

GRÈVE SNCF

10 arguments pour apaiser les repas de travail et de famille (ou pas !)

Alors que le gouvernement s'agite et les drapeaux aussi, de nombreux médias ont publié des décryptages et désintox (voir la liste en bas de cet article) sur le conflit à la SNCF qui mobilise les usagers et les cheminots. Face aux contre vérités et idées reçues, la bataille de l'opinion est engagée.

En vue de tous les repas pros avec les Jean-Jacques ou autres Jacqueline, et des tragédies familiales du dimanche midi trop arrosé par le Tonton René, nous publions ce petit guide pour casser les idées reçues sur la mobilisation des cheminots SNCF (et scoop : ça marche aussi dans les internets ou à la télé !).



1. Sur la masse salariale et le Statut des cheminots

Vous entendrez peut-être :

« C'est le Statut des cheminots qui plombe les comptes de la SNCF »

Vous pourrez répondre :

Écoutez mes chers collègues, c'est totalement faux, et ce n'est pas la CGT qui le dit mais la SNCF elle-même, dans un rapport interne confidentiel, rendu public par Capital.

Cette note explique que la suppression du Statut des cheminots coûterait plus cher à l'entreprise publique que son maintien.

Le Statut a été créé, non pas, par l'entreprise publique mais par les compagnies ferroviaires privées françaises entre 1912 et 1920 (par l'une puis étendue aux autres). Pourquoi ? Car dès 1852 l'Etat avait demandé aux entreprises privées d'employer un nombre suffisant d'agents pour garantir la sécurité des circulations. Chacun devait avoir un haut niveau de formation et une durée de travail limitée.

Il leur a fallu également « fidéliser » les salariés et ainsi lutter contre un grand turn-over à cause de la « pénibilité » du travail (faire rouler ou entretenir des infrastructures ferroviaires vingt-quatre heures sur vingt-quatre et sept jours sur sept). La particularité des métiers du ferroviaire est qu'ils nécessitent des formations lourdes et longues et donc un investissement important. C'est pourquoi un grand turn-over coûte très cher aux entreprises. D'autant plus si le réseau est ouvert à la concurrence puisque vous risquez de former des salariés pour la concurrence.

Le Statut des cheminots n'est donc pas un ensemble de privilèges mais un équilibre entre les exigences du service public ferroviaire (la continuité du transport ferroviaire - le 24h/24h, 7j/7j - l'adaptabilité, et la sécurité) et des conditions de vie et de travail décentes pour les agents et leur famille. Il permet surtout aux salariés d'exercer pleinement leur professionnalisme en toute indépendance vis-à-vis des injonctions politiques et/ou économiques contraire à l'intérêt général et à la sécurité des personnes et des biens (Fret).

Enfin, réduire le nombre de salariés n'est pas la solution au problème du financement du système ferroviaire. De 2007 à 2017 la SNCF a supprimé 25 000 emplois. Sur la même période, l'endettement est passé de 32,5 à 52 milliards d'Euros. Pourquoi Emmanuel Macron veut-il mettre fin au statut des cheminots alors ? Pour focaliser le débat public sur cette question et occulter le chemin vers la privatisation de la SNCF. Faire passer les cheminots pour des privilégiés est une ficelle classique pour tenter de rendre la mobilisation impopulaire.



2. Sur le contenu du Statut des cheminots



Vous entendrez peut-être :

Le Statut des cheminots, c'est vraiment un truc de petits privilégiés

Vous pourrez répondre :

Tu sais, mon/ma chéri/e, le Statut des cheminots est assimilable à une convention collective, comme nous avons-nous même.

Sauf qu'à la différence des autres secteurs elle est un acte réglementaire ministériel. Comme toutes les conventions collectives ce Statut régit les conditions d'embauche, la rémunération, le déroulement des carrières, les sanctions (qui peuvent aller jusqu'au licenciement), la mobilité (sur l'ensemble du territoire national), les congés, les conditions de cessation de fonction, l'assurance maladie et le droit syndical.

Certaines spécificités (voir aussi le détail de ce que contient le Statut des cheminots) sont loin des avantages supposés des cheminots :

- Par exemple, la période d'essai dure un an et même deux ans et demi pour les cadres.
- Le salaire brut moyen mensuel des cadres de la SNCF est à 4 300 €/mois, contre 4 666 pour l'ensemble des cadres français (sources bilan social SNCF et APEC)

- Quant à la retraite, la réforme de 2003 a posé le principe d'un alignement sur le privé. Les réformes de 2008, 2010 et 2014 ont impacté la retraite des cheminots comme celles du privé. La pension moyenne d'un cheminot retraité atteint 1940 euros bruts par mois. C'est plus qu'un retraité du privé (1800 euros) mais c'est légèrement moins que pour les fonctionnaires (2 000 euros).

- Un Cadre Supérieur au Statut gagne 1 000 € de moins par qu'un Cadre Supérieur contractuel hors statut (Source : bilan social SNCF page 30).

Sources : Caisse de Prévoyance et de Retraite du Personnel SNCF et Conseil d'Orientation des Retraites (pour une carrière complète)

3. Sur le temps de travail

Vous entendrez peut-être :

Les cheminots travaillent 5h par jour

Vous pourrez répondre :

Au risque de vous décevoir, chers amis, les agents SNCF sont régis par la loi française et sont donc tous soumis à la durée légale de 35h...

Cette présentation caricaturale -de 5h00- s'appuie sur certaines journées d'agents de conduite (conducteur de train), qui sont amenés à « attendre », par exemple, que leur train reparte et donc à avoir des temps de conduite effectif court sur une journée de travail. Il est aussi possible de programmer des journées très courtes (5h30) qui viennent compenser des journées très longues (jusqu'à 8h sans pause et jusqu'à 11h avec une pause d'1h – un conducteur peut partir entre 25 et 40h d'affilé de chez lui de nombreuses fois par an). Il arrive aussi qu'un agent doive faire un remplacement au pied levé à cause de retards et que sa journée soit courte.

La dernière réforme du ferroviaire (août 2014) a entraîné de nouvelles négociations autour du temps de travail des agents SNCF en 2016. Les 35h y ont été réaffirmées mais ces négociations ont également été l'occasion pour la CGT des cheminots et son Union fédérale des maîtrises et cadres de faire une expertise sur le temps de travail notamment de l'encadrement.

Le constat est sans appel les agents SNCF en responsabilité managériale et/ou technique vont bien au-delà des 35h (2/3 d'entre-eux travaillent plus de 50h par semaine avec des pics à 70h) sans que pour autant ils puissent n'y récupérer ni se faire rémunérer cet excédent de travail.

C'est un vrai problème s'agissant de la sécurité des circulations et c'est un problème inhérent à la baisse drastique des effectifs et à la constante augmentation de l'utilisation de la sous-traitance – qui coûte 10% plus cher à la SNCF : 274 millions d'euros ont été consacrés par la SNCF à la sous-traitance en 2017 alors qu'auparavant ces travaux étaient réalisés en interne.



4. Sur les intentions du gouvernement



Vous entendrez peut-être :

Dans le projet du Gouvernement il n'y a pas de privatisation de la SNCF

Vous pourrez répondre :

Puisque tu es si bien informé, cher Gérard, tu dois savoir que le Gouvernement a annoncé vouloir suivre les préconisations du Rapport Spinetta et transformer la SNCF de 3 EPIC (Etablissement public à caractère industriel et commercial) en 3 Sociétés Anonymes à Capitaux Publics.

Une Société Anonyme est composée des actions apportées par les associés ou actionnaires. Une société anonyme à Capitaux Publics fonctionne sous le même principe mais dont les capitaux sont détenus par des organismes publics, par l'Etat ou encore par des collectivités territoriales. Ce type de SA est une manière subtile d'amener la société sur un marché concurrentiel en lui permettant de bénéficier de capitaux d'origine publique. C'est bien parce que ce changement de statut a un impact que le gouvernement y tient.

Concrètement, les EPIC ont été créés pour gérer une activité de service public de nature industrielle et commerciale, pour faire face à un besoin qui pourrait être assuré par une entreprise industrielle ou commerciale, mais qui, compte tenu des circonstances, ne pourrait pas être correctement effectué par une entreprise privée soumise à la concurrence. Les EPIC sont soumis à un contrôle strict de l'Etat, notamment en ce qui concerne leur budget et la nomination des dirigeants.

Contrairement aux Sociétés Anonymes, ils ne versent pas de dividendes et réinvestissent l'ensemble de leurs bénéfices. Le changement de statut d'EPIC à Société Anonyme change donc l'objet social de l'entreprise, qui perd son objet de service public pour n'avoir plus comme objectif que de dégager de la valeur pour les actionnaires.

Le processus de privatisation de la Poste, d'EDF, GDF et France Telecom s'est produite selon le même schéma : on passe d'« entreprises publiques » à « Sociétés Anonymes » détenue à 100% par l'Etat, puis on vend progressivement des actions. L'Etat ne détient plus aujourd'hui que 24% du capital d'ENGIE (ex GDF) et 23% de celui d'Orange (ex France Télécom).

La réforme du gouvernement s'accompagne d'une ouverture à la concurrence du trafic « voyageurs ». Le gouvernement joue sur les mots, il prévoit de confier à d'autres opérateurs privés une partie du trafic Ter dans un premier temps. Et ainsi, il affirme qu'il ne privatise pas la SNCF, il en « donne » des morceaux à d'autres opérateurs.

Le ferroviaire ne peut être rentable du moins pas compétitif face à la route, qui elle, est ultra-subsventionnée. Si on y intègre tous les coûts (pollution, blessés et morts, encombrements routiers, etc.), le transport de marchandises par voies ferrées coûte 3 fois moins cher que par la route.

Dans ces conditions, aucun pays n'a réussi à rentabiliser le transport par voies ferrées, avec de rares exceptions pour le Fret, notamment aux Etats-Unis. La seule façon d'équilibrer les comptes est soit d'augmenter le coût des billets (avec le risque de vider les trains) ou de faire appel au financement public pour prendre en charge les infrastructures. C'est ce que font tous les pays du monde pour le trafic voyageurs. En l'absence de financement public suffisant, ce sont les dessertes qui sont supprimées.

Le financement public est d'ailleurs largement utilisé par des entreprises privées dans d'autres domaines, comme Ryanair.

5. Sur l'ouverture à la concurrence

Vous entendrez peut-être :

L'ouverture à la concurrence c'est mieux ! Ca va faire baisser les prix et améliorer le service ! Regardons les faits...

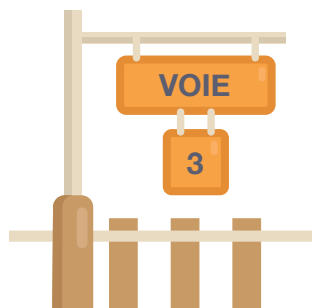
Vous pourrez répondre

Pardon, de vous contredire, Marie-Chantal, mais la concurrence dans les économies de réseau a toujours abouti à la constitution d'oligopoles de 3 ou 4 entreprises privées se partageant le marché et la en l'occurrence avec des fonds publics !

Il en résulte systématiquement une augmentation des tarifs et une baisse de la qualité des services et des infrastructures car l'ouverture à la concurrence ne permet plus la régulation des prix et surtout la péréquation (les trafics « rentables » ne couvrent plus les « non ren-

tables»). En Grande Bretagne, la concurrence dans le transport de voyageurs par chemin de fer s'est accompagnée d'une augmentation des accidents ferroviaires, des tarifs payés par l'usager (de 27% en 7 ans), et du montant des contributions publiques payées par les contribuables. Les seuls à bien s'en sortir sont les groupes multinationaux de transport eux-mêmes, qui ont vu leurs profits atteindre des niveaux record. C'est la raison pour laquelle en 2002, la grande Bretagne a renationalisé la gestion de l'infrastructure ferroviaire. Aujourd'hui 67% des britanniques souhaitent une renationalisation complète

En France, la concurrence dans les relations ferroviaires internationales de voyageurs a engendré une concentration des trafics sur les axes les plus rémunérateurs. Dans les autres grands secteurs en réseau de service public (Poste, Télécommunications, Énergie), l'arrivée de la concurrence n'a pas fait baisser les prix; ils ont augmenté ! Depuis l'ouverture à la concurrence, le prix de l'électricité a augmenté de 30% et celui du gaz de 80%. Quant à la téléphonie, alors que la France était en pointe dans le cablage haut débit (ADSL) dans les années 90, elle est maintenant dans le peloton de queue européenne pour la fibre, les opérateurs refusent de financer son installation sur 40% du territoire.



Vous entendrez peut-être aussi :

L'ouverture à la concurrence est obligatoire

Et vous pourrez répondre :

Mais n'importe quoi ! (gardez votre calme)

Le règlement européen traitant des obligations de service public dans les transports de voyageurs par fer et par route, modifié en décembre 2016, prévoit toujours des possibilités d'attribution directe sans passer par un appel d'offres. Il précise que « Sauf interdiction en vertu du droit national, l'autorité compétente peut décider d'attribuer directement des contrats de service public relatifs à des services publics de transport de voyageurs par chemin de fer : a) lorsqu'elle considère que l'attribution directe est justifiée par les caractéristiques structurelles et géographiques pertinentes du marché et du réseau concernés, et notamment leur taille, les caractéristiques de la demande, la complexité du réseau, son isolement technique et géographique et les services couverts par le contrat ; et b) lorsqu'un tel contrat aurait pour effet d'améliorer la qualité des services ou le rapport coût-efficacité, ou les deux, par rapport au précédent contrat de service public attribué ».

D'ailleurs pour l'Île-de-France le Gouvernement a annoncé repousser l'ouverture à la concurrence à 2039 car ils jugent cruciale certaines lignes à l'économie de la capitale. Ce qui est faisable pour Paris est faisable à l'échelle nationale.

6. Sur les réformes de la SNCF



Vous entendrez peut-être :

Après des années d'immobilisme, il y a urgence à réformer la SNCF

Vous pourrez répondre :

Écoutez Thérèse, je n'aime pas dire du mal des gens, mais contrairement à ce qu'explique le gouvernement ou Guillaume Pepy, la SNCF et le statut des cheminots ont été de nombreuses fois réformés ces dernières années pour préparer la mise en concurrence et répondre aux exigences de Bruxelles.

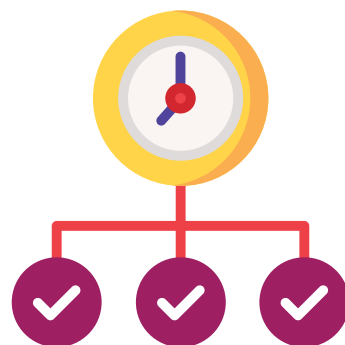
Et ce sont pour l'essentiel ces réformes d'essence libérale qui expliquent l'augmentation des pannes et incidents voyageurs.

- **1997** : Séparation de la SNCF en 2 EPIC : Réseau Ferré de France (RFF), en charge de l'infrastructure (et d'une partie de la dette...) et la SNCF
- **2003** : Réforme des retraites qui pose le principe d'un alignement du régime spécial de retraites des cheminots sur le privé. Les réformes de 2008, 2010 et 2014 ont impacté la retraite des cheminots comme celles du privé.
- **2014** : Transformation de la SNCF et de RFF en 3 EPIC, SNCF mobilités, SNCF Réseaux, et l'EPIC de tête SNCF
- **2016** : Convention collective du ferroviaire et refonte de l'ensemble du socle social SNCF

Toutes ces modifications juridiques et sociales se sont accompagnées depuis le début des années 2000 de modifications d'organisations internes incessantes. Le groupe SNCF a été découpé en près de 1000 filiales, qui travaillent en silo sans synergie interne, et souvent en concurrence entre elles. 25 000 emplois ont été supprimés depuis 2007, le recours à la sous-traitance a explosé et le nombre de kilomètres de ralentissement dû au manque de moyens de maintenance a explosé, tout comme le nombre d'incidents.

La CGT refuse le statut quo. Elle a remis un rapport complet le 13 mars 2018 au gouvernement dénommé Ensemble pour le fer. Il propose un financement et une réorganisation de l'entreprise garantissant le service public et répondant aux enjeux sociaux et environnementaux

7. Sur la productivité



Vous entendrez peut-être :

Le service public SNCF ne marche pas (insécurité, retard, annulation de train, fermeture de guichet, de gare...). Il faut privatiser !

Vous pourrez répondre :

Et non ! C'est faux, Jean-Michel ! C'est la segmentation de la production ferroviaire, et les suppressions de postes à marche forcée qui sont les causes principales des dysfonctionnements.

25 000 suppressions de postes en 10 ans, dans des métiers à forte technicité, cela signifie une perte très importante de savoirs faire. Avec l'organisation par activités (Fret, TGV, TER...), impossible à un vendeur Transilien de vendre un billet TGV, à un conducteur Fret de conduire un TER ou Intercité, ... Ceci alors que l'outil de travail et les qualifications des agents le permettent. La gestion par activité interdit toute mutualisation des moyens, renforçant leur gâchis et perte de temps (transbordements en taxi, multiplication des files d'attente aux guichets...).

En ce qui concerne la privatisation, regardons la situation des autoroutes mises en concession à des opérateurs privés, qui a entraîné une augmentation des péages, incontrôlée par la puissance publique. Solution que le Gouvernement prévoit pour certaines lignes d'aménagement du territoire.

La réduction d'effectifs a aussi conduit à supprimer des trains par manque de conducteurs (par la suppression des agents dit de réserve) à mettre en œuvre de la sous-traitance à marche forcée en lieu et remplacement de cheminots de la SNCF. Cela génère des surcoûts et dysfonctionnements auxquels s'ajoutent des accidents de travail que la SNCF ne considère pas comme les siens !

8. Sur l'ouverture à la concurrence

Vous entendrez peut-être :

L'ouverture à la concurrence va favoriser le report des transports de la route vers le train

Vous pourrez répondre :

D'accord, Raymond, alors observons ce qui s'est passé dans le Fret (transport de marchandises par voies ferrées), veux-tu ?

En 2006, année d'ouverture du trafic intérieur Fret à la concurrence, Fret SNCF transportait 41,2 GtK (Giga tonne kilomètre) de marchandises.

En 2016, le trafic a atteint péniblement 32,6 GtK, tous opérateurs confondus. Dans la même période, la part du rail dans les modes de transport s'est effondrée, passant de 15,85% à 9,63%. La part du transport routier passant quant à elle de 76,2% à 85,01%. Pour le Fret ferroviaire seule une volonté politique d'équité sociale, de volume, de complémentarité entre les modes de transport, de sauvegarde pour l'écologie est susceptible de prendre en compte les intérêts de la collectivité nationale et Européenne.



9. Sur le coût pour la collectivité



Vous entendrez peut-être :
La SNCF coûte trop cher à la collectivité

Vous pourriez répondre :
Jacques, saviez-vous que les comptes des EPIC SNCF Réseau et Mobilité sont bons en matière d'exploitation ?

Les contributions publiques allouées le sont au titre de missions de service public ou de politique sociale (tarification sociale). La répartition des parts respectives des subventions entre la route et le rail est assez claire. L'investissement et l'entretien des infrastructures routières est subventionné à 99 % par la puissance publique, quand le rail l'est à 40 %. Le transport collectif de voyageurs par route est subventionné à 66 %, quand le fer l'est à 61 %.

En fait, ce sont les investissements et la dette qui plombent les résultats.

En 2018, ce sont près de 6 Mds € qui seront investis dont 40 % seulement sont financés par les pouvoirs publics. Les 60 % restant seront pris sur les recettes de l'entreprise publique (billets), sur la productivité faite sur le dos des cheminots, et par de l'endettement supplémentaire.

Les moyens publics accordés au ferroviaire sont de 10.5 Mds €/an quand les infrastructures routières coûtent plus de 16 Mds €/an en investissement et en exploitation (la quasi-totalité étant pris en charge par la collectivité). Sans parler du coût des accidents routiers (33 milliards/an, selon l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière, coûts 2015) et de la pollution de l'air (101 milliards/an, selon l'OMS et l'OCDE) qui sont également pris en charge par la collectivité.

Spinetta a même utilisé la métaphore des 200 €/an par français de subventions pour faire fonctionner les chemins de fer. Outre que cette somme peut ne pas sembler forcément très importante (cela représente 1 baguette de pain par français tous les 3 jours !), combien de vies sauvées : moins d'accidents de la route, moins de pollution ? Quel bénéfice pour la société au titre de routes moins encombrées, donc moins de perte de temps globalement, même pour ceux qui ne prennent pas le train ? La collectivité ne doit-elle pas faire le choix de prendre ces 200 € à sa charge ?

10. Sur la dette de la SNCF

Vous entendrez peut-être :
La preuve que c'est mal géré, la SNCF est hyper endettée, et ça n'est pas à nous de payer.

Vous pourriez répondre :
D'accord, Robert, mais sais-tu d'où vient la dette de la SNCF ?

Elle a deux origines :

La dette issue des années 80, liée à la construction des lignes nouvelles TGV financées par la seule SNCF qui n'a pas été reprise par l'Etat (contrairement à l'Allemagne et malgré l'obligation faite par une directive européenne de 1991),
Le financement de deux vagues d'investissements (régénération du réseau non financée) et construction de 4 lignes TGV qui devaient être financées par l'écotaxe (qui n'a jamais vu le jour). SNCF Réseau mène un volume record de travaux sans avoir la trésorerie pour le réaliser.

Toutefois, le manque de financement de ces investissements n'est à l'origine que de 41 % de son endettement net. Les autres 59 % sont en effet dus aux intérêts d'une dette si lourde que l'entreprise est obligée d'emprunter pour le rembourser, créant ainsi un effet « boule de neige » sur sa dette. Pour résumer, quand la SNCF emprunte 100€, 41 € vont à l'investissement, et 59 € sont ponctionnés par le système financier. Avant 1974, l'Etat souverain investissait via la Banque de France sur fond propre pour financer tous les projets de natures nationales (ce qui a permis le développement des 30 glorieuses). Le choix de privilégier les actionnaires des banques privées nous coûte très chers depuis cette date (on estimait en 2014 le coût cumulé des intérêts versés à 1 600 milliard d'euros). On sait maintenant à qui profite vraiment la dette.

Source : comptespublic.fr



ET L'ENVIRONNEMENT DANS TOUT ÇA ?

La question qui est posée à la collectivité est : comment vivons nous sur cette planète sans l'abîmer ou tout du moins en l'abîmant le moins possible ?

La contribution des activités humaines au réchauffement climatique s'impose incontestablement. C'est un défi historique pour l'avenir de l'humanité et de la planète tout entière, de même que les pollutions croissantes représentent un problème majeur de santé publique. C'est particulièrement vrai dans le domaine des transports. Ce secteur est, en France, le plus gros contributeur aux émissions de gaz à effet de serre, avec 29 % du total (en hausse de plus de 6 % depuis 2015), dont 95 % issus du mode routier. Il émet 130 millions de tonnes équivalent CO2 dont 94.4 % sont directement imputables au transport routier. Celui-ci s'est accru de 39 % entre 1990 et 2015.

Ne rien faire serait irresponsable.

Pourtant le Grenelle de l'environnement de 2007 ambitionnait de passer pour le transport de marchandises à 25 % d'ici 2022 vers un mode routier, ni aérien. Cet objectif réaliste ne sera pas atteint car nous ne sommes, 10 ans plus tard, qu'à 10 % pour le rail et à 2 % pour le fluvial. Pourtant le transport ferroviaire de marchandises a été ouvert à la concurrence depuis 2006 ! Depuis 2009, la France est épinglée par la commission européenne pour non-respect des normes de qualité de l'air. N'ayant pris aucune mesure à la hauteur depuis cet avertissement, elle risque d'être condamnée prochainement à des amendes record par la Cour de Justice de l'Union Européenne.

Pour la CGT cela démontre qu'une politique publique ambitieuse au plan environnemental doit être volontariste et s'appuyer sur des outils publics dotés des moyens suffisants car le marché financier ne s'organise pas de lui-même autour de l'intérêt général !

POUR ALLER PLUS LOIN :



Face aux constats suivants, la CGT formule dans son rapport « Ensemble pour le Fer » plusieurs propositions que l'on pourrait décliner en 4 axes :

1. Le besoin d'objectifs politiques clairs ;
2. L'exigence de démocratisation de l'entreprise publique ;
3. Le besoin d'affecter des moyens cohérents avec les objectifs ;
4. La nécessité d'une organisation de l'entreprise publique tournée vers l'efficacité à répondre aux besoins

LES LIENS

En finir avec les fausses données : (The Conversation)
<https://theconversation.com/reforme-de-la-sncf-en-finir-avec-les-donnees-faussees-sur-les-chemins-de-fer-94259>

La bataille de l'opinion commence (L'Obs)
<https://www.nouvelobs.com/politique/20180402.OBS4529/greve-sncf-pour-macron-la-bataille-de-l-opinion-commence.html>

SNCF : quand l'exécutif force le train (Libération)
http://www.liberation.fr/france/2018/04/02/sncf-quand-l-executif-force-le-train_1640580

Là-bas si j'y suis : le train-train d'une vie de nanti (Là-bas si j'y suis)
<https://la-bas.org/la-bas-magazine/reportages/cheminot-le-train-train-de-vie-d-un-nanti>

Paroles de cheminots : quand j'entends dire que notre statut de cheminot est privilégié (Le Monde.fr)
http://www.lemonde.fr/economie/article/2018/04/03/paroles-de-cheminots-quand-j-entends-dire-que-notre-statut-est-privilegie_5279866_3234.html

La mobilisation des cadres, symptôme d'une grève qui s'annonce très suivie (Les Echos)
<https://www.lesechos.fr/industrie-services/tourisme-transport/0301501007261-sncf-la-mobilisation-des-cadres-symptome-dune-greve-qui-sannonce-tres-suivie-2165336.php>