

Flash St-Lazare

Journal des adhérent-e-s du syndicat SUD-Rail de Paris St-Lazare

Bimestriel Mars / Avril 2007 Nouvelle édition N°33

Journal imprimé sur du papier recyclé

Sommaire



Ex-Emplois-Jeunes
SUD St-Lazare
rencontre Idrac



Amandine licenciée
chez Virgin



Manif des cheminot-e-s
du 8 février



Christelle réintégrée
dans les bars TGV



Retour du Burkina

SUD-Rail St-Lazare
147 rue Cardinet
75017 Paris
Tel SNCF : 31 15 68
Fax 30 10 20
Tel PTT : 01 44 85 01 84
Fax 01 44 85 31 09
Email : pslasud@voila.fr

Directeur de publication :
Dominique Malvaud
CP n° 1207 S 06387
ISSN : 1952-3068
Imprimerie Chevillon
papier recyclé

Prix : 0,15 euros

L'élection de tous les dangers pour la SNCF !

Le libéralisme avance à « marche forcée ». Depuis l'ouverture aux entreprises privées d'opérer sur les lignes ferroviaires pour le fret, les candidats se bousculent au portillon. VEOLIA, EWSI, Euro Cargo Rail, Secorail et d'autres se déchirent pour bénéficier de marchés juteux. Les salariés de ces entreprises bénéficient du seul code de travail pour faire respecter leurs droits.

Le 29 janvier, le ministère des Transports organisait une réunion avec toutes les fédérations syndicales, pour lancer les négociations d'une convention collective de branche ou de secteur autre que la SNCF. Depuis juillet dernier les huit fédérations syndicales avaient fait front commun en affirmant que : La réglementation du travail actuellement applicable au 165 000 cheminots doit s'appliquer à l'ensemble des salariés du secteur ferroviaire. L'application du RH077 doit être la règle. Petit problème, si les patrons sont relativement unis dans UTP (Union des Transports Publics) dont font partie la RATP et la SNCF, du côté syndical, une petite fissure s'est faite au cours de cette première réunion. Au nom d'un arrêté ministériel de 1966, qui fixe les représentativités, CFDT, FO, CFTC et CGC ont demandé que les fédérations syndicales SUD-Rail, UNSA et FGAAC soient exclues des négociations. La réunion s'est donc



poursuivie sans nous. Il est plus que dommageable que l'unité syndicale s'effrite devant les patrons au nom de principe qui confisque la liberté de représentation de milliers de salariés. Vouloir défendre un grand service public ferroviaire passe par l'unité la plus large des organisations syndicales. Le risque est de voir la naissance d'une convention collective au rabais. Il nous est inadmissible de concevoir un chemin de fer où se côtoieront des salariés au statut et d'autres relevant d'une convention collective laissant la place à une flexibilité et une exploitation de plus en plus grande. Avec un tel système, le fret SNCF continuera à perdre régulièrement des marchés au profit d'entreprises aux règles sociales moins contraignantes. A terme, c'est la disparition du fret SNCF et plus tard, lors de l'ouverture du secteur voyageurs à la concurrence, de l'ensemble de la SNCF. Tiens ! Tant que nous sommes dans les « bonnes nouvelles » : A l'ordre du jour du CSSPF (Conseil Supérieur du

Service Public Ferroviaire) du 18 janvier 2007 était de donner son avis sur l'autorisation de camions de 44 tonnes en France. SUD-Rail a, bien sûr, voté contre ce projet qui aurait des conséquences dramatiques sur les routiers français, sur le fret ferroviaire, sur l'environnement. La SNCF, elle-même, estime que si le 44T était autorisé, elle perdrait 10% en volume de son trafic. A l'heure où l'on vous parle de développement durable, d'une couche d'ozone qui s'amenuise, d'un air de plus en plus irrespirable, la seule réponse du gouvernement Sarkozy/Villepin est le libéralisme à outrance dans le transport. Pour qu'il en soit autrement, il faudrait une harmonisation sociale et l'intégration des coûts externes dans le prix du transport routier en très forte augmentation. Ce n'est pas dans ce sens que vont les pouvoirs publics et le débat est largement occulté par les principaux candidats à la Présidentielle. Ha ! Ils ont été rapides à signer la charte de

Nicolas Hulot. Mais ils sont beaucoup moins vifs lorsqu'il s'agit de faire de réelles propositions en matière de transport. C'est pourquoi, nous vous appelons à vous emparer des élections présidentielles et législatives de 2007, afin d'intervenir sur ces sujets qui concernent non seulement notre avenir de cheminot-e mais aussi celui de milliers de travailleurs du secteur des transports.

Quelques chiffres

L'augmentation de 16% de la charge utile des camions (de 25 à 29 tonnes) engendre une productivité de 9% à 12%

- Plus de 13% : c'est l'augmentation des versements de la SNCF à RFF en 2007

- 26 millions d'euros : c'est le coût à payer par la SNCF pour l'électricité

- 44 tonnes, c'est le poids que le lobby routier voudrait voir circuler sur le territoire.

Ex-Emplois-jeunes, après les procès victorieux, nous avons interpellé la Présidente

Déclaration de SUD-Rail lors de la rencontre du 20 Février. Comme vous le savez, 2 700 salariés ont travaillé sous contrat Emploi jeunes entre 1998 et fin 2004. Depuis, la plupart ont intégré un emploi au statut. C'est mon cas. Vous n'êtes pas sans savoir que récemment 163 d'entre nous avons gagné un procès contre la SNCF pour récupérer les PFA, ainsi que les primes de travail que nous n'avions pas touché durant l'exercice de ce contrat. Cela représente environ 2 600 euros par années sous contrat emploi jeune, soit l'équivalent de deux mois de salaire.

Ce n'est pas la première procédure, ni la dernière. Tout a commencé à Lyon avec un seul agent qui a gagné en première instance, ainsi qu'en appel. Ensuite, en novembre dernier, 34 Ex-Emplois jeunes ont aussi bénéficié d'un tel jugement, pour lequel la SNCF vient d'entamer une procédure d'appel. Le dernier jugement en date du 12 février, n'a fais que confirmer les précédents.

J'attire votre attention sur le fait que celui-ci a été prononcé par un juge départiteur, autrement dit un juge professionnel, qui en plus de condamner la SNCF, a octroyé des dédommagements aux plaignants.

L'entreprise elle-même a pris conscience de la légitimité de nos recours puisque celle-ci a modifié l'annexe C du PS 25 dès juillet 2004, reconnaissant ainsi explicitement le bien-fondé de nos demandes.

A ce moment de la procédure, il serait souhaitable que la raison et la sagesse l'emportent. Vous avez en effet deux alternatives.

Soit jouer la procédure d'appel, ce qui serait perçu comme un refus de nous décoller l'étiquette d'emploi jeune, plutôt que nous assimiler aux cheminots. De plus, cela augmenterait sérieusement les sommes dues. N'oublions pas que depuis le premier procès, les jugements passent et les dédommagements augmentent, et nous ne pensons pas que vous ayez pour objectif de creuser un peu plus le déficit de l'entreprise. La seconde solution, celle que nous préconisons et vous proposons, serait de nous rencontrer pour discuter de chaque dossier, au cas par cas. La décision vous appartient, à vous de savoir si vous préférez incarner la solution ou le problème.

Action du CAL avec l'appui logistique du syndicat



Des dizaines de familles logées depuis des mois dans

des hôtels borgnes réclament un logement décent. Vendredi 23 février à 16h30 elles envahissent le square des épinettes dans le 17ème à côté du syndicat. L'objectif, s'y installer jusqu'à ce qu'on leur propose des logements...La réponse fut policière et violente (3 blessés). Malgré et même à cause de cette violence, SUD-Rail continuera à apporter son appui aux luttes des mals-logés.

8 février, les cheminot-e-s donnent un coup de semonce...

...à ceux et celles qui voudraient supprimer leur retraite



Quarante mille manifestants dans le cortège des cheminot-e-s le 8 février, c'est le coup de semonce à ceux, de Sarkozy, Le Pen en passant par Bayrou qui rêvent d'en finir avec le régime de retraite des cheminot-e-s.

En effet, à l'instar d'Anne Parisot Présidente du Medef, les trois principaux candidats de droite et d'extrême droite mènent campagne contre les régimes spéciaux et en particulier contre la caisse de prévoyance des cheminot-e-s. Désir de revanche de la grève de 1995 mais aussi nécessité de casser les statuts des entreprises publiques de service public avant privatisation. De cette élection présidentielle et des législatives qui suivront dépendent donc, non seulement l'avenir de notre retraite mais bel et bien l'avenir de la SNCF et de notre statut. Une victoire de la droite entraînerait des décisions rapides, dans la foulée de l'élection afin de

limiter toute riposte des cheminot-es. Mais on est jamais assez prudent et Sarkozy envisage en premier lieu de limiter le droit de grève (en imposant un vote majoritaire) avant toutes autres décisions. Suffit-il pour autant de voter à gauche pour voir disparaître les attaques contre notre régime de retraite ? Pas si sûr ! François Hollande s'est déjà exprimé sur le sujet en développant également une logique de nivellement par le bas des régimes de retraite. Ségolène Royale est plus prudente mais pas plus précise. Le PS comme les Verts ne parlent pas de remise en cause des lois Balladur (40 annuités au lieu de 37,5 dans le

privé et calcul de la retraite sur les 25 meilleures années au lieu de 10) ni des mesures fiscales à prendre afin d'assurer la pérennité d'un système de retraite par répartition (faire payer les dettes des entreprises à la sécu, instaurer la taxation des entreprises sur les bénéfices plutôt que sur le nombre de salariés et enfin mettre en place une « Taxe Tobin » sur les transactions financières des actionnaires).

Par votre vote, vous pourrez donner un signe fort à gauche comme à droite, afin d'éviter, demain, une longue grève pour défendre notre retraite et notre statut.

Idrac, une nouvelle fois à St-Lazare

D'abord interpellée sur la protection de notre système de retraite, Mme Idrac a déclaré : « je regarde la justice et la justesse » ; autrement dit, si le privé cotise pendant 42 ans, pourquoi pas vous ? Elle n'est pas pour rien à l'UMP.

Quant au fret, la situation est désespérée. Pour citer ses mots : « Le fret est en déficit, grave de chez grave. Je ne sais pas si je pourrai le sauver. On perd 1 million d'euros par jour ». Et, d'insister, que oui, il s'agissait bien d'euros et non de francs... Sur l'intéressement, officiellement il n'y aura pas d'intéressement cette année. Officieusement, il y aura bien de l'intéressement, mais on lui trouvera un autre nom...

Concernant les logements, Mme Idrac s'est refusée à tout commentaire, concernant la vente de 5 000 logements de la SNCF au privé. Elle s'est autofélicitée que la SNCF rajeunissait, mais après, que les jeunes galèrent entre leur problème de logement ou de garde d'enfants, c'est le cadet de

ses soucis. Pas un mot non plus sur les entreprises de nettoyage... Quant aux ex-Emplois-Jeunes, qui ont gagné aux Prud'hommes pour le non-paiement de leur PFA et prime de travail, Mme Idrac a répondu que la SNCF avait des sous pour, éventuellement, faire appel de la décision.

Donc, en bref : pour les retraites, les crèches, les salaires, les logements, le fret : la SNCF n'a pas de sous. Mais, pour payer des avocats contre les ex-EJ, qui ne font que réclamer leur dû, là, il y en a !



Manifestation lors de la première venue d'Idrac à PSL

Christelle réintégrée dans les bars TGV

Christelle est hôtesse à bord des TGV, salarié-e de Rail Restauration. Suite à un contrôle de caisse établi dans des conditions très litigieuses, Christelle avait été licenciée pour un différend portant sur un petit déjeuner. Dès le début Christelle a clamé son innocence: non coupable, elle refusait toute sanction.

Mais que penser par ailleurs de la disproportion entre la " faute " (même imaginaire) et une mesure de licenciement ! A moins qu'il n'y ait derrière cela qu'une bien triste affaire de répression antisyndicale visant à casser le syndicalisme indépendant, qui résiste, propose, agit... ?

Révoltée par le sort qui lui était réservé, Christelle a pris la décision de se mettre en grève, individuel. Le syndicat SUD-Rail a aussitôt organisé la solidarité, le soutien sous toutes ses formes : informations aux travailleurs/ses du rail, contacts avec la presse, suivi médical, etc. Lundi 12 février, nous sommes passés à une phase supérieure. Ensemble, salariés de la restauration ferroviaire, cheminot-e-s,



Battre la droite qui veut détruire notre statut et notre retraite, mais sans perdre la mémoire

En février 1997, à l'Assemblée Nationale, les ténors du Parti Socialiste s'insurgent contre le démantèlement du service public ferroviaire impulsé par le gouvernement Juppé et son ministre des Transports Bernard Pons. Déchaînée, la future candidate de « l'ordre juste » improvise un solo de claquettes dont la radicalité épouvante un journaliste de Libération : « Le PS affirme qu'il annulera la création du RFF (Réseau ferré français) s'il revient au pouvoir en 1998. Pour Ségolène Royal, déléguée aux services publics, il faudra « tout remettre à plat ».

Quelques semaines plus tard, la gauche plurielle arrive au pouvoir. Elle maintient la loi Pons et accélère le dépeçage de la SNCF. L'entité RFF, finalement entérinée par le ministre communiste Jean-Claude Gayssot, servira de locomotive à une enfilade de filiales privées qui, petit à petit, évideront la SNCF de sa substance publique. C'est encore avec la bénédiction du gouvernement Jospin que l'Union Européenne instaure, à la fin de l'année 2000, la mise en concurrence du fret ferroviaire international. « extrait du Plan B n° 6 » En vente au syndicat



personnels de CE SNCF, ... tous uni-e-s dans le même syndicat SUD-Rail (le syndicat de la gare de Lyon PSE), nous avons accompagné Christelle, décidée à poursuivre sa grève de la faim dans les locaux de l'entreprise, au bout du quai 23 en Gare de Lyon.

La solidarité des collègues de tous les sites, la présence massive et résolue de militant-e-s SUD-Rail uni-e-s par-delà leur statut, la crainte de départs de février compliqués par une action commune de tous les travailleurs/ses du rail du site, ont ramené la direction à la raison. Lundi soir, la direction a dû rendre justice à Christelle: elle est réintégrée dans l'entreprise, reprendra dès la semaine prochaine son travail dans les bars TGV !



Un budget contre les cheminot-e-s et les usagers

Le Budget 2007 a été présenté lors du CCE de la fin janvier. Sans surprise, il s'inscrit dans une orientation politique très libérale. Le développement de l'entreprise de service public, et notamment de sa partie fret, est encore sacrifié sur l'autel comptable de l'équilibre des comptes.

Cela s'illustre par : L'éclatement continu de l'entreprise intégrée en activités de plus en plus autonomes.

□ La destruction de 2 490 emplois, ce qui porte à près de 15 000 le nombre de chômeurs/ses supplémentaires dû à la SNCF en 5 ans.

□ L'accès toujours plus difficile au service public de transport ferroviaire, pour les plus démunis-e-s.

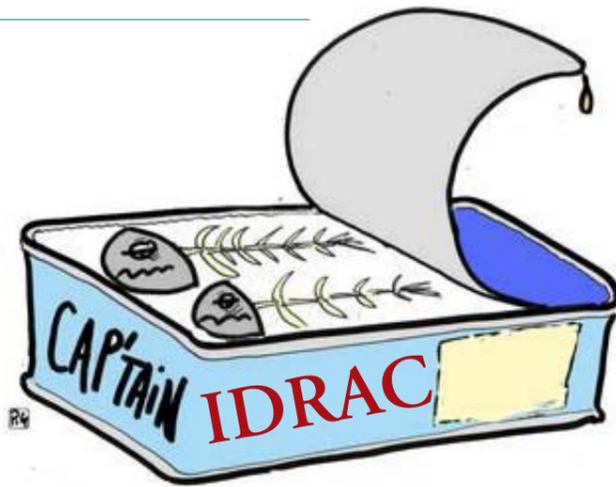
□ La nouvelle baisse programmée de l'activité de la SNCF entreprise publique, dans le fret, pour laisser la place aux opérateurs ferroviaires privés, et permettre au patronat routier de continuer à encaisser les bénéfices.

□ Le désengagement de l'État qui, au travers de sa politique de l'énergie, de gestion des infrastructures, de séparation entre infra et exploitation, pénalise la SNCF en lui imposant des dépenses supplémentaires. Les cheminots le ressentent tous les jours dans leurs conditions de travail, sur leur feuille de paie ; les chiffres le confirment : ce sont l'emploi et les salaires qui sont mis à contribution pour

parvenir au respect des objectifs financiers.

Rémunération : la rigueur programmée. Sur le plan des rémunérations, c'est la poursuite de la rigueur salariale qui est programmée. Le budget 2007 est bâti sur la base d'une progression de 3 % des charges de personnel à effectif constant, soit dans le budget, + 1,8% compte tenu de la baisse des effectifs. Après les effets dus au Glissement Vieillesse Technicité, que va-t-il rester en terme d'augmentation générale des salaires ??? Pas grand chose, si les cheminots ne se mobilisent pas.

L'emploi : une nouvelle fois le grand perdant Au-delà du constat de la baisse des effectifs, une interrogation : avec les orientations de ce budget, nous ne serons plus que 160 000 fin 2007. Avec des conséquences graves sur l'équilibre de la Caisse de Prévoyance et l'avenir de la Caisse de Retraites.. 4 700 embauches sont prévues en 2007 pour 7 200 cessations de fonctions ; soit **une diminution de 2 500 emplois entre fin 2006 et fin 2007**, une baisse moyenne des effectifs de 1,5 %. Cette baisse n'est pas homogène, mais touche tous les secteurs de



l'entreprise Pour SUD-Rail, le budget 2007 de la SNCF n'est pas acceptable. Une nouvelle fois, l'emploi des cheminots, leurs salaires et leurs conditions de travail vont être mis à contribution. Les questions de fond sur l'avenir de l'entreprise publique restent posées compte

tenu de la politique anti-service public développée par le gouvernement, de l'absence de règlement durable concernant l'avenir du réseau et de la poursuite de l'affaiblissement de l'activité de transports de marchandises de la SNCF.

Les usagers de St-Lazare se rebiffent

Lors des grèves de décembre, nous avons reçu plusieurs courriers d'usagers et d'associations. Tandis que les médias villipendaient les grévistes en s'appuyant sur «l'opinion publique», celle-ci prenait contact avec nous. A ce jour trois associations sont en cour de constitution sur Gisors, Bonnières et Evreux et à Achères la révolte s'organise. Avec les cheminot-e-s, ils s'accordent à



dire que les grèves ne sont pas responsables des pannes et retards quotidiens sur ces lignes. C'est bien les moyens du service public qui sont en cause. Un tract commun est en projet, nous essaierons d'y associer les autres syndicats.

Retour du Burkina Faso : Les cheminots Burkinabés en suspension de contrat de travail ou les dégâts de la privatisation !



Photo: Gilles Le Loupp - gare de Bagassi

Suite à la crise Ivoirienne les cheminots du Burkina Faso ont été placés à partir du 7 novembre 2002 sous le régime de la suspension de contrat de travail en occultant les fondements de la convention (dans le prochain numéro du flash nous aborderons la situation au Mali et au Sénégal).

Socialement, c'est une catastrophe pour les agents et leur famille, scolarité hypothéquée, plus de prise en charge médicale. Certains ont abandonné leurs maisons et plusieurs d'entre eux ou des membres de leur famille sont décédés.

Dans ce contexte, SITARAIL (PDG, Bolloré) a concédé à des prestataires extérieurs l'exploitation du trafic « voyageurs » entre Ouagadougou et Abidjan, délaissant les cheminots au statut. La direction de SITARAIL a fait signer aux travailleurs un protocole d'accord, concocté par elle-seule, et où les travailleurs sont mis en chômage

technique pour une durée indéterminée, sans salaire et ceci depuis le 7 novembre 2002.

Les adhérents du Syndicat Libre des Cheminots Burkinabés (SLCB) ont refusé de signer ce protocole et ont engagé une procédure arbitrale contre SITARAIL qui s'est soldée par une non-conciliation.

Le syndicat représentant 390 travailleurs a intenté un procès contre SITARAIL depuis le 10 juin 2003 devant la cour d'appel de Ouagadougou.

Le 9 janvier 2007, après 20 renvois, une lueur d'espoir apparaît ! En effet, lors de cette dernière audience au tribunal de grande instance de Ouaga, malgré les exceptions et la

demande de renvoi devant le tribunal du travail soulevée par les avocats de SITARAIL, le juge a retenu le dossier pour un examen de fond à la date du 13 février 2007. Lors de cette audience, le syndicat devra produire les certificats d'hérédité des camarades décédés et les mandats dûment signés par les ayants droit. C'est, nous l'espérons, le début de la procédure d'indemnisation des travailleurs et de leur réintégration.

Quand on analyse de plus près la situation du rail, elle est à une échelle moins grande, comparable à la situation française.

Tout est axé sur la route avec les problèmes de pollution de saturation des accès aux villes, la détérioration des routes rendues fragiles par les pluies et le trafic des camions surchargés. Le nombre d'accidents de la

route est très important et le parc automobile est dans un très mauvais état.

Si l'infrastructure ferroviaire n'est pas modernisée et entretenue, les trains « fret » finiront par détruire totalement, ce qui devrait constituer un atout indéniable dans le transport des voyageurs et des marchandises entre les 2 grandes villes du pays. Au-delà de Ouagadougou une ligne a été construite jusqu'à Kaya, elle devait relier la capitale à Niamey au Niger, la ligne n'a jamais été finie et l'exploitation du secteur construit n'a duré que quelques mois.

Un projet de ligne reliant Ouga et Accra au Ghana est soi disant à l'étude.

La situation des chemins de fer burkinabés est l'exemple même du désastre de la privatisation ! Même dans les pays pauvres, tout est bon pour faire du fric sur le dos du peuple !

Audit du réseau ferré burkinabé par un expert français : Quelques données :

Voie unique entre Abidjan et Ouagadougou sous le régime du cantonnement téléphonique avec possibilité de croisement dans de nombreuses gares. Avant la privatisation et la crise ivoirienne, par jour, dans chaque sens, un train express « La gazelle » entre Ouaga-Abidjan en 15H pour les 1200 Km de parcours) et 2 autorails dans chaque sens entre Ouagadougou et Bobo-Dioulasso. Le temps de trajet de la Gazelle entre les 2 villes burkinabées était de 4H30, aujourd'hui 9H quand tout va bien.

Il n'y plus que 3 trains par semaine. La vitesse de la ligne est limitée à 50km/h voire moins sur certains secteurs et des gares ne sont plus desservies ce qui a pour conséquences une désertification de ces villages ruraux qui vivaient de la vente de leurs produits aux usagers et aux commerçants venant de la Côte-D'Ivoire. SITARAIL a sous-traité la vente des billets et le contrôle à d'autres entreprises. Bolloré ne s'intéresse pas au trafic « voyageurs » qu'il est obligé d'assurer au travers la convention signée avec l'Etat.

Pétition contre le port systématique de la casquette

La direction a décidé en 2007 de rendre obligatoire le port de la casquette ou du bibi en gare pour tous les agents Transilien. Auparavant réservé aux contrôleurs, elle va faire son apparition sur les quais de nos gares. Ce n'est pas que nous sommes contre le port de la coiffe, c'est le fait qu'elle devienne obligatoire qui nous gêne...

En effet, jusqu'à présent, nous avons le choix dans notre tenue avec un catalogue à notre disposition... Si nous acceptons aujourd'hui le fait que la coiffe devienne obligatoire, demain ce sera le tour de nos chaussures ou de notre coiffure (et pourquoi pas des sous-vêtements siglés SNCF ou Transilien ?) d'être choisis par la direction... Et pourquoi pas la jupe obligatoire pour les femmes agents ? Ou encore les chaussures de ville (très pratiques en hiver sur les quais en grande soirée ! Si si, je vous assure !!!) ? Et quand on sait qu'on nous refuse des bonnets pour les grandes soirées en hiver... S'ils font ceci dans le but de nous rendre visibles, pourquoi ne pas choisir du jaune fluo ? Ainsi, nos collègues de la traction ne nous louteront pas sur les quais et ça nous permettrait de porter le vêtement d'EPI (Equipement de Protection Personnel, vous savez, la même tenue lors du sablage/salage des quais). Vous voyez qu'à SUD-Rail, on a des IDIX !!!! La pétition circule, demandez-la à vos délégué-e-s, faites-la connaître autour de vous.

Les brochures à votre disposition

EMM Clichy : les voies de service à l'abandon

Six déraillements en 6 mois sur les voies de service de l'EMM de Clichy, c'est le triste bilan constaté lors du dernier CE. Et si nous n'avons pas encore à déplorer d'accidents corporels et mortels, il suffit de voir les rames renversées et retournées sur les buttoirs pour constater qu'il ne s'agit que de chance et que celle-ci pourrait bien tourner. En effet de nombreux agents de l'atelier sont amenés à intervenir régulièrement sur du matériel stationné dans les voies. Certaines fois ce sont également des agents d'autres régions qui sont appelés sur le site sans connaître les « coutumes locales » de déraillement. A eux, s'ajoute la centaine d'agents du nettoyage de l'entreprise USP soumis aux mêmes dangers, mais sans les formations et la sensibilisation nécessaires. Le directeur de région panique et ordonne une réfection des voies à Clichy, mais rien à Mantes, Argenteuil, Achères ou Vernouillet. Il attend sans doute les prochains déraillements...



Discrimination syndicale

Nous avons rencontré Amandine et Laurent de SUD Virgin lors de l'AG Solidaires 92 à Nanterre le 25 janvier. Ils attendaient le jugement sur la représentativité de SUD-Virgin avec d'autant plus d'impatience et d'inquiétude que ce jugement risquait de peser sur l'issue de la lutte pour la réintégration d'Amandine. Eh bien, on peut vous l'annoncer... SUD-Virgin a gagné sa représentativité, reste à gagner pour Amandine.

Flash : Tu as été licenciée des magasins «Virgin», peux-tu nous en donner les raisons ?

Amandine : J'ai été en mise à pied conservatoire le 5 décembre 2006, convoquée à un entretien préalable au licenciement le 14 décembre au siège à Clichy. Le comité d'accueil : un huissier, des vigiles et la police, rien que ça ! Les reproches de la direction : altercation avec un client (le 5/12), ce client était étrange, j'ai immédiatement prévenu le directeur du magasin qui n'a pas souhaité venir, et qui faisait, comme par hasard un tour de magasin avec le directeur régional), refus d'autorité (je ne serais pas monté immédiatement dans le bureau parce que j'allais prévenir mon collègue d'un autre département de mon absence) et menace envers le directeur régional («Je m'occuperai de vous en haut-lieu»).



Photo Guillaume Davranche

Flash : Aujourd'hui «Virgin» est un grand groupe français. Comment peut-on concevoir une telle répression et quelle est la situation syndicale dans l'entreprise ?

Amandine : Virgin, propriété du groupe Lagardère est une entreprise qui perd de l'argent, 60% des employés ne touchent même pas 1 000 euros net/mois et il y a 40% de turnover, tout ça en dit long sur l'activité de l'enseigne. Si nous continuons à nous battre aujourd'hui pour certains après 16 ans, 10 ans et, pour ma part, 9 ans chez Virgin, c'est que l'enseigne a un potentiel. Il est impératif qu'un nouveau système de management, de nouvelles idées et une meilleure gestion se mettent en place. Ce n'est pas en découvrant le numérique cette année ou avoir fait de 2006 «l'année du client» qu'elle va décoller... Il y a des salariés qui s'impliquent tous les jours sans voir le fruit de leur travail. Aujourd'hui, Virgin ne promet rien à son personnel tant dans l'évolution de leur poste que dans la pérennité de leur emploi. Aujourd'hui dans l'entreprise, les 5 organisations syndicales dites représentatives, s'accommodent de la situation. Il n'y a aucun contrepoids face à la direction si bien que lorsque SUD Virgin diffuse des tracts, conteste la direction, fait signer des pétitions ou bien même s'occupe des salariés qui viennent à nous, nous avons systématiquement les autres organisations syndicales et la direction contre nous. Et on nous parle d'intersyndicale après avoir signé, l'an passé, pour arrêt de l'augmentation collective... Notre représentative a été contestée par la direction, rejointe par la CGT, la CFTD et FO. Ils ont été en panique quand notre avocat a demandé de voir leur activité et le nombre de leurs adhérents... Nous sommes désormais représentatifs !

Flash : De quels soutiens avez-vous besoin ?

Amandine : Nous nous rassemblons tous les vendredis devant le magasin M° Grands Boulevards de 18 h à 20 h. Une manifestation est prévue le 3 mars à 15 h M° Strasbourg Saint Denis, toutes les organisations syndicales sont conviées ainsi que les Conseillers du salarié.

Le coin culture (bio)

LA CROSSE EN L'AIR

« C'est des pièces verticales qui ont des bords d'angles qui ont des bords qui ont... mais des bords de pièces verticales... »

« Notre père qui était aux côtés de se risquer à être le candidat... »

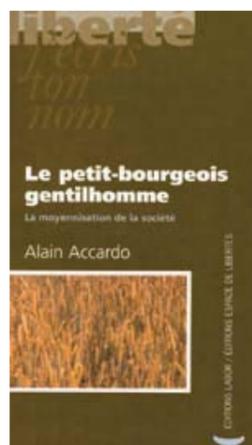
Du 8 mars au 1er avril 2007
Théâtre La Belle Étoile,
Jeudi, vendredi, samedi à 20h30, et dimanche à 16h
Réservations indispensables au 01 49 98 39 20
Tarifs : 16 et 10 euros

La Crosse en l'air est un réquisitoire insolent contre la collusion de l'Église et de l'idéologie fasciste. C'est un plaidoyer pour la lutte des travailleurs du monde entier et plus particulièrement pour les révolutionnaires espagnols qui combattent le coup d'État de Franco. Ce texte développe de façon virtuose tous les sentiments qui dominent l'œuvre de l'artiste au long de sa vie : la défense des opprimés, l'anticléricalisme, l'antimilitarisme, la liberté, la révolte, et l'espoir. Comme Prévert aimait à le dire : "Il faudrait essayer d'être heureux, ne serait-ce que pour donner l'exemple", la Crosse en l'air ravit de bonheur par l'humour, la tendresse et l'espoir qu'il dégage. **Dimanche 11 mars après-midi avec SUD-Rail PSL**

Le petit-bourgeois gentilhomme La moyennisation de la société d'Alain Accardo (éditions Labor)

Dans ce petit livre incisif à l'usage des militants politiques, syndicaux ou associatifs, le sociologue Alain Accardo analyse les rapports qu'entretient la classe moyenne avec les rouages du système capitaliste. Il rappelle que les individus ont intériorisé, bien souvent depuis leur enfance, l'impossibilité de remettre en cause ce système de par leur milieu familial et leur passage par la scolarité, la formation professionnelle etc. Il est bien souvent question de servitude, involontaire pour la grande majorité. Ce qui fait que beaucoup de monde peut pointer du doigt, à juste titre, les méfaits de la « mondialisation », et dans le même temps avoir des pratiques sociales et culturelles qui vont à l'encontre de cette dénonciation. Il montre que pour combattre l'ordre social établi, s'opposer aux

structures objectives du système (les grandes institutions économiques, le patronat...) ne suffit pas ; il est en effet nécessaire de prendre en compte ces structures internes à l'œuvre dans l'inconscient des citoyens. Loin de prendre une posture moralisatrice, il nous invite plutôt à poser un regard lucide sur nos pratiques et celle de la classe moyenne en général, dans un but émancipateur.



Solidaires

Union syndicale

Prud'hommes 2008, C'est parti !

En 2008, 15 millions de salariés seront appelés à renouveler les conseils des prud'hommes. C'est une échéance que nous ne pouvons pas manquer. En 2002, Solidaires avait présenté 177 listes, ce qui nous permettait de toucher 30% du corps électoral. Notre objectif est de présenter 600 listes en 2008, sur environ 1100, ce qui représenterait 70% du corps électoral.

Obtenir 5% des voix est notre but. Il est ambitieux, mais réalisable si chacune d'entre nous entre dans la bataille. Environ 200 000 salariés font, chaque année, appel à la juridiction prud'homale afin de faire respecter leurs droits et régler des injustices parfois dramatiques. Cette échéance électorale sera l'occasion de faire valoir notre syndicalisme et de renforcer notre influence. Les modifications de la loi de 1966 sur la reconnaissance syndicale nous permettront de

marquer des points importants pour la représentativité de notre Union Syndicale. Dès maintenant, il nous faut informer et convaincre afin de trouver des candidats. Notre syndicat s'impliquera largement dans cette échéance. Mais en ces temps où l'argent est le nerf de la guerre, il nous faut trouver les moyens de notre campagne. Les estimations les plus basses sont à la hauteur de 1 million d'euros (impression de bulletins de vote et professions de foi et matériel de campagne).

Notre syndicat de Paris St-Lazare prend d'ores et déjà l'engagement que les sommes gagnées par le secteur juridique sur les dossiers «emplois jeunes» seront injectées dans la campagne. Dans les tribunaux, comme dans les entreprises, les militants Solidaires refusent les compromissions et les «petits arrangements entre amis». C'est pour cela que depuis 2002 les élus solidaires ont toujours combattu l'injustice et l'arbitraire. Pour nous, il n'y a pas d'égalité entre les situations du «licencieur» et du licencié !

Mourir du travail

Le parquet de Versailles a ouvert une enquête préliminaire, mardi, après le suicide d'un employé du technocentre du constructeur automobile de Guyancourt (Yvelines). Deux autres salariés se sont donnés la mort depuis octobre 2006. Il y a eu en tout cinq suicides en deux ans et demi. SUD dénonce la forte charge

de travail et avec la CGT demande une expertise indépendante. Dans ce centre de techniciens et d'ingénieurs, l'organisation du travail, le stress, le mépris de la vie privée entraînent un mal-être qui peut aller jusqu'au suicide. Mais pour un mort, combien de salariés malades,



déprimés, usés ? Ce sont ces méthodes de gestion qu'il faut refuser avant qu'elles ne fassent des dégâts irréversibles chez Renault comme à la SNCF.

Formation intersyndicale femmes

Journées intersyndicales des 20 et 21 mars 2007

Formation Débat Femmes

Education sexiste/Orientation sexiste
Emancipation des femmes/Egalité/Sexualité
La prostitution
L'égalité professionnelle

Bourse du Travail de St Denis
11 rue Genin
93200 Saint Denis
Métro : Porte de Paris

Le 8 mars, Journée internationale de lutte des femmes pour leurs droits

Femmes, prenons la Bastille !
Rendez-vous métro Père Lachaise à 18h

Comme chaque année, les adhérentes et adhérents qui veulent participer et être déchargés doivent s'inscrire auprès des permanents-e-s du syndicat. faites vite !!!

Il était une fois le salariat : documentaire d'Anne Kunvari et...

...Débat organisé par ATTAC et la Ligue des Droits de l'Homme (LDH) au Royal Utopia de Pontoise le **Jeudi 15 mars 2007 à 20h30**. Avec **Gérard Filoche** Inspecteur du travail et **Claude Katz** avocat membre de la LDH

Agenda

17 mars : manifestations contre le nucléaire (Lille, Rennes, Lyon, Toulouse, Strasbourg)	du 12 au 16 mars NOTATIONS MSV Q A,B,C	Procès emplois -jeunes Jugement 26 Avril (12 dossiers)
11 mars 16h Théâtre avec Jolie-Môme	16 mars NOTATIONS Etof Q E	
12 mars NOTATIONS Q D/E Administratifs	20 mars NOTATIONS ADC	
13 mars NOTATIONS Even GB et Q D Even	20 mars NOTATIONS EMM A,B,C	
15 mars NOTATIONS Q E TC et Even PB	28/29 mars NOTATIONS EEx PSL	
	20 et 21 mars : Formation intersyndicale femmes	

