



Avril 2024

Paris Sud Est, Dijon, Lyon, Chambéry, Marseille, Montpellier

## Compte rendu du CSE N° 4 du 16 avril 2024

### Résultats élection CA

Les élections du Conseil d'administration se sont déroulées sur une période d'une semaine, incluant un jour férié. Même si la participation globale progresse atteignant à peine 42,68%, entre le calendrier, le vote électronique et le manque de visibilité des CA dans le quotidien des cheminot-e-s, c'est malheureusement, comme en 2020, l'abstention qui sort gagnante.

L'abstention n'est jamais bonne pour la démocratie et la représentation des salarié-e-s, la direction doit en tirer les leçons et faire évoluer le mode de scrutin afin de favoriser le vote. Pour autant, avec une progression de 3,38 %, SUD-Rail signe la plus forte progression de l'ensemble des O.S. et pourra faire face à la direction dans 3 conseils d'administration.

En donnant massivement leur confiance à notre syndicalisme, les cheminot-e-s ont montré leur détermination à défendre leurs droits et à lutter face à l'ouverture à la concurrence et à la casse de leurs conditions d'emplois.

**SUD-Rail remercie l'ensemble des Cheminot-e-s qui nous ont apporté leur confiance.  
Par leurs votes, ils ont envoyé un message clair et offensif  
à la direction et au gouvernement.**

**SUD-Rail, seul syndicat  
à progresser dans  
les 4 Conseils d'administration !**

1 administrateur au CA SNCF	+3,38 pts au CA SNCF
1 administratrice au CA Voyageurs	+3,80 pts au CA Voyageurs
1 administrateur au CA Réseau	+3,41 pts au CA Réseau
	+1,06 pts au CA G&C

**Merci à tou-te-s les cheminot-e-s qui  
nous ont apporté leurs suffrages! On lâche rien!**

**Résultats des  
Elections  
aux Conseils  
d'Administration**

**On a voté**

**Solidaires  
SUD  
Rail**





Le journal qui fait suer la direction !

### Etablissement Traction

Sur l'ET, tout va pour le mieux, les rames sont toujours aussi bruyantes, les sièges de conduite toujours aussi inconfortables.

Concernant le bruit, certaines rames entraînent l'apparition d'acouphènes pour le conducteur, qui fidèle aux fondements de ce qu'il a appris en formation, ne manque pas d'annoter son BS en conséquence. Les élus n'ont même pas été avisés de l'évènement mais pire encore, quand nous abordons le sujet en RPX pratiquement un mois après, la direction n'a que de vagues informations et surtout est dans l'incapacité de nous donner ne serait-ce que le N° de la rame incriminée.

Nous espérons juste que le collègue amené, suite à cette situation, à consulter un médecin n'aura pas perdu une partie de son audition, qui rappelons-le est irréversible. Mais rassurez-vous en attendant la rame a bien continué de rouler sans aucune réponse pour savoir comment elle a été traitée ou si elle a été réellement traitée suite à cet incident. Peut-être est-elle encore en train de flinguer l'audition d'autres collègues mais on peut comprendre que ce n'est pas ce qui est primordiale aux yeux de nos dirigeants, non le principal c'est de faire une belle annonce en roulant. Par contre, en attendant, les bouchons de protection, pourtant définitivement validés par le national, tardent à venir.

Pour ce qui est du confort, là aussi rien ne s'arrange, il y a toujours autant de sièges en cabine très peu réglables et surtout dépourvus d'accoudoirs, mais là aussi la direction nous propose enfin une solution. Des sièges tout neufs ? Non que nenni, on nous invite à nous rapprocher de la médecine du travail qui peut nous apporter une aide sur les bonnes postures à adopter. Franchement, encore une fois, de qui se moque-t-on ?

Autant de sujets malheureusement quotidiens qui ne trouvent pas satisfaction depuis des années, aucunes réponses probantes et surtout correctives dignes de ce nom. Pourtant, pendant que nos maux sont balayés systématiquement d'un revers de main, la direction multiplie les sondages et enquêtes de tout genre pour connaître notre degré de satisfaction au travail et ainsi permettre de lui faire remonter nos soucis quotidiens. Voici la réalité du dialogue sociale mais surtout à quoi servent nos BS ? Cela explique sûrement les très faibles taux de réponses aux sondages de la direction chez les tractionnaires...



### UO Paris ESO PLA

Sur Paris, nous sommes toujours en attente de l'organisation du groupe de parole devant être organisé avec la cellule psychologique suite à l'évènement sureté du 3 février dernier. Nous avons appris lors de l'ILE du 22 mars que cela devrait prochainement être mis en place, mais depuis silence radio.

Nous pouvons comprendre que ce genre de groupe de parole ne soit pas réalisé à chaud, mais que rien n'ait été mis en place au bout de 2 mois et demi relève du mépris envers les agents.

**SUD-Rail demande à ce que la direction s'active et que ce groupe de parole soit très rapidement mis en place.**



## Lettre de cadrage JO

SUD-Rail déplore que la direction d'axe et les directions d'établissements dérogent unilatéralement à la lettre de cadrage du national. En effet, celles-ci ont décidé de supprimer les périodes hivernales et printanières 2024 et 2025 des congés de moindre besoin. Dans cette lettre, il est pourtant bien stipulé que l'ensemble des mesures actées en instance commune doivent être appliquées de façon uniforme partout sur le territoire. Il est précisé que toutefois, si localement des adaptations sont nécessaires, il sera possible d'y déroger dans le cadre d'un dialogue social nourri avec les organisations syndicales. Aucune des directions n'a instauré un dialogue social pour déroger à ces mesures.

Pour SUD-Rail, tout cela est inadmissible et la direction doit appliquer l'entièreté des mesures prises par le national. De plus, il est anormal que l'ensemble des agents de l'axe ne puissent prétendre à la prime JO. Nous rappelons, que ce soit en pré-opérationnel, en opérationnel ou en post-opérationnel, l'ensemble des agents contribue à la production.

En limitant l'attribution de cette prime aux agents en production et de la supervision (DUO compris mais on se demande bien pourquoi), la direction valide clairement une iniquité au sein des établissements de l'axe. Pourtant, l'ensemble des agents des fonctions supports participeront à la préparation de l'évènement. Entre la mise en place de la logistique, l'augmentation de la charge de travail pour traiter les jours primables de présences des agents durant les JO/JOP afin que cela apparaisse dans les temps sur leur solde, le renfort de l'organisation sur le terrain et le déploiement des ressources nécessaires, chacun-e va bel et bien contribuer à l'organisation de cet évènement.

Plus particulièrement pour les opérateurs CPS, il est anormal que les CPST soient incluses dans le dispositif de prime JO/JOP et pas les CPS. SUD-Rail le rappelle, la charge de travail des CPS, déjà bien fournie, va accroître durant cette période. De plus, SUD-Rail indique que dans d'autres établissements, il a été acté que les opérateurs CPS seront éligibles à cette prime.

Avec des agissements pareils, nous constatons que « Toutes et tous SNCF » c'est quand cela arrange la direction. Et après elle viendra nous parler d'équité ? A croire que nous ne faisons pas partis de la même entreprise.

**SUD-Rail demande à ce que la lettre de cadrage JO/JOP soit appliquée dans sa totalité et que l'ensemble des agents de l'axe bénéficie de la prime liée à cet évènement.**

Fidèle à elle-même, la direction dit entendre mais botte une fois de plus en touche et renvoie aux échanges qui se tiennent au niveau national.







### Chefs de Bord

La direction s'entête à ne rien vouloir lâcher quitte à sacrifier le service aux usager-e-s et à démotiver encore un peu plus les ASCT. Ces derniers n'oublieront pas ce à quoi se sont livrés les dirigeants SNCF qui n'ont pas hésité à organiser le lynchage médiatique, comme si les difficultés à exercer les missions d'ASCT en temps normal dans les trains ne suffisait pas... Depuis, les ASCT sont quotidiennement victimes d'incivilités, voire plus.... Et leur autorité à bord est sérieusement contestée par les voyageurs.

La responsabilité en revient en premier aux dirigeants SNCF ! Voilà que les ASCT se voient maintenant traités de « cowboy » dans les trains et dans les médias. Là encore, pas le moindre soutien des dirigeant-e-s SNCF, bien au contraire.

Pourtant les règles de régularisations absurdes, ce sont bien les dirigeant-e-s SNCF qui les ont pondues et qui demandent aux ASCT de les appliquer ! La direction les pousse à réaliser un maximum de perceptions : les notations étaient principalement réalisées sur ce critère (on le constatait chaque année). Si la direction affirme que le nombre d'OP/JT n'est plus objectivé, en UO, on nous explique que ces chiffres seront toujours regardés (encore un effet d'annonce pour calmer rapidement les esprits sans rien changer en OPERATIONNEL).

Les O.S. ont toujours été plutôt pour intégrer une partie forfaitaire des Primes de Perceptions de manière systématique dans la prime de travail (comme cela a été fait par le passé pour les 30 premiers € de perception), alors chiche nous demandons à la direction d'augmenter ce forfait intégré pour tous systématiquement à la Prime de Travail pour prouver que vous ne poussez pas les ASCT à ramener toujours plus ?

Et que dire de la tournée des popottes de B.Huteau et A.Krako pour « échanger » avec des Chef-e-s de Bord et tenter de se rattraper aux branches après leurs interventions médiatiques inexcusables et mensongères dans le but de cornériser les ASCT et les opposer au reste de la famille Cheminote et au reste de la population? Que penser de ces directeurs de SA et d'Axe incapables de prononcer la moindre excuse, incapable de la moindre remise en question? Que penser de leur mépris exprimé en refusant d'échanger avec les Chef-e-s de Bord venu-e-s, dans le calme pour exprimer leur mécontentement et leur soutien à leur collègue injustement humilié publiquement et sous le coup d'une procédure disciplinaire?

En Parallèle, la direction n'a de cesse de pourrir la vie des ASCT jusque dans la programmation de leurs JS. Comme si détériorer les conditions de travail n'était pas une vengeance suffisante au conflit de février, voilà que le but avéré est aussi de détruire la vie privée de ces agents en cassant la notion même de grille de roulement avec la mise en place de SCORE. Modifications de tournées, notes rectificatives, bugs etc. Pour le coup les agents devraient eux faire preuve de compréhension ? Accepter sans rechigner de perdre de l'argent quand leurs RHRs se transforment en Journées Simples ? Accepter d'avoir des prises et fins de service décalées de plusieurs heures sans leur avis et sans aucune compensation (au mépris de la réglementation et du respect des repos périodiques et journaliers) ?

**La coupe est pleine et la direction portera l'entière responsabilité de la suite que les collègues décideront pour faire cesser ces humiliations, faire respecter la réglementation du travail et surtout leur dignité.**



# Décès au travail

Dans un contexte marqué par le décès de 2 collègues cheminots, l'un au technicentre de Bischheim et l'autre à l'Infrapôle BFC, la SNCF vient de publier son bilan annuel des accidents du travail et des maladies professionnelles... il est édifiant ! Chaque année il y a toujours plus d'accidents mortels à la SNCF et chez ses sous-traitants. Le recours de plus en plus systématique à la sous-traitance multiplie les situations de coactivité impliquant les salariés SNCF et les salariés d'autres entreprises intervenant dans les emprises ferroviaires. Cette situation a toujours existé dans le chemin de fer mais, avec l'augmentation des travaux et le recours à toujours plus de sous-traitance, cela prend aujourd'hui une tout autre dimension.



Ce constat est partagé par l'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire où il est mis en avant que les coûts passent avant la sécurité. Avec l'ouverture à la concurrence et le recours aux filiales de la SNCF, voire à d'autres opérateurs ferroviaires, nous avons de bonnes raisons de craindre une explosion de cette situation. À la SNCF la situation n'est pas terrible non plus. En 2023, 1 cheminot est mort au travail et 4 collègues sont décédés lors d'un accident de trajet, lorsqu'ils se rendaient ou rentraient du travail. Soit 5 morts dans l'année. Si on ajoute les 18 collègues dont la CPR reconnaît le décès en tant que maladie professionnelle, cela fait 23 cheminots morts à cause du travail en 2023.

Concernant les accidents du travail 2023, il y a eu 3141 accidents du travail avec arrêt à la SNCF, soit une augmentation de 1,2% par rapport à 2022. 60% de ces accidents avec arrêt sont : Atteintes et outrages aux personnes (18,5%), Accidents de plain-pied (17,8%), Accidents avec Dénivellement (12,5%), Manipulations d'objets au cours du travail.

Il y a eu 2303 accidents du travail sans arrêt, soit une augmentation de 39,1% par rapport à 2022. Nous retrouvons les 4 mêmes causes que pour les accidents avec arrêt. Mourir ou se blesser au travail, ce n'est pas une fatalité ! Si les morts au travail sont l'aspect le plus visible des accidents du travail, il n'en demeure pas moins que chaque année, ces accidents du travail occasionnent des blessures physiques ou psychologiques pour des milliers de collègues. SUD-Rail a décidé depuis de nombreuses années de faire des accidents du travail une priorité. Cela passe par plus de prévention, plus de sécurité, plus d'effectifs, plus de contrôles mais aussi, plus de médiatisation.

Aujourd'hui aucune instance nationale ne comptabilise officiellement le nombre de morts au travail en France, il faut s'en remettre à des organismes qui souvent « s'autosaisissent ». L'inaction du ministère du travail face à ce fléau que sont les morts au travail n'est pas acceptable ! Nous devons agir !

**SUD-Rail soutiendra toutes les initiatives pour rendre visible ce fléau dans le ferroviaire et va agir pour que les questions de prévention et de sécurité ne soient pas réduites à quelques réunions dans les CSE !**

La direction indique que suite à ces différents événements, ce sujet serait « ENFIN » devenu une priorité et que le président entendrait consacrer plus de temps à la sécurité au travers de plan d'action à mettre en place. Pour SUD-Rail ce discours ne devrait pas apparaître aujourd'hui. La sécurité ferroviaire a toujours été une priorité, qui au fil des années, entre productivité, réorganisations et appel à la sous-traitance, est passée au second plan.

La direction afficherait donc une nouvelle dynamique dans le cadre de la prévention des risques est fixe l'objectif « zéro AT ». D'après elle chaque agent est responsable de sa sécurité.

Voilà encore un discours qui fait porter la responsabilité aux agents quitte à se dédouaner.

**SUD-Rail rappelle que la prévention des risques est de la responsabilité de la direction. C'est à elle d'organiser les formations nécessaires et de faire en sorte que chaque agent soit conscient des risques et des principes fondamentaux à respecter. Sauf qu'aujourd'hui force est de constater que les formations, éléments pourtant essentielles de la prévention, sont balayées au profit de la production et remplacées par des E-learning ou un document envoyé par mail en guise de prise de connaissance. Tout est fait dans le mauvais sens, et après la direction parle d'objectif « zéro AT »?**

SUD-Rail a également rappelé qu'un tel objectif aura pour conséquence une non déclaration d'accidents du travail par les établissements et ne fera qu'aggraver la situation. Nous le constatons actuellement lors des agressions subies par les agents où la direction leur parle de fiche CEZAR (et encore quand elle a la présence d'esprit de se rappeler que cela existe) mais ne remplit plus de dossiers accident du travail.

Par ailleurs, et comme indiqué plus haut, les agressions étant le facteur premier des accidents du travail des établissements commerciaux de l'axe, il est, à ce titre plus que nécessaire que la direction mette en place de réelles actions pour protéger ses salariés de ce fléaux.

En réponse à cela, la direction n'hésite pas à mettre en avant l'énorme investissement réalisé dans les caméras piétons, véritable révolution en matière de prévention d'après elle. **Pour SUD-Rail, la meilleure des préventions réside dans l'investissement humain afin d'augmenter les équipes SUGE de façon à ce que ces dernières soient présentes dans toutes les gares, du premier au dernier train.**



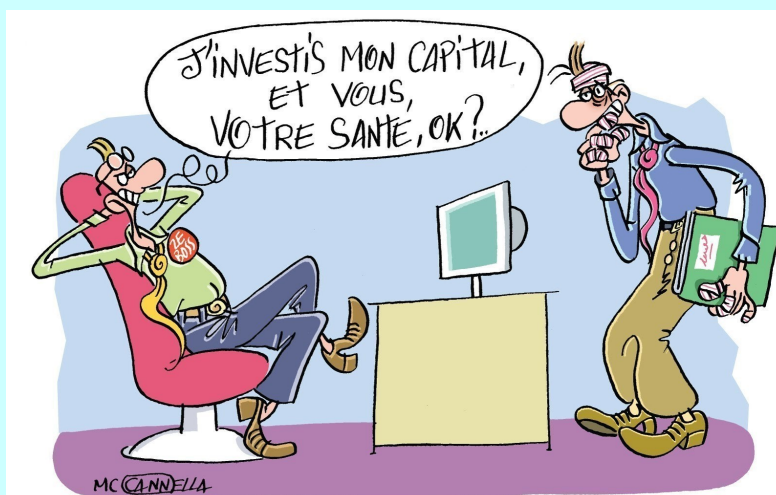
## Déploiement de l'ordonnancement sédentaire PROGRES

Malgré les nombreuses alertes exprimées lors de l'information de ce dossier le 13 février dernier, force est de constater que la direction s'entête à ne rien vouloir entendre puisqu'aucune évolution n'a été apportée au dossier de présentation, mis à part un point concernant les EVRPS.

Il est affligeant de constater que ces EVRPS ont été bouclées en 7 questions redondantes sans grilles de cotations. Si la direction indique appliquer la VO630 dans le cadre d'EVRPS liées à un projet lui permettant d'adapter les questions au contexte de ce dernier, nous sommes bien loin de la prise en compte de la dimension humaine dans le projet puisque aucune question concernant le déroulement de carrière, la vie pro/perso et la QVT n'est apparue. Une fois encore, la direction n'inscrit dans le dossier que ce qui l'intéresse malgré les nombreux échanges qui s'y sont prêtés. Présentation en amont de phase, glossaire, webinaires, accompagnements sur l'appropriation, etc... sont les seuls points qu'elle remonte de ces échanges. Quand est-il de la surcharge de travail ? du déroulement de carrière ? de l'inquiétude liée à la volumétrie de l'effectif et les modifications de périmètre à venir ? l'impact sur la vie perso ? la productivité demandée ? etc... RIEN !!!

Sans parler du fait que le retour des échanges avec les régulateur.trices de l'UO PSE (futur réordonnanceurs) se limite à « entretiens individuels ...en cours ».

Pourtant, et comme évoqué lors du CSE du 13 février, il ne faut pas être sortie de l'ENA ou avoir fait de grandes études pour comprendre que cet outil va engendrer une forte charge de travail supplémentaire auprès des futurs ordonnanceurs et réordonnanceurs. Les ordonnanceurs vont devoir jongler avec les tâches intégrées dans les journées de services pour sortir les agents de la prod pour x raisons, tout en gardant leurs prérogatives liées à la commande du personnel et le suivi des agents qu'ils auront sur leur périmètre. Quid de la modification du périmètre d'ailleurs ? Si la direction peut indiquer que celui-ci n'a pas vocation à être modifier pour le moment, SUD-Rail rappelle que ce même discours a été tenu lors du rattachement de BFC à l'ESV TGV PSE, et surprise les opérateurs CPS et CPST ont par la suite eu les agents BFC d'intégrés dans leur portefeuille.



Pour les réordonnanceurs qui seront spécifiques à l'UO Paris, il leur sera demandé de réattribuer les tâches la veille pour le lendemain à partir de 17h. A quel moment auront-ils la possibilité de le faire ? Nous rappelons qu'actuellement, jusqu'à la fin de service du dernier agent (1h15), les régulateurs ne cessent de réadapter les programmations en rapport des multiples aléas au quotidien (retards, absences, mises à quai tardives etc...). Demain avec le déploiement de PROGRES cela ne changera pas.

Pour la direction rien ne changerait pour les réordonnanceurs par rapport à aujourd'hui. SAUF que ce qui n'est pas mentionné dans le dossier, c'est qu'actuellement, la réattribution des tâches à J-1 est effectué par le Paqteur. Demain ce poste étant supprimé la direction entant allouer la charge aux réordonnanceurs. SUD-Rail le rappelle, ce ne sera pas possible!

Nous l'avions déjà dénoncé, et réitérons, : il est anormal de trouver un même poste avec des classes différentes. Certain ordonnanceur.ses se trouveront à la classe 4, d'autre à la classe 5. Et après la direction parle encore d'équité ? Si la direction indique qu'une évolution vers un poste GM agent roulant ou rame est envisageable après un passage ambition maîtrise plus, il est déplorable qu'elle ne prenne pas la décision de reclasser l'ensemble des postes d'ordonnanceur.ses à la classe 5 de son propre chef puisqu'elle a la possibilité de nommer des classe 5 à hauteur de 15% de l'effectif sans passer par aucun dispositif.



En parallèle, un remplacement mutuel avec le responsable ordonnancement justifierait le pesage du poste d'ordonnanceur de l'UO TGV Provence à la classe 5. Mais à bien y regarder, les tâches supplémentaires reprises dans le cadre de ce remplacement mutuel sont des tâches déjà effectuées par l'ensemble des ordonnanceurs de l'axe.

Cela appuie les propos que nous relayons depuis plusieurs mois maintenant puisque la direction reconnaît la charge de travail pour ce poste d'ordonnanceur en le pesant à la classe 5. Elle ne s'en est peut-être pas encore rendu compte pour les autres postes d'ordonnanceurs ? Conclusion : rien n'empêche le pesage de l'ensemble des postes d'ordonnanceurs à la classe 5.

La direction reste fermée sur le sujet du re-pesage du poste d'ordonnanceur à la classe 5. Elle indique ne pas vouloir appliquer la réglementation lui permettant d'affecter les 15% de l'effectif à la classe 5 en mettant en avant les possibilités d'examen interne ou le dispositif ambition maîtrise + qu'elle affectionne tant. Elle pousse même son mépris en arguant que la classe 5 ne diminuera pas la charge de travail. **Pour SUD-Rail, certes la charge de travail sera la même mais au moins le poste serait pesé à sa juste valeur et les agents concernés pourraient prétendre à une réelle évolution de carrière en rapport de leur montée en compétence.**

De même, SUD-Rail demande à ce que le poste de réordonnanceur soit revu à la classe 5 de par la charge de travail sous-évaluée. Nous alertons à nouveau sur le fait que le risque psycho-social va fortement augmenter si d'autres mesures plus adaptées à la charge de travail et à l'évolution de carrière ne sont pas rapidement mises en place.

Une fois de plus les fiches de postes des réordonnanceurs et des planificateurs manquent dans ce dossier. La direction sait-elle au moins en quoi consisteront leurs tâches ? Il est désolant de constater, pour un projet d'une telle ampleur avec des conséquences aussi importantes sur la santé au travail des agents concernés, que la direction ne soit pas en capacité d'apporter toutes les informations nécessaires et bâcle une fois de plus la rédaction du dossier de consultation. Il en va de même pour l'ensemble des fiches de postes côté Alpes où aucune information concernant les caractéristiques du poste ainsi que le régime de travail n'apparaissent. Il aurait été également nécessaire que les fiches de postes avant modification soient transmises de façon à mettre en éclair les modifications qu'impliquera la mise en place de cet outil ainsi que celles orchestrées en catimini par la direction.

Nous regrettons que la direction refuse de se rendre compte de l'impact réel que cet outil va avoir sur les agents concernés. Mais cela est bien évidemment fait exprès.

La mise en place de PROGRES marquera la fin des commandes papier et l'apparition d'une application (SELF-SERVICES pour les agents en production et PALAS pour les managers) permettant aux agents de visualiser leur utilisation et de poser des congés. Il y aura une option appelée « PREFERENCE » leur permettant d'exprimer à l'avance un souhait lié à la modification de leur horaire (matinée/soirée ou autre). Bien évidemment les critères liés au calendrier de demandes et d'équité ne seront définis que bien après la mise en place de l'outil.

**Pour SUD-Rail la direction entant mettre progressivement en place des roulements à la carte. Nous rappelons que depuis plusieurs années nous demandons à ce que plus de roulements pure matinée, pure soirée et journée soient mis en place afin de permettre un meilleur équilibre entre la vie pro/perso.** Au travers de cette option, la direction marque clairement son intention de pouvoir tout modifier comme cela l'arrange. En parallèle quid de l'équité entre agent par rapport aux demandes ? Là encore la direction n'a pas de réponse à fournir et indique que tout reste encore à définir. Des échanges à ce sujet seraient prévus en septembre, soit bien après la mise en place de leur projet. **SUD-Rail alerte sur les tensions qui seront générées via l'outil et cette option entre les agents et les ordonnanceurs qui n'auront pas pu répondre favorablement aux souhaits.** Déjà que ces derniers devront réattribuer l'ensemble des tâches prévues dans les journées de services pour pouvoir attribuer des congés, il est fort à parier, au vu de l'effectif de plus en plus restreint et de la production toujours plus importante, que le nombre de refus ne va qu'augmenter.

**Pour toutes ces raisons, ainsi que pour les conséquences de la mise en place de cet outil sur la santé physique et mentale des agents et les risques psychosociaux qui vont en découler, SUD-Rail a voté contre le déploiement de l'ordonnancement de PROGRES chez les sédentaires.**





### Droit de grève

En droit français, la protection de la grève a une valeur constitutionnelle, consacrée par l'article 7 du préambule de la Constitution de 1946. C'est un bien commun, utile à toutes et à tous, que les libéraux et la droite, à l'image du sénat aujourd'hui, veulent sans cesse « régler » ou restreindre parce que c'est un outil fondamental de conquête sociale. Dans les faits, les acquis sociaux ne sont jamais octroyés, ils sont toujours le fruit de luttes souvent âpres, opiniâtres, faites de terribles sacrifices de la part de celles et ceux qui y participèrent. A chaque grève d'ampleur, le débat sur l'instauration d'un service minimum et le durcissement des sanctions disciplinaires à l'encontre des grévistes refait surface au nom du « devoir de travailler » ou de la « continuité des services publics ».

Du Front populaire de 1936 à la retraite à points de 2020, les grèves ont permis aux salariés d'aujourd'hui de disposer d'acquis comme les congés payés, les repos hebdomadaires, la limitation du temps de travail, la sécurité sociale, le salaire minimum, etc ... Encore aujourd'hui, une étude de la DARES de février 2024 le démontre bien, c'est dans les entreprises où on revendique et où le droit de grève est utilisé que le niveau des acquis sociaux est le plus élevé.

Alors, non, les grévistes ne sont pas des « terroristes » comme veut nous le faire croire le sénateur Philippe Tabarot. Ce n'est pas le droit de grève qu'il faut « réformer » mais bel et bien les dernières lois travail et les ordonnances Macron de 2017 qui visaient à « fluidifier le dialogue social ».

En cas de restriction de ce droit, SUD-Rail et beaucoup d'acteurs syndicaux et politiques mèneront la bataille pour le préserver, il en va de l'avenir des acquis du monde du travail !



### Manifestation du 1er mai

En France, les travailleur-euses sont sous la menace d'un nouveau plan d'austérité. Pour multiplier les cadeaux aux entreprises, ce qui aggrave les inégalités sociales, le gouvernement annonce faire des milliards d'économies sur les politiques sociales et les services publics, la transition écologique ou en faisant les poches des chômeurs et chômeuses, de celles et ceux qui sont malades, ou encore en s'attaquant une nouvelle fois au Code du travail.

La précarité et la pauvreté gagnent du terrain, en particulier chez les étudiant-es pour lequel.le.s il est impératif d'augmenter les minima sociaux, les bourses d'études et réformer en urgence ce système d'aide pour que chacun-e puisse étudier dans des conditions dignes.

SUD-Rail milite pour le renforcement de la protection sociale et s'oppose aux projets de contre-réformes qui réduisent les droits et conquis des travailleurs et travailleuses.

Le 1er mai doit aussi être le prolongement des mobilisations du 8 mars pour l'égalité réelle alors que les femmes sont moins payées et plus souvent en situation de précarité.

**SUD-Rail appelle les travailleuses et travailleurs, les jeunes, étudiant-es et retraité-es, à manifester partout en France le 1er mai contre l'austérité, pour l'emploi, les salaires, les services publics, la protection sociale, les libertés et la paix juste et durable dans le monde.**

