



Les événements se précipitent !

On ne peut pas dire que ces temps-ci nous ayons le temps de nous ennuyer, tant l'actualité est riche d'évènements hélas tragiques, mais lourds de signification sur l'état du monde. Les exemples sont légion, tant au niveau :

♦ **climatique** : alors que la COP 21 se prépare à Paris, les incendies, tornades, typhons se déchainent à un rythme effréné, sur fond de pessimisme des scientifiques sur la réalité des réductions de gaz à effet de serre ;

♦ **international** : les pays en crise n'ont jamais été aussi nombreux, outre le conflit « historique » israélo-palestinien, le Moyen-Orient est devenu en quelques années, un bourbier inextricable : les états libyen, syrien, irakiens, sans parler du Yémen, n'existent plus que sur les cartes avec partout des fanatiques tarés qui prospèrent sur les ruines, avec le désir affiché et de plus en plus concrétisé d'apporter le chaos chez nous.

♦ **corollaire** de ce qui précède, le flux des migrants fuyant ces guerres civiles et religieuses est devenu incontrôlable, et laisse l'union européenne désarmée et divisée comme jamais, ouvrant ainsi la porte aux débordements racistes et xénophobes ont nous sommes malheureusement devenus coutumiers sur fond de misère humaine insupportable;

♦ **politique** : là aussi, en France comme dans bien d'autres pays la crise de confiance envers celles et ceux censés nous diriger et nous éclairer n'a jamais été aussi forte : le PS est pulvérisé, la gauche explosée, les écolos

atomisés, la droite ridiculisée et en pleine dérive vers l'extrême-droite, qui profite du jeu de quilles alors que les citoyens se réfugient de plus en plus dans l'abstention.

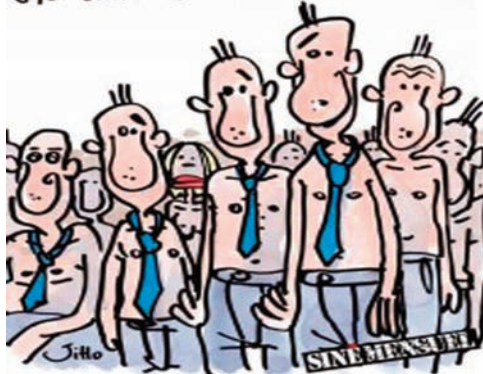
♦ **social** : Les « recettes » proposées pour sortir de la crise et du chômage ne marchent pas depuis 40 ans, on continue donc dans la même voie en amplifiant les conséquences, sous l'œil bienveillant de ministres incompétents, alors que la classe ouvrière peine à bâtir un contre-feu ;

♦ **sociétal** : les intellectuels eux-mêmes partent à la dérive : le nécessaire débat d'idées est remplacé par des prises de position à l'emporte-pièce, en fonction du vent, et celui qui s'affirme d'un autre avis est désigné au choix comme faisant le lit du fascisme ou de l'intégrisme, quand ce n'est pas les deux à la fois, le tout bien calé dans ses certitudes au fond d'un salon bourgeois. Etes-vous plutôt Todd ou Onfray ? Choisi ton camp, camarade, les caméras et les micros sont à l'affut !

♦ **Bref !** un monde est en train de s'écrouler sous nos yeux ébahis sans qu'un embryon de reconstruction semble s'ébaucher. A défaut d'une boule de cristal pour répondre à ces angoissantes mais passionnantes questions, c'est à nous, individuellement et collectivement, de prendre pleinement conscience de l'ampleur des enjeux et de bâtir une ligne de conduite droite et juste. Puissent nos modeste écrits y contribuer à notre niveau.

AIR FRANCE: UNE IMAGE DÉGRADANTE

2900 SALARIÉS PERDENT LEUR CHEMISE



AIRFRANCE
Le personnel est à terre !
« Je fais quoi si je suis licencié ! »

La vie de la liaison



jeudi 26 novembre

Le Bureau de la Liaison Nationale des Retraités a décidé de réunir un ou deux responsables Retraités de chaque syndicat régional pour faire le point sur l'action revendicative, la vie des sections de Retraités dans les syndicats, les problèmes posés par la mensualisation des pensions, la préparation et la participation au congrès fédéral et une mise au point sur le listing des adhérents Retraités. Ce dernier sujet revêtant une importance capitale si nous voulons poursuivre notre développement et éviter la perte d'adhérents dans la nature. Or il apparaît qu'un certain nombre de syndicats ont du mal à nous transmettre les coordonnées de leurs syndiqués retraités. Rappelons que le seul but du fichier national est de permettre d'envoyer à TOUS les Retraités l'information qui leur est due de par la cotisation qu'ils payent. La convocation a été envoyée à tous les syndicats et aux principaux militants Retraités de chaque région. Nous nous réunirons le 26/11 à partir de 9h30 dans les locaux de la Fédération. Nous vous demandons de tout faire pour que toutes les régions soient représentées. Pour mieux vous accueillir, merci de nous confirmer votre présence et de venir à cette réunion avec les listings à jour de vos adhérents Retraités. Nous comptons sur vous ! Un repas sera assuré à cette occasion.

jeudi 10 décembre

C'est la date retenue pour notre repas de fin d'année. Comme d'habitude il aura lieu dans la grande salle au RDC de l'immeuble de la Fédération à Saint Denis. Mais vous en serez personnellement avisés par courrier. Mais dès à présent réservez-nous cette date sur votre agenda.

Comme les années précédentes un album-photo souvenir de la session décentralisée de Camaret sera édité. Nous ferons tout pour qu'il soit disponible pour le repas de fin d'année. Si vous voulez l'acquérir un chèque de 25 € est à envoyer à la LN Retraités 17 bd de la Libération 93200 St Denis. Un courrier sera adressé à tous celles et ceux qui ont participé à cette session.

Congrès Fédéral

1er semaine d'avril 2016

AG retraités

Printemps 2016, après le congrès fédéral

jeudi 29 octobre

Manifestation nationale à Paris
AMPLIFIONS LA MOBILISATION



Si vous avez des bonnes adresses, des expériences collectives, des coups de coeur, utiles à tous, faites les nous connaître.

⇒ **Consommation raisonnée et durable**

Le site RECUPE est un site de dons, de récupération, de brocante gratuite où chacun peut proposer et donner sur internet, plutôt que jeter ce dont il veut se débarrasser.
<http://www.recupe.net>

⇒ **Sébastien et Magalie** ont acheté une ferme en ruine dans le Perche à 130 km de Paris il y a 10 ans et ont construit et créé des chambres d'hôtes inaugurées en juillet où ils pratiquent un accueil qui va particulièrement bien avec les idées que nous défendons : solidarité, écologie, produits du terroir, avec une volonté affirmée de faire vivre le « pays » à travers AMAP, réunions citoyennes, films militants, etc. Rénovation écolo, jardin d'herboriste, label «accueil vélo» (location de vélos), label «accueil handicapés», apiculture, astronomie, pour les randonneurs du parc du Perche, à pied, en vélo, à cheval... !!! Et si vous le souhaitez, des débats avec les propriétaires qui se feront un plaisir de venir vous chercher à la gare de La Loupe située à 3 km.

<http://www.jardinsolstice.com/>

⇒ **Que faire quand votre Pass Carmillon ne passe pas au Contrôle Automatique Banlieue ?**

Retraités d'Iles de France ou d'une autre région, si vous devez prendre un RER SNCF de la région parisienne, assurez-vous tout d'abord que votre pass est activé. Pour se faire rien de plus simple, il suffit de l'introduire dans une borne Transilien qui délivre les titres de transport. L'opération ne dure pas longtemps est vous permet de franchir les portillons automatiques des gares de la banlieue parisienne aux exceptions : Gare de Lyon, Chatelet les halles, Nanterre-Préfecture, Val de Fontenay ou même gare du Nord, interconnectées avec le réseau RATP. Il vous faudra utiliser dans ces gares les passages handicapés où les portillons avec le logo Pass Carmillon.

Enfin, ça c'est quand tout fonctionne normalement... Nous avons des remontées sur le non fonctionnement du Pass Carmillon dans les portillons automatiques banlieue.

Il y aurait eu d'après l'Agence Famille d'Amiens un bug informatique qui rendrait inactifs certains Pass Carmillon. Lorsqu'on demande un remplacement du dit Pass, la réponse est négative car ce bug devrait être réparé. Le hic c'est que cela fait bientôt plus d'un an que cela dure. La solution : demander des contre-marques aux guichets banlieue existants encore...

Rédaction

Roland Baille
Daniel Boule
Gérard Etellin
Philippe Floury
Gilles Leloupp
Sheila Luttefinale
Eric Marchiando
Anne Millant
Gérard Millant
Patrice Perret
Michel Valadier
Alain Vialette

Une section dynamique

Crée depuis plus de 15 ans la section des retraités du syndicat de Lille compte aujourd'hui 61 adhérents et nous avons débuté l'année 2015 par un bilan positif de l'activité de notre section et de son développement. Une progression que nous devons à l'existence d'une activité régulière mais aussi au rôle important des sections d'actifs dans la transmission des informations à leurs adhérents



futurs retraités.

Nous nous réunissons de manière mensuelle et nous essayons de rendre les rencontres les plus conviviales possibles. Nous participons aux diverses manifestations de retraités, d'actifs et interpro, à la vie



de notre syndicat par une présence régulière et active aux conseils, à différents groupes de travail et par une aide logistique lorsque nous sommes sollicités. Trois camarades

ont été élus au bureau de la liaison nationale et sur un plan interprofessionnel, nous sommes impliqués dans l'Union Solidaires Transports du Nord-Pas-de-Calais et dans l'animation de stages de formation. Lors de nos réunions mensuelles nous abordons l'actualité revendicative et politique et en parallèle nous nous efforçons de travailler sur des sujets de fond. En 2013, nous avons travaillé à la réalisation d'une

brochure sur le mouvement ouvrier en France qui nous permet de disposer d'un support utile pour les différents stages de formation et cette année nous travaillons sur

un texte de débat sur la place et le rôle des retraités dans notre syndicalisme que nous espérons porter au niveau national.

Alors que la loi sur la réforme ferroviaire entrainée en vigueur le 1er janvier 2015, le Comité d'Etablissement Régional SNCF de la région Nord-Pas-de-Calais a confié au cabinet Emergence la mission d'interroger, dans le cadre d'une étude, dans quelles mesures les conditions de travail actuelles et les processus en cours permettent (ou non) de garantir la santé des salariés et la sécurité ferroviaire. Parallèlement, le CER et Emergences, ont décidé dans le cadre d'une co-production de réaliser un documentaire qui est un véritable cri d'alarme en direction de l'entreprise et aussi des usagers de la SNCF.

Voici le lien pour accéder via internet à ce petit film réalisé par des copains de Nord - Pas de Calais. La film dure une petite heure et le titre suffit à lui même pour savoir de quoi il parle.

<http://www.reporterre.net/Video-Le-film-accablant-sur-le-declin-organise-de-la-SNCF>



C'était un soleil, un torrent de gentillesse, avec un cœur gros comme ça. Son sourire illuminait son visage resplendissant.

Stéphanie Vertain, est partie pour le pays des souvenirs à 40 ans à peine. Elle a perdu son dernier combat contre la maladie, si jeune, trop jeune et avec tant de souffrances !

Et des combats, elle en a mené tout au long de sa carrière de cheminote à l'EEV de Lille. Militante à SUD-Rail, élue DP, CHSCT, elle participait à l'animation de sa section et de la Liaison Nationale Transport Commercial.

Elle est décédée le 1er juillet dernier et plusieurs d'entre nous ont tenu à l'accompagner lors de ses obsèques le 4 juillet à Lys-les-Lannoy.

Toujours discrète lorsqu'elle venait en réunion à la Fédération, son papa, Alain, longtemps animateur de la Liaison Nationale Retraités avait plaisir à nous la présenter et à l'informer de nos travaux.

C'est encore son papa qui, plein de courage lors des obsèques, a su trouver de bien jolis mots pour nous parler de Stéphanie et nous dire combien elle était éprise de justice notamment vis-à-vis des plus faibles et des plus démunies.

À ses deux enfants, à son mari et toute sa famille, la Liaison Nationale des Retraités SUD-Rail adresse ses plus sincères condoléances et exprime ses sentiments les plus affectueux en ces tristes circonstances.

Reconnaissance du préjudice d'anxiété amiante, le combat continu

162 cheminots, de la SNCF ainsi que d'entreprises sous-traitantes, sur tout le territoire national, travaillant ou ayant travaillé dans les ateliers de la SNCF, sur la voie ou à la conduite des trains, ont déposé en juin 2013 leur dossier auprès du Conseil des Prud'hommes de Paris. Tous ces cheminots sont suivis médicalement pour avoir travaillé, des années 1970 à 2000, de l'amiante ou dans un milieu amianté.

Ce suivi médical, lourd et régulier, n'a pas vocation à les soigner d'une possible pathologie, mais à vérifier qu'une des maladies reconnues comme liées à l'exposition à l'amiante ne s'est pas encore déclarée. Depuis des années, ils vivent donc avec cette angoisse d'apprendre qu'ils développent une de ces maladies incurables et très souvent mortelles.

La SNCF et toutes les autres entreprises similaires ayant exposé des salariés à ce poison sont responsables de cet état permanent d'anxiété. À aucun moment la SNCF ne les a pleinement informés du danger auquel ils ont été exposés et de ses conséquences potentielles. En conséquence, ils demandent, toutes et tous, une indemnisation à la hauteur du préjudice subi.

Une justice partielle qui tarde à reconnaître l'évidence

Le 12 mars 2015, le Conseil des Prud'hommes devait statuer sur la situation des 154 cheminots de la SNCF qui, sur tous le territoire national, dans de nombreux métiers (matériel, traction, équipement...), en activité ou retraités, ont été exposés des années durant à un empoisonnement continu

et connu de la SNCF.

Ce jugement est peu surprenant compte-tenu d'une décision de la Cour de Cassation de limiter aux seules entreprises appartenant au dispositif de l'ACAATA (Allocation de Cessation Anticipée d'Activité des Travailleurs de l'Amiante) le bénéfice du préjudice d'anxiété. Les conseillers employeurs n'avaient sans doute pas envie de contester une décision de la Cour de Cassation.

**"Sur les chantiers,
je ne portais pas de masque
contre l'amiante.**



**Maintenant,
j'en porte un tous les jours."**

Continuer la lutte contre l'amiante

Toutefois celle-ci finira de toute façon par être remise en cause : comment nier le préjudice d'anxiété pour de nombreux poisons professionnels dans l'industrie chimique ou nucléaire ? SUD-Rail ira jusqu'au bout des procédures en lien avec les associations et tous les syndicats des branches concernées par les empoisonnements professionnels.

Le 1^{er} juin 2015, le Conseil des Prud'hommes a rendu sa décision et donc renvoyé l'affaire en départage (c'est-à-dire que lorsque les deux juges du collège salarié et les deux juges du collège employeur qui composent le

Conseil Prud'homal sont en désaccord sur les suites à donner, c'est à un juge professionnel dit « départiteur » de statuer) sans fixer encore de date.



Les 4 juges n'ayant pu se mettre d'accord, se sont mis en départage.

Un 5eme juge va être nommé qui convoquera les salariés en audience pour une nouvelle plaidoirie.

Des cheminots du syndicat Sud-Rail devant le conseil des prud'hommes de Paris, le 12 mars 2015

Amiante : les mécaniciens contaminés

Malgré toutes les évidences des conséquences de l'exposition à l'amiante, la SNCF n'a jamais accepté de reconnaître, comme au matériel ou à l'équipement, que les mécaniciens sont exposés professionnellement à l'amiante.

Ainsi, des mécaniciens en activité sont atteints de plaques pleurales et afin d'effectuer une démarche de reconnaissance de maladie professionnelle, ceux-ci ont formulé dans leur établissement une demande d'attestation d'exposition à l'inhalation de poussières d'amiante. Seule réponse : « un examen approfondi de leur carrière n'a rien révélé » !

Tout d'abord, revenons sur l'élément de langage « exposition environnementale » utilisé par l'entreprise. L'exposition environnementale est définie comme une exposition à la pollution de l'air extérieur (environnement extérieur) et à celle de l'air intérieur (environnement ambiant) par des fibres d'amiante, à l'exclusion des expositions professionnelles liées à un travail au contact de matériaux contenant de l'amiante.

Ce qui veut dire selon cette savante définition que pour les patrons de la SNCF – et ce quel que soit aujourd'hui l'EPIC –, aucun mécanicien ne sera jamais exposé professionnellement à de l'amiante, hormis pour le défretage (lorsque les enroulements d'un moteur sortent de leurs logements ce qui occasionne un nuage de poussière d'amiante dans le compartiment moteur), opération qui touche le moteur, pour lequel ils font une exception.

Et la direction utilise ce terme juridique pour créer une confusion avec une exposition qui relèverait ainsi uniquement du Code de la Santé Publique, avec lequel il n'y a pas de suivi médical, pas d'attestation, pas de respect des différentes circulaires de la Direction Générale du Travail... Cependant, il ressort que le poste de méca-

nicien comporte des phases de travail l'exposant à l'inhalation de poussières d'amiante.

Tout d'abord, la fiche de poste prévoit de « participer à la maintenance des engins moteurs. » Outre l'hypothèse de rares défrettages, les mécaniciens effectuent des interventions sur des matériaux contenant de l'amiante. Ensuite, la fiche de poste prévoit d'effectuer la « préparation de l'engin » (la préparation courante), tâche effectuée dans des armoires (manœuvre de robinets, contrôle de manomètres...). Or, dans au moins un cas démontré, trois cheminées de soufflage d'arc libérant des poussières d'amiante sont justement dans l'une de ces armoires, placées à la hauteur du visage. Et justement, un document du matériel précise que « les cheminées de soufflage des contacteurs et des disjoncteurs ont été constituées de pièces contenant de l'amiante-ciment. » Le document ajoute qu'« en service, la fonction des cheminées entraîne la libération de poussière »

Des modalités de contamination identifiées

Ce document identifie en outre les phases de travail exposantes suivantes :

- des « dépannages », en d'autres termes une action identique à la maintenance de premier niveau dans l'armoire contenant les cheminées de soufflage ;
- des « visites », en d'autres termes la préparation courante.

Il n'est pas étonnant que toute la communication de l'entreprise sur le sujet, indique que le risque est maîtrisé dès lors que l'exposé est un mécanicien. Voilà pourquoi ceux-ci ont les plus grandes peines à faire reconnaître leur exposition. Voici donc une opération de désinformation, qui les met gravement en danger. Reste à savoir à quel niveau se situe la compromission de la direction dans ce scandale et si les services de santé sont complices.

En attendant, SUD-Rail a réclamé que tous les mécaniciens reçoivent une attestation d'exposition et que cette fiche soit initiée lors de leur prochaine visite médicale du travail.



Juillet 2001, la z 6444 sort des ateliers de St Pierre des Corps après rénovation complète etdésamiantage partiel !

35.000 personnes sont mortes, en France, d'une maladie de l'amiante, entre 1965 et 1995, mais entre 50.000 et 100.000 décès sont encore attendus d'ici 2025. Selon l'Organisation internationale du travail, 100.00 personnes meurent chaque année, dans le monde, du fait de l'amiante.

le docteur Ellen Imbernon responsable du département santé et travail de l'Institut de veille sanitaire (inVS) a estimé qu'au regard du nombre de malades qui allaient apparaître au cours des années à venir, le terme « épidémie » pouvait être employé.

Et pendant ce temps là Entre Lyon et Turin... !

Parmi les grands projets inutiles, il y a la ligne ferroviaire nouvelle entre Lyon et Turin avec son tunnel de 57 kms ou encore son viaduc d'une hauteur de plus de 15 mètres sacrifiant des terres agricoles et viticoles (au total 1500 ha !). Ce projet de liaison ferroviaire fret et passagers entre Lyon et Turin au coût pharaonique de 30 milliards d'€ est financé par la France (20%), l'Italie (40%) et l'Europe (40%) ! Un rapport de la Cour des Comptes s'est déclaré contre ce projet vu l'investissement qui se ferait au détriment du Réseau TER

dont il existe encore des voies uniques entre St André le Gaz et Chambéry ainsi qu'Aix-les-Bains - Annecy - St

Gervais dont la rénovation permettrait une meilleure régularité et un gain de temps de parcours (le coût a été évalué à 1 milliard d'€). Les voies existantes entre la France et l'Italie ont été modernisées en 2011 et mises au Gabarit GB + permettant de transporter tous les gabarits de camions. Le transfert du trafic des poids lourds rapidement sur ces voies avec aménagement de plateformes à Ambérieu (voire Lyon) et Valence est possible alors que le projet, s'il voit le jour, ne permettrait le transfert que dans... 25 ans au mieux !

Le projet est très coûteux. Il détruit l'environnement et nécessite le percement de plusieurs tunnels avec des risques d'amiante, de radon, de tarissement des sources d'eau comme à Villarodin - Le Bourget et des stockages de millions de m3 de déblais.

Les seuils de pollution sont régulièrement atteints au Mt CENIS et au Mt BLANC entraînant de nombreux problèmes médicaux graves ! Un dépôt de plainte a été déposé auprès du Procureur de la République de Chambéry par la Coordination pour mise en danger

de la vie d'autrui. Côté italien, le combat des NO TAV (Pas de TGV) dure depuis longtemps. Il est massivement suivi par les habitant-es concerné-es et a des répercussions nationales, à l'image de Notre Dame des Landes en France. L'opposition au grand projet de ligne nouvelle Lyon - Turin se développe côté français. Une « chaîne humaine » a eu lieu le 7 mars 2015 en Maurienne (300 participants). Un rassemblement international a suivi le 14 juin 2015 à Chapareillan (Isère), lieu de passage du tracé en présence de plus de 400 personnes. Enfin, une marche à l'initiative des NO TAV Français et Italiens est partie le 28 juin de Lyon et Chimilin pour se rendre à Venaus, haut lieu de la résistance italienne

le 12 juillet.

Un coût faramineux

Les coûts de ce projet de liaison ferroviaire n'ont cessé d'augmenter sans qu'ils n'aient été définitivement arrêtés encore à ce jour. Pour l'ensemble du projet, ils ont dérapé de 12 milliards d'euros en 2002 à plus de 20 milliards d'euros en 2009, puis à 24 milliards d'euros, voire 26,1 milliards d'euros selon les dernières données communiquées en 2012 par la Direction générale du Trésor. Les coûts ont donc plus que doublé en 10 ans. La section transfrontalière (le tunnel de 57 kms) a été récemment réévaluée de 8,5 milliards à 12 milliards d'euros par Hubert Du Mesnil, président de Lyon Turin Ferroviaire (LTF, aujourd'hui Tunnel Euralpin Lyon Turin, TELT). Or, L'itinéraire fret historique Dijon- Ambérieu-Culoz-Chambéry-Modane- tunnel du Mont-Cenis-Italie a fait l'objet d'importants travaux entre 2003 et la fin 2010. De 500 à 600 millions d'euros ont été investis pour augmenter sa capacité entre 15 et 17 millions de tonnes de marchandises par an. Celle du tunnel du Mont-Cenis, de 20 millions de tonnes, est,

selon plusieurs experts ferroviaires une croissance du fret ferroviaire pendant de longues années.

Tout comme pour NDDL, les promoteurs du projet LGV sont à la fois juges et parties.

Dans l'affaire de l'aéroport de NDDL, l'ancien préfet de la région Pays-de-la-Loire, Bernard Hagelsteen a organisé la concertation préalable à la déclaration d'utilité publique avant de se faire embaucher par le groupe Vinci, où il conseille désormais le président de Vinci autoroutes. Il est aussi conseiller auprès d'Hubert du Mesnil, président du conseil d'Administration de la société Lyon-Turin Ferroviaire SAS (devenue TELT). Son épouse (Marie Dominique Monfraix) fut la présidente de la section des travaux publics au Conseil d'Etat. Pour ce qui concerne la liaison transalpine, François Lépine, ancien préfet de la Drôme est actuellement le vice président de la société Transalpine. Il fût également préfet de Bourgogne, à ce titre, il connaît bien Arnaud Montebourg, l'ex ministre du redressement productif. Tout cela fleure bon, comme dans l'affaire NDDL, les petits arrangements entre amis.

Par ailleurs, une plainte pour prise illégale d'intérêt a été déposée fin juin. S'appuyant sur des faits révélés par le journal Politis, elle vise l'impartialité de la commission d'enquête ayant piloté, de janvier à mars 2012, l'enquête publique et qui a rendu un avis favorable au projet de liaison ferroviaire entre Lyon et Turin. Ces faits concernent le président du Conservatoire du patrimoine naturel de la Savoie (CPNS) qui était aussi l'un des 13 commissaires-enquêteurs. Les extraits publiés par Politis établissent que le CPNS « a perçu des sommes de la part de Lyon Turin Ferroviaire, filiale de Réseau Ferré de France (RFF), maître d'ouvrage du projet soumis à enquête publique des accès français au tunnel de base Lyon- Turin » et que « des contacts préexistaient entre le CPNS et son président es qualité et le maître d'ouvrage du projet RFF ».

Coup d'état au Burkina Faso

Suite aux événements tragiques de ces dernières semaines, Sud-Rail a exprimé son soutien à nos amis de Koaré initiateurs du projet de construction de 2 classes en dur pour leur école. (Echange de mails septembre 2015)

«Le putsch militaire du mercredi 16 Septembre piloté en interne ou de l'extérieur du pays à quelques semaines des élections présidentielles et législatives est une atteinte à la démocratie et au Conseil National de Transition mis en place pour préparer ces élections et donner au peuple burkinabe la possibilité d'élire enfin un nouveau président et des députés. Nous sommes avec vous dans cette période où se joue l'avenir de votre pays. Le peuple a beaucoup enduré et c'est encore lui qui par la mobilisation fera reculer les initiateurs de ce coup d'état».

Les retraités SUD-Rail de tout cœur avec vous.

**TRANSITION DÉMOCRATIQUE
MENACÉE AU BURKINA FASO**



Bonjour à tous,

«Tout était bien parti lorsque ces militaires assoiffés de pouvoir ont décidé à la place du peuple. Que faire face à des militaires qui tirent à balles réelles sur les populations? Que faire face à des gens qui ont régné 27 ans et qui ont des armes en mains? Que faire face à des gens qui ont le soutien de l'armée de notre

pays comme si eux même étaient en dehors de cette armée nationale? Que faire face à des gens qui ont été bien formés par les armées de l'extérieur et qui maîtrisent tous les rouages? Que faire face à ces gens qui ont toujours collaboré avec ceux

qui aujourd'hui même demandent le respect de la démocratie?

Le peuple est indigné, désarmé, désabusé!!!! le peuple pleure de sa démocratie étranglée!!!! mais il compte sur l'opinion et les institutions internationales ainsi qu'à la solidarité intérieure ».

Merci pour votre soutien!!!!

Elise

Aujourd'hui la démocratie semble l'emporter.

Encore un effort et la construction de la seconde classe au Burkina Faso pourra se faire avant la fin de l'année !

Solidarité Burkina

Depuis la livraison de la 1^{ère} classe en février 2014, nous avons engagé le financement de la seconde classe et à ce jour, nous sommes parvenus à récolter 6500€ en totalisant les dons individuels des adhérents retraités et de quelques actifs, la vente d'artisanat et les versements de quelques syndicats en 2014 et 2015. Certains syndicats se sont montrés réactifs à notre sollicitation et se sont une nouvelle fois engagés dans cette opération. D'autres, qui ont déjà versé pour la 1^{ère} construction n'ont pas encore donné suite à notre relance du mois de Mai.

Notre objectif est de construire cette classe avant la fin de l'année pour permettre à des élèves et aux enseignants de travailler dans des conditions acceptables. La création

des SUD s'est effectuée sur des bases que nous espérons toujours d'actualité : Solidarité, Unité et Démocratie. Solidaire en France pour permettre à chaque individu d'avoir un travail, un logement, des droits, des papiers, mais aussi dans des pays pauvres pour permettre à des enfants d'avoir accès à l'école, à un repas et à un toit....

Nous rappelons ici nos règles de fonctionnement : Chaque euro versé ici sert exclusivement là-bas au financement de la construction des classes (matériaux, main d'œuvre et transport).

Les voyageurs se rendant au Burkina dans le cadre d'une inauguration ou d'un voyage de découverte de l'école organisée par la Liaison Retraités ont en charge la totalité du séjour (billet d'avion, assurance,

vaccins, logement, nourriture et frais sur place..).

Les adhérents actifs et retraités qui souhaitent financer cette action solidaire peuvent faire un versement à l'ordre de UFR SUD-Rail avec au dos du chèque Solidarité Burkina et l'adresser à la Liaison Nationale Retraités, 17 boulevard de la libération, 93200 Saint Denis.

Rappelons que nous sommes environ 1000 adhérents retraités et qu'un versement de 10€ par personne nous financerait sans problème une classe. Alors, même si la conjoncture est difficile, nous vous demandons d'effectuer cette démarche rapidement pour faire avancer notre projet !

Pour une seconde classe avant la fin de l'année, je suis solidaire avec ce projet et je fais un versement !

Par Le lien du retraité, tu seras informé(e) de l'évolution du projet.

De la chute du mur de Berlin aux disparitions de migrants en Méditerranée il y a

un lien que nous allons étudier dans deux articles successifs du journal. Il s'agit de la liberté de se déplacer pour chaque être humain qui vit sur notre planète. Autant cette possibilité est totale pour nous habitants du monde occidental, autant pour la plupart de ceux qui vivent en Asie, ou en Afrique, elle est bloquée.

Dans le premier, nous allons parler de ces « murs ». Selon le site « les murs.org », il y aurait 21000 Km de murs dans le monde.



Dès le début du 20^{ème} siècle, après la guerre de 14/18 des millions de réfugiés ont été obligés de quitter leur pays suite aux changements de frontière. La guerre de 39/45 a produit le même phénomène. Puis les guerres coloniales et enfin les crises économiques et la famine, les guerres entre Etats ou ethniques ont entraîné des populations conséquentes à s'expatrier pour chercher la sécurité, du travail ou simplement de quoi se nourrir. L'attitude des pays susceptibles de les accueillir tels la France, a changé suivant les époques. Les migrants ont été bien reçus dans les années 1920/1930 puis entre 1945 et 1970 lorsque le besoin de main d'œuvre était important. Le développement du chômage dans le monde occidental a tout changé. Les immigrés de « bienvenus » à une époque sont devenus indésirables par les Etats et il a fallu limiter leur arrivée. En construisant des murs par exemple. Bien sûr en novembre 1989, lorsque le mur de Berlin est tombé, bien des gens de notre génération ont cru y voir une avancée de la liberté pour tous les peuples de la terre. Avec ce mur, c'était une restriction à la circulation des personnes qui tombait. Un esprit de liberté allait souffler sur notre continent et devait s'étendre à toute la planète.

A l'échelle du monde, d'autres espoirs vont tomber. La liberté est devenue une notion qui se restreint dans plusieurs pays avec la construction de nouveaux murs destinés à limiter, voire empêcher la circulation des peuples. Depuis l'été 2002, Israël a construit un mur de 4 à 8m de haut en Cisjordanie sous le nom de « clôture de sécurité ». L'objectif déclaré serait de protéger la population israélienne en empêchant toute « intrusion de terroristes palestiniens » sur le territoire israélien. (Tout palestinien étant donc considéré comme un terroriste). L'Assemblée

Liberté de circulation pour tous les peuples !!!

Abattons tous les murs

générale des Nations unies adoptée, le 21 octobre 2003, une résolution condamnant

la construction du « mur ».

A l'autre bout de la terre les USA construisent une barrière le long de leur frontière avec le Mexique, qui devrait faire 3200 km de long, dans le but de stopper l'immigration mexicaine et sud-américaine. Elle devrait coûter de 15 à 20 milliards de dollars.

D'autres murs ont été construits, tel celui protégeant l'enclave espagnole de Ceuta en territoire marocain. Ceux qui réussissent à y pénétrer sont considérés comme étant en Europe alors que géographiquement ils sont en Afrique. Un vestige de la colonisation.

Depuis cet été, le gouvernement hongrois a décidé la construction d'une barrière de barbelés entre Hongrie et Serbie (car celle-ci ne se trouve pas dans l'espace Schengen) pour empêcher les migrants de rentrer par cette frontière.

Outre les murs construits par les Etats pour empêcher les migrants de rejoindre nos pays occidentaux, les murs naturels que représentent les mers sont des remparts difficilement franchissables pour ces populations. La Méditerranée sert de mur aux Etats d'Europe pour empêcher ou limiter l'arrivée des migrants avec les drames qui arrivent chaque jour ou presque.

Tranquillement installés dans notre confort d'occidentaux malgré les attaques que nous subissons de la part des gouvernements, nous avons du mal à imaginer et comprendre toutes les souffrances de ces migrants qui ne veulent pas continuer de vivre dans la faim et la misère dans leurs pays soumis à la guerre, à la sécheresse, aux mauvaises récoltes, et à bien d'autres malheurs. Eux aussi ont envie de construire un avenir. Pour cela ils rassemblent leur courage et quittent leur famille, leurs amis, leur village pour frapper aux portes de notre continent, espérant y trouver une vie digne de ce que peut entrevoir un être humain en ce début du 21^{ème} siècle. Permettre à des jeunes d'étudier, donc d'envisager un réel avenir chez eux comme nous le faisons en aidant à la construction d'une école au Burkina-Faso, participe à ce but.

Quelles sont les origines de ces misères, de ces guerres, de ces malheurs ? C'est ce que nous tenterons d'expliquer dans un article du prochain numéro du lien.



Changeons le système, pas le climat !

C'est avec ce slogan ô combien politique et mobilisateur que les militants d'ALTERNATIBA ont fait une arrivée triomphale place de la République à Paris le 26 septembre dernier. Avec leurs vélos multiplaces ils ont sillonné la France et 5 pays européens, sur plus de 5600 Km, pour mobiliser les populations sur les enjeux du réchauffement climatique et de la conférence COP 21.

Rappelons que cette conférence mondiale se tiendra du 30 novembre au 11 décembre prochain, à Paris, ou plus exactement à l'aéroport du Bourget. L'enjeu est crucial pour la survie d l'humanité, car il y a de plus en plus urgence à limiter impérativement le réchauffement climatique planétaire (dû rappelons-le essentiellement aux gaz à effet de serre liés à l'activité humaine) à 2°, faute de quoi la machine va s'emballer avec des conséquences catastrophiques incalculables. Hélas la partie est loin d'être gagnée, et ce pour plusieurs raisons. La première est que les derniers calculs scientifiques, du GIEC notamment, sont dubitatifs quant à la possibilité de ne pas franchir cette *dead limit*. En effet, ils tablent plus sur 2,7°, quand ce n'est pas 3°, à partir desquels la situation peut devenir hors de contrôle. Et pour les militants écologiques et altermondialistes, cela n'a hélas rien d'étonnant, vu que de sommet en sommet nous avons eu droit à beaucoup de grands discours, de serments la main sur le cœur...et quasiment non suivis d'effets. On continue à déforester et à exploiter les énergies fossiles, à en chercher d'autres, à consommer à outrance, comme si de rien n'était. Et les conséquences sont déjà visibles : pour ne parler que d'une actualité dramatique récente, feux de forêt catastrophiques en Californie (sécheresse aggravée par un pompage effréné des nappes phréatiques), ou encore le déluge qui s'est abattu sur la Côte d'Azur le 3 octobre dernier. Certes de tels phénomènes ont toujours eu lieu, mais les scientifiques s'accordent à

constater une augmentation de leur fréquence et de leur intensité.

Ensuite, nous n'avons plus confiance dans nos hommes et femmes politiques. Pour ne parler que de la France, il y a un double discours au sein de l'état, avec un président qui espère un bénéfice électoral de cette grande messe pour 2017 alors qu'il est d'obédience productiviste, tout comme la ministre de l'écologie qui se couche devant tous les lobbies, comme lors de l'abandon de l'écotaxe. Il en va de même des grands décideurs, qui se découvrent tous une fibre écologique dans les discours, alors que rien ne change dans les actes, quand cela n'empire pas. Les Anglo-Saxons, eux-mêmes grand pollueurs et apôtres de la croissance infinie, appellent cela le « *greenwashing* », autrement dit un coup de peinture verte sur leur propagande, ça fait bien et ça peut rapporter.

Il en est pour preuve le scandale de Volkswagen, qui vient de se faire prendre en trafiquant les mesures de contrôle anti-pollution de ses bagnoles. Bravo l'éthique, bravo la probité allemande ! Mais personne ne se fait d'illusion : pour un qui se fait prendre, combien passent à travers des mailles du filet, et s'achètent une conduite écolo-compatible à peu de frais en truantant ? L'énergie propre, l'industrie verte, tout ça c'est du pipeau, hormis les énergies douces (éoliennes, géothermie, etc), qui nécessiteront quoi qu'il en soit un changement profond de nos comportements si nous voulons que nos descendants survivent à la fin du XXI^e siècle. La preuve est faite que l'écologie n'est pas soluble dans le capitalisme, n'en déplaie à nos grands vendeurs de vent. C'est pourquoi la COP 21 doit être l'occasion de faire entendre une autre voix avant qu'il ne soit trop tard. Contre ce que certains qualifient déjà de mascarade vouée à l'échec, une grande coalition climat 21 regroupant des ONG et des OS va se mettre en action, avec notamment des conférences et manifestations, une grande marche prévue les 28 et 29 novembre, ainsi qu'une mobilisation de masse le 12 décembre, en clôture du grand raout

médiatique. Les militants retraités SUD-Rail y trouveront toute leur place, auprès d'une jeunesse combative et motivée, car il y a urgence: c'est bien le système qui doit changer, pas le climat !



Qu'est-ce que le PIB ?

A ceux qui ne pensent qu'à la « croissance » et à la progression du PIB, voici la pensée de Bob Kennedy sur ce sujet peu de temps avant qu'il ne soit assassiné. Une belle leçon d'économie.

« Notre PIB prend en compte, dans ses calculs, la pollution de l'air, la publicité pour le tabac et les courses des ambulances qui ramassent les blessés sur nos routes ».

Il comptabilise les systèmes de sécurité que nous installons pour protéger nos habitations et le coût des prisons où nous enfermons ceux qui réussissent à les forcer.

Il intègre la destruction de nos forêts de séquoias ainsi que leur remplacement par un urbanisme tentaculaire et chaotique. Il comprend la production du napalm, des armes nucléaires et des voitures blindées de la police destinées à réprimer des émeutes dans nos villes. Il comptabilise la fabrication du fusil Whitman et du couteau Speck, ainsi que les programmes de télévision qui glorifient la violence dans le but de vendre les jouets correspondants à nos enfants.

En revanche, le PIB ne tient pas compte de la santé de nos enfants, de la qualité de leur instruction, ni de la gaieté de leurs jeux.

Il ne mesure pas la beauté de notre poésie ou la solidité de nos mariages.

Il ne songe pas à évaluer la qualité de nos débats politiques ou l'intégrité de nos représentants.

Il ne prend pas en considération notre courage, notre sagesse ou notre culture.

En un mot, le PIB mesure tout, sauf ce qui fait que la vie vaut la peine d'être vécue.

DISCRIMINATION

Changement d'époque ? Signe des temps ? Les juges corrigent-ils plus souvent aujourd'hui les injustices subies par les militants syndicaux ? De plus en plus souvent des salariés ayant eu recours au Conseil des Prud'hommes, par suite de discrimination syndicale, ont eu gain de cause, occasionnant une condamnation de leur employeur à leur verser des dommages et intérêts, et à réajuster leur position hiérarchique. Cela s'est récemment produit pour une de nos militantes Anne Millant, adhérente au Syndicat des Centraux (après l'avoir été longtemps à Paris sud est).

La juge des départages du Conseil des Prud'hommes de Paris a considéré que la SNCF n'avait pas respecté l'exécution du contrat de travail passé avec cette camarade, et lui a accordé des indemnités compensatoires, ainsi qu'un repositionnement hiérarchique de deux positions supplémentaires (validées pour la pension de retraite).

Cette camarade avait fait appel au Conseil des Prud'hommes car elle considérait avoir été discriminée depuis 2000 - date de sa réussite (1ère de sa promotion) à l'examen de TADRH (QE)... Toujours positionnée lors du recours en 2013 sur la qualification E, alors que tous les collègues ayant passé l'examen en même temps qu'elle étaient tous positionnés sur les QF ou G. La juge a donc considéré que la discrimination était manifeste, et n'avait jamais cessé.

Bien sûr, les indemnités accordées, sont bien en deçà du salaire effectivement perdu ... mais c'est une victoire importante, parce qu'elle a lieu en première instance (départage) qui confirme la discrimination dont sont victimes à la SNCF, tous les syndicalistes de lutte, et ce depuis des années - malgré l'affichage de l'entreprise sur « l'abondance » du dialogue social dans l'entreprise. « Par souci d'apaisement », l'entreprise a décidé de ne pas faire appel.

En fait d'apaisement, la SNCF avait surtout conscience qu'elle perdrait en appel, et que cela risquait de lui coûter beaucoup plus cher. C'est une bonne nouvelle pour tous nos militants. Qu'ils n'hésitent pas à s'en servir vis à vis de leur hiérarchie.

Alternative à la prison

En France, on construit des prisons alors que dans d'autres pays tels que la Suède, on en ferme. En Finlande, on a vidé la moitié des maisons d'arrêt. Il serait temps que l'on se mette réellement à l'alternative à l'enfermement avec par exemple le bracelet électronique. Il est bien connu que le taux de récidive est au plus bas lorsque la peine est exercée en milieu ouvert.

Ce serait un bon moyen pour économiser l'argent de l'état.
Véronique Vasseur citée dans télérama



Le ministre de l'Economie qui en janvier avait souhaité voir de jeunes Français «rêver de devenir milliardaires», le même qui cet été ravalaient la réduction du temps de travail au rang des «fausses idées», s'en est cette fois pris au statut de la fonction publique, la jugeant «inadéquante». Comme à l'accoutumée, François Hollande et Manuel Valls se sont désolidarisés du propos.

Quand Macron parle, qui parle? Un électeur libre égaré dans un gouvernement socialiste? Un petit soldat chargé par ses supérieurs de tester l'opinion? Un ministre annonçant à mot couvert la réforme à venir?

Comprendre la colère des salariés d'Air France

Les mêmes images tournent en boucle sur les chaînes du monde entier : des cadres d'Air France aux chemises déchirées, fuyant à la hâte une horde d'individus agressifs, prêts à les lyncher... Il convient d'analyser un peu plus froidement cet épisode fâcheux des «relations sociales» d'une entreprise soi-disant réputée pour la qualité de son dialogue social.

Violence légitime

D'abord une violence n'en vaudrait pas une autre : si l'on en croit le Premier ministre, arracher la chemise d'un cadre dirigeant serait inacceptable, alors que les licenciements massifs le seraient. Cependant, il ne faudrait surtout pas confondre la violence directe, physique, celle dont les images impressionnent par leur mise en scène, et la violence impersonnelle, dont on identifie mal le ou les auteurs, et surtout dont les effets mêmes ne se voient pas, ce qui permet, finalement, de s'en laver les mains. Par exemple, les licenciements ne sont jamais étudiés au regard des effets dévastateurs qu'ils provoquent depuis des décennies sur des milliers de salariés et leurs familles. Les suicides sont aussi l'effet de l'extraordinaire violence du monde du travail. Mais cette violence est légitime car elle serait nécessitée par les conditions économiques subies par les entreprises. Soit.

L'hypocrisie vient aussi de cette sorte de fausse surprise devant la dureté des rapports sociaux en entreprise. On a construit depuis quelque temps une

idée irénique de cette dernière, la décrivant comme un espace qui serait débarrassé des luttes, dans lequel les salariés pour l'essentiel auraient renoncé à se battre, et où un management bienveillant et socialement responsable serait à l'œuvre. C'est ce que proposent les tenants de la vision dite «post-politique» : l'exode intérieur des salariés, le détachement émotionnel du travail, ...feraient de l'entreprise un lieu politiquement neutre. Peut-être. Mais quand il s'agit de perdre son emploi, la donne est différente, le désespoir n'est jamais loin.

Lutte des classes

Plus globalement, l'agressivité des salariés d'Air France fait remonter une idée bien ancienne, et bien ringarde à l'heure de la mobilité sociale et géographique, du brassage culturel : la lutte des classes. Le symbole de la chemise blanche arrachée au cadre dirigeant en est un superbe stéréotype: il cristallise l'accroissement de la distance entre les gens du bas en blouson et ceux du haut en chemise blanche. Rien de neuf ici : mais l'illusion du rapprochement des destins ouvriers et employés avec ceux de la classe dominante («tous dans le même bateau»), produite par une science de l'entreprise avide de consensus et d'aplatissement des hiérarchies, amplifie le choc des images d'hier. Oui l'entreprise renferme des luttes, des rancœurs, des injustices et des humiliations qui peuvent expliquer la colère. *David Courpasson Professeur de sociologie à EM Lyon.*

La caisse se porte mieux, pas les cheminots-e-s !

Chaque année, la caisse de retraite SNCF, la CPRP, édite un document montrant l'évolution des retraites.

En 2014, nous représentons encore un poids non négligeable, 270 443 retraité-e-s cheminot-e-s (3 % en moins) dont 177 223 pensions directes (- 1,7 %) et 93 220 réversions (- 5,5 %). Les effectifs baissent car, si de nouveaux retraité-e-s arrivent, les retraités, anciens embauchés après-guerre « partent » en nombre plus important, en moyenne après 28 ans et 3 mois de retraite. Ne faites pas le calcul pour voir si vous êtes dans la moyenne et allez « partir » bientôt : l'âge moyen de décès est de 81,9 ans pour les hommes et 89,5 pour les femmes. Rassurez-vous, on peut faire du rab, il y a 1 282 centenaires, dont 85 % de femmes. Chacune-e peut aussi se situer en fonction de son âge, en 2014, l'âge moyen s'élève à 70 ans 7 mois pour les droits directs et 81 ans 5 mois pour les réversions.

La politique de la SNCF de suppression des effectifs diminue le nombre de cotisants, qui ne sont plus que 152 678 en 2014 (- 1,8 %), bien loin de ce que nous avons connu : 400 000 cotisants en 1950, 300 000 en 1968, 200 000 en 1991.

Ses statistiques contredisent l'argument principal de remise en cause de notre système particulier, qui ne serait pas viable à cause de l'augmentation du nombre de retraité-e-s et de pensions à verser. Le rapport CPRP indique que la diminution des effectifs des retraité-e-s, entamée depuis 45 ans, est aussi forte que celle des actifs, si bien que le rapport actif cotisant / retraité touchant une pension est le même qu'il y a 15 ans.

La pension moyenne pourrait sembler correcte (bien que la réversion soit à 856 €), mais cette statistique est tirée vers le haut par quelques grosses pensions, plus de 3 % dépassent 3 830 €. Le sort de ceux qui se situent sous la moyenne est difficile : 2 retraité-e-s sur 5 ne sont pas imposables (2 réversions sur 3) ; 1 sur 4 a moins de 1 515 € (moins de 675 pour les réversions) et 1 retraité-e sur 10 se situe au minimum de pension de 1 216 € (plus d'1 réversion sur 3 au minimum de 656 €).

Chacun-e se rend compte de la baisse de son pouvoir d'achat et même de son revenu net du fait du blocage des pensions depuis avril 2013 et de l'augmentation de la fiscalité, par exemple à cause de la fiscalisation du 10 % de pension pour avoir élevé au moins trois enfants, ce qui est le cas pour 30 % des retraité-e-s qui ont ainsi subi une hausse d'impôts. La pension moyenne continue d'augmenter, car les nouveaux retraité-e-s qui arrivent ont de meilleures pensions que ceux qui partent.

Pour les départs en retraite en 2014, sous la pression des contre réformes, l'âge de départ recule : 56 ans 10

mois (52 ans 7 mois pour les adc), mais avec seulement 35 ans de cotisation à la SNCF (38,8 ans en ajoutant les cotisations dans d'autres régimes), ce qui a fait subir une décote de 5,5 trimestres à 40 % des retraités (10 % ont subi le maximum de décote). En moyenne, la pension représente 62 % du dernier salaire, en brut : le cheminot fait le choix d'une pension plus faible pour ne pas rester trop longtemps au boulot.

Les pensions représentent une part de plus en plus faible de l'ancien salaire. Alors que la pension brute était de 69 % de l'ancien salaire en 2011, il n'est plus que de 61,5 % aujourd'hui, du fait de l'allongement de la durée de cotisation pour une retraite pleine, de la décote pour chaque année manquante. La pension va baisser de plus en plus, au fur et à mesure de l'application de la loi de 2008 rapprochant notre régime des autres régimes.

Voilà pleins de bonnes raisons, s'il en fallait encore, pour se mobiliser, d'abord entre cheminots le 29 octobre, ensuite avec toutes les personnes retraitées le 24 novembre.

L'actu en images



12 Le lien du retraité



Voici quelques livres que nous vous conseillons pour cet automne. Ces ouvrages sont disponibles en prêt à la bibliothèque que nous gérons et enrichissons à la fédération. N'hésitez pas à les emprunter, ils sont là pour ça.



La santé écartelée, entre santé publique et business (André Grimaldi - Edition Dialogues)

Cet homme-là a voué sa vie à l'idée de soigner, de bien soigner. Et, précisément, c'est la manière dont on soigne à présent qui inquiète André Grimaldi. Professeur de médecine, exerçant dans le plus grand hôpital européen, il pose sur la situation actuelle un regard inquiet. À travers sa propre expérience, il met en avant les questions récurrentes autour du thème de la santé, mais : les déserts médicaux, les dépassements d'honoraires des spécialistes, la formation des étudiants, la gestion des hôpitaux, leurs modes d'organisation et de financement, les conflits d'intérêts....

La carte Bleue remplacera-t-elle un jour la carte Vitale ?

L'écologie pour les nuls (Franck Courchamp - Edition First)

Contrairement à ce que l'on croit, préserver votre environnement, non seulement ça ne coûte rien, mais ça peut même vous permettre de faire des économies. Le plus dur est de prendre le temps de faire attention à ce qui nous entoure. L'écologie, ça paraît peut-être superflu, mais ça profite à la planète et à notre porte-monnaie ! A lire d'urgence c'est du concret et c'est sûrement plus efficace que la COP 21 de Paris prévue en fin d'année.



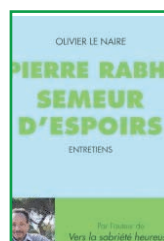
Le droit de savoir (Edwy Plenel - Edition Don Quichotte)

Jérôme Cahuzac fut finalement obligé de reconnaître piteusement son mensonge, c'est peu que de dire que Mediapart, et, derrière lui, Edwy Plenel tenaient là leur revanche. C'était à une cinglante démonstration de l'utilité de ces nouveaux modes d'informations que nous venions d'assister. Au delà des considérations partisans, force est de constater que ce nouveau média est une nécessité démocratique tant la presse, dite classique, semble prompte à passer sous silence nombre d'affaires du même genre, pour mieux flatter la main qui la nourrit.

Le climat est notre affaire (ATTAC)

Les bouleversements climatiques, désormais ressentis partout et par chacun, ont un sens politique et éthique considérable : la perpétuation de la vie sur la Terre ne va plus de soi.

Nos sociétés ont cru pouvoir s'affranchir des limites naturelles, et le capitalisme ne sait prospérer qu'en soumettant la nature et les humains aux exigences du profit et de la croissance.



Semur d'espoir (Pierre Rabhi)

Paysan, écrivain et penseur français d'origine algérienne, Pierre Rabhi défend un mode de société plus respectueux de l'homme et de la nature. Il soutient le développement de l'agro-écologie à travers le monde pour contribuer à l'autonomie, la sécurité et la salubrité alimentaires des populations. Pierre Rabhi évoque aussi, au fil de ces pages, ses plus belles rencontres, ses voyages, ses émerveillements, ses doutes, sa passion pour l'écriture, ses livres favoris, son regard sur la religion, sur l'Afrique. Une manière de s'adresser aux autres, mais aussi à lui-même. Et d'approfondir sa réflexion tout en restant, selon son habitude, concret, humain, terrien. Mais plus que jamais philosophe et poète.

Cheminots en grève ou la construction d'une identité- 1848/2001 (Christian Chevandier)

Les grèves des cheminots contre les agressions dont ils sont les victimes se situent dans la logique des mouvements de la corporation qui depuis les années 1960 donnent une place de premier plan aux revendications qualitatives. Les conflits de 1986 et 1995, surtout orientés vers la défense des retraités, évoquent celui de l'été 1953, ils correspondent surtout à la volonté de maintenir des éléments identitaires du monde cheminot. En s'appuyant sur l'histoire de la corporation, le monde des travailleurs du rail donne aux mouvements sociaux une fonction de sauvegarde de son identité.



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

Liaison retraité-e-s 17 Bd de la Libération 93200 Saint Denis Tel 01 42 43 99 77
Mail : retraitesudrail@retraitesudrail.org - Blog : www.retraitesudrail.org

