

ISSN 0240-4265

www.cheminotcgt.fr

Perspectives syndicales

Le journal des cadres et agents de maîtrise cheminots de la CGT

FÉDÉRATION DES CHEMINOTS

Réforme ferroviaire : la lutte continue

ufcm

FÉDÉRATION DES CHEMINOTS

► En mouvement

La réforme ferroviaire pages 4 et 5

Syndicalisation de l'encadrement page 6

Massena page 8

► Entreprise

Sous-traitance page 3

► Revendicatif

Conférence UFR page 7



© Pascale Lajys



Le **Vot'Action** impulsé et réalisé par la CGT a permis l'expression directe des cheminots avec plus de 91 000 participants. Le « Non » est massif, en effet 94,97 % des votes se sont exprimés contre le projet de réforme du gouvernement et de la SNCF. Ce résultat a largement plébiscité les quatre organisations syndicales représentatives qui sont dans la démarche unitaire avec la plateforme commune reprenant nos 8 points (la dette et le financement, la relance du transport de marchandises par le fer, le statut de l'entreprise, l'organisation de la production, la réinternalisation

des charges de travail, l'ouverture à la concurrence, les droits sociaux des cheminots, les garanties sociales).

N'en déplaise au gouvernement et à la direction qui vont bien être dans l'obligation d'en tenir compte, ce n'est qu'une question de temps !

La réussite de cette consultation est à mettre à l'actif de toute la CGT. Nous avons pris notre responsabilité en donnant le choix aux cheminots, quelle leçon de démocratie participative ! En cinq jours, toute la CGT a rencontré plus de 61% des cheminots et ce malgré les tentatives d'intimidation et la campagne de dénigrement des hauts dirigeants.

Un grand salut à ces cheminots qui se sont exprimés et à notre orga qui fut au rendez-vous !

Aujourd'hui, après trois mois de lutte, osons les ré-interpeller sur la question de la réforme, débattons avec eux de la situation. C'est le moment de leur redonner la parole, de connaître leur sentiment. Quelles visions ont-ils du service public, de la SNCF, de la continuité du mouvement et sous quelle forme ? Autant de questions qui nous permettront d'amplifier la lutte.

Allons débattre avec les cheminots afin de prouver à la direction et au gouvernement que les agents SNCF sont plus que jamais concernés et mobilisés pour une autre vision du service public. Un service public qui répond aux besoins de la population, aux enjeux environnementaux. C'est une question sociale et sociétale !

Dominique VRIGNAUD

Publication mensuelle de l'Union Fédérale des Cadres et agents de Maîtrise CGT cheminots - Case 546 - 93515 MONTREUIL CEDEX

Tél. 01 55 82 84 40 - Fax 01 48 57 96 02 - e-mail : ufcmcgt@cheminotcgt.fr

Directeur de la publication : Laurent Cooper

Tirage : 6 500 exemplaires

Numéro commission paritaire 1011 S 05854

Dépôt légal 3^e trimestre 2018

Imprimerie : VOLUPRINT, AUXERRE - 03 86 18 06 00

◆> **Prochain conseil national UFCM-CGT :**
le 10 juillet

◆> **Réunion BEN/BT**
le 30 août

◆> **Forum social à la fête de l'Humanité**
les 14, 15, 16 septembre

◆> **Stage UFCM**
du 15 au 19 octobre

◆> **Formation UGICT :**
réforme des retraites,
19 au 23 novembre 2018.

C'est le moment de charger la nouvelle version
pour recevoir en direct nos actualités, vidéos, revue de presse, pétitions...

RETROUVEZ LE NUMÉRO DE PERSPECTIVES SYNDICALES DU MOIS DE MAI, dès le 30 avril dans l'application CGT « espace militant ».

Sous-traitance ... les conséquences pour nos métiers d'encadrants

Une étude confiée à DEGEST par notre CE Maintenance et Travaux démontre que la montée en puissance de la sous-traitance modifie les missions et le travail d'une grande partie de l'encadrement.

Déjà missionnée principalement pour « manager des équipes » au détriment de la dimension technique historique du métier, la sous-traitance stratégique produit des effets supplémentaires en ce qui concerne l'augmentation de la charge de l'encadrement opérationnel, donc sur des agents chargés d'organiser et de piloter la production, en vue de garantir la sécurité, la fiabilité et la disponibilité de l'infrastructure du réseau.

Pour eux, la sous-traitance pour la maintenance ou les travaux d'investissement implique en premier lieu de prévoir la production en n'ayant pas toutes les cartes en main, sans connaître précisément la disponibilité et le niveau de compétences des prestataires. Il faut ensuite assurer :

- Le choix du prestataire
- Le passage de la commande et la réalisation du devis
- Les visites préalables du lieu des chantiers.
- L'élaboration des documents de sécurité, de co-activité de travail
- La transmission des informations et des documents aux agents qui encadreront effectivement les chantiers
- L'encadrement des prestataires durant le chantier plus ou moins impliquant en fonction de la qualification de l'entreprise
- Le recueil de tous les documents de qualité et sécurité à la fin du chantier
- Le suivi du dossier en cas de conflit

La planification d'un chantier ne représente plus le même travail ni la même charge, la planification devient plus complexe et nécessite plus de finesse dans l'ordonnancement des tâches du fait de la spécialisation des prestataires. Autant de contraintes qui complexifient la prise en charge des différents travaux et rendent extrêmement difficile voire impossible la gestion des aléas.



Les responsables de lots travaux nous remontent que la vie d'un chantier, c'est d'abord la gestion des aléas dépendant de multiples facteurs (météo, pannes d'engins, retards des circulations ...), ils sont donc en grande difficulté pour mener à bien leurs chantiers ...

Jusqu'ici les cheminots sont parvenus, en dépit de ces difficultés, à assurer le niveau élevé de production lié aux travaux d'investissement massifs réalisés depuis 2012. Plusieurs facteurs y ont contribué, au premier rang desquels l'investissement important du personnel et notamment l'encadrement, pour faire face à une charge de travail élevée, mais aussi grâce à un système de formation et de montée en compétence qui a fait ses preuves.

Ce système de formation va être mis à mal par les réorganisations en cours et le développement de la sous-traitance.

De plus, il arrive déjà que par manque de pratique de la part des agents, des opérations sur le terrain soient transférées au TO voire au DPX, ce

qui leur ajoute une charge supplémentaire.

Une autre conséquence associée à ces évolutions est que l'interaction des cadres avec le terrain, passe de moins en moins dans le cadre des interventions des personnels opérant sur les voies, mais se fasse essentiellement via la contractualisation.

De telles répercussions contredisent la représentation simpliste selon laquelle la sous-traitance réduit et simplifie la charge de l'encadrement opérationnel.

Le recours à la sous-traitance tend, au contraire, à accroître les difficultés du travail d'encadrement opérationnel, au risque d'un sur engagement portant atteinte à la qualité des travaux réalisés, au détriment de la sécurité des circulations.

N'acceptons pas le discours de quelques dirigeants peu scrupuleux, exigeons le réinternalisation de nos emplois, garante du maintien de nos compétences et de la qualité du travail.

Jean François Laguide

Maitrises et cadres, à l'heure de la mobilisation

La transformation du groupe SNCF en société à Capitaux Publics serait censée responsabiliser nos premiers dirigeants, vis-à-vis du surendettement. En réalité, il s'agit purement et simplement d'un désengagement de l'Etat conformément au modèle libéral.

Le vote sans surprise du parlement n'y changera rien ! Le projet de réforme du gouvernement est idéologique et ne répond à aucun enjeu de société. N'oublions pas : les ordonnances, les décrets, la CNN représentent encore 80% des textes à écrire. Comment relancer le ferroviaire en vue d'une politique de transport propre ? Comment impliquer les cheminots pour rendre un service public efficace et sûr ?

Tous ensemble, nous avons des réponses à apporter !

L'équipe dirigeante de la SNCF avait d'ailleurs pris l'habitude d'appeler l'Etat « actionnaire » et non « tutelle ». La tutelle est intéressée par le service rendu à son mandant (la population), alors que l'actionnaire est uniquement exigeant sur la valeur et la rentabilité de l'entreprise.

Un modèle plus intégré que le caractère indissociable et solidaire des 3 Epic ?

En 1997, avec la création de RFF, la SNCF est séparée en deux EPIC. Rapidement, ceux-ci s'affrontent sur les stratégies et la finalité du service public.

En 2014, la réunification est en réalité la construction d'un groupe avec 3 EPIC. La stratégie entre mobilité et réseau ne s'aligne pas plus.

En 2016, c'est un modèle avec 5 Sociétés

Anonymes : 1 holding et 4 filiales (Mobilité et Réseau, Fret SNCF, Gares et Connexions). Les projets de chaque filiale sont toujours aussi caricaturaux : Mobilité balkanise sa production par produit, Réseaux massifie la sous-traitance, Fret planifie la décroissance du trafic ferroviaire, Gares et Connexions transforme nos grandes gares en centres commerciaux, les petites en haltes.

L'ouverture à la concurrence la solution pour répondre aux besoins ?

La concurrence n'est pas imposée, l'Europe a laissé des latitudes aux Etats. Le choix du gouvernement est un dogme assumé. La concurrence est présentée comme l'électrochoc salvateur pour dynamiser (dynamiter ?) un secteur ferroviaire qui serait endormi sur ses lauriers.

Le chemin de fer français s'est développé dans une logique de réponse aux besoins. La décentralisation a démultiplié le nombre de relations et la fréquentation des trains régionaux. La politique de volume du Fret (jusqu'en 2002) commençait à opérer un report de la route sur le rail. Aujourd'hui de nombreux pays pionniers de la libéralisation du rail travaillent à la renationalisation. (Grande Bretagne, Suède, Nouvelle Zélande...)

Une concurrence TGV en accès libre pour faire baisser les prix ou l'offre ?

Le risque du report sur les trafics les plus rentables puis l'abandon d'une partie du territoire nous rappellent la politique suivie pour le Fret. Donc le gouvernement invente le péage modulable. Une pseudo-péréquation, usine à

gaz tarifaire qui devrait inciter les opérateurs à desservir les villes moyennes (promesse du gouvernement aux élus locaux qui n'engagera que ceux qui voudront bien y croire).

Les services conventionnés, un cadeau de la collectivité !

L'ouverture à la concurrence du TER est en réalité une transmission d'un bien public à un opérateur de droit privé. La maintenance du matériel roulant pourrait devenir un marché à part entière. Ce qui désorganiserait les ingénieries et la réparation des pièces, les opérations de modernisation et le développement de nouveaux matériels.

Concernant la maintenance et l'exploitation du réseau, la ministre évoque la mise en place



de gestionnaires du réseau conventionnés, entraînant un morcellement des règles de sécurité et la fragilisation des Pôles Régionaux d'Ingénierie

Le gouvernement règle courageusement la dette ?

La dette de Réseau et Mobilité est une dette d'Etat. La construction des LGV, composée de choix plus ou moins judicieux, procure pertinence et modernité. En ce sens, la SNCF répond à ses missions.

Par contre, l'Etat n'a jamais pris ses responsabilités. Les 35 milliards de dette reprise sont une avancée, obtenue par cette lutte. Mais, les efforts de productivité exigés en contrepartie asphyxient. De plus, la règle d'or, qui concernait jusqu'à présent les créations de lignes, s'appliquera à la maintenance des voies. C'est la financiarisation de notre travail !

En arrière-plan, ce sont les 11 000 km de lignes de proximité qui restent ainsi menacés. Le gouvernement rejetant simplement sa responsabilité sur d'autre.

Ce qu'il faut ? Une entreprise intégrée au service de la Nation !

La CGT dans son projet revendique l'intégration du ferroviaire pour faire travailler les cheminots dans la même perspective. Un projet de société qui affronte la transition écologique nécessite un outil pour donner un levier à l'action politique des représentants du peuple.

Une entreprise public pour le service public avec des cheminots protégés par des droits !

Alors que le mouvement social s'ancre dans la durée et après le succès massif du vot'action, gouvernement et direction prétendent chercher les moyens de calmer les inquiétudes et la colère des cheminots.

Dans le cadre des transferts de personnel, la notion de volontariat a été avancée. Mais il s'agit de priorité au volontariat. Le droit au retour est une promesse floue et aléatoire. Les parcours pro sont une annonce réservée à une catégorie de cheminots, les conducteurs et les CTT ne sont pas dupes.

Dans les interventions de nos dirigeants politiques, il est toujours question de « rassurer » les agents à Statut. La CGT le dit, les contractuels subiront les mêmes chantages à l'emploi, le même moins disant social. La période de 15 mois au-delà de laquelle le nouvel employeur peut remettre en cause les accords et usages d'entreprise dont bénéficiait le salarié transféré s'appliquerait à tous !

La Convention Collective de haut niveau reste un slogan. Rien dans les engagements du patronat ne permettra de croire à la garantie d'un socle de droit pour tous les cheminots à la hauteur du statut et de la réglementation SNCF.

La direction de la SNCF envisage toujours de tailler dans le déroulement de carrière et



les effectifs et l'encadrement devenant une cible prioritaire, en agrégeant des équipes, en dépouillant les établissements de ce qui leur reste de services d'appui de proximité...

La bataille est loin d'être finie

A l'heure où nous écrivons ces lignes, la CE fédérale n'a pas encore déterminé notre stratégie pour poursuivre le mouvement de grève et maintenir la pression sur le gouvernement. L'été devra se consacrer au repos des corps, mais aussi à préparer les têtes. Malgré le vote de la loi, l'enjeu du mouvement perdure. La volonté du gouvernement de détruire le service public ferroviaire traduit et affiche son mépris des cheminots et de leurs droits.

80 % de la réforme reste à écrire : les maitrise et cadres sont en capacité d'évaluer les conséquences pour leur avenir et celle de la SNCF. Objectivement, rien ne peut remettre en cause leurs doutes et leur colère.

Nous n'aurons rien n'à attendre des discussions de salon. Il ne suffit pas de parler de « concertation » pour créer les conditions d'une négociation susceptible de maintenir ou élever les droits. Le rapport de force installé au second trimestre a pesé sur le gouvernement. Nous vivons une forme de guerre des nerfs et notre capacité à rebondir à la rentrée construira nos victoires de demain.

Notre détermination reste légitime : poursuivons notre lutte !

Jocelyn Portulier



La syndicalisation de l'encadrement dynamisée par le mouvement social

La nouveauté de la période : la désaffectation de l'encadrement

Le sujet de la syndicalisation des cadres a pris une dimension particulière dans la période. D'abord, cette catégorie de personnel ne cesse de croître. Maîtrises et cadres représentent la majorité du personnel. Ensuite, le positionnement que les hauts dirigeants entendent donner à cette population dont ils veulent faire le vecteur de leur politique, lui confère un intérêt « stratégique ». En ce sens, depuis les trente glorieuses, l'encadrement « classe moyenne » de l'entreprise, en développement continu, s'est toujours vu assigner ce rôle. La nouveauté dans la période tient aux éléments suivants : le management autoritaire de la direction tend à exiger une soumission croissante, en mettant l'encadrement en tension permanente sur la base d'une autonomie biaisée. Les cadres sont devenus des exécutants et les relais d'une politique dont ils font par ailleurs les frais. Dorénavant, leurs emplois sont détruits comme, avant eux, les agents d'exécution puis les maîtrises. La désaffectation des cadres est devenue un sujet pour les hauts dirigeants, qui s'interrogent maintenant sur « l'engagement » des cadres. Inquiétudes fondées : la participation des cadres à la *Vot'Action* a confirmé un malaise profond.

Attentes et besoins de l'encadrement

L'enquête réalisée par l'UFCM en 2013 auprès d'une centaine de cadres avait pointé cette situation et le sentiment de nombre d'entre eux pris entre « le marteau et l'enclume » de ne pas bénéficier de la considération due aux salariés. Elle avait en outre permis d'identifier

leurs attentes. A cet égard, les modalités de la grève ont créé des conditions favorables pour y répondre. Que demandaient en effet les cadres ? Une information alternative, des contre-propositions permettant d'échapper à la vision monolithique de la direction, une meilleure prise en compte des problèmes du quotidien, la possibilité de s'exprimer et d'échanger à l'occasion de rencontres. A ce point de vue, le *Vot'Action* a représenté un moment emblématique d'une approche ouverte et participative.

La grève, un temps fort pour la syndicalisation

Depuis le début du mouvement, nous avons enregistré une forte augmentation des adhésions. La dynamique créée par la grève a desserré les freins à l'adhésion, relevés lors de l'enquête cadres : le sentiment d'un conflit de loyauté entre un engagement syndical et les responsabilités exercées au sein de l'entreprise, la crainte de la hiérarchie et des conséquences liées à l'affichage d'une appartenance syndicale, comme l'appréhension de ne pas trouver sa place dans une organisation à la culture ouvrière forte.

Sur tous ces points en effet, le contexte a apporté un éclairage nouveau. De nombreux cadres ne sont pas loin de penser que la déloyauté est maintenant du côté des dirigeants : trahison des valeurs de service public, destruction du sens et de la valeur du travail, mépris du personnel. La crainte de la hiérarchie devient plus confuse, lorsque celle-ci est elle-même gagnée par le doute. Enfin, le travail considérable engagé par tous les militants CGT, en di-

rection de l'encadrement, les échanges répétés ont été des signes forts d'une ouverture qui est devenue un principe de référence de l'activité.

Les éléments moteurs de l'adhésion des cadres

Dans la période, des éléments déclencheurs de l'adhésion ont pu être identifiés : une histoire familiale populaire, des valeurs humanistes, une sympathie avec la CGT non encore concrétisée. Un conflit aussi qui précipite l'adhésion car il souligne la nécessité de renforcer le contre-pouvoir de l'organisation syndicale, l'envie de « faire sa part » à un moment fort, face à un pouvoir plein de mépris et pour défendre ce qui fait le caractère spécifique de l'entreprise publique.

Autant de pistes à travailler pour les mois à venir et pendant lesquels nos combats, plus que jamais, continueront de prendre tout leur sens.

Laurent Cooper



Syndicalisation des actifs, continuité syndicale avec les retraités :

le double objectif de l'organisation et du renforcement



Les agents des 2^{-ème} et 3^{-ème} collèges représentent 51,90 % (chiffres du bilan social 2017 du GPF) des cheminots, contractuels et cadre permanent, ne pas les syndiquer serait une aberration syndicale.

L'approche qui a été faite auprès de ces agents lors de l'action menée sur l'organisation du temps de travail (Forfait Jours) et pareillement celle contre la réforme du ferroviaire a permis de véhiculer une autre image de la CGT.

Les militants de l'UFCM et de l'exécution ont porté ces luttes, ils ont permis d'accroître les adhésions chez les maîtrises et cadres par leur travail de proximité. Nous constatons au 31 mai de date à date une évolution positive pour les adhésions : + 100 et une évolution négative pour les démissions : - 53. Nous pouvons donc bien parler de renforcement au sens littéral.

C'est grâce à vous que les adhésions s'intensifient et que les démissions déclinent. Le combat du renforcement n'est pas terminé, continuons-le, intensifions notre démarche, établissons des plans de travail, bref faisons de l'ORGA le moteur de notre syndicalisme.

Renforcer l'UFCM-CGT c'est renforcer également l'UFR, n'oublions pas que les maîtrises et cadres de l'entreprise seront de futurs retraités. Conflit oblige la Conférence de l'Union Fédérale des Retraités (UFR) de notre Fédération écourtée, s'est tenue du 30 mai au 1 juin 2018 dans le centre de vacances du CCGPF du Verdon

La conférence s'est ouverte sur une table ronde ORGA sur le renforcement, la continuité syndicale et les élections du Conseil d'Administration de la Caisse de Prévoyance et de Retraite du Personnel de la SNCF qui auront lieu le 17 octobre prochain. Lors de ce débat de bons échanges ont eu lieu sur les différents points cités en amont.

Mais que l'on veuille travailler sur les démissions, le renforcement mais aussi la continuité syndicale, il nous faut faire un pur travail d'ORGA. Orga dont nous nous accordons tous à dire qu'elle est essentielle et indispensable mais que nous sommes nombreux à négliger.

Ce travail dans un premier temps doit être fait par les actifs, c'est bien nous qui sommes dans

l'entreprise et qui devons recenser « les futurs retraitables » syndiqués ou non. Comme c'est à nous qu'il revient de leur démontrer que la syndicalisation n'est pas qu'une affaire de salariés mais aussi de retraités. Les attaques incessantes (des régimes de sécurité sociale, augmentation de la CSG...) concernant aussi les retraités démontrent qu'il est primordial de rester ou de se syndiquer même lorsque le moment est venu de se reposer de sa vie de travailleur.

Les instances du personnel nous permettent d'avoir la liste des collègues ayant fait valoir leur droit à la retraite. Il faut donc que nos élus et mandatés transmettent voire travaillent avec les syndicats afin de recenser les cheminots, au cadre permanent et contractuels, qui ont fait leur courrier de départ afin de leur proposer la journée d'information élaborée par les camarades du bureau de l'UFR.

Si pour certains syndiqués la continuité syndicale est naturelle, il n'en est pas de même pour tous. C'est pourquoi nous devons dans les syndicats UFCM-CGT, les sections de l'encadrement mais aussi dans les syndicats exécution, où nous avons des maîtrises et cadres, faire un travail de recensement sur les éventuels départs à la retraite. Puis en lien avec le binôme actif/retraité des secteurs, voire des syndicats, élaborer un plan de travail qui nous permettrait de renforcer l'UFR par le biais de la continuité syndicale mais aussi de l'adhésion qui pourrait être faite auprès des futurs retraités qu'ils soient sympathisants ou non.

Quoiqu'il en soit nous devons, actifs et retraités, travailler main dans la main.

Patricia Maigret

Masséna évidemment !

Depuis plusieurs décennies, les chantiers ferroviaires autour de la gare d'Austerlitz sont la cible des spéculateurs et des constructeurs immobiliers. Le projet Grand Paris est destiné aux plus aisés et au business du tourisme, plutôt qu'aux prolétaires et à l'emploi d'une industrie propre au sein de nos villes.

La gare d'Austerlitz devrait, selon les estimations de la SNCF, accueillir 50 millions de voyageurs par an à l'horizon 2025 ! Avec quels moyens ? Pour quel service public ? Avec combien de cheminot-e-s en gare ? Et avec quel technicentre de maintenance à proximité ?

Masséna, c'est aussi un pôle d'études qui définit les règles pour une maintenance garante de la sécurité et la fiabilité.

Plus de 300 personnes ont répondu à l'appel des syndicats CGT et UFCM-CGT de Masséna pour l'exigence de voir se construire un atelier de maintenance moderne.

Cet établissement pourrait être relié à la gare de Lyon, via la petite ceinture, qui se trouve abandonnée à quelques jardiniers bien-pensants, laissant la part belle aux camions sur les routes, alors qu'elle pourrait aussi rentrer les marchandises dans Paris avec un FRET SNCF volonta-



riste. Un projet CGT de développement du site a été développé par les 2 syndicats.

Cette initiative locale s'inscrit dans le cadre de notre lutte nationale contre le pacte ferroviaire du gouvernement.

Se battre contre la fermeture de lignes, de des-

sertes, revendiquer le retour des trains de nuit et transport de marchandises par le fer, c'est défendre nos outils, nos métiers et nos emplois.

Christian JAURIBERRY,
Trésorier du Syndicat UFCM-CGT
de Masséna Ivry Vitry

Billet d'humeur

Le *Vot'Action*, organisé en une semaine, est une opération exemplaire à plus d'un titre. Par le principe qui l'a inspiré : la consultation démocratique est le juge de paix de la volonté « populaire ». Par le risque pris : en s'exposant à l'avis de tous, on prend le risque du « dédagisme ». Par le taux de participation qui a fait taire les tentatives de dénigrement. Par le résultat exprimé, sans appel.

Mais elle a aussi été le révélateur des manières de faire de hauts dirigeants de l'entreprise.

Intervenant juste après le référendum organisé à Air France par un PDG qui croyait disqualifier les organisations syndicales et qui a reçu la réponse du berger à la bergère, la démarche avait tout pour inspirer

les plus grandes craintes à des dirigeants peu férus de démocratie réelle.

Il est vrai que leurs timides essais pour « moderniser » les relations sociales en donnant la parole aux cheminots, notamment au travers des enquêtes *Tempo*, ne les encouragent pas dans une démarche de vérité des prix : *Tempo* est un serpent de mer, les consultations s'espacent, les résultats sont l'objet d'un manque de publicité étonnant. Et pour cause. De l'avis même d'un haut dirigeant, ces résultats sont « sanglants ».

Il est vrai que « nos » dirigeants, gouvernementaux ou d'entreprise, aiment la démocratie d'un amour exclusif, possessif : quand elle sert leurs intérêts et valide leurs choix.

Avant le *Vot'Action* Guillaume Pépy pouvait prétendre que 80% des cheminots soute-

naient la réforme (sur la base, très discutée, d'un taux de grévistes estimé à 20% des cheminots). Ce tour de passe-passe a fait long feu. Et là où « nos » grands sachants peuvent se faire du souci, c'est que ce résultat du *Vot'Action* ne parle pas que de la réforme du ferroviaire et de la façon despotique dont elle a été menée. Il leur parle aussi du besoin impérieux d'expression des salariés et de leur désir, pour peu qu'on leur en donne la possibilité, de prendre la part qui leur revient dans le façonnage de l'entreprise à laquelle ils consacrent leur intelligence et leur savoir-faire. Et surtout de ce ras-le-bol d'être les dupes de ceux qui se croient plus malins que les autres.

Laurent Cooper