



Editorial

L'ETE SERA-T-IL CHAUD ?

Sans jouer les Madame Soleil sur ce sujet brûlant, tout laisse à penser que l'été qui s'annonce devrait apporter son lot de phénomènes météo extrêmes, réchauffement climatique oblige. Depuis quelques années cela devient une litanie d'énumérer les épisodes d'inondation, ou au contraire de sécheresse (l'une pouvant être la conséquence de l'autre, tant les précipitations deviennent rares mais violentes, voire incontrôlables), de même que l'annonce de records battus de températures hors-normes, ou encore des phénomènes météo erratiques tel de gros orages, ou même des tornades jusqu'alors inconnues sous nos latitudes. Le tout avec pour corollaire une multiplication des feux de forêt accrus par ces conditions météo anormales, ainsi que par le manque d'entretien des forêts et des garrigues, autrefois régulées par les agriculteurs, les bergers, des chasseurs responsables et des agents de l'ONF qui n'avaient pas comme unique mission que de faire de la rentabilité avec le minimum d'effectifs, eux aussi.

Bien entendu comme à chaque fois ces catastrophes trop prévisibles et devenant habituelles feront les choux gras des médias en mal d'audience, avec des analyses au ras des pâquerettes, du style « plus jamais ça » ou encore « on n'y peut rien, il faut s'adapter » ou encore « c'est la faute à pas de chance ». Non, tout ceci est bien la conséquence de nos choix politiques et économiques. Et on ne peut pas dire que les pimbêches qui se partagent au pouvoir les missions axées sur l'écologie, domaine auquel elles n'y comprennent rien car elles viennent toutes des hautes sphères du privé où le profit passe avant la préservation de notre planète, seront les plus efficaces et motivées pour initier des mesures s'opposant avec volonté à cette destruction bien entamée de notre espace vital unique et irremplaçable. A moins que d'ici là des changements politiques profonds n'aient balayé ce gouvernement de technocrates imbus d'eux-mêmes. A l'heure où nous écrivons ces lignes le résultat des élections législatives reste du domaine du futur, mais l'expérience nous enseigne qu'il ne faut pas trop attendre des politiques, et que les initiatives citoyennes pèseront bien plus dans la balance pour tenter de sauver ce qui peut encore l'être. Politiquement, l'été

sera-t-il aussi chaud que les canicules redoutées ?

Socialement cependant, la saison estivale risque d'être brûlante et agitée, de même que l'automne qui ne devrait pas voir retomber la pression sociale. Là aussi, et nonobstant les péripéties électorales évoquées ci-dessus, il y a tout lieu de craindre un échauffement substantiel des esprits. En effet le monarque Emmanuel II risque fort d'être son digne successeur, en pire même vu ses déclarations toujours aussi provocatrices. Il est clair que l'objectif de massacrer nos régimes de retraites tient lieu de fil directeur à sa politique qui relève davantage d'une philosophie de dirigeant de banque privée que d'un président protecteur du bien-être social. Les déclarations récentes de certains ministres et autres gens d'importance, encore plus obsédés et haineux que l'Empereur lui-même sur ce sujet crucial, laissent peu de doute quant à leurs intentions et à la place qu'ils laisseront à l'écoute et à la concertation. Ce sera à nous, forces sociales et citoyennes, d'allumer le nécessaire contre-feu en réponse à cette politique destructrice.

Enfin il nous faut encore évoquer le brasier du paysage international, où, pour rester dans la métaphore climatique, la situation reste toujours aussi incendiaire tant les relations avec certaines dictatures relèvent désormais de la glaciation pire que celle que nous avons connu à l'époque soviétique. Là aussi les raisons d'espérer sont bien minces et le pire, s'il n'est par définition jamais certain, reste une éventualité anxiogène. Les ogives nucléaires dont un satrape ayant perdu toute humanité et retenue menace nos pauvres têtes comme autant d'épées de Damoclès a de quoi assombrir nos aspirations à des vacances sereines. Mais la peur n'évitant pas le danger, comme le dit l'adage populaire, concluons en émettant le vœu que ce catalogue de menaces ne soit pas un frein, ni à l'action individuelle et collective, ni au nécessaire délassement des corps et des esprits, favorisé par les températures accablantes. Bonne lecture de ce numéro du Lien, et bonnes vacances malgré tout, afin de reprendre les forces indispensables à la victoire des luttes dès l'automne prochain !



QUAND LA LUTTE PAYE !!!

Les agents de circulation de la région Aquitaine, ne supportant plus leurs conditions de travail (infractions à la réglementation du travail récurrentes, gel des salaires, sous-effectif...) ont fait grève 3 jours en décembre 2021 et en janvier 2022.

Le taux de grévistes, tous collègues confondus, a atteint 80%. Devant la détermination des grévistes, la direction de l'Etablissement Aquitaine Poitou Charente a accordé quelques embauches et 1000 euros de prime à chacune et chacun.

Suite à ce mouvement, à Toulouse, une DCI commune (SUD, CGT, UNSA) est posée début février. Les militants mesurent la difficulté à faire bouger et à déclencher un mouvement, car dans le même temps, 30 embauches sont réalisées (déjà prévues). Pas de préavis...

Pourtant, sur ce secteur, la colère des agents (et même de l'encadrement) se fait ressentir. Finalement, le 11 avril, les aiguilleurs, les agents circulation, les régulateurs se mettent en grève, (appel de SUD-Rail, UNSA, CFDT et CGT locale). Ce mouvement est très suivi, avec plus de 80% de grévistes. Une journée d'action, rarement vue, avec une participation massive de l'encadrement.

Forts de cette action, qui a entraîné 85% de suppressions de trains dans la région (ex Midi-Pyrénées) un préavis et appel à la grève est déposé pour le 22 avril. Là aussi, c'est plus de 80% de grévistes.

Les propos du directeur ne réussissent

qu'à enflammer les esprits. Un mail, dont les militants SUD-Rail ont pris connaissance, conseille aux quelques cadres non-grévistes du siège de l'établissement de rester en télé travail et à défaut de faire attention à leur véhicule !!! On rêve. Les grévistes ne sont pas des terroristes !!!

Devant ce constat, grève le 9 mai,



avec toujours le même taux de participation. Devant la détermination des grévistes, la direction met en place une réunion le 11, puis le 13 mai...

La fédération SUD-Rail, dans le but de fédérer les luttes menées sur le terrain, propose aux fédérations des syndicats de construire une action nationale le 25 mai. Le 17 mai, une négociation a lieu ; des avancées notables :

600 euros de prime

Majoration de la prime de travail 7 mois (EIC) et 8 mois pour les agents 2,3 (1000€) ainsi que pour les contractuels.

720 embauches au niveau national (500 au départ) ;

Et pour la première fois, des réflexions sur les compensations face au temps passé lors des remises de service ainsi que l'accès à des postes en fin de carrière, en octobre.

La position de SUD-Rail Midi-Pyrénées était de continuer ce mouvement, mais pas seul. Devant l'absence de consensus lors de l'intersyndicale, SUD-Rail n'a donc pas déposé de

préavis.

A Toulouse, 1 an de prime de travail, 5 postes créés, 51 embauches, et toujours une détermination car le compte n'y est pas.

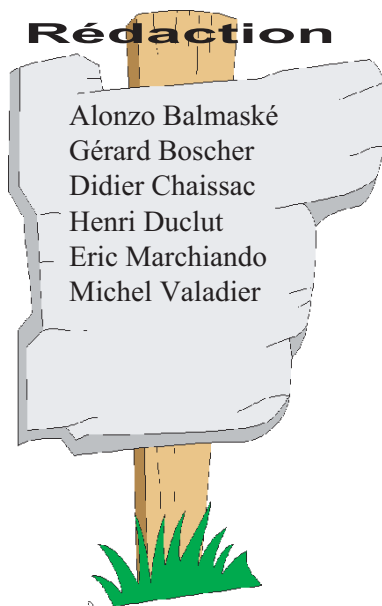
Souhaitons leur bon courage et bonne lutte.

PETITS BILLETS D'HUMEUR

France-Inter... ou Air Inter ?

Ah qu'il est doux à nos chastes oreilles le discours vertueux de certains journalistes sur le réchauffement climatique distillé sur les chaînes de radio du service public, à grands renforts d'invités prestigieux et spécialistes de la question, lors d'émissions au Demorand... pardon, au demeurant fort bien faites et pertinentes. Sauf que... Ces discours empreints de sagesse sont désagréablement entrecoupés de publicités pour le moins inopportunes, que ce soit pour les SUV et autres 4/4, ou encore pour inciter le gugusse en mal de pollution à « s'envoler avec élégance » avec Air-France, transporteur aérien en mal de clients dont la contribution à l'émission de gaz à effet de serre est paradoxalement dénoncée avec vigueur par nos doctes sachants. Cherchez l'erreur ! Il est déjà insupportable que depuis quelques années les messages de réclame aient envahi les ondes de France-Inter, la faisant ressembler de plus en plus à Europe-1 ou RTL, mais qu'en plus ces inepties publicitaires vantent les moyens de transports les plus polluants alors que le transport ferroviaire bat de l'aile, cela frise l'indécence et montre bien que quand il s'agit de recettes publicitaires les grands principes volent en éclats, brouillant les messages sur l'urgence à sortir des énergies fossiles et prenant au passage l'auditeur pour un crétin juste bon à consommer...

Rédaction



QUELLE EST VOTRE SNCF ?

Notre chère SNCF, celle que nous avons servie pendant toute notre carrière tout en luttant pour qu'elle reste un service public au service du public, n'échappe pas à l'air vicié du temps mauvais où le libéralisme à outrance l'entraîne. En ces temps troublés il est bon de se distraire un peu, de se changer les idées, tout en ne perdant pas de vue l'aberration du monde dans lequel nous vivons. C'est pourquoi nous vous proposons ce court test ludique. Certaines propositions pourront vous sembler incongrues, mais parfois, la triste réalité dépasse la fiction. Dans quel état d'esprit vous trouvez-vous par rapport à la déliquescence avérée de ce qui fut autrefois un des meilleurs réseaux ferrés mondiaux ? A vos crayons pour y répondre ! Comptabilisez vos nombres de réponses A, B, ou C.

QUESTION N° 1

Vous voulez réserver un billet de train, tout simplement.

A- Vous vous branchez sur SNCF Connect grâce à votre smartphone dernier cri et vous profitez d'avoir réussi à obtenir au bout d'une demi-heure un billet hors de prix pour commander d'avance votre sandwich Tolstoï (1) à 15 € pour éviter la promiscuité à la voiture-bar

B- Vous vous dirigez vers votre petite gare de campagne pour vous apercevoir que non seulement le guichet est fermé, mais que la gare elle-même n'est plus desservie. Vous vous asseyez alors sur le quai plein de mauvaises herbes et vous pleurez.

C- Même situation que B, mais vous allez à la grande gare voisine et vous organisez une manif spontanée avec les usagés en colère pour rétablir la ligne, la gare et les guichets.

(1) Appelé ainsi car il n'est guère épais.

QUESTION N° 2

Quel est pour vous le meilleur président qu'ait eu la SNCF ?

A- Guillaume Pépy, car il a transformé le monde du rail en start-up nation

B- Louis Armand, car il a modernisé et électrifié le réseau

C- Le futur président, celui qui sera mis en place collégialement une fois que nous aurons pris le pouvoir.

PEPY-BORNE, DROIT DE RETRAIT À LA SNCF!



QUESTION N° 3

Vous envisagez une petite promenade en Ardèche et ses merveilleux paysages

A- Vous louez une voiture car vous savez que même les bus qui ont remplacé les trains ont disparu, et après tout, la bagnole, c'est la liberté (et c'est tellement écologique !)

B- Vous renoncez au voyage vu l'absence de dessertes, vous vous replongez dans la lecture de l'indicateur Chaix 1963 après avoir visionné une cassette des trains du Vivarais (même année)

C- Vous envahissez la préfecture de Privas avec le comité de réouverture des lignes ardéchoises.



QUESTION N° 4

Comment appréciez-vous la modernisation des grandes gares ?

A- C'est super : on y trouve de tout ; à bouffer (cher), des parfums, des alcools, des vêtements branchés, et il y a même parfois des trains au départ !

B- Oui, c'est bien si on a oublié ses courses, mais ce serait bien qu'il y ait également des guichets en nombre suffisant et des salles d'attente dignes de ce nom

C- C'est lamentable ! La présidence trop longue de l'horrible Pépy (mais pas que lui) a saboté toute notion de service public au bénéfice de grands groupes privés, et il faudra se battre pour que la gare du Nord ne rentre pas dans le club des centres commerciaux qui vendent aussi éventuellement du train !

QUESTION N° 5

Vous devez faire un grand trajet transverse (genre Bayonne-Strasbourg) avec 3 changements et des correspondances en 15 mn non garanties

A- Vous ne vous inquiétez pas, vous avez confiance dans l'organisation ferroviaire. De toute manière, vous êtes équipé avec l'application SNCF-Connect, (en français dans le text), vous avez la Wifi, un portable et 2 batteries de rechange, et surtout une carte Visa flambant neuve pour finir en taxi le cas échéant

B- Vous vous munissez d'une médaille de St Christophe (patron des voyageurs), de 2 jours de rations de survie, d'un sac de couchage (si les caténaires tombent et que le chauffage est coupé), d'une lampe de poche et d'au moins 3 bouquins

C- Vous coupez votre voyage en trois étapes avec deux soirées chez un militant SUD-Rail (vous en connaissez plein) car vous savez pertinemment que sinon ce n'est pas jouable. Attention cependant à ne pas louper la correspondance du matin après abus de bonnes choses en refaisant le monde avec de bons produits le soir d'avant !

QUESTION N° 6

Vous souhaitez vous rendre de nuit de Paris à Berlin, ou à Hambourg, ou à Rome, ou à Madrid, ou ailleurs en Europe

A- Vous réservez sur un vol charter ou sur un bus de nuit, car il n'y a quasiment plus aucune relation ferroviaire nocturne depuis la France, et vous vous en accommodez, car c'est le marché qui décide

B- Après deux heures de recherches infructueuses sur Internet, vous vous résignez à prendre des TGV de jour faute de mieux. Vous pestez contre cette perte de dessertes et vous consolez en lisant le

... QUELLE EST VOTRE SNCF ?

Chaix 1972 avec ses trente pages intitulées « relations ferroviaires de nuit en Europe »

C- Vous faites le siège de votre député pour qu'il intervienne enfin à l'Assemblée nationale pour remettre en route les trains de nuit, et vous écrivez sans relâche à la commission européenne, qui favorise le transport ferroviaire... sur le papier, pas dans les actes.

QUESTION N° 7

En arrivant à la gare pour prendre votre train, vous apprenez que le trafic est interrompu suite à une grève sauvage se SUD-Rail

A- Vous répandez votre fiel sur les réseaux sociaux en pestant contre ces nantis, ces bons à rien ces trop-payés de cheminots fainéants

B- Vous faites contre mauvaise fortune bon cœur. Vous rentrez chez vous après avoir acheté le livre « Train-Nostalgie, l'âge d'or du chemin de fer en France, 1960-1990 » pour vous consoler.

C- Vous filez au syndicat SUD-Rail avec les croissants pour manifester votre solidarité et participer à la caisse de grève et aux actions.

QUESTION N° 8

Pendant votre trajet, alors que vous circulez déjà avec une heure de retard suite aux conditions atmosphériques (il pleut, il neige, il gèle, y a du vent, c'est la canicule, les feuilles mortes se ramassent sous les rails, etc.) un freinage d'urgence est suivi de l'annonce d'un retard indéterminé suite à un accident de personne sous le train

A- Vous grommelez en disant qu'il n'y a qu'à déplacer le corps et reprendre sa route, car ce n'est pas aux clients de subir les conséquences des suicides

B- Vous vous recueillez en priant St Christophe pour le salut du malheureux et pour que le train n'ait pas trop de retard

C- Vous êtes rempli d'une grande tristesse et d'un sentiment de révolte car c'est le monde cruel ultralibéral qui est responsable de la plupart des cas désespérés, et vous allez voir le contrôleur pour l'aider.

QUESTION N° 9

Au bout de 30 jours de grève unitaire très suivie contre la casse de l'entreprise et du

statut, en tant que cheminot retraité, quelle est votre position ?

A- Il faut savoir terminer une grève, et même savoir ne pas la commencer, et vous rejoignez l'association des usagers (2) en colère qui sont pris en otages

B- Vous écoutez les infos chez vous en buvant votre tisane et en relisant la collection reliée de vieux numéros de la Vie du Rail

C- Vous sortez à nouveau votre chéquier pour la caisse de grève et mettez le réveil pour soutenir les cheminots en lutte demain matin dès potron-minet au piquet de grève

(2) Car bien entendu dès qu'il y a un mouvement social les « clients » retrouvent comme par magie leur ancien nom d' « usagers ».

QUESTION N° 10

Comment souhaitez-vous le chemin de fer dans 10 ans ?

A- Comme un réseau de lignes TGV privatisées et quelques trains de fret aussi privatisés, le reste tant laissé à la route car il ne faut pas contrarier les voies divines du Marché

B- Vous pensez qu'il n'y aura pas beaucoup d'évolution, quelques améliorations sur les secteurs rentables ou indispensables comme les banlieues, mais qu'hélas la sous-traitance et la diminution des effectifs continuera, c'est bien malheureux mais que voulez-vous qu'on puisse y faire ?

C- Vous aurez mis toute votre énergie pour militer de manière syndicale, politique et citoyenne pour qu'enfin il y ait une prise conscience de la population des bienfaits écologiques, économiques, en mains sous la pression populaire et des travailleurs pour redresser la barre : fin des privatisations, remise en route des grains de fret, réouverture des petites lignes, embauches massives de personnel au statut, taxation au coût réel du kérosène avec interdiction des lignes aériennes courtes, etc.

QUESTION BONUS

Vous considérez-vous :

A- comme un client-consommateur satisfait

B- Un usager fidèle mais usagé par la déliquescence du système ferroviaire

C- Un citoyen révolté qui entend bien lutter pour que le rail et les services publics

en général retrouvent leur lustre d'antan

Faites vos comptes :

Vous avez une majorité de **A** : Vous semblez à l'aise dans le monde qui vous entoure. L'informatisation de nos vies, la surconsommation vous satisfont et vous approuvez les choix économiques et sociétaux du président des riches pour lequel vous devrez voter pour que rien ne change. Mais...Etes-vous sûr d'avoir une carte à Sud-Rail ?

Vous avez une majorité de **B** : Bien entendu vous ne vous satisfaites pas du contexte actuel dans lequel vous ne vous retrouvez pas. Mais vous vous réfugiez dans la nostalgie stérile quoique confortable qui ne fera rien avancer. Secouez-vous et venez grossir le rang des manifestants !

Vous avez une majorité de **C**. Bravo ! Tout dans la situation actuelle du chemin de fer en France (et plus largement dans la société contemporaine) vous révolte, et vous participez à toutes les actions qui peuvent peu ou prou contribuer à renverser la table du libéralisme confit. Bienvenue au bureau de liaison des retraités SUD-rail pour renforcer nos troupes et contribuer à la bonne parole ainsi qu'aux actes.



Élisabeth Borne et l'écologie : UN CERTAIN SAVOIR RIEN-FAIRE

La première ministre tout juste nommée a exercé depuis huit ans de nombreuses responsabilités en lien direct avec l'écologie. Mais son bilan est bien maigre : elle a soit exécuté les volontés de l'Élysée, soit directement contribué à des arbitrages problématiques. Mickaël Correia et Jade Lindgaard

La première ministre tout juste nommée a exercé depuis huit ans de nombreuses responsabilités en lien direct avec l'écologie : directrice de cabinet de la ministre de l'environnement, Ségolène Royal, sous la présidence de François Hollande, puis ministre des transports dans le gouvernement d'Édouard Philippe, et enfin ministre de l'écologie en remplacement de François de Rugy à partir de juillet 2019.

Mais contrairement à ce que pourrait laisser penser un storytelling paresseux, ce parcours ne dote pas Élisabeth Borne d'une « fibre écologiste ». Au contraire, quand on revisite ses actions et interventions sur les dossiers phares qu'elle a eu à traiter, c'est un véritable passif qui la caractérise. Au fil des ans et des majorités présidentielles, elle a soit exécuté les volontés de l'Élysée, en s'alignant sur une ligne de moins-disant écologiste, soit directement contribué à des arbitrages problématiques.

Le premier épisode révélateur date de 2015, à l'époque où Élisabeth Borne dirigeait le cabinet de Ségolène Royal. Elle a piloté avec Alexis Kohler, alors directeur de cabinet d'Emmanuel Macron au ministère de l'économie, les pourparlers autour de l'épineux dossier des concessions autoroutières. À la suite, entre autres, d'un rapport au vitriol de la Cour des comptes en 2013, les parlementaires avaient mesuré combien l'État avait fait une très mauvaise affaire en privatisant en 2006 ses autoroutes, des biens publics stratégiques et en parfait état. En à peine cinq ans, les sociétés autoroutières avaient déjà définitivement remboursé le coût d'acquisition des réseaux autoroutiers et affichaient des rentabilités hors-norme.

En avril 2015, sous la direction d'Élisabeth Borne et Alexis Kohler, un protocole d'accord a donc été conclu avec les sept sociétés concessionnaires autoroutières historiques – des filiales de Vinci ou d'Eiffage. Mais l'accord s'est plutôt apparenté à une capitulation de l'État, tant le cadeau accordé à ces firmes a été exorbitant. Celles-ci ont utilisé le prétexte d'un gel des tarifs des autoroutes décidé début 2015 par Ségolène Royal pour faire monter les enchères.

La durée des concessions a été étendue de deux à cinq ans et l'État a accepté de compenser intégralement le gel des tarifs autoroutiers par « des hausses de tarifs

additionnelles les 1er février de chaque année, de 2019 à 2023 ». La formule de calcul est telle qu'elle a entraîné un surcoût de



500 millions d'euros pour les usagers, selon l'Autorité de régulation des transports ferroviaires et routiers (Arafer). Pis, l'accord a même nourri les soupçons de conflits d'intérêts, Élisabeth Borne ayant été directrice des concessions d'Eiffage en 2007-2008, une des sociétés concernées par l'accord. Depuis, la rente autoroutière est sans égal. En 2017, l'ensemble des sociétés autoroutières a dégagé un excédent brut d'exploitation de 7,3 milliards d'euros pour dix milliards d'euros de chiffre d'affaires – soit plus de 73 % de marge brute, des chiffres dignes d'un monopole industriel. Cette année-là, elles ont redistribué 1,7 milliard d'euros de dividendes à leurs actionnaires.

Incohérences climatiques

De mai 2017 à juillet 2019, Élisabeth Borne a ensuite été ministre chargée des transports, auprès du ministre de l'écologie Nicolas Hulot puis de François de Rugy – alors qu'elle vient de présider la RATP. Dès le début 2018, elle s'est attelée à une profonde réforme de la SNCF pour transformer la structure en société à capitaux publics, un chantier qui a conduit à une grève historique des cheminots. La réforme a en effet abouti à l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire et à la fin du statut des cheminots pour les nouveaux arrivants, à l'heure où le fret ferroviaire ne concerne que 9 % des marchandises transportées en France.

Puis fin 2019, Élisabeth Borne a fait adop-

ter une Loi d'orientation sur les mobilités (LOM) avec des avancées comme la création dans les métropoles des zones à faibles émissions, ou encore des investissements de l'État dans les transports en commun. « Cette loi a eu des bénéfices concrets pour le développement du vélo, pour l'entretien des voies nécessaires aux frets ferroviaire et fluvial, ou aussi pour l'organisation des mobilités à l'échelle des intercommunalités », estime Geneviève Laferrère, pilote du réseau Territoires et mobilités durables de France Nature Environnement. Mais le Réseau Action Climat juge qu'environ 45 % du chemin seulement a été parcouru pour « mettre en cohérence la politique d'infrastructures de transports avec les engagements climatiques ».

En parallèle, son passage au ministère des transports a été émaillé de déclarations à contresens de l'urgence climatique. Pour exemple, en juin 2019, à l'occasion du grand raout annuel sur l'aviation Paris Air Forum, la ministre des transports a lâché : « N'en déplaise aux détracteurs de l'avion, je préfère une petite ligne aérienne qui désenclave rapidement et efficacement, à la construction de très grandes infrastructures de lignes à grande vitesse à la fois lointaine et coûteuse et dont le bilan carbone n'est pas des plus évident. » Élisabeth Borne était venue pour rassurer les industriels de l'aéronautique : « Le gouvernement n'est pas de ceux qui pensent que l'avenir s'écrira sans avion. »

Le mois suivant, elle annonçait en fanfare la mise en place d'une « écotaxe » sur les billets d'avion plafonnée à 18 euros. « Un montant trop faible pour avoir un réel effet bénéfique pour le climat », selon un rapport de la Fédération européenne pour le transport et l'environnement, une ONG basée à Bruxelles.

« Un souci de réalisme »

Nommée au poste de ministre de la transition écologique et solidaire de juillet 2019 à juillet 2020 après la démission de François de Rugy, Élisabeth Borne a repris en main la loi dite « Énergie et Climat » alors en cours de rédaction. Le texte législatif, promulgué en novembre 2019, déclare « l'urgence écologique et climatique », prévoit d'atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050 et acte une baisse de 40 % de la consommation d'énergies fossiles d'ici à

... Élisabeth Borne et l'écologie : UN CERTAIN SAVOIR RIEN-FAIRE

2030 (contre 30 % précédemment) ainsi que la fermeture des dernières centrales à charbon en 2022.

Dans une séquence marquée par la démission du gouvernement de Nicolas Hulot en août 2018 et par les premières grandes marches pour le climat, Emmanuel Macron se devait de donner des gages en matière climatique. Mais pour Clément Sénéchal, porte-parole climat de Greenpeace France, « cette loi a été la matrice de l'inaction climatique de Macron, c'est-à-dire à la fois des discours incantatoires qui s'appuient sur des horizons lointains – la neutralité carbone d'ici à 2050 –, et la promotion du nucléaire. »

La traduction dans cette loi du virage pronucléaire d'Emmanuel Macron ? Si François Hollande avait décidé de réduire de 75 à 50 % la part du nucléaire dans la production électrique d'ici à 2025, la loi Énergie et Climat a décalé cette date à 2035. Par ailleurs, le texte donne naissance au Haut Conseil pour le climat, instance consultative indépendante chargée d'évaluer l'efficacité des politiques climatiques de la France. Depuis, l'organisme étrille le gouvernement dans chacun de ses rapports.

C'est également sous son autorité que la stratégie nationale bas carbone (SNBC), la feuille de route climatique du pays, a été revue à la baisse pour la période 2019-2023, « dans un souci de réalisme ». Au vu de son retard dans la diminution de ses émissions, la France s'est en effet autorisée à émettre sur ce laps de temps 422 millions de tonnes d'équivalent CO₂ par an au lieu des 398 millions de tonnes prévues initialement en 2015.

Le mandat d'Élisabeth Borne au sein du ministère de l'écologie s'est surtout fait éclipser par la Convention citoyenne pour le climat et leurs 146 propositions qu'Emmanuel Macron avait promis, en avril 2019, de transmettre au Parlement « sans filtre ». Un des plus gros mensonges du quinquennat et pour lequel Élisabeth Borne avait opéré le service après-vente, assurant à l'époque que toutes les mesures des conventionnels « seront mises en œuvre ».

Lubrizol, beaucoup de promesses, peu d'effets !

Les 26 et 27 septembre 2019, l'usine chimique de Lubrizol à Rouen (Seine-Maritime), classée Seveso seuil haut, est dévastée par un incendie. Un énorme panache de fumée noire se répand sur la ville et sur sa région. Près de 10 000 tonnes de produits synthétiques et issus d'hydrocarbures brûlent. C'est le plus grave accident industriel en France depuis l'explosion du site d'AZF en 2001. À la tête du ministère

de l'écologie, Élisabeth Borne est en première ligne.

Le 2 octobre, elle est auditionnée par la commission du développement durable de l'Assemblée nationale. « J'avais apprécié ses déclarations car elle y avait parlé d'un type d'accident nouveau, sur la durée, se souvient Céline Brulin, sénatrice (PCF) de Seine-Maritime. Malheureusement, tout n'a pas suivi. »

En février 2020, la ministre de l'écologie

mais rien n'a été mis en place, poursuit Simon de Carvalho. C'est une catastrophe industrielle et rien n'a été fait, ou presque, pour prendre en charge les victimes. » Par exemple, « on ne sait toujours pas la nature de ce qui a brûlé et de ce que nous avons respiré, alors que la ministre s'était engagée à dire la vérité sur les effets cocktail de mélange de substances ». Les analyses des prélèvements dans le sol ont eu lieu plus d'un an après, rendant difficile l'évaluation des risques sanitaires pour les personnes impactées.

Autre exemple : le ministère s'était engagé à ce que le pollueur, Lubrizol paye les coûts de la catastrophe. « Mais il y a un gouffre entre le discours et la réalité » selon Christophe Holleville, de l'Union des victimes de Lubrizol. Le groupe industriel « a payé les analyses, le nettoyage du site et un fonds de solidarité pour les agriculteurs. Mais les pertes de récoltes ? Le chômage partiel ? Les dépassements horaires des pompiers ? C'est pour la collectivité et donc les contribuables ». En juin 2020, Élisabeth Borne « regrette le ton » du rapport de la commission d'enquête du Sénat sur l'accident, qu'elle juge trop « polémique ».

Une militante associative, spécialiste de santé, considère que « les populations n'ont pas été assez protégées. Il aurait fallu confiner les femmes enceintes, les personnes âgées, les asthmatiques, au moment de l'accident. Les odeurs ont duré des mois. Il a fallu deux ans pour évacuer tous les déchets de l'incendie ». Par ailleurs, « il n'existe toujours pas de registre des malformations congénitales, et il n'y a pas eu d'analyses toxicologiques de sang et d'urine. Maintenant, c'est trop tard. On n'a pas arrêté de nous dire qu'il n'existait pas de preuve concrète que l'incendie avait causé des pollutions ».

Huile de palme : une ministre qui botte en touche

Fin 2019, au nom des intérêts du groupe pétrolier Total, le gouvernement a voulu rouvrir la porte à l'utilisation d'un sous-produit de l'huile de palme, les « acides gras de palme » (« PFAD » selon leur sigle anglophone), comme Mediapart l'avait alors dévoilé. La direction générale des douanes et droits indirects avait rédigé une note qui maintenait l'exonération fiscale des PFAD, malgré la suppression du principe de cet avantage par les parlementaires. L'extrac-



annonce que les inspections annuelles de sites classés vont augmenter de 50 % d'ici à 2022. Mais en septembre, le gouvernement dépose le projet de la loi ASAP (« Accélération et simplification de l'action publique ») qui assouplit les obligations faites aux industriels pour leurs sites les plus dangereux.

« En Seine-Maritime, on a eu un agent en plus à la Dreal [l'antenne régionale du ministère – ndlr] alors que nous vivons sur une poudrière de sites Seveso », proteste Simon de Carvalho, président de l'association des sinistrés de Lubrizol. En Normandie, « des postes vacants ont été pourvus mais le nombre d'inspecteurs n'a pas augmenté », précise Céline Brulin. En 2020, 1417 accidents technologiques ont eu lieu en France, dont six accidents majeurs dans des sites Seveso – contre trois en 2019.

On ne sait toujours pas la nature de ce qui a brûlé et de ce que nous avons respiré, alors que la ministre s'était engagée à dire la vérité sur les effets cocktail de mélange de substances.

Simon de Carvalho, président de l'association des sinistrés de Lubrizol :

« Il y a eu beaucoup d'effets d'annonce

... Élisabeth Borne et l'écologie : UN CERTAIN SAVOIR RIEN-FAIRE

tion d'huile de palme est une cause majeure de déforestation et de dérèglement climatique.

Devant le tollé provoqué par cette manœuvre, à la veille des fêtes de Noël, le cabinet de la ministre de l'écologie a promis alors qu'« il n'y aura pas de décision en catimini ». Et qu'« une concertation large et transparente se tiendra début janvier avec les acteurs économiques comme avec les associations environnementales ». Le 20 janvier 2021, ce rendez-vous a été tenu. Sylvain Angerand, coordinateur de l'association Canopée-Forêts vivantes qui avait révélé le pot aux roses, se souvient d'une réunion au sommet : d'un côté les députés, d'un autre les ONG, en face les industriels et enfin Élisabeth Borne entourée des services de son administration et de Bercy.

Le militant associatif a distribué à l'assemblée la version initiale de la note des douanes, demandant d'exclure les PFAD du fameux avantage fiscal – car c'est seulement dans une seconde version, modifiée après coup, que le ministère de l'action et des comptes publics demandait le maintien de l'exonération de taxes.

La tension montant, Élisabeth Borne s'est levée alors en disant : « Je crois qu'on peut constater des incohérences ». Et promet de revenir vers les parties « au plus vite ». Résultat : « Elle n'est jamais revenue vers nous. Un an après, le Conseil d'État a jugé

que les PFAD étaient bien de l'huile de palme et ne devaient pas bénéficier d'avantage fiscal. Mais la ministre a botté en touche, et n'a pas su trancher », conclut-il.

Au service du « en même temps » présidentiel

Au compte de son bref passage au ministère de l'écologie, il est à noter la mise à l'arrêt de la centrale nucléaire de Fessenheim (Alsace), le triplement du budget alloué au Plan Vélo (20 à 60 millions d'euros), une timide loi antigaspillage ou encore l'abandon d'EuropaCity. À l'automne 2019, Élisabeth Borne est en effet chargée par l'Élysée et Matignon de régler la controverse EuropaCity, ce mégacentre de loisirs et de commerces qui devait être construit sur les terres agricoles du triangle de Gonesse (Val-d'Oise).

Elle reçoit les différentes parties prenantes du dossier au ministère. « Cela faisait deux ans que son prédécesseur, Nicolas Hulot, avait dit qu'il fallait abandonner le projet, sans qu'il soit ni soutenu ni contredit par le reste du gouvernement », se souvient Bernard Loup, à la tête du collectif pour le triangle de Gonesse (CPTG). Il se remémore un entretien « très correct, ouvert. Elle connaissait le dossier. Elle a fait le boulot et entendu tous les acteurs ».

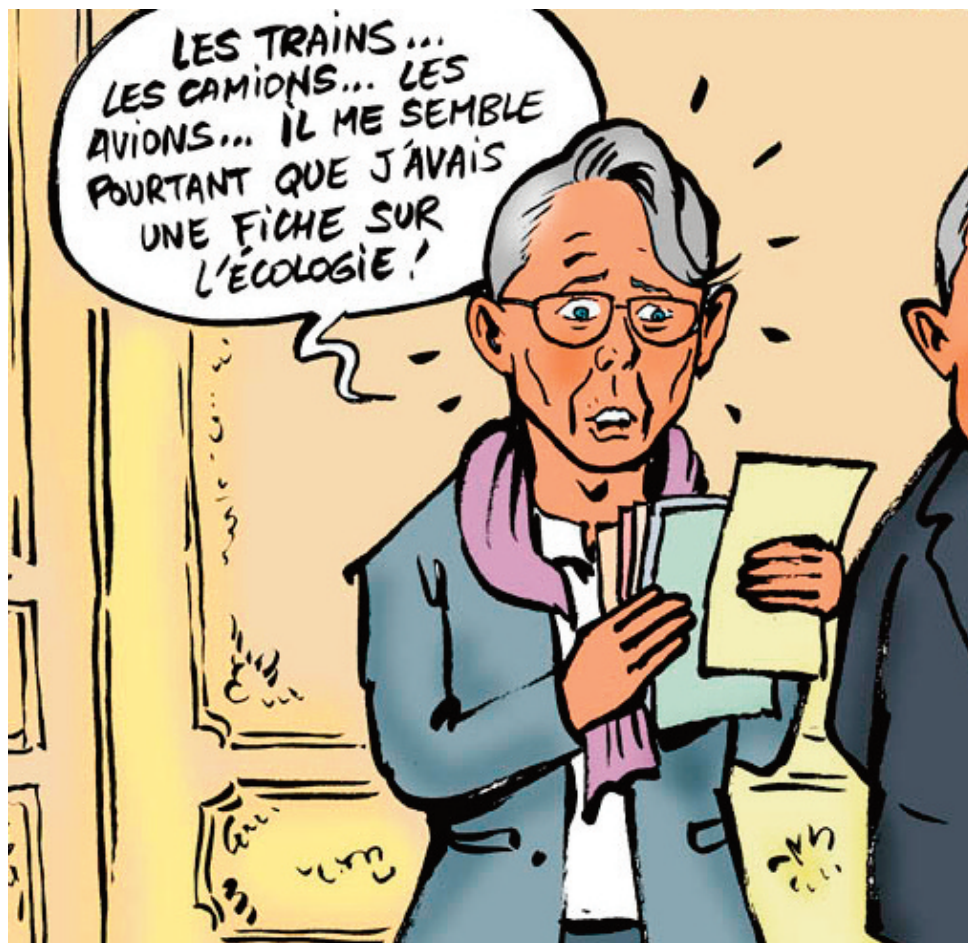
Le 7 novembre 2019, l'Élysée annonce

l'abandon du mégacomplexe. La ministre de l'écologie assure le service après-vente de la décision et affirme que « l'abandon d'EuropaCity ne remet pas en cause la desserte du territoire par la ligne 17 » du Grand Paris Express. Ce qui implique la construction de la gare « Triangle de Gonesse » sur les parcelles nourricières, menaçant ainsi les hectares que la fin du projet commercial était censée préserver. Encore une illustration du « en même temps » présidentiel ? En avril 2022, à la veille du premier tour de l'élection présidentielle, elle se rend à Argenteuil avec Éric Dupond-Moretti. Et là, surprise, interpellée par le collectif sur l'artificialisation en cours du triangle de Gonesse, celle qui est alors devenue ministre du travail ne défend pas le projet promu par le premier ministre, Jean Castex, de Rungis des circuits courts et de cité scolaire internationale. Mais appelle à « trouver un compromis », se souvient Bernard Loup : « Elle a eu une position ouverte ». Il l'espère désormais en mesure de revoir le projet de gare du Grand Paris.

LES NOUVELLES DE LA LIAISON

MISE A JOUR DU FICHIER NATIONAL RETRAITES-ES.

Afin de continuer à recevoir le journal des retraités SUD-Rail (le lien), toutes informations syndicales et pratiques ainsi que les invitations des sessions décentralisées, des assemblées générales de la liaison, des repas de fin d'année, alors n'hésitez pas à faire parvenir toutes vos modifications (adresses, numéros de téléphone, adresses e-mail). Marie-Claude Milot a géré ce fichier pendant plusieurs années. Elle a décidé de se retirer de l'animation de la liaison afin de profiter entièrement de sa retraite et sa famille. C'est donc Gérard Boscher qui reprend la gestion du fichier national vous pouvez donc lui envoyer les infos sur les boîtes mails : « gerardboscher@yahoo.fr » ou sur celle de la liaison retraité « liaisonretraites@retraitesudrail.org »



LA FABRIQUE DES MENSONGES ET COMMENT EN SORTIR

Parmi les infos reçues ces derniers temps, certaines ont de quoi nous mettre en colère surtout par la manière dont elles sont traitées dans les médias.

Prenons deux exemples.

Vallourec annonce la fermeture de l'usine de St Saulve dans le nord. C'est un communiqué qui nous l'apprend. Le PDG vient-il défendre les raisons de la fermeture ? Non, il y a le communiqué qui permet aux journalistes de broder dessus, mais impossible d'avoir le responsable à l'antenne de ce drame humain et social qui viendrait devant les citoyens pour donner ses explications. Il faut dire que le lorsque une personnalité est interviewée il est rare qu'on lui pose la question que chacun de nous a sur les lèvres, ou alors il répond à côté sans que l'intervieweur insiste pour avoir la réponse que le public attend.

La cour d'appel de Paris a confirmé ce mercredi 18 mai la mise en examen du groupe Lafarge pour "complicité de crimes contre l'Humanité" et "mise en danger de la vie d'autrui", concernant ses activités jusqu'en 2014 en Syrie. Il aurait versé d'après les enquêteurs 10 millions d'euros à Daech. Voilà près de 8 ans que ces faits sont connus même si l'on ne peut présager à l'avance de ce que sera le jugement définitif. Le gouvernement et les sociétés qu'il contrôle ont-ils cessé de passer des marchés avec celui qui gagnait des bénéfices en soutenant

les djihadistes qui ont tué au Bataclan ? Pas à ce que l'on sache. Sinon cela se saurait.

90 % des journaux et une grande partie de l'audiovisuel sont détenus par neuf personnes qui sont parmi les plus riches du pays. Ce sont eux qui disent ce qu'il faut que nous sachions. Et tout le monde s'aligne sur cette parole. Les médias publics, eux aussi, car ils ont des directives de leur direction pas si indépendante que cela puisque c'est le gouvernement qui les nomme.

Les gouvernants quels qu'ils soient vivent dans ce monde des médias, des industriels, des banquiers, financiers, ils sont à leur service et bien loin des préoccupations du peuple. Ayons un regard critique sur ce qu'on veut nous faire avaler dans les grands médias en ayant cette idée en permanence dans la tête. Et informons-nous dans les médias alternatifs qui refusent d'être « la voix de son maître ». Et puis, puisque élections après élections rien ne change, il faudra bien que nous nous engagions dans la voie de ceux de 1936 ou de 1968 pour enfin faire appliquer des mesures en faveur des travailleurs et des retraités. Cela fait si longtemps que nous n'avons pas essayé.

PETITS BILLETS D'HUMEUR

C'est pas nous, Monsieur le Juge !

Actuellement se déroule le procès en première instance de la catastrophe de Brétigny, qui a hélas fait 7 morts et de nombreux blessés. Et on ne peut pas dire que l'attitude de la SNCF soit exemplaire, loin de là. Tout son système de défense repose sur le déni de l'état de délabrement de la zone, pourtant documenté et signalé par les agents du terrain depuis de longs mois, et la négation des manques d'effectifs et des cadences infernales imposées aux cheminots soumis à des zones de surveillance de plus en plus grandes. Non, pour nos grands patrons et leurs zélés « experts » tout est de la faute d'un défaut métallurgique du rail. Or le procès met en avant de nombreuses zones d'ombre et de manquements graves de la direction, allant jusqu'à évoquer des « soupçons de rétention d'information » et d'autres témoignages orientés nuisant à la nécessaire manifestation de la vérité. Pour ceux d'entre nous qui ont vécu les procès des catastrophes des gares de Lyon et de l'Est, l'histoire se répète. Rein n'est jamais de la faute de la politique d'économies de la SNCF, qui mandate des experts hors-d'âge pour étayer contre vents et marées leurs dénégations contredites par les témoignages des agents du terrain. Nous attendons de la Justice qu'elle ne soit pas dupe de ces manœuvres dilatoires et que ce procès soit l'occasion de dénoncer la course effrénée à toujours plus d'économies, avec les conséquences funestes que l'on sait.



CHASSE MORTELLE DANS LE CANTAL, UNE JEUNE FEMME TUEE

La mort d'une promeneuse de 25 ans le 19 février, tuée par une chasseuse de 16 ans, a suscité l'effroi et doit relancer le débat sur l'existence de la chasse.

La chasse a été pendant bien longtemps un des rares moyens pour permettre aux gens de la campagne de mettre un peu de protéines animales sur leur table. Au temps des rois et des seigneurs on risquait la peine de mort à chasser sur leurs terres. C'était d'ailleurs une des doléances qui furent présentées à la réunion des Etats Généraux de 1789.

La bourgeoisie dans son habitude de copier les aristocrates persiste à pratiquer la chasse à courre avec tout un tralala de chiens, de cors (de chasse bien évidemment) et de maintien de traditions dépassées. Et comme au temps des rois, de faire sonner l'hallali au moment de donner la mort au cerf qu'ils ont auparavant épuisé avec l'aide de leurs chiens et de leurs chevaux, la barbarie à l'état pur.

La république poursuit ces pratiques dans des chasses organisées dans le domaine de Rambouillet qui est réservé au Président et à quelque notable ou dictateur étranger invités à venir jouer au robin des bois. Nous avons même eu un président : Giscard d'Estaing, « faux aristocrate » qui partait en Afrique chez un dictateur de ses amis pour aller chasser les gros gibiers et assouvir sa passion alors que ces animaux sauvages sont en voie d'extinction et sont protégés.

La bourgeoisie peut aussi se payer un domaine de chasse en Sologne où l'on peut chasser sans aucune contrainte. Pour cela on a fait entourer le domaine par un grillage qui est une prison et un piège pour tous les animaux qui sont à l'intérieur. Le grillage est invisible pour les cerfs ou chevreuils lorsqu'ils viennent buter dedans en courant, se blessent et pour beaucoup, vont mourir de leurs blessures dans un taillis. Les chasseurs respectueux de la faune, on repassera.

Depuis le temps des seigneurs et surtout aujourd'hui la chasse n'a plus aucune nécessité puisque l'on trouve du gibier à la saison dans les étals des boucheries. C'est devenu un sport selon ceux qui le pratiquent. Un sport dangereux car tous les ans on compte les morts qu'ils représentent. Il n'y a plus

qu'un million de chasseurs aujourd'hui, mais il semble qu'ils aient l'oreille des dirigeants politiques, puisque la loi ne les contraint que très peu. Pour ceux qui pratiquent cette activité, il y a une fierté et un sentiment de supériorité à tenir dans leurs mains une arme à feu et qui se disent, comme le rappelle Renaud dans sa chanson Miss Maggie, « qu'ils sont un homme, un vrai grâce à leur flingue ». Cette pseudo virilité, qui malheureusement peut être partagée par imitation par des femmes comme on l'a vu dans cet accident du Cantal, est issue de la prérogative qu'ont les hommes de porter les armes pour aller à la guerre. C'est avec la bénédiction de l'Etat que les chasseurs tuent le gibier et occasionnellement des humains puisque c'est l'Etat qui donne le « Permis de chasse », c'est-à-dire le droit d'utiliser une arme qui l'est habituellement dans les guerres avec des balles semblables à celles des fusils de guerre.

L'argument des chasseurs est qu'il faut réguler la population des gibiers. D'abord la modification des modes de culture avec de grands espaces d'un seul tenant permet aux animaux d'avoir une grande surface pour vivre et se reproduire. D'autre part, ce sont les sociétés de chasses locales qui doivent indemniser les agriculteurs des dégâts causés par le gibier. Pour avoir des fonds, il faut avoir beaucoup de chasseurs et pour les attirer il faut beaucoup de gibier et plutôt du gros gibier tels les sangliers, chevreuils ou cerfs. Alors les sociétés de chasses nourrissent les animaux afin d'éviter qu'ils ne meurent à la mauvaise saison. C'est le diable qui se mord la queue. Car il ne faut pas que le nombre de têtes de gibier baisse trop sinon moins de chasseurs !

Infos tirées de la « Mission parlementaire de mars 2019 »

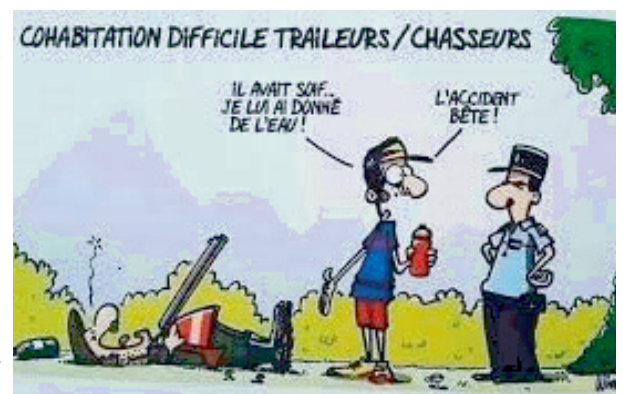
Si des gens sont tués par des actions de chasse c'est parce que dans les mêmes lieux sont présents de simples promeneurs et des chasseurs qui par leurs armes s'approprient le territoire pour tuer

à priori des animaux mais parfois aussi de humains. Les jours de battue et leurs lieux sont à déclarer simplement en préfecture. Des panneaux doivent être installés sur les lieux mais encore faut-il que le promeneur passe devant. Ainsi pendant toute la saison de chasse les promeneurs sont en danger.

Le gouvernement ne veut pas mécontenter cette population de chasseurs. Il n'est pas question de décider des jours sans chasse sur l'ensemble du territoire ce qui limiterait les risques. Une appli est en essai, mais confier à une appli notre sécurité de promeneur est un leurre. Le 2 octobre 2019, le Sénat a fait passer une loi réprimant ceux qui interviendraient lors d'une action de chasse, par exemple en s'introduisant dans les terrains d'une battue ou d'une chasse à courre.

Pour la secrétaire d'Etat à la Biodiversité, Bérangère Abba, il faut insister sur l'importance de l'information des promeneurs : mieux communiquer sur les zones chassées, sur les battues en cours. En fait, c'est la faute des promeneurs s'ils se font tuer : ils n'avaient pas à se trouver là !

Une balade dans la forêt pour aller écouter le chant des oiseaux avec des coups de fusils comme bruit de fond, ce n'est pas ce qu'on imagine comme détente. La nature appartient à tous et pas seulement à ceux qui parce qu'ils sont armés peuvent se l'accaparer quand ça leur plait. Nous continuerons à nous désoler de ces morts « par accident », comme si le maniement d'une arme à feu était un acte naturel. Il faut interdire la chasse ou bien la circonscrire de manière à ce qu'il n'y ait plus de danger pour les promeneurs et randonneurs.



SECHERESSE

Il est plus que temps de limiter l'irrigation.

Aucune région de France ne devrait échapper à la sécheresse d'ici la fin de l'été. L'alerte du ministère de la Transition écologique, publiée le 19 mai « ... montre que l'été 2022 pourrait être marqué par des étiages ou des baisses des nappes marquées sur la totalité du territoire ».

Il a en effet peu plu depuis l'automne 2021, période de recharge des nappes souterraines, le déficit de pluie est de plus de 20 % depuis le 1er janvier par rapport aux moyennes de 1981-2010. Il s'élève à 45 % en janvier en Poitou-Charentes et a dépassé 50 % en avril de la Vendée à la Charente-Maritime ainsi que dans l'ouest de la Bretagne, les Hauts-de-France, les Ardennes, et à l'est du Massif central. La Côte d'Azur et la Provence ont, elles, été touchées sans discontinuer. « France Nature Environnement » a alerté sur l'augmentation de l'irrigation en France. La surface irriguée a augmenté de 14 % entre 2010 et 2020. Dans les Hauts-de-France, elle a augmenté de plus de 76 %. Et l'arrosage a repris alors que c'est un gaspillage car 70% de l'eau puisée ne pénètre pas dans la terre mais s'évapore dans l'air sans aucun bénéfice pour la culture.

Les agriculteurs de la Confédération Paysanne s'opposent aux méga-bassines » que continue d'autoriser le gouvernement malgré les dégâts qu'elles provoquent dans les stocks d'eau que sont les nappes phréatiques. A toujours soutenir les gros paysans, nous nous retrouvons avec un manque d'eau qui ne se limite plus aux besoins des champs mais aussi bientôt à celle des simples citoyens. Le dérèglement climatique est bien là et il est plus que temps que des mesures soient prises contre les gaspilleurs de cette ressource indispensable à la vie.

PETITS BILLETS D'HUMEUR

Allez-y en train...si toutefois les conditions sont remplies !

Nous nous sommes souvent gaussés, à juste raison, dans ces colonnes, sur l'inquiétante dérive des services rendus par la SNCF à la population, notamment lors de retards homériques et hélas de plus en plus fréquents dus aux circonstances atmosphériques qui autrefois n'empêchaient que peu les trains de rouler, tels le vent, la pluie, la neige, le gel, la chaleur, et même les feuilles mortes. Mais il y a mieux dans le genre : lorsque vous programmez un voyage en train, outre la lecture d'un bulletin météo complet avant de vous risquer dans l'aventure, prenez également soin de vous renseigner sur l'état des travaux en cours sur le réseau. En effet, l'état de déliquescence des voies est tel que de nombreuses opérations d'envergure sont sans cesse programmées, avec à chaque fois de longues et totales coupures sur de nombreuses lignes, et particulièrement lors de ponts tels l'Ascension, où, c'est bien connu, les Français ne se déplacent pas. Cette année le record est battu : on ne compte plus les coupures, tant sur le réseau grandes lignes que sur la banlieue, pour changer des aiguilles, la caténaire, rehausser un pont, ou autres interventions lourdes synonymes systématiquement d'interruption de trafic pour des durées plus ou moins longues. Certes on ne nie pas le bien-fondé d'opérations rendues urgentes par l'état du réseau. Mais de là à fermer carrément au trafic des pans entiers du réseau, les limites sont dépassées, compliquant ainsi très fortement les déplacements. Notons que dans les années soixante l'électrification massive de pans entiers de nos lignes n'a jamais occasionné de fermetures de lignes entières. Il en va de même pour les renouvellements de voie, où l'on se débrouillait pour créer des voies uniques temporaires en réduisant le plan de transport le moins possible. Oui mais voilà. C'était avant, quand les dirigeants de la SNCF avaient à cœur d'assurer au mieux le service public par tous les temps et en toutes circonstances, avec l'aide de personnel en nombre suffisant et bien formé. Alors que maintenant ! La sous-traitance a fait des ravages, et, pour ne pas se compliquer la vie, quand on électrifie ou on modernise une ligne, on préfère la fermer tout simplement, parfois pendant des années, au mépris des besoins des populations. Sauf qu'à la réouverture les usagers fatigués ont pris leurs dispositions et que les « clients » se sont évanouis...



LES COULEURS DE LA REVOLUTION

Edition Syllepse 20€ Patrick Guillaudat et Pierre Mouterde

Voici un livre, fruit d'une passion pour l'Amérique latine qui a émergé lors du coup d'Etat de Pinochet au Chili le 11 septembre 1973. Il ne suffisait pas de s'indigner mais aussi de comprendre. Pour cela, il fallait aller voir de près, rencontrer, sentir et étudier ce qu'il se passait dans un continent en pleine ébullition : Nicaragua, Salvador, Chili, Argentine, Pérou, Chiapas, Brésil, Bolivie, etc. ... J'en ai profité pour reprendre des études afin d'obtenir un doctorat d'anthropologie en lien direct avec l'Amérique latine, sans oublier mon engagement syndical à la CFDT-Cheminots puis à SUD-Rail, presque entièrement sur PRG, et mes autres engagements associatifs et politique. C'est ce qui m'a donné envie d'écrire sur l'Amérique latine pour en arriver en 2022 à ce troisième livre.

L'Amérique latine en cette fin du XXème siècle, ce sont des peuples soumis aux USA, aux coups tordus de la CIA, aux putschs militaires, aux politiques néolibérales. Pourtant, malgré ces obstacles, partout éclataient des révoltes, des luttes sociales de grande envergure totalement oubliées ou au mieux négligées dans les médias dominants.

Qui se souvient des mouvements indigènes qui restaurent en Equateur des instances de démocratie directe (le Cabildo abierto, sorte d'assemblée délibérative) et renversèrent deux présidents de la République, de la répression de la révolte de 1989 au Venezuela qui fit entre 500 et 1000 morts, des travailleurs qui réquisitionnent et autogèrent des usines en Argentine, des peuples de Bolivie qui se soulèvent pour obtenir un accès à l'eau débarrassé des multinationales (dont Suez), des peuples du Chiapas qui instaurent

une zone libérée, autogérée, ou de la Commune d'Oaxaca au Mexique, autant de mouvements - dont la liste est loin d'être exhaustive - qui vont être le ferment des victoires électorales d'une « nouvelle gauche » à l'aube du XXIème siècle.

Pour autant, malgré la victoire électorale du Chávez en 1998 au Venezuela, en passant par celle de Lula au Brésil en 2002, de Correa en Equateur (2006), de Morales en Bolivie (2005), de Tabaré Vasquez en Uruguay (2005), etc., le vent a tourné. La victoire de Bolsonaro au Brésil, celle de Lasso en Equateur, ou le coup d'état en Bolivie en sont la traduction politique. Même si dans d'autres pays, comme au Chili, ou au Pérou, une nouvelle gauche accède au pouvoir, il reste à répondre à la question : pourquoi de tels revirements et tâtonnements ?

Pour comprendre ces balbutiements de l'histoire, trois expériences gouvernementales en Amérique latine méritent d'être regardées de près. Dans ce début du XXIème siècle, le Venezuela, l'Equateur et la Bolivie sont les trois pays qui ont été le plus loin dans la rupture avec le néolibéralisme. Pourtant même dans ces cas précis, le bilan n'est pas satisfaisant.

La stratégie politique suivie dans ces pays s'appuie sur la théorie du « populisme de gauche » très en vogue dans une partie de la gauche occidentale. Elle a été reprise par Podemos en Espagne, par la France Insoumise en France et dans une moindre mesure par Syriza en Grèce. Elle consiste à expliquer que pour gagner, le « peuple » doit s'incarner dans un leader charismatique. Le populisme de gauche raye d'un trait toute l'histoire des débats à gauche, des mobilisations, des succès et des échecs et ce, non pour en

tirer les leçons mais uniquement pour en affirmer le caractère dépassé. Il oublie aussi une leçon de la Commune de Paris : l'Etat dont ces nouveaux dirigeants héritent et qu'ils pensent maîtriser n'est pas au service de l'émancipation et soit, il se retourne contre eux, soit il les digère.

Dès lors, tirer le bilan du Venezuela de Chávez, de l'Equateur de Correa et de la Bolivie de Morales, c'est aussi s'interroger sur les limites d'une stratégie appliquée bien au-delà de l'Amérique latine. C'est le sens de ce livre.

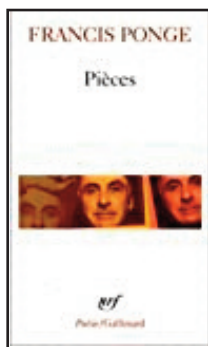
Patrick Guillaudat,
Militant Sud-Rail de PRG



LA CITATION DU JOUR

Le monde est dangereux à vivre !
Non pas tant à cause de ceux qui font le mal, mais à cause de ceux qui regardent et laissent faire.

Albert Einstein



Poésie : Pièces - Francis Ponge, Éd. NRF, Poésie/Gallimard, 1961.

Un petit texte de Francis Ponge qui rappelle, à l'heure où la densification autour des gares est un leitmotiv des politiques publiques, que le nœud, par la concentration des flux qu'il implique, est aussi le lieu de bien des embarras ! « Il s'est formé depuis un siècle dans chaque ville ou bourg de quelque importance (et beaucoup de villages, de proche en proche, se sont trouvés atteints par contagion), un quartier phlegmoneux, sorte de plexus ou de nodosité tubéreuse, de ganglion pulsatile, d'oignon lacrymogène et charbonneux.

Gonflé de rires et de larmes, sali de fumées.

Un quartier matineux, où l'on ne se couche pas, où l'on passe des nuits.

Un quartier quelque peu infernal où l'on salit son linge et mouille ses mouchoirs.

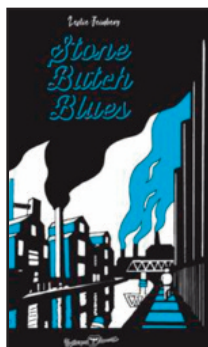
Où chacun ne se rend qu'en des occasions précises, qui engagent tout l'homme, et même le plus souvent l'homme avec sa famille, ses hardes, ses bêtes, ses lares et tout son saint-frusquin.

Où les charrois de marchandises ailleurs plutôt cachés sont incessants, sur des pavés malentretenus.

Où les hommes et les chevaux en long ne sont qu'à peine différenciés et mieux traités que les ballots, bagages et caisses de toutes sortes.

Comme le nœud d'une ganse où se nouent et dénouent, d'où partent et aboutissent des voies bizarres, à la fois raides et souples, et luisantes, où rien ne peut marcher, glisser, courir ou rouler sinon de longs, rapides et dangereux monstres tonnants et grinçants, parfois gémissants, hurlants ou sifflants, composés d'un matériel de carrosserie monstrueusement grossier, lourd et compliqué, et qui s'entourent de vapeurs et de fumées plus volumineuses par les jours froids, comme celles des naseaux des chevaux de poste.

Un lieu d'efforts maladroits et malheureux, où rien ne s'accomplit sans grosses difficultés de démarrage, manœuvre et parcours, sans bruits de forge ou de tonnerre, raclements, arrachements : rien d'aisé, de glissant, de propre, du moins tant que le réseau n'a pas été électrifié ; où tremblent et à chaque instant menacent de s'écrouler en miettes les verrières, buffets à verrerie, lavabos à faïences ruisselantes et trous malodorants, petites voitures, châsses à sandwiches et garde-manger ambulants, lampisterie où se préparent, s'emmailotent, se démailotent, se mouchent et se torchent dans la crasse de chiffons gras les falots, les fanaux suintants, les lumignons, les clignotantes, les merveilleuses étoiles multicolores, – et jusqu'au bureau du chef de gare, cet irritable gamin : C'est LA GARE, avec ses moustaches de chat.»



Roman : Stone Butch Blues - Leslie Feinberg, Hystériques et Associés, 2021.

Stone butch blues raconte l'histoire de Jess, né·e aux Etats-Unis dans les années 1950 au sein d'une famille juive et prolétaire. De son enfance rythmée par les interrogations des passant·es sur son genre ("c'est un garçon ou c'est une fille ? ") à son adolescence et sa découverte des bars de nuit où se côtoient lesbiennes, drag queens et travailleuses du sexe, de ses premières embauches en usine avec d'autres butchs à sa transition, jusqu'à sa rencontre avec le mouvement LGBT naissant, son parcours traverse les décennies et nous parle d'amour, d'amitié, de politique et de solidarité face à la violence de ce monde.



Nous n'avons pas besoin des riches. Bêtisier du macronisme. Maxime Cochard Ed. Arcane 17.

"En France on déteste la réussite", "Ce sont les riches qui font tourner l'économie", "Les plus aisés sont matraqués de taxes", "Si on augmente encore les impôts des grandes fortunes elles vont partir" ... Ces slogans inondent les grands médias détenus quasi-exclusivement par des milliardaires et se sont répandus dans toutes les couches de la société. Au point qu'un véritable consensus semble s'être installé pour considérer que taxer les riches est impossible.

Ces idées reçues font office de vérités universelles. Emmanuel Macron en a fait la colonne vertébrale de son programme et de son action, méritant son surnom de "Président des riches". Cet essai s'attache à déconstruire cette ploutolâtrie qui est le cœur idéologique du macronisme.



Essai : La Fabrique des Pandémies - Marie-Monique Robin, Pocket, 2022.

« Voir un lien entre la pollution de l'air, la biodiversité et le covid-19 relève du surréalisme, pas de la science ! », affirmait Luc Ferry en mars 2020. Voilà un philosophe bien mal informé. Car, depuis les années 2000, des centaines de scientifiques tirent la sonnette d'alarme : les activités humaines, en précipitant l'effondrement de la biodiversité, ont créé les conditions d'une « épidémie de pandémies ». Mobilisant de nombreux travaux et des entretiens inédits avec plus de soixante chercheurs du monde entier, Marie-Monique Robin apporte enfin une vision d'ensemble, accessible à tous. Le constat est sans appel : la destruction des écosystèmes par la déforestation, l'urbanisation, l'agriculture industrielle et la globalisation économique menace directement la santé planétaire. Et si, plutôt que la course vaine aux vaccins ou le confinement chronique de la population, le seul antidote était la préservation de la biodiversité ?

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

