



# ENSEMBLE

Bulletin du Réseau Rail Sans Frontière - Mars 2011 - N° 1

Edito

## Rail Sans Frontière

**D**epuis la première rencontre à Dakar en 2005, des organisations syndicales cheminotes de l'Afrique de l'Ouest et des associations (retraités, usagers, Droits de l'Homme) se sont rencontrées dans des séminaires organisés par TIE (Transnationale Information Exchange) et SUD-Rail. Les situations des chemins de fer dans les pays respectifs face à la mondialisation, au libéralisme, aux privatisations des services publics, et à la répression antisyndicale ont été au menu de ces réunions. Dès la première année, à l'issue du séminaire où de larges convergences ont été constatées tant sur l'analyse des politiques menées que sur leurs conséquences, une charte dite "Charte de Dakar" adoptée par tous les participants fixait quelques objectifs communs : construire un syndicalisme de lutte respectueux de la base, unitaire et proposant un modèle de société différente, affirmer une solidarité internationale, mettre en oeuvre la construction d'un réseau international des syndicats de travailleurs du rail.

Depuis, chaque année, les rencontres ont été autant d'occasions de poursuivre les discussions, la confrontation des points de vue et de concrétiser quelques initiatives : campagne contre la suppression de la gare de Dakar et son transfert en banlieue (réalisation d'affiches, d'autocollants), répression anti-syndicale au Maroc (télégrammes aux autorités, délégations auprès du Ministère des Transports... non reçues), par exemple. Elles auront aussi contribué à dépasser des difficultés (car il y en a eu !) dues à des spécificités locales différentes tant dans les cultures et les histoires syndicales, que dans les situations économiques et sociales.

Après ces cinq années écoulées, pendant lesquelles des liens se sont tissés entre les délégations, mais aussi entre les personnes, où nous avons appris à nous parler, nous écouter, à nous connaître, ce n'est pas le hasard si à la dernière rencontre en mai 2010 à Casablanca, quelques objectifs ont pu se concrétiser : au-delà de l'adoption d'une résolution (*voir page 8*), mise en place d'une coordination "Réseau Rail Sans Frontière" (RRSF), création d'une association de Solidarité contre la répression antisyndicale, édition régulière d'un bulletin d'informations "Ensemble" dont vous lisez le premier numéro, lancement d'une campagne contre la répression antisyndicale au Maroc, Sénégal, Mali et Burkina Fasso.

Mettre en oeuvre, faire vivre au quotidien, renforcer les liens avec d'autres réseaux, notamment celui d'Europe, sont les tâches qui nous attendent. Elles sont indispensables pour mettre en échec les politiques libérales à l'oeuvre, en particulier celles concernant les chemins de fer et imposer d'autres choix répondant aux besoins réels des populations de nos pays.

## SOMMAIRE

- Edito ; Rail sans frontière

### MAROC

- TGV Casablanca - Tanger  
Encore un éléphant blanc  
à la marocaine
- Libertés syndicales bafouées,  
syndicalistes réprimés
  - ONCF

### SENEGAL

- Le service public ferroviaire  
urgence sociale et écologique
- Les terres de Transrail bradées  
en catimini par des  
porteurs de masque
- Une grève mythique

### BURKINA

- Une bataille pour le respect  
du droit
- Motion de soutien au SLCB

### MONDE

- Dakar  
Forum Social Mondial  
RRSF y était

### FRANCE

- SNCF privatisée  
besoins sacrifiés
- SNCF... la répression à l'oeuvre

### EUROPE

- Conférence syndicale  
Pour le service public  
ferroviaire et des transports

### RRSF

- Résolution de Casablanca

## TGV Casablanca-Tanger

# Encore un éléphant blanc à la marocaine !

**Cet article se veut une modeste contribution pour essayer de répondre à ces questions à travers une analyse critique de la propagande officielle faite autour de ce projet et, au-delà même, en se posant la question fondamentale du contrôle citoyen des grands projets structurants en cours au Maroc et la légitimité de ces choix et ces engagements faits par l'Etat en dehors de toute consultation des populations qui auront encore une fois à subir les conséquences sociales, économiques, écologiques de tels choix**

**D**ans un pays endetté de plus de 50 milliards de dollars à fin 2009, où 28% de la population vit en situation de pauvreté, où 40% de la population fait face soit à des difficultés pour maintenir un mode de vie modeste ou tout simplement pour survivre au jour le jour; dans un pays où le réseau ferroviaire n'a pratiquement pas été élargi depuis plus de 40 ans, le projet de ligne à grande vitesse LGV n'a aucun sens et pose les questions suivantes : le TGV est-il une priorité pour les Marocains aujourd'hui ? A quel prix ? Qui en bénéficiera réellement ?

### Un TGV : pourquoi faire ?

La version officielle justifie la mise en place du TGV entre Casablanca et Tanger par une réduction dite importante de temps de voyage : le futur TGV permettra de faire le trajet Casablanca - Tanger en 2h10 contre 4h45 aujourd'hui. A quoi bon, quand la majorité des voyageurs qui prennent le train reliant Tanger à Casablanca ou à Rabat se soucie plus du coût du voyage et de la qualité du service plutôt que de sa durée ? Les retards dépassent parfois 3 heures ! Pour le prix, «l'offre de tarification sera compétitive et en harmonie avec le pouvoir d'achat des usagers du train», mais de qui se moque-t-on ? ! La tarification actuelle pour des trains normaux n'est déjà pas en harmonie avec le pouvoir d'achat des usagers : entre 23 et 34 € l'aller-retour pour un SMIG qui ne dépasse pas 182 € !!

La version officielle souligne aussi que «ce projet d'envergure ne manquera pas d'accompagner le développement du nouveau pôle économique de Tanger-Tétouan, en raccourcissant les distances entre le Nord et le Sud du Royaume». Si on voulait vraiment relier le nord

avec le sud, ne serait-il pas plus intéressant d'investir cet argent pour relier Marrakech à Agadir ? Ce tronçon qui attend depuis plus de 40 ans et qui aurait participé au désenclavement de toute la région du Souss et épargné aux nombreux citoyens qui font le déplacement vers cette région les mésaventures de transports routiers sur des routes particulièrement dangereuses. Ou encore : «Libérer de la capacité pour fluidifier le trafic ferroviaire fret sur cet axe (effets d'entraînement du port de Tanger-Med) ?

Mais le comble c'est lorsque la version officielle cherche à convaincre de l'utilité d'un tel projet en avançant des slogans aussi trompeurs que surnois du genre «le Maroc sera le premier pays d'Afrique et du monde



arabe à se doter du TGV» ; et alors ? ! Nous n'avons même pas un réseau d'assainissement capable d'éviter de couper toutes les routes et les lignes qui mènent vers cette ville y compris les lignes ferroviaires pour une journée entière !

### ... À quel prix ?

Pour un projet dont l'utilité reste à démontrer, les Marocains auront à payer 20 milliards de dirhams (1,8 milliards d'euros), ce qui représente 40 % du budget de l'enseignement pour l'année 2011, 182% du budget de la santé ou encore 39 fois le budget de la culture pour la même année ! Pour trouver des financements à ce

nouvel éléphant blanc, le ministre de l'économie et des finances n'a pas eu de difficultés à trouver 4,8 milliards de dirhams dans les caisses de l'Etat, lui qui pleurnichait à chaque fois qu'il s'agissait de dépenses sociales et prônait un plan d'austérité. Un autre milliard provient du Fonds Hassan II pour le développement économique et social, un fond alimenté par la mise aux enchères de nos établissements publics des plus «rentables». Pour le reste, le gouvernement s'est tourné vers la solution de facilité qui continue d'absorber plus du 1/3 du budget de l'Etat à savoir l'endettement. La somme de 12,3 milliards de dirhams a été empruntée à différents créanciers, dont des créanciers français du trésor et de banques commerciales pour 6,875 milliards de dirhams et de l'Agence Française de Développement pour 2,42 milliards de dirhams, en plus d'un don de l'Etat Français de 825 millions de dirhams. Ce sont «des prêts concessionnels avec des taux d'intérêt avantageux entre 1,2 et 3,16 % et des délais de grâce importants allant de 5 à 20 ans», avec des taux variables. Chaque année, plus du 1/3 du budget de l'Etat sera absorbé par le service de la dette.

### Qui en bénéficiera réellement ?

Sur les six conventions, la 6ème a été conclue avec le groupe français Alstom qui va fournir 14 rames à deux niveaux, chaque rame comprendra 8 voitures pour 533 voyageurs. Cette convention a été signée en gré à gré sans aucun appel d'offres ! Selon le ministre «Les prix de ce contrat sont au moins aussi avantageux que ceux des marchés comparables conclus en France et en Europe.» Sa parole est donc suffisante pour accorder un marché de plus de 4.5 milliards de dirhams à cette multinationale française ! Alstom est un des grands bénéficiaires avec un contrat de plusieurs centaines de millions d'euros.

### Des trains à deux vitesses pour un Maroc à deux vitesses

Actuellement, les trains dépassent à peine les 60km/h et la situation de certains est catastrophique (absence de climatisation, toilettes non fonctionnelles, nombres réduits de sièges ...etc.). Ce projet de ligne TGV à 350Km/h est à l'image du Maroc à deux vitesses : 60 km/h pour ceux qui ont presque rien et 350 km/h pour ceux qui ont tout !

## Au Maroc, dans les chemins de fer

# libertés syndicales bafouées, syndicalistes réprimés

Comme tous les pays du globe, le Maroc a commémoré, le 10 décembre dernier, le 62ème anniversaire de la déclaration de la Charte Universelle des Droits de l'Homme. Mais, contrairement aux slogans qu'essaie de faire passer le gouvernement marocain, et qui annoncent un net progrès dans ce domaine, le cas des militants de l'Organisation Démocratique du Rail (ODR) reste toujours un flagrant délit commis par la direction de l'Office National des Chemins de Fer (ONCF) ce qui dément tous ses discours.

En effet, depuis la création de l'ODR en 2007, qui a très nettement remporté les élections de la mutuelle des cheminots, ses militants sont victimes de toutes sortes de répressions morales et physiques. Cette attaque enragée de la part de la direction de l'ONCF s'est intensifiée à l'approche des élections des délé-

gués de personnel en 2009, et c'est ainsi que le secrétaire général de l'ODR a été licencié, tandis que 11 de ses militants ont été mutés arbitrairement à des centaines de kilomètres de leurs familles. C'est à la suite de toutes ces répressions que l'ODR a décidé de boycotter les élec-

tions de 2009, refusant de prendre part à des élections pour lesquelles les dés étaient pipés avant même leur déroulement.

Depuis plus de 3 ans, et aujourd'hui encore, les militants de l'ODR sont toujours victimes de ces répressions systématiques : licenciements, exil, privation des droits les plus élémentaires, notations non octroyées, avancement en grade inexistant, congés réguliers ou imprévus refusés, droit au congé maladie bafoué (des consignes sont souvent données aux médecins de service pour ne pas accorder des jours de maladie). Ajoutons à cette liste le refus d'accès à des documents administratifs, le refus d'accès,

également, à la Direction Générale de l'ONCF, et parfois même, le refus de leur donner la carte de circulation.

A cette occasion le bureau national de l'ODR :

1- Revendique l'instauration d'un comité d'investigation pour enquêter sur ces violations des Droits de l'Homme au sein de l'ONCF.

2- Considère que le silence du gouvernement sur toutes ces violations est une complicité et un feu vert pour leur poursuite (le premier ministre et le ministre de

## OFFICE NATIONAL DES CHEMINS DE FER DU MAROC

Le président Pépy a rappelé au Conseil d'Administration de la SNCF le contrat signé pour le TGV marocain. L'administrateur SUD-Rail a informé le Conseil de la très grave répression antisyndicale qui sévit au sein des chemins de fer de ce pays. Les militants de l'Organisation Démocratique du Rail sont mutés d'un bout à l'autre du pays, rétrogradés sans raison, et leur secrétaire général est licencié depuis 2 ans ... juste parce qu'ils osent pratiquer un syndicalisme indépendant ! Si la SNCF est partenaire de l'ONCF et du Maroc, alors ses représentants doivent demander que ces pratiques cessent.

l'Equipement sont affiliés au même parti, celui de l'istiqual).

3- Décide de porter plainte auprès de toutes les organisations nationales et internationales pour mettre fin à cet holocauste syndical au sein de l'ONCF.

4- Tient le gouvernement marocain pour responsable direct de tout ce qui suivra de l'internationalisation de ce conflit.

5- Insiste sur le fait que ni le licenciement, ni l'exil, ni les sanctions abusives, ni la souffrance aussi pénible soit-elle, ne nous décourageront dans notre combat légitime pour notre dignité.

6- Réaffirme son droit à la liberté d'expression, l'appartenance à l'ODR et le droit à la pratique syndicale au sein de l'Office National des Chemins de Fer.

### Au Maroc

En vacances,  
n'oublions pas...

les libertés syndicales sont bafouées,  
dans les chemins de fer  
les syndicalistes de l'ODR sont réprimés.

Ne laissons pas faire : dénonçons et soutenons !

Réseau Rail Sans Frontière



## Sénégal

### LE SERVICE PUBLIC FERROVAIRE URGENCE SOCIALE ET ECOLOGIQUE

Le service public en Afrique et au Sénégal en particulier a subi et continu de subir les multiples agressions des institutions financières internationales et leurs commanditaires : les pays occidentaux capitalistes. Le rail, longtemps épargné, a fini par succomber au Sénégal dans sa partie la plus importante : l'axe ferroviaire qui relie Dakar (Sénégal) à Bamako (Mali). Cet axe représentait 75% des recettes d'exploitation de la société Nationale de Chemins de fer du Sénégal (SNCS), au-

jourd'hui en liquidation après plusieurs tentatives de restructuration depuis l'indépendance du pays. Le chemin de la privatisation a été long et parsemé de luttes.

La vigueur du syndicalisme ferroviaire, héritée des luttes contre la colonisation, a toujours fait reculer les assauts des capitalistes qui ont toujours voulu contrôler cet important mode de transport.

Au fil des années, diverses mesures et lois, tout en réduisant les effectifs, modifieront le statut du personnel,

ainsi que le statut de la Régie des Chemins de fer Sénégalais (RCFS). C'est en 1989 que la RCFS devient la Société Nationale des Chemins de fer Sénégalais (SNCS). En 2002, la décision de filialiser le trafic de Banlieue est prise, et en 2003 un autre plan social en fait une société autonome (Petit Train de banlieue/sa) avec près de 100 travailleurs issus de la SNCS qui cède aussi à une société privée (Transrail /sa) 763 agents.

Après sa suppression en 1994, le service voyageur sénégalais est aujourd'hui réduit à celui du Petit train de banlieue qui reste un service public ferroviaire.

Toutes ces étapes ont été émaillées de luttes farouches avec des hauts et des bas pour les travailleurs face au désir des bailleurs de fonds de privatiser les secteurs straté-



## Une grève mythique !

La grève de 1947 fut la plus célèbre par sa longueur et la ténacité des cheminots. Déclenchée depuis la fosse mythique des ateliers centraux ferroviaires de Thiès, elle aura duré 5 mois et 10 jours. Sans percevoir de salaire, vivant de solidarité, ce sont vingt mille travailleurs au Sénégal, au Mali, en Haute Volta (actuel Burkina Fasso), en Côte d'Ivoire, au Dahomey (actuel Bénin) qui ont pris part à ce mouvement resté dans la mémoire ouvrière de l'Afrique de l'Ouest.

giques de nos pays, aidés par la faiblesse de nos gouvernants et la pauvreté de nos populations.

Les cheminots sénégalais et maliens pour défendre l'outil ferroviaire et les travailleurs ont, à partir de 1998, participé en tant que partenaires sociaux, à toutes les négociations entre les Etats (Sénégal et Mali), la banque mondiale, les bailleurs de fonds impliqués dans le processus et les candidats à la reprise du Trafic international.

Malgré cette lutte des cheminots pour un retour au service public, les chemins de fer africains ont cédé beaucoup trop de terrain au privé et aux Etats. C'est la conséquence de la mal gouvernance de la plupart de nos pays, de leur instabilité institutionnelle, et surtout de la mauvaise prise en charge des décisions concernant les restructurations inévitables pour la plupart, telle la délocalisation de la gare ferroviaire de Dakar et de ses infrastructures. Les cheminots du PTB et de Transrail, avec l'aide de SUD-Rail, s'y sont opposés car "Pour aller au travail, au marché, se soigner, la gare doit rester au cœur de la ville".

Malgré la dégradation très avancée de la voie ferrée, des projets restent en rade comme la pause de la 3ème voie depuis 2008 pour laquelle l'Etat n'a pas versé sa contribution de 400 Millions. Il en est de même

pour le renouvellement de la voie entre Dakar et Thiès en discussion depuis deux ans. Ou encore la compensation financière pour permettre au PTB de jouer son rôle d'épine dorsale de transport dans la banlieue qui n'est pas respectée

Il est donc urgent de faire l'état des lieux des chemins de fer, de déceler leurs forces et leurs faiblesses et de proposer un plan d'action visant à défendre et développer un chemin de fer public qui réponde aux besoins des travailleurs et des populations tout en préservant l'environnement. Il en va de la réponse aux défis sociaux à relever concernant la précarité de l'emploi, la déréglementation, l'insuffisance de protection sociale, la discrimination, le népotisme, la sécurité au travail etc...

Face à la demande de transport qui s'accroît vertigineusement au moment où les infrastructures sont difficiles à entretenir et les capacités de transport du matériel arrivent à saturation, le besoin d'investissements n'est pas sans poser des problèmes écologiques auxquels il faut faire face :

- Consommation d'énergie non renouvelable, pollution par des substances à effet de serre.
- Pollution de l'eau et du sol liée au transport des matières dangereuses : trains hydrocarbures Acide et Souffre des trains SEFICS).



- Nuisances sonores et vibrations entraînant la fissure des constructions car la distance réglementaire entre la voie ferrée et les habitations n'est pas respectée..

En conclusion, seul un service public ferroviaire est susceptible de concilier la satisfaction des besoins de transports avec la nécessité d'investissements qui respectent l'environnement car dégagé des considérations de rentabilité, notamment financières.

## Les terres de Transrail bradées en catimini par des porteurs de masque

Le Populaire alertait l'opinion publique au mois de mai dernier sur les réserves foncières de la société de transport ferroviaire Transrail qui aiguisaient des appétits. Eh bien ! plusieurs parcelles de terre appartenant à l'emprise de l'ex-société des chemins de fer du Sénégal ont été bradées. De Thiès où les hangars et grands entrepôts laissés en héritage par cette défunte entreprise font l'objet de cessions depuis lors, à Dakar où l'emprise de la gare de Bel Air est en chantier avec l'édification de bâtiment dont l'usage demeure mystérieux, le patrimoine foncier de Transrail est en train de se rétrécir progressivement comme une peau de chagrin. Le plus effarant dans cette affaire nébuleuse, c'est que personne n'est aujourd'hui capable de dire qui est le vendeur de ces parcelles.

Si dans la capitale du rail, l'exemple le plus patent reste l'occupation des locaux de Transrail par l'usine Senbus qui fabrique les minibus TATA, à Dakar il est possible de constater de visu plusieurs bâtiments sortant de terre au niveau de l'emprise de Bel Air. D'ailleurs dans l'enceinte de ces édifices qui semblent être bloqués au stade des finitions, à quelques mètres seulement de la voie ferrée, l'on peut apercevoir des camions-citernes d'hydrocarbures en stationnement dans les grands espaces clôturés par les bénéficiaires.

compromise  
Quoi qu'il en soit, au-delà des désagréments et autres préjudices causés aux repreneurs, ce sont les grands projets : le chemin de fer à grand écartement, l'extension du port, qui risquent d'en passer aux oubliettes. Pour le Secrétaire général du Syndicat unique des travailleurs du rail (Sutrail), Oumar Cissé, « il n'y a pas l'ombre d'un doute, la patrimoine foncier de Transrail est en train de disparaître. Et à Dakar, au niveau de Bel Air, c'est le grand projet de la zone d'extension du port avec l'aménagement d'une zone de stockage prévue, dans le cadre de l'implantation de Dubai ports word (Dpw), qui est compromis ».

## Une bataille pour le respect du droit

**A**sa création en août 95, suite à la privatisation du chemin de fer, la société SITARAIL (appartenant à la multinationale Bolloré et couvrant le Burkina et la Côte d'Ivoire) acceptait pour les agents repris une convention de concession garantissant les avantages acquis : statut, salaires. Violant ses engagements, elle refuse la prise en compte des acquis de carrière pour les cheminots burkinabais et de payer sa quote part pour ces mesures d'avancement à partir de 95. Suite aux luttes menées par le syndicat Syndicat Libre des Cheminots du Burkina (SLCB), un protocole d'accord Etat/SITARAIL propose, ni plus ni moins, un licenciement rétroactif à compter d'août 95 avec paiement d'indemnités de licenciements. Une manière d'enterrer le problème que le SLCB refuse tant il bafouait les droits légitimes des cheminots. En novembre 2002, à la faveur de la crise ivoirienne, SITARAIL sus-

Beaucoup, au départ, refuseront de signer ce document. Finalement, ce sont une soixantaine de cheminots, membres du SLCB, qui persisteront à refuser de signer. Ils recevront jusqu'en 2005 des lettres de suspension de contrat.

En 2005, lors de la reprise de tout le personnel, SITARAIL exige qu'ils signent pour revenir travailler cet accord bien que devenu obsolète. C'est face à ces péripéties que le SLCB intente un procès en 2004 à SITARAIL. Celle-ci est condamnée mais fait appel. Courant 2008, sous les auspices du ministre du Travail, une tentative a lieu pour trouver une issue négociée. Mais en octobre 2008, c'est l'échec, SITARAIL campant sur ces positions et voulant se faire la peau du SLCB.

Depuis, suite à des manoeuvres procédurières pour retarder le jugement, La société SITARAIL con-

## Motion de soutien au SLCB

(Thies au Sénégal janvier 2009)

**N**ous, organisations syndicales et associatives réunis à Thies en janvier 2009, apportons notre entière solidarité aux camarades victimes de mesures iniques ainsi qu'à ceux membres du Syndicat libre des cheminots du Burkina.

Nous dénonçons et condamnons vigoureusement le comportement anti-travailleur de SITARAIL, filiale du Groupe Bolloré Africa Logisties.

Nous exigeons : le respect de la législation du travail au Burkina, le respect de tous les travailleurs suspendus depuis 2002 non signataires du protocole d'accord, le respect des conventions fondamentales de l'OIT relatives aux droits syndicaux, le respect des libertés syndicales.

**Sénégal** : Fetrail, Satrail, Sutrail, SynatPTB, Union nationale des retraités, Regroupement des cheminots déflatés; **Mali** : Sytrail, Cocidrail; **Espagne** : SFF CGT; **France** : SUD-Rail; **Maroc** : ODR

pend les contrats de travail pour une période de trois mois. Mais la crise persistant, SITARAIL concocte un protocole d'accord de chômage technique à durée indéterminée et sans salaire stipulant en outre que le travailleur ne sera rappelé que s'il existe un travail convenu pour lui. Il est demandé à chacun de signer et d'apposer la mention "lu et approuvé" !

tinue de vouloir imposer ce protocole. Il y a encore aujourd'hui 46 cheminots qui sont privés de salaire. Un peu moins qu'au départ car certains sont décédés, un s'est même suicidé.

Malgré cela, les membres du syndicat SLCB restent déterminés et continuent de lutter pour obtenir leur réintégration et le respect du droit.

Dakar  
Forum Social Mondial  
RRSF y était !

**L**e 6 février à Dakar, une manifestation de 70000 personnes (selon la presse sénégalaise) a donné le coup d'envoi du Forum Social Mondial. Celle-ci a été marquée par une forte présence de femmes et de jeunes dans les cortèges associatifs et syndicaux venus d'Afrique de l'Ouest, d'Europe, d'Amérique latine et d'Asie avec une délégation japonaise.

Parmi tous les thèmes mis en débat, les migrations et la libre circulation des personnes (une charte a été adoptée symboliquement sur l'île de Gorée d'où partaient les esclaves), la souveraineté alimentaire, la fiscalisation, l'accaparement des terres, ont été les problèmes principaux débattus dans les ateliers et les assemblées de synthèse. En fin de forum, l'Assemblée des mouvements sociaux du FSM a adopté une déclaration.

En plus de ces nombreuses discussions, des initiatives parallèles au FSM se sont déroulées, telles la caravane Bamako-Dakar, les manifestations de solidarité avec les mouvements populaires en Tunisie et en Egypte. De plus, les stands d'organisations présentes au FSM (ils étaient nombreux, dont ceux des syndicats Solidaires et de l'ODT du Maroc) ont constitué autant de rencontres riches en discussions sur les réalités, les pratiques, les expériences, avec souvent des échanges de contacts.

Du côté des chemins de fer, les deux ateliers prévus par le Réseau Rail Sans Frontière (RRSF), l'un sur «la défense et le développement des chemins de fer» et l'autre sur «la répression antisyndicale», se sont finalement tenus après bien des péripéties dues aux faiblesses organisationnelles du Forum : lieux prévus, annulés puis déplacés en dernière minute, non annoncés dans le programme officiel, **5**



Cette désorganisation du Forum a été initiée par l'attitude du recteur et du pouvoir sénégalais pour le moins défavorable à sa tenue, par peur probablement, avec le contexte actuel, d'une «contagion» à une population sénégalaise lassée de Wade, de sa politique et du népotisme ambiant.

Un seul atelier a pu se tenir, regroupant les thèmes des deux prévus, mais sans conséquence puisqu'il s'agit des deux facettes d'une même politique. Les conditions ont cependant fait que la participation n'a pas été à la hauteur de nos espérances malgré un contenu intéressant. Pour autant, cet atelier aura permis de faire le lien sur la répression antisyndicale avec l'association «Peuples Solidaires» après qu'une déléguée de celle-ci eut exposé leur but et leurs moyens. Cette association va lancer à la fin du mois de mars 2011 une campagne contre la répression antisyndicale au Maroc. Cette campagne prendra la forme d'un «appel urgent» en faveur de l'ODR. Il s'agira d'alerter l'opinion en publique en l'invitant à envoyer des mails ou des cartes aux pouvoirs publics (ainsi qu'aux syndicalistes victimes de la répression pour exprimer sa solidarité).

Ce Forum aura aussi permis, après une première réunion du Réseau, d'aborder concrètement les tâches immédiates de RRSF décidées lors de la rencontre de Casablanca, notamment la mise en place d'une association de solidarité et le matériel de notre campagne contre la répression antisyndicale, l'élargissement du réseau, la publication du premier numéro du bulletin d'informations «Ensemble», et l'organisation à Bamako de la prochaine rencontre de RRSF.

# France

## SNCF privatisée... besoins sacrifiés !

La situation périlleuse de la SNCF découle de sa mise en concurrence suite aux directives européennes anticipées et amplifiées par les décisions des gouvernements successifs et des dirigeants de la SNCF. Les activités sont de plus en plus fragmentées et sommées d'être rentables au prix d'attaques répétées contre le statut des cheminots. Le but en est la captation par le privé des trafics rentables. Depuis 1997, avec la "réforme ferroviaire" la méthode est claire : affaiblir et fragiliser la SNCF tout en affirmant vouloir la sauver !

La création de RFF (Réseau Ferré de France) pour désendetter la SNCF n'a été qu'un leurre. SUD-Rail dénonçait l'arnaque en disant que les frais financiers sortis des comptes de la SNCF par la porte "RFF" y reviendraient par la fenêtre "droits de péage". Il est clair aujourd'hui que RFF n'a été qu'une pompe à aspirer l'excédent d'exploitation de la SNCF couvrant ainsi le désengagement de l'Etat dans l'entretien et le développement du réseau qu'il continue d'assurer pour la route. Ces péages sont passés de 900 millions d'euros en 1997 à 3,2 milliards d'euros en 2010 et devraient augmenter encore de 50% d'ici 2015.

Depuis 2006, la mise en concurrence du fret a été le terrain d'expérimentation du processus "autonomisation/filialisation/privatisation". Aujourd'hui, sans trafic supplémentaire, c'est 17% du tonnage fret ferroviaire qui est as-

suré par cinq opérateurs privés à coup de dumping social. La réponse de la SNCF au nom de la compétitivité est un découpage accru des activités fret en cinq entités filialisables, puis privatisables à leur tour, ainsi qu'à supprimer les triages, les gares, les lignes, et aussi réduire les effectifs et les compétences. La conséquence de cette politique est la division par deux en 2010 par rapport à 2002 du trafic fret ferroviaire de la SNCF. Pour les cheminots, ce sont des suppressions locales de postes, une mobilité et des mutations forcées, sans compter les souffrances au travail et les drames humains.

Pour le trafic voyageurs, il en sera de même. Déjà, depuis 2009, le trafic international est ouvert à la concurrence. Trenitalia-Véolia prévoit en 2011 de faire circuler des trains de voyageurs entre la France et l'Italie. Un quatrième "paquet" de directives et règlements européens, déjà prêt, achèvera la mise en concurrence complète de la SNCF sur tous les trafics intérieurs de voyageurs. La SNCF n'est pas en reste dans cette ouverture à la concurrence. Elle vient de créer la branche "Gares et connexions" dont elle sera elle-même un client parmi d'autres. La logique de cette création conduira à sa privatisation rapide.

L'année 2010 a vu la mise en place de l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires (ARAF). Loin de régler les difficultés d'exploitation engendrées par l'éclatement du rail français, ses missions de "régulation" sont limitées par la loi à celles d'un énième gardien de la concurrence. En fait, l'essentiel de son temps sera de "chercher des poux" à la SNCF pour traquer les atteintes à la "concurrence libre et non faussée".

Dernier avatar, la création de la Direction des Circulations Ferroviaires, autonome mais aux ordres de RFF à laquelle les 14 000 cheminots du "mouvement-Sécurité" ont été rattachés. Il est évident qu'au plan de la sécurité, la SNCF ne pourra rien im-



poser à la DCF avec le risque de voir diverger rapidement les approches en matière de sécurité. La conception globale de la sécurité qui était la tradition à la SNCF n'existera plus. La fragmentation en ce domaine se traduira au plan des interfaces entre les divers opérateurs par la non responsabilité de chacun avec les risques à attendre de cette situation.

Face à ce paysage ravagé, SUD-Rail n'a eu de cesse de dénoncer les politiques à l'oeuvre qui, non seulement détériore les conditions de travail des cheminots, mais sont dangereuses pour la sécurité des circulations, l'économie du système ferroviaire, le service rendu aux usagers et l'impact environnemental. Le temps presse. Dans les prochaines années, se joue l'issue du processus engagé depuis 1997, à savoir la paralysie du ferroviaire avec des accidents récurrents ou, comme le propose SUD-Rail, le retour à un service public ferroviaire répondant aux besoins de la collectivité. Cette problématique n'est pas spécifique à la France d'où la nécessité de convergences internationales, de tisser un véritable réseau d'opposition et de lutte contre les orientations libérales en matière de politique des transports.

## SNCF... la répression à l'oeuvre !

**S**uite à un conflit des remiseurs et dégreurs du Techicentre EST Européen de l'Ourq de la SNCF à Paris, un camarade s'est vu frappé d'une sanction de licenciement. Le prétexte invoqué "s'être trouvé dans un local de travail pendant le conflit et d'avoir manipulé une radio de manoeuvre" cache mal le vrai mobile, celui d'avoir été l'un des animateurs du conflit qui a duré 30 jours.

Régler les comptes et intimider par la répression ceux qui veulent s'opposer à sa politique est en fait le véritable objectif que poursuit la direction SNCF.

SUD-Rail, après la manifestation de soutien et de solidarité avec plus de 500 personnes présentes le jour du conseil de discipline, poursuit la mobilisation pour exiger de la direction de la SNCF qu'elle refuse cette décision du directeur de région. SUD-Rail n'acceptera pas que l'action syndicale soit criminalisée !

**E**  
**u**  
**r**  
**o**  
**p**  
**e**

# Conférence syndicale européenne pour le service public ferroviaire et des transports

**A**

l'initiative du syndicat britannique RMT, une conférence sur l'avenir des transports publics s'est tenue à Londres le 31 janvier dernier.

Rassemblant de nombreux syndicats européens - CGSP (Belgique), UBS (Italie), Bahn von Unten (Allemagne) LAB (Pays Basque/Bilbao), CGT, SUD-Rail (France), PAME (Grèce),... - cette conférence avait pour but de renforcer le dialogue et la coopération entre les syndicats de lutte dans les transports, pour affiner l'analyse, échanger les informations et coordonner des actions communes.

Alors que l'Union européenne intensifie encore les logiques de privatisations et de dumping social dans le secteur des transports, la démarche engagée à Londres propose de construire, au delà des constats, une résistance réelle à cette politique et de promouvoir au contraire un service public des transports en Europe à forte responsabilité sociale et écologique.

Une déclaration a été adoptée par les participants à l'issue de cette conférence, pour populariser et élargir cette initiative syndicale à d'autres structures non présentes à Londres.

Il est proposé d'organiser une manifestation de toute l'Europe à l'appel des syndicats de travailleurs des transports avant la fin 2011 pour :

- protester contre les institutions de l'U.E. qui demandent la privatisation et la libéralisation du rail et des services de ferry ;
- argumenter pour un service public des transports, intégré, de haute qualité, pour l'intérêt général et pas les profits d'intérêts privés
- exiger la fin du dumping social, lutter pour une harmonisation « par le haut » des garanties sociales et des libertés syndicales.

Pour renforcer la coordination de ce réseau syndical européen, les participants ont aussi décidé la création d'un Comité. Il s'agira pour lui de planifier les initiatives futures et créer les bases pour des actions de grèves nationales coordonnées, à l'appel des syndicats de lutte dans le secteur des transports.

SUD-Rail participera à ce Comité. Le travail de coordination se fera aussi en direction des associations d'usagers des transports.

Un site internet en plusieurs langues ([www.rail4all.org/](http://www.rail4all.org/)) servira bientôt d'outil à cette coalition européenne contre la privatisation des chemins de fer.





# Résolution de Casablanca

Adoptée le 14 mai 2010

**F**ace à l'offensive mondiale du capitalisme contre les services publics et les biens communs de l'humanité au profit d'intérêts privés, les organisations syndicales de cheminots et les associations réunies à Casablanca du 10 au 14 mai 2010 entendent tout mettre en oeuvre pour promouvoir une autre logique.

*Dans le secteur ferroviaire et des transports, nous pensons qu'il y a urgence à mettre en échec la logique de privatisation et de profit que poursuivent les intérêts privés à l'échelle mondiale.*

*Nous voulons au contraire promouvoir des chemins de fer et une politique des transports qui répondent aux besoins des populations, ne sacrifient pas les questions de sécurité à la rentabilité, garantissent de bonnes conditions sociales pour les salariés de ce secteur, et tiennent réellement compte des enjeux énergétiques et environnementaux*

*Ce combat, nous voulons le mener plus largement à l'échelle de tous les services publics et des biens communs de l'humanité.*

*Au niveau syndical, nous refusons de participer à de simples aménagements sociaux du capitalisme parce que nous voulons une société avec d'autres valeurs de justice, d'égalité, de solidarité. Nous privilégions les luttes largement ouvertes sur toutes les composantes de la société, garantissant l'autonomie de ceux qui les mènent, l'unité d'action, et cherchons à promouvoir une véritable solidarité internationale.*

*C'est parce que nous plaçons les citoyens au centre du système économique que nous menons ces luttes conjointement, syndicats et associations au sein de ce réseau international - que nous voulons renforcer - pour les Chemins de fer et les services publics.*

*Défendre et promouvoir les services publics, défendre l'environnement et les biens communs de l'humanité face aux appétits financiers, coordonner nos actions pour par venir à imposer un partage des richesses égalitaire à l'échelle mondiale, mais aussi lutter contre la répression qui s'abat sur des militants syndicaux ou associatifs, voilà quelques-unes des motivations qui nous font agir ensemble aujourd'hui et demain.*

*La coordination des organisations mise en place à Casablanca à l'occasion de cette rencontre internationale du 10 au 14 mai 2010 reste ouverte bien sûr aux syndicats et associations partageant ce positionnement qui voudraient la rejoindre et fera tout pour populariser cette initiative et développer les luttes solidaires.*

Casablanca, le 14 mai 2010

**Sénégal** : Syndicat Autonome des Travailleurs du rail, Syndicat du Petit Train de Banlieue; **Mali** : Syndicat des Travailleurs du Rail, représentant le Collectif des Syndicats Malien de Transrail, Collectif Citoyen pour la Restitution et le Développement Intégré du Rail Malien; **Burkina Faso** : Syndicat Libre des Cheminots du Burkina; **Maroc** : Organisation Démocratique du Rail ,Association Marocaine des Droits de l'Homme; **Espagne** : SFF CGT **France** : SUD-Rail; **Allemagne** : Transnational Informations Exchange

