectée par ce mauvais coup patronal.

## Le 8 mars, la SNCF aime les femmes... qui ont du pognon !

Pour la journée internationale des droits des femmes, le 8 mars, avait encouragé la Direction de SNCF Voyages à vouloir faire une opération de communication en distribuant des chocolats aux clientes dans les TGV. Certes, comme toute entreprise commerciale, elle transforme une journée de « lutte pour l'égalité des droits » en journée de « la femme ». Mais en plus, cette distribution était prévue uniquement... en première classe. Rien

pour les voyageuses de 2<sup>ème</sup> classe ! Elles n'ont qu'à travailler pour se payer des chocolats... pourrait-on dire en paraphrasant notre monarque présidentiel.

A la Direction de SNCF Voyages, où des dirigeant.es peuvent gagner jusqu'à 35 SMIC par mois, le mépris de classe est une valeur éthique. Hélas pour elle, tout se sait et l'opération a dû être annulée.

## A Nantes, mai 1968 a débuté un 14 février...

Le 14 février 2018, des centaines d'étudiant.es manifestaient sur le campus universitaire nantais contre la sélection. Comme cela devient tristement l'habitude, le déploiement policier était sans commune mesure avec l'importance du défilé. Ce jour-là était particulier. Cinquante ans auparavant, pour protester contre le niveau des bourses, 1300 étudiant.es avaient manifesté sur le même campus et occupé le siège du rectorat. En quittant le bâtiment, ils ont été violemment réprimés par les forces

de « l'ordre ». 45 étudiant.es avaient été interpellés. Cette manifestation est considérée comme le prélude du mouvement qui aura lieu quelques mois plus tard à Nantes et qui sera particulièrement dynamique avec un front atypique ouvriers-étudiants-paysans. Alors mai 1968, mai 2018 ? En tous cas, on veut bien recommencer.



Campus de Nantes en février 2018

## Solidarité avec le Burkina Faso Continuons ensemble !

Après la construction d'une 3<sup>ème</sup> classe à Kouaré grâce à la générosité de nombreux adhérents, poursuivons nos objectifs d'aide à toute une population et à tous ses enfants.



Il est toujours possible de faire un don à l'ordre de l'UFR SUD-Rail (au dos du chèque « solidarité Burkina ») à adresser à **Fédération SUD-Rail - Liaison Nationale Retraité-e-s - 17, Boulevard de la Libération - 93200 St Denis.**

## « Prolétaires de tous les pays, qui lave vos chaussettes ? »

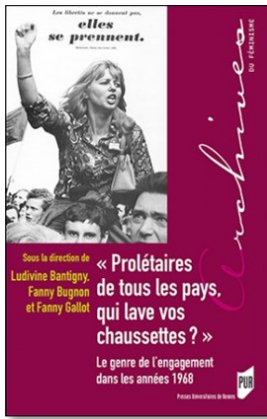
*Le genre de l'engagement dans les années 1968*

Ouvrage collectif sous la direction de Ludivine Bantigny, Fanny Bugnon et Fanny Gallot.

Les « années 1968 » ont-elles été une époque de contestation des rôles de genre, des stéréotypes sexués ou des clichés virilistes ? Pour le savoir, ce livre veut saisir l'influence du genre dans les multiples formes de positionnement et de conflictualité politique, dans les organisations syndicales comme les groupes et partis politiques, les mouvements associatifs et les collectifs militants, dans cette période marquée par de nouvelles dynamiques féministes.

*Avec le soutien d'EFIGIES, de l'Institut de recherche interdisciplinaire homme société (IRIHS) et le groupe de recherche d'Histoire de l'université de Rouen.*

Aux Editions Presses Universitaires de Rennes – 260 pages – 20 €



## Tous en grève ! Tous en rêve ! d'Alain Serres

Voici un beau livre pour vos petits-enfants ! A travers le vécu d'une famille de cheminots de province et les yeux de Martin, âgé d'une dizaine d'années, nous suivons les événements de mai 1968. Le papa de Martin est en grève depuis plusieurs jours avec ses collègues cheminots. Sa maman est solidaire du mouvement, mais s'inquiète de voir son budget se rétrécir tandis que sa sœur Nina, étudiante à Bordeaux, participe au blocus de sa faculté et rêve de plus de libertés. En ancrant cette histoire dans le quotidien d'une famille ouvrière, Alain Serres fait ressortir toute la tension qui existe entre les revendications sociales, les rêves de changements et la difficulté de tenir la grève pour une famille au budget serré. Des photographies d'époque légendées ponctuent le récit et l'illustrateur Pef apporte tout son talent en s'appropriant des affiches de l'époque. Un travail d'adaptation pour comprendre aux enfants un aspect de ce grand moment de notre histoire sociale.

Aux éditions Rue du Monde – 44 pages – 13,80 €

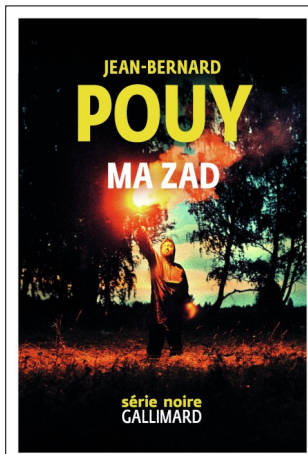


## Ma ZAD de Jean-Bernard Pouy

Camille Destroit, quadra, célibataire, responsable des achats du rayon frais à l'hyper de Cassel, est interpellé lors de l'évacuation du site de Zavenghem, occupé par des activistes. A sa sortie de garde à vue, le hangar où il stockait des objets de récup' destinés à ses potes zadistes, n'est plus qu'un tas de ruines fumantes. Son employeur le licencie, sa copine le quitte et il se fait tabasser par des crânes rasés. Difficile d'avoir pire karma et de ne pas se radicaliser. Heureusement, la jeune Claire est là qui, avec quelques compagnons de lutte, égaye le quotidien de Camille et lui redonne petit à petit l'envie de se révolter et de tuer tous les affreux : en l'occurrence la famille Valter, les potentats locaux et ennemis désignés des zadistes, sur qui Camille va enquêter pour trouver de quoi les neutraliser.

Long soliloque à peine interrompu par les personnages secondaires, ce roman est l'œuvre d'un Pouy au meilleur de sa forme littéraire : clins d'œil à ses maîtres, références picturales nombreuses, calembours, turlupinades et facéties...

Aux éditions Série noire Gallimard - 208 pages - 18 €



## Va où l'humanité te porte de Raphaël Pitti

Raphaël Pitti aurait pu profiter de sa fin de carrière au service réanimation d'une clinique à Nancy. Mais à 62 ans, il renoue avec une action humanitaire de ses origines en venant en aide à ses confrères syriens dans les hôpitaux bombardés. Dans ce livre-confession, Raphaël Pitti raconte sa vingtaine de missions humanitaires clandestines en Syrie, la formation du personnel médical sous les bombes, l'aide et le matériel apporté au péril de sa vie. Il évoque ses origines italiennes et pied-noir, son enfance modeste à Oran pendant le conflit algérien, sa vocation, ses missions en Afrique et ailleurs, ses motivations à « soigner dans la guerre » qui le pousse vers l'autre, vers le soulagement de la souffrance dans un propos universel de compassion.

Au fil des pages et des missions se dessinent une philosophie de la vie, une morale de l'urgence, un « humanitariste rebelle » avec une capacité d'indignation et le souci de témoigner mais aussi un bel éloge de l'espérance.

Aux éditions Tallandier - 320 pages - 18,50 €



### L'équipe de la liaison régionale retraité-e-s

Pierre Olivier Onno - Dominique Constant - Remy Florenty  
Gérard Gardelle - Alain Giardina - Yves Lamare - Jean Claude Lemaître  
Yannick Rottié - Jean Claude Surand - Martial Thiébaud

