



# ENSEMBLE

Bulletin du Réseau Rail Sans Frontière - juillet 2013 - N° 3

Edito

## Un tour d'horizon des réalités et des luttes

**D**e Tunis à Dakar, en passant par Stuttgart ou ailleurs, partout les chemins de fer sont menacés à l'aune des politiques libérales pour lesquelles les services publics doivent se soumettre aux règles du marché. Partout, les salarié-e-s du rail et les usagers en subissent les conséquences : garanties sociales remises en cause, réduction des effectifs, besoins des populations sacrifiés, etc... Partout, les cheminot-es luttent, souvent aux côtés des usagers, contre ces orientations. Gardiens de l'ordre établi, corrompus pour certains, les gouvernements, les directions d'entreprises, obstinément, refusent de modifier celles-ci, de répondre aux revendications. Dans la plupart des cas, la répression, graduée selon les lieux et les circonstances, est leur seule réponse.

Pour autant, comme le disaient les manifestants à Tunis lors du Forum Social Mondial, "on ne lâchera rien". C'est ce qu'ont fait certains syndicats, lesquels, avec le soutien de RRSF, ont obtenu des résultats comme le retour de la gare au centre ville à Dakar, ou des avancées comme au Maroc ou au Burkina sur la question de la répression antisynicale. Certes beaucoup reste à faire, mais ce sont là des témoignages qui montrent que rien n'est impossible.

La tâche est rude, mais RRSF est bien décidé à poursuivre. Sa dernière rencontre à Tunis cette année (voir le CR page 2) a tracé quelques perspectives en ce sens, notamment la nécessité de convergences entre tous ceux et celles qui luttent pour que le service public ferroviaire soit maintenu et développé, réponde aux besoins des populations, participe à la transition écologique et énergétique devenue indispensable, assure aux cheminot-es des garanties sociales indissociables de la sécurité et de l'exécution des tâches requises par ce service public.

Avec ce numéro 3 du bulletin "Ensemble", c'est un écho à toutes ces préoccupations que vous propose Réseau Rail Sans Frontière, Bonne lecture....

### Dernière minute

*Ces dernières semaines, l'actualité a braqué ses projecteurs sur le chemin de fer. Pourquoi faut-il attendre de telles catastrophes pour qu'il en soit ainsi ? Depuis des années, les services ferroviaires, un peu partout dans le monde, sont l'objet de politiques libérales où rentabilité et productivité riment avec compétitivité sans que cela fasse la une des médias.*

*Sans doute est-il trop tôt pour tirer des conclusions. Mais, ni la fatalité, ni la loi des séries ne sauraient suffire à expliquer les catastrophes qui se sont produites au Canada à Lac Mégantic, en France à Brétigny, en Espagne à St Jacques de Compostelle. Les bilans des recettes libérales à l'oeuvre dans le secteur ferroviaire et leurs conséquences devront être tirés et mis sur la table.*

# Troisième rencontre internationale du Réseau Rail Sans Frontière des 26-29 mars 2013 à Tunis

Luttes populaires  
et syndicales pour les gares

**S**i nous avons fait le choix de tenir ces nouvelles rencontres du Réseau Rail Sans Frontière à Tunis, au mois de mars, c'était d'abord pour participer au Forum Social Mondial, à travers notamment l'organisation d'un atelier intitulé «Luttes syndicales et populaires pour le service public ferroviaire».

Le choix de Tunis, c'était aussi la possibilité de poursuivre les contacts avec les cheminot-e-s tunisien-ne-s de l'UGTT, et plus largement avec celles et ceux qui luttent en Tunisie et veulent poursuivre le processus engagé avec la révolution.

Le but de ces rencontres internationales était de pouvoir échanger sur nos revendications et luttes respectives, et de poursuivre la construction de RRSF à travers des actions communes pour le service public ferroviaire et le soutien aux militant-e-s qui subissent la répression. Cette année, nous avons notamment abordé la question de la défense des gares à la lumière des luttes menées à Dakar et à Stuttgart (voir "Ensemble n°2).

## Actualités des divers réseaux

**France\***, SUD-Rail évoque le projet de «loi ferroviaire» qui sera présenté en septembre 2013 par le gouvernement.

**Maroc\***, l'ODR mentionne la très légère amélioration de la situation concernant la répression antisyndicale. et fait le point sur certains aspects du transport ferroviaire au Maroc\*.

**Mali\***, Cocidirail décrit une situation extrêmement difficile, sur le plan de la satisfaction des besoins, mais aussi sur le plan politique du fait d'une grande incertitude.

Sur le plan ferroviaire la situation est désastreuse. Sytrail insiste sur la nécessité pour les Etats maliens et sénégalais de prendre en charge

**2** les infrastructures et l'exploitation de cette ligne\*.

**Sénégal\***, le Synat PTB alerte sur les dangers du nouveau schéma de transport au profit de Transrail et sur le problème préoccupant de l'état de la voie.

Sutrail insiste sur la question de la vétusté du réseau\*.

**Burkina Faso\***, concernant la répression antisyndicale, le SLCB indique que la sentence arbitrale prononcée par le Tribunal en faveur des cheminots du SLCB n'est toujours pas exécutée. Depuis cette réunion de RRSF à Tunis, le SLCB a été reçu par le ministre des Infrastructures du Désenclavement et du Transport. Une seconde audience devrait suivre pour mener une réunion de travail sur ce dossier.

La privatisation du réseau n'a rien apporté, bien au contraire. La vitesse commerciale est passée de 80 km/h à 50 entre Ouagadougou et Abidjan. La tendance est également à l'externalisation pour réduire les coûts de production. Le SLCB et les luttes en général sont aujourd'hui confrontés à cette question des statuts multiples, qui divisent les travailleurs du rail et font le bonheur des actionnaires.

**Tunisie\***, les camarades présents font le point sur la situation des chemins de fer : endettement, transfert du transport de phosphates à la route, entretien de la voie privatisé...

**Allemagne\***, TIE précise que la DB a aussi des problèmes de matériel, des défaillances techniques de matériels roulant ou d'infrastructure. Si le dernier bilan de la DB affiche 12 Mds € de profits, il y a un sérieux écart entre ce bilan et l'état réel du réseau et du matériel. La course à la rentabilité, à la compétitivité fait oublier que les transports ferroviaires ont besoin d'investissements pour fonctionner correctement et en toute sécurité.

Cela fait également oublier de penser un modèle global de transports où la vitesse n'est pas forcément la priorité.

Les gares incarnent le service public ferroviaire et ont un rôle social indéniable qui dépasse le chemin de fer. RRSF s'est investi dans la lutte menée pour sauver la gare de Dakar, et plus récemment contre le projet de Stuttgart 21. Nous avons fait un bilan de ces actions et mieux affûté nos revendications pour la suite\*.

## Poursuivre la construction de RRSF

RRSF n'est pas une organisation avec un cadre rigide. C'est un réseau ouvert, coordonnant des syndicats de travailleurs du rail et des associations qui luttent, qui est d'abord un lieu de convergence, de débats, d'impulsions, d'initiatives pour la défense du service public ferroviaire. Son fonctionnement est volontairement souple, quelle que soit l'appartenance de chacun à des regroupements tels que la Confédération Syndicale Internationale, la Fédération Syndicale Mondiale, Fédération Internationale des Transports... ou à aucun regroupement.

Ce fonctionnement s'appuie notamment sur l'existence du bulletin «Ensemble» dont nous avons décidé d'améliorer la fréquence (trimestrielle désormais). Ce bulletin que nous avons en projet de traduire doit favoriser l'élargissement du Réseau. Nous avons également décidé de réaliser un dépliant informant de l'activité du Réseau.

Hormis ce bulletin public, l'activité du Réseau est surtout rendue possible par l'échange d'informations systématique entre les membres du Réseau, à travers notamment la liste de diffusion Internet. Lors de ces rencontres internationales, nous avons convenu d'améliorer encore nos échanges d'informations.

L'élargissement de RRSF passe aussi et surtout par les rapprochements auxquels nous devons travailler avec d'autres réseaux, notamment avec le réseau international de solidarité et de luttes dont plusieurs organisations membres de RRSF font partie (SUD-Rail, CGT-E, TIE). Cet élargissement passe également par la prise de contact avec des syndicats et associations

qui partagent l'engagement de RRSF défini dans la Charte de Casablanca adoptée en 2010.

Les rencontres du Réseau (tenues dans les locaux de l'UGTT Education), tenues sur 4 jours, - auxquelles ont assisté 7 syndicats et 3 associations - ont permis aux structures membres de définir un plan de travail pour les mois qui viennent. Elles ont aussi permis la participation de cheminots syndicalistes tunisiens de l'Union Générale des Travailleurs Tunisiens, avec lesquels nous avons bien sûr échangé sur la situation en Tunisie, au niveau des chemins de fers et au niveau syndical.

### Autres temps forts de la rencontre

**Jeudi 28 mars**, en solidarité avec les cheminots tunisiens de l'UGTT, la quinzaine de militants du réseau Rail Sans Frontière a participé à l'envahissement du Conseil d'administration de la SNCFT, pour contester la privatisation routière du trafic fret ferroviaire de phosphate et exiger au contraire le maintien du service public ferroviaire.

Suite à cette action, nous avons pu échanger dans les locaux ferro-



viaires de l'UGTT avec ses représentants, et nous avons pris le temps de mieux expliciter la démarche de RRSF, nos revendications, notre fonctionnement.

Le FSM de Tunis aura donc eu, pour le Réseau Rail Sans Frontière, le grand intérêt d'avoir ces moments de débats avec les camarades cheminots de l'UGTT et de nouer des contacts avec eux pour qu'ils participent rapidement à l'activité du Réseau, comme ils en ont exprimé le souhait.

**Vendredi 29 mars**, Atelier «Luttes populaires et syndicales pour le service public ferroviaire» : Le bilan que nous en faisons est plus contrasté. Alors que nous avons distribué de nombreux tracts et

collé des affiches, cet atelier n'a pas attiré beaucoup plus de monde que les militant-e-s de l'UGTT, avec lesquels nous avons poursuivi le débat et notamment la question de la convergence des luttes, en élargissant à l'ensemble des services publics. Cette faible participation à notre atelier, nous semble cependant assez «logique» si l'on regarde, au delà du nombre de participant-e-s, ce qui est à l'œuvre dans le(s) FSM. Incontestablement les questions sociétales sont préférées aux questions sociales, l'expertise plutôt que la lutte, et très souvent, la singularité à la place de la convergence.

Le travail de prise de contacts, d'échanges et de participation à des actions de solidarité avec les luttes du pays où est organisé le FSM : voilà, nous semble-t-il, ce qui justifie principalement notre participation aux FSM. Et de ce point de vue celui de Tunis est plutôt réussi.

**Samedi 30 mars**, en solidarité avec les salariés de l'entreprise Latélec (du groupe français Latécoère) qui refuse d'appliquer la loi tunisienne en ce qui concerne le droit syndical, un rassemblement a eu lieu devant l'ambassade de France, avec l'ensemble de la délégation du Réseau Rail Sans Frontière.

L'après midi, à l'invitation de l'UGTT, nous avons participé à un autre rassemblement, devant leurs locaux confédéraux, en hommage aux victimes de la répression lors de la grève de 1978 en Tunisie, où Ben Ali n'avait pas hésité à envoyer les hélicoptères pour éliminer les grévistes. Puis, nous avons rejoint la manifestation de clôture du Forum Social Mondial qui était aussi, à travers la «Journée de la Terre», une action de soutien au peuple palestinien.

Les prochaines rencontres du Réseau Rail Sans Frontière se tiendront en janvier 2014, au Burkina ou en Europe, avec comme objectif de compter davantage encore de participants pour marquer une nouvelle étape de la construction du Réseau, pour développer les possibilités, d'actions, de soutiens, et pour obtenir un meilleur rapport de force au niveau international.

\* Les points abordés font l'objet d'articles dans ce bulletin.

**Participants** : Syndicat National PTB (Sénégal), Syndicat Unique des Travailleurs du Rail (Sénégal), Syndicat Libre des Cheminots du Burkina (SLCB-Burkina Faso), Syndicat des Travailleurs du Rail (SYTRAIL-Mali), Organisation Démocratique du Rail (Maroc), AISDS (Maroc), SUD-Rail (France), COCIDIRAIL (Mali), TIE Europe (Allemagne), des cheminots tunisiens membres de l'UGTT.

## RRSF : Tunis 2013 Relevé de décisions

■ **Bulletin «Ensemble»** : parution trimestrielle, prochain numéro sortira en juillet 2013.

■ **Dépliant RRSF** : présenter RRSF, traduit en plusieurs langues, tiré et envoyé selon les demandes.

■ **Elargissement du Réseau** : poursuivre les contacts, faire converger le réseau syndical européen de luttes et RRSF.

■ **Popularisation de RRSF** : un logo identifiable, réalisation de supports : T-Shirts, dépliants, autocollants,...

■ **Gares du service public ferroviaire** :

□ **Dakar** : sortie d'un tract dès le début des travaux de réhabilitation de la gare de Dakar pour inviter à poursuivre la mobilisation pour un véritable service ferroviaire.

□ **Stuttgart** : participation de camarades de TIE et de SUD-Rail à diverses initiatives.

□ **Bamako** : réaliser un travail spécifique sur la gare, construire une campagne avec les usagers pour sa réhabilitation, prévoir communiqué et conférence de presse, prise de contact avec les mairies.

■ **Association contre la répression antisyndicale** : dépôt des statuts, finaliser l'ouverture d'un compte bancaire, réaliser des outils de popularisation.

■ **Adresse mail du réseau** : [reseaurailsansfrontiere@gmail.com](mailto:reseaurailsansfrontiere@gmail.com)

■ **Prochaine rencontre** : deux hypothèses : le Burkina ou l'Europe, en janvier 2014, décision en septembre.

## Rendre le chemin de fer à la population

**E**n septembre dernier une réunion s'est tenue pour examiner les conclusions d'une étude de consultants sur l'axe ferroviaire Bamako-Dakar. Les préconisations ne constitueraient qu'une avancée avec 25 ans de retard... L'association d'usagers Cocidirail a adressé un courrier aux cadres de ce Comité et cherche à poser ce débat à l'échelle de toute la société. Une «caravane», en lien avec des comités locaux, sera lancée avant la fin de l'année pour populariser les revendications d'un chemin de fer au service des citoyens maliens. Cela passe par la fin du système de concessions et au contraire la mise en place d'un système «nationalisé»/«socialisé», qui garantisse la primauté des intérêts collectifs face aux intérêts privés. C'est donc la promotion de cet autre choix pour le rail malien qui guidera cette caravane organisée par Cocidirail, mais plus largement, la défense de biens communs de l'humanité et la valorisation des ressources face aux lo-

giques d'appropriations capitalistes. C'est notamment le cas avec la pisciculture/aquaculture qui constitue un axe de lutte pour un futur développement intégré.

Le syndicat des cheminots maliens Sytrail insiste sur la nécessité pour les Etats maliens et sénégalais de prendre en charge les infrastructures et l'exploitation de cette ligne du fait du non respect de la concession. Mais les états n'ont pas pris pour l'instant cette décision lors de cette réunion de septembre. L'entreprise Transrail ne paye plus les prestations familiales depuis deux ans, sa dette est relativement élevée (autour de 30 M €) et son avenir devrait être le redressement judiciaire ou la liquidation. Un délai de 6 mois a été demandé par les Etats pour «organiser la sortie». Les installations ferroviaires sont non entretenues par Transrail. La voie se dégrade fortement et il y a désormais des habitations à moins de 15 mètres des rails.

## Burkina

### Répression : enfin une première avancée

**A**u Burkina Faso, lors de notre rencontre à Tunis, la sentence arbitrale prononcée par le Tribunal en faveur des cheminots du SLCB\* n'était toujours pas exécutée. Il y a à ce jour encore 19 cheminots suspendus de leur contrat de travail depuis 2002 sur une cinquantaine environ. Et cela malgré de nombreuses démarches. Depuis, le SLCB a été reçu par le ministre des Infrastructures du Désenclavement et du Transport suite à une demande d'audience à propos de ces suspensions et des demandes de reconstitution de carrière. Suite à cette audience un mémorandum détaillé a été remis au cabinet du ministre le 23 avril. Une autre audience devrait suivre pour mener une réunion de travail sur ce dossier.

Cette «avancée» est due au combat sans relâche du SLCB, appuyé par différentes interventions internationales engagées par RRSF mais aussi des militants d'ITF. Elle atteste que la solidarité internationale reste une valeur sûre. La privatisation du réseau n'a rien apporté, bien au contraire. La vitesse commerciale est passée de 80 km/h à 50 entre Ouagadougou et Abidjan. La tendance est également à l'externalisation pour réduire les coûts de production. Le SLCB et les luttes en général sont confrontés à cette question des statuts multiples, qui divisent les travailleurs du rail et font le bonheur des actionnaires.

\* SLCB : Syndicat Libre des Cheminots du Burkina

## La SNCFT en voie de privatisation ?

**E**n Tunisie, le système ferroviaire s'est fortement endetté sous l'ancien régime à travers des pratiques permettant à ceux qui participaient à ces marchés de s'enrichir personnellement, notamment lors de l'achat de matériel ferroviaire. Apparemment ces pratiques ni leurs auteurs n'ont pas tout à fait disparu. Par contre des techniciens, ingénieurs, cheminots qui ont dénoncé cet état de fait ont été mis dehors de la SNCFT.

Actuellement le trafic ferroviaire de phosphate est menacé de privatisation au profit de la route, avec à la tête des entreprises créées à cet effet des cadres cheminots détachés de la SNCFT\*. Face à cette tentative les cheminots tunisiens avec l'UGTT ont engagé la lutte pour s'y opposer. Ce projet est directement inspiré par le FMI et la Banque Mondiale qui y voient un moyen de casser l'entreprise publique historique, et la résistance des cheminot-e-s, après de nombreuses réorganisations et dérèglementations imposées. Pour mener à bien cette casse, les Institutions mondiales et le gouvernement tunisiens devront toutefois assumer un trafic par camion revenant 7 fois plus cher que le fret ferroviaire !

Par ailleurs, le nombre de cheminots a baissé de moitié en 20 ans, pour atteindre 4500 aujourd'hui. Cette baisse des effectifs s'est accompagnée du développement de la polyvalence entraînant une dégradation des conditions de travail, mais aussi de filialisations, d'externalisations.

L'entretien de la voie qui a été privatisé au profit de la Sotrafer, est mauvais et ainsi il faut 8 heures de train pour relier Gafsa à Tunis en voie unique (340 km).

En conclusion, un chemin de fer qui, comme beaucoup, subit les conséquences du libéralisme et contre lequel les cheminots tunisiens luttent comme ailleurs.

\* SNCFT : Société Nationale du Chemin de fer Tunisien

## Contre la réforme ferroviaire : les cheminot-es massivement en grève le 13 juin

### Les cheminot-es donnent de la voix !

Le 13 juin, à l'appel des fédérations CGT, UNSA, SUD-Rail et CFDT, les cheminot-es de la SNCF ont massivement fait grève. Le pourcentage de grévistes est un des plus importants de ces dernières années ; c'est la preuve que les cheminot-es en ont marre des mauvaises conditions de travail, des salaires quasiment bloqués, des insupportables pressions quotidiennes de la hiérarchie. Mais cette grève est aussi le signe d'une volonté de lutter contre la casse du service public ferroviaire et pour une «loi ferroviaire» rompant avec la casse organisée depuis des années.

### Nous défendons nos revendications ...

L'actualité ferroviaire, en France, est marquée par la préparation d'une loi redéfinissant l'organisation du système ferroviaire. SUD-Rail entend profiter de ces moments pour mettre en avant les revendications, tant en termes de réunification du système ferroviaire, que de développement du service public ou d'améliorations des droits sociaux de tous les travailleurs/ses du rail.

### ... Elles s'opposent aux intérêts patronaux et aux choix du gouvernement

A travers les projets dont nous avons actuellement connaissance, le gouvernement valide l'éclatement interne de la SNCF, n'impose pas la réintégration infrastructure/exploitation, ne traite pas les questions sociales, et facilite les privatisations des secteurs rentables au profit d'une minorité en laissant le poids d'une «dette» à la charge de la collectivité.

### La position de SUD-Rail n'a pas varié depuis 1997

Nous revendiquons la réintégration complète de la gestion de l'infrastructure dans la SNCF, sous forme d'une direction de l'Infra dans un seul Etablissement Public à Carac-

tère Industriel et Commercial (ÉPIC) SNCF. Cette solution, la plus juste en termes d'efficacité organisationnelle, sociale, économique, est compatible avec les directives européennes qui n'imposent qu'une séparation comptable entre gestionnaire d'infrastructure (GI) et entreprise ferroviaire (EF) avec des comptes de bilan distincts, et pas de séparation organique.

Selon l'actuel projet gouvernemental, il y aurait trois EPIC, les deux préexistants (SNCF et RFF) et un EPIC «de tête». L'ensemble constituerait un Groupe public ferroviaire aux contours encore flous. Plus de 50 000 cheminot-es de l'Infra et de la Direction des Circulations Ferroviaires, actuellement à la SNCF (EF) seraient transféré-es au GI. Cette organisation accentue l'éclatement entre un Gestionnaire d'Infrastructure renforcé et une Entreprise Ferroviaire publique affaiblie.

### Le gouvernement valide la casse de la SNCF !

Le gouvernement fait silence sur la verticalisation de la SNCF (organisation par branche/activité, dédicace des moyens humains et matériels, rapports marchands entre les services). Il cautionne la politique menée par la direction de l'entreprise depuis des années, qui va à l'encontre de la satisfaction des besoins du service public.

### La régionalisation prétexte à de nouvelles privatisations !

La régionalisation est utilisée pour accroître la fragmentation du système ferroviaire (variabilité régionale des conditions sociales, des modalités d'organisation du service public, privatisation de l'entretien des infrastructures ferroviaires, retrait de lignes du réseau national, etc.). La logique d'organisation du transport ferroviaire régional (TER) doit être celle du service public unifié, de la péréquation tarifaire, et non celle de rapports financiers entre le système ferroviaire public et les Régions.

### Privatiser les profits, socialiser les pertes, ... ca suffit !

Pour SUD-Rail, il n'y pas de «dette du

système ferroviaire» mais le coût pour la collectivité d'un service utile à tous. Elle doit être considérée comme une dette publique et reprise par l'État. C'est ce que prévoyait la première directive européenne de libéralisation ferroviaire (n° 91-440) avant toute «ouverture à la concurrence» ; c'est ce qui a été fait par d'autres États. Le gouvernement propose seulement d'augmenter encore la productivité des cheminot-es pour faire des économies !

### Il faut améliorer les droits des travailleurs/ses du rail

Le statut des cheminot-es et la réglementation du travail de la SNCF doivent constituer un socle à minima et être améliorés. La future convention collective nationale du secteur ferroviaire (qui ne doit pas remettre en cause le Statut SNCF) doit concerner le transport ferroviaire de fret comme de voyageurs, le nettoyage, la restauration et la maintenance ferroviaires, les services en gare, la prévention/sécurité dans les installations ferroviaires, etc.

### Nous construisons un mouvement d'ampleur

La fédération SUD-Rail a lancé une campagne nationale, pour construire un mouvement fort permettant d'imposer une vraie réforme du système ferroviaire : utile aux usagers et améliorant les conditions sociales de tous les travailleurs/ses du rail. La grève du 13 juin est une première étape, l'essentiel se joue dans les semaines et les mois qui viennent.



# Dakar, la réouverture de la gare en bonne voie

Faire de la gare de Dakar un musée, pour imposer ce projet, l'ancien gouvernement n'a pas hésité à remplacer le dépôt par un théâtre, ainsi que des habitations. Le jour du transfert des circulations de la gare de Dakar vers la gare de Cynnos (à 3,5 km du centre ville), les cheminots du PTB ont fait grève sans préavis. Les syndicats SynatPTB et Sutrail ont organisé la résistance et notamment l'occupation de la gare pour empêcher le démontage des matériels de voie, et d'arrêter les opposants. Des militants s'enchaîneront aux

installations et organiseront un roulement pour assurer leur protection.

Appuyés par RRSF, les syndicats SynatPTB et Sutrail ont mené une véritable campagne de mobilisation en direction des usagers, en mettant en avant l'utilité sociale, économique et écologique de la grande gare de Dakar. Chaque premier mai une manifestation pour la défense de la gare est ainsi organisée.

Sa fermeture a généré une baisse de 50 % des trafics ferroviaires et nécessité une mise place coûteuse de bus de substitution : 177 M FCFA (+ de 270 000 €) jusqu'à aujourd'hui. Elle a affaibli aussi le fret ferroviaire avec un report important sur la

## Des avancées grâce aux luttes, la mobilisation doit se poursuivre

Le SynatPTB\* dénonce les dangers du nouveau schéma de transport au profit de Transrail. Le Petit Train Bleu (PTB) est désormais limité à 40 km du centre de Dakar, ce qui dégrade le service public ferroviaire et qui a des conséquences directes sur l'exploitation, avec une baisse importante des recettes et une hausse de la dette.

Une lutte des cheminots du PTB a imposé à l'Etat de presque doubler sa compensation pour l'exploitation, ce qui va permettre d'améliorer les choses. Ils ont par ailleurs obtenu des augmentations de salaires et d'être payés à terme précis.

Un autre problème préoccupant est l'état de la voie. Transrail ne fait de l'entretien qu'en fonction de ses intérêts directs et néglige celui du réseau, et notamment la voie 2 concédée par l'ancien gouvernement sénégalais à des opérateurs privés qui exploitent des minerais au Togo. Récemment des riverains ont bloqué la voie pour travailler à son nettoyage en coordination avec les cheminots du PTB. La dégradation de la voie est un véritable obstacle pour permettre le développement

ferroviaire favorisant ainsi le développement économique.

Le syndicat Sutrail\* de Transrail insiste sur la vétusté du réseau. Il y a des zones où les trains ne devraient même pas circuler tant les risques de déraillement sont importants. Il est impossible d'augmenter sensiblement les Tonnes/km pour les circulations entre Dakar et Bamako. Pourtant il a fallu intervenir pour que Transrail assure un train par jour. Début janvier 2013 il y avait seulement 15 trains/mois. Face à l'échec de la privatisation, avec 5 repreneurs et 6 directeurs plus tard, le schéma qui se dessine serait celui d'une structure publique (société de patrimoine) entre les 2 Etats pour la gestion des infrastructures. L'exploitation serait ouverte aux opérateurs privés. Ce qui revient, comme souvent, à socialiser les pertes et privatiser les profits.

Le coût de la remise en état de la voie entre Dakar et Bamako est estimé à 177 Mds de FCFA soit environ 270 M €. Quasiment rien n'a été fait en 25 ans de concession. Il serait anormal que l'argent public soit aujourd'hui utilisé pour pallier aux déficiences des fonds privés et permette donc la privatisation de l'exploitation ferroviaire. La mobilisation doit se poursuivre pour imposer aux Etats une solution 100% publique.

route puisque la voie n'est plus continue du port de Dakar à Bamako.

La lutte des syndicalistes et citoyens de Dakar semble avoir plus d'écho auprès du nouveau gouvernement, qui a indiqué sa volonté de remettre en service la gare, ce qui constituerait évidemment une belle victoire.

Un chiffrage de la réhabilitation de la gare a été effectué : 800 M de FCFA (1,3 M €), et 400 M de FCFA pour les travaux à faire pour le dépôt et la matériel. Une loi de rectification des Finances est prévue ainsi qu'un décret pour rendre inhabités les bâtiments et les voies.

Une fois la décision prise de réaliser les travaux, la réouverture de la gare de Dakar pourrait être effective 3-4 mois plus tard. Il faut donc maintenir la «pression» pour qu'elle se fasse. Après cette victoire, il faudra continuer de lutter pour le développement du service public ferroviaire ! RRSF apportera son soutien.

A l'autre bout de la ligne, la gare de Bamako nécessiterait également d'importants travaux pour une remise en état. Même si la situation au Mali ne facilite évidemment pas les choses, il serait temps que Bamako puisse disposer d'une «vraie gare» pour permettre une amélioration des déplacements des habitants, mieux aménager le territoire.

La réouverture de la gare de Dakar faciliterait sûrement la mobilisation au Mali. Les syndicats et associations maliens, sénégalais membres du RRSF ont décidé de renforcer leur travail en commun pour mieux préparer cette mobilisation.



## Maroc

# Répression... du mieux, Rail... du pire !

**R**épression antisyndicale : licencié depuis 3,5 années des Chemins de fers marocains, le secrétaire général de l'ODR a retrouvé un emploi dans une filiale de l'ONCF. On peut penser que le travail de RRSF et la campagne de courriers contre la répression antisyndicale menée avec l'association «Peuples solidaires» a pu un peu peser dans cette avancée. Cela confirme que les «pressions internationales» sont efficaces face à l'enjeu touristique. Mais cette «réintégration» a ses limites, cela se vérifie par exemple, par la non prise en compte de l'an-

cienneté. Si la direction de l'ONCF continue d'afficher une volonté de régler cette situation, comme le montre l'autorisation de congés pour plusieurs militants de l'ODR, pour certaines organisations syndicales de l'ONCF cela semble plus «compliqué»... C'est d'autant plus regrettable que l'étape d'après l'arrêt des sanctions envers les militant-e-s de l'ODR, est que cette structure syndicale retrouve l'ensemble de ses droits syndicaux et leur exercice !

Au plan du transport ferroviaire, divers problèmes existent.

● L'ONCF est structurée en «pôles» (Voyageurs, Infra...) dans le cadre d'une «privatisation masquée», qui se réalise notamment à travers l'externalisation des guichets de ventes ou de la maintenance des voies, des caténaires.

● Le projet de pipe line pour le phosphate fait toujours planer une menace sur le fret ferroviaire de l'ONCF.

● Le TGV, en cours de réalisation, constitue un problème de plus pour le Maroc qui illustre une certaine dépendance des dirigeants marocains envers les dirigeants français. Les mouvements sociaux contre ce TGV ont été actifs mais sans jamais représenter un rapport de force capable de s'opposer à ce projet pour lui préférer des travaux de doublement de la voie. Une direction spécifique «TGV» a d'ailleurs été créée à l'ONCF.

## Suède

### Pas de shorts ? Alors des jupes...

**E**n Suède aussi, des technocrates prétendent décider de la manière dont les travailleurs/ses doivent être habillé-es. C'est ainsi que, malgré les très fortes chaleurs, les agents de conduite se sont vus refuser le droit d'être en short dans les cabines de conduite ! Ils ont décidé de venir en jupe, tenue «réglementairement prévue» que la direction n'a pu leur interdire sous peine de prendre une mesure discriminatoire...

## Etats-Unis

### Les cheminot-es de San-Francisco en grève

**P**our la première fois depuis 16 ans, les cheminot-es de San-Francisco étaient en grève le 1<sup>er</sup> juillet. Les négociations entre les syndicats représentant le personnel et la direction de la société *Bay Area Rapid Transit* (BART) piétinaient depuis des semaines : salaires, pensions, conditions de travail, sécurité ferroviaire, ... les désaccords étaient trop nombreux.

## Espagne

### Privatisation ou service public, l'épreuve de forces est engagée !

**L**e samedi 29 juin, les cheminot-es de la CGT espagnole manifestaient à Madrid, pour défendre un chemin de fer public, social, sûr et écologique. Ils et elles dénoncent notamment :

- les suppressions d'emplois de cheminot-es.
- la libéralisation du chemin de fer.
- la suppression de nombreux trains, sur les moyennes distances
- les fermetures de lignes annoncées.
- la fragmentation de l'ADIF en deux entreprises distinctes et de RENFE en quatre.

Les camarades de la CGT ont également remis plus de 10 000 signatures d'usagers des chemins de fer qui soutiennent les revendications syndicales.

En Espagne, l'opérateur historique RENFE a été cassé en deux en 2005, laissant la place à Renfe Operadora d'une part et à Administrador de infraestructuras ferroviarias (ADIF) d'autre part. Mais la gestion par activités a une logique que le patronat entend mener à bien, celle de l'éclatement total du service public pour laisser la place à diverses entreprises privées. Voilà où en est aujourd'hui le gou-

vernement espagnol.

Le syndicat fédéral CGT des cheminot-es appelle à ne pas laisser brader ainsi le service public ferroviaire qui appartient à tous les citoyen-nés. Des grèves se préparent pour organiser la résistance contre cette nouvelle attaque envers les droits des cheminot-es et le service public ferroviaire.

L'été dernier, tous les syndicats s'étaient mobilisés ensemble contre le projet d'éclatement et de privatisation du chemin de fer espagnol. Le gouvernement poursuit sa politique. La CGT constate que le rapport de forces n'a pas été suffisamment en faveur des travailleurs/ses pour imposer un retour en arrière du gouvernement ; au contraire, celui-ci accélère maintenant le processus. Il vient, par exemple, de convoquer les syndicats pour expliquer quel «plan social» il pourrait mettre en œuvre pour accompagner la mort du service public ferroviaire !

Pour la CGT, il faut agir rapidement. Nos camarades appellent à la grève le 31 juillet\*, 14 et 30 août.

\* Suite à l'accident ferroviaire du 24 juillet, la CGT-E a décidé d'annuler l'appel à la grève du 31.07

# Stuttgart : projet S21....

Des syndicalistes, au côté de la population, s'interrogent sur la compétitivité, censée améliorer les salaires. Ils constatent plutôt le développement de la précarité et des travailleurs pauvres. Des luttes sont organisées contre le trafic aérien de marchandises 24h sur 24 à Munich, Berlin. Elles s'inscrivent dans un courant qui revendique la satisfaction des besoins plutôt que la croissance et les dividendes aux actionnaires, et qui rassemble des syndicalistes, associations, citoyens... Cette unité d'action est essentielle pour poser les questions d'utilité sociale, de non gaspillage, de contrôle de l'utilisation des fonds publics. Cette unité est nécessaire, quelles que soient les latitudes, dans la mesure où c'est la même politique libérale qui s'applique partout avec des traductions à peine différentes, et elle appelle également un véritable travail international pour élaborer des contre-pouvoirs à la hauteur de cette mondialisation libérale.

La lutte autour de la gare de Stuttgart continue. Ce n'est plus une lutte locale dans une des régions de l'Allemagne, mais depuis un certain temps, c'est devenu une lutte européenne autour de la lutte contre les grands projets inutiles en Europe et dans le monde. Au mois de juillet 2013, à Stuttgart, le forum européen contre ces projets monstres et socialement inutiles va se tenir pendant trois jours. Il y aura des représentants de Notre-Dame-des-Landes, du Val de Susa en Italie, de projets en Angleterre et beaucoup d'autres initiatives.

Stuttgart 21 a provoqué le changement du gouvernement régional. Le nouveau premier ministre est un représentant des verts qui fait exactement la même politique que ses prédécesseurs. En même temps, il y aura deux délégués du mouvement contre S 21 qui ont été élus comme députés : un militant syndicaliste de Dai-mler qui appartient à la gauche syndi-

cale et est militant du *tie*, et un activiste des indignés de Stuttgart.

Depuis 156 lundis, les opposant.e.s à ce projet se rassemblent sur la grande place devant la mairie à Stuttgart pour une manifestation et des débats. Le comité de coordination rassemble des acteurs et actrices de toutes les activités de la population, des travailleurs, des cheminots, des architectes, des artisans, des enseignantes, des employées de magasin, des infirmières, des artistes et beaucoup d'autres. Le foyer du théâtre de Stuttgart est devenu le lieu de rassemblement et de subversion. Les grands syndicats établis - IG-Metall surtout - sont plutôt pour ce projet qui «doit créer de l'emploi». Ver.di, syndicat du service public, est résolument contre ce projet.

Le 15 juin 2013, il y a eu une grande manifestation avec 10 000 participant.e.s sous le mot d'ordre : «**le droit à la ville**». Des acteurs des grandes villes d'Allemagne étaient présents pour décrire la situation dans les villes et les résistances contre la spéculation immobilière, contre l'augmentation des loyers, contre l'expulsion forcée des locataires et aussi contre le mauvais état d'un transport public mal équipé.

La capitalisation accélérée dans les grandes villes en Allemagne (Munich-Hamburg-Berlin-Stuttgart) rejoint celles provoquant des évolutions semblables à Paris, à Londres, à Rio et ailleurs dans le monde. Mais il y a aussi une résistance populaire et métisse qui s'organise. Car souvent, les immigrés forment une partie importante dans cette ré-

sistance. Pour la manifestation à Stuttgart, la parole a été : «Stuttgart, Taksim partout», portée par des milliers de participant.e.s de l'immigration kurde/turque en Allemagne.

Seule la mobilisation dans la rue peut stopper la construction de cette gare souterraine ; c'est clair pour la plupart des manifestant.e.s. Le principe S 21 : Nous résistons, nous développons notre projet qui exprime notre besoin de vivre autrement, nous exigeons notre droit à la ville.

## Principe du projet

Le projet S 21 consiste à mettre tous les rails sous terre à travers un chantier qui est prévu durer 5-6 ans (au départ...) En dehors du budget en forte hausse, ce projet est également dangereux du point de vue de des réserves d'eau souterraines et des risques de pollution.

Si ce modèle de gare souterraine venait à se réaliser, elle constituerait un véritable «projet pilote» et ses promoteurs pourraient alors l'exporter en Chine, en Inde, au Qatar... Car la configuration de la gare S 21 tient si peu compte de son environnement et de ses habitants, qu'elle est effectivement un «produit» exportable.

A Dakar comme à Stuttgart, la gare reste un outil essentiel de socialisation des déplacements, d'appartenance au tissu social. L'éloignement de la gare de Dakar à 3,5 km du centre ville, comme l'enfouissement de la gare de Stuttgart, engendrent une cassure dans le tissu social, une perte de lieux de socialisation, au profit d'un modèle essentiellement économique, où les individus sont d'abord des consommateurs.

Ce modèle est également très visible en France avec les grandes gares, qui se muent peu à peu en zones commerciales reléguant les activités ferroviaires aux périphéries ; mais aussi avec les (nouvelles) gares TGV qui sont vraiment des gares de «nulle part» où l'activité de parking rapporte beaucoup d'argent.

## Chine

### Ça eut payé, mais ça paie plus !

Pour diverses malversations et abus de pouvoir, Liu Zhijun (ex-ministre des chemins de fer), dont les agissements ont profondément terni l'image de la direction du rail chinois jusqu'alors loué pour son rapide développement, a été condamné par un tribunal de Pékin à la peine de mort avec sursis, généralement commuée en prison à vie.



## Belgique

### Une grève qui pourrait en annoncer d'autres

**L**e 27 juin, les cheminot-es de la Voie travaillant sur le réseau belge étaient appelés à la grève par la CGSP-Cheminots. C'est la dégradation des conditions de travail qui a provoqué cette grève. Censés travailler du lundi au vendredi en horaires de journée, les agents de la Voie se voient imposer de travailler un nombre considérable de week-ends et la nuit ! Contrairement aux promesses patronales et gouvernementales, le nombre de cheminot-es diminue d'année en année ; celles et ceux qui restent sont de plus en plus exploités. A la Voie, cela se traduit aussi par des rappels de plus en plus courants, en cas d'accidents, d'intempéries, etc.

Au-delà du personnel de la Voie, tous les cheminot-es sont mobilisés. Une nouvelle «réforme» des chemins de fer belges est en cours et devrait se traduire par la séparation entre l'Entreprise Ferroviaire (SNCB) et le Gestionnaire d'Infrastructure (Infrabel). Le gouvernement belge a choisi d'anticiper avec zèle les demandes des ultra-libéraux de la Commission eu-

ropéenne. Le projet de loi prévoit que la gestion du personnel soit assurée par une filiale (HR Rail) de la SNCB et d'Infrabel; les moyens et les contours de cette dernière paraissent bien flous et ne garantissent pas, loin s'en faut, le maintien du statut et des droits sociaux des cheminot-es.

Les syndicats CGSP et CSC ont mené plusieurs actions en «front commun» ces derniers mois ; à la base, dans les dépôts, les gares, les ateliers, les mouvements revendicatifs montrent une volonté collective de résister, de refuser l'éclatement du service public ferroviaire, et d'obtenir satisfaction sur les revendications portées inlassablement par les délégués.



## Gabon

### Grève des cheminots

**E**n mai, à l'appel de leur syndicat, les cheminots gabonais de la Société d'Exploitation du chemin de fer Transgabonais (SETRAG) ont fait grève suite aux mauvais traitements et à leurs conditions de travail exécrables. Société publique, la SETRAG a été cédée au groupe français Eramet COMILOG qui l'exploite notamment pour l'acheminement du manganèse de Moanda vers le port minier d'Owendo.

Au cours de leur mouvement, ils ont décidé au terme d'une assemblée générale de bloquer la circulation des trains voyageurs entre Owendo et Franceville (et vice versa), pour amener la hiérarchie à bouger et à entendre raison.

## Italie

### Retraités-es de tous les pays...

**Ci-après, des extraits d'un interview de Giulio M1retti, responsable national de l'ORSA Ferrovia<sup>1</sup>, publié dans le bulletin des cheminots retraités-es de SUD-Rail, et consacré à la connaissance du monde des cheminot-es retraités-es d'autres pays.**

**En Italie, quel est l'âge du départ en retraite dans les chemins de fer ?**

Aujourd'hui, en Italie, on peut prendre sa retraite selon deux critères ; la retraite anticipée, l'âge normal. Dans le premier cas, il faut avoir au moins 62 ans et, en 2013, au moins 42 ans et 5 mois de cotisations pour les hommes et 41 ans et 5

## Iran

### Le pouvoir réprime les travailleurs/ses

**E**n Iran, les syndicats sont interdits; mais les salariés s'organisent clandestinement, résistent, agissent. Des grèves ont lieu, bien que le pouvoir exerce une répression très forte : arrestations, prisons, et aussi exécutions. C'est donc dans des conditions très difficiles que ces combats sont menés ; les faire connaître, les soutenir publiquement est important. Cela contribue à desserrer, trop peu, l'étau.

C'est la raison pour laquelle les syndicats français CGT, CFTD, UNSA, Solidaires et FSU ont organisé un rassemblement de soutien aux syndicalistes d'Iran, à Genève lors de la Conférence internationale du travail de l'O.I.T.

Les salarié-es des transports n'échappent pas à la pression patronale, couverte par le pouvoir iranien ; c'est ainsi que ces dernières semaines, 200 ouvriers ont dû signer des «contrats blancs» avec l'entreprise Roja, sous-traitante de la Société Ferroviaire Nationale. Cette entreprise vole une partie de leur salaire aux ouvriers qui contestent leurs conditions de travail et réclament leurs droits !

mois pour les femmes. Il y a un système de décote pour les années manquantes. Le nombre d'années de cotisations exigé a été lié à l'espérance de vie et devrait augmenter chaque année de 2 mois dans les 10 ans à venir. L'autre possibilité est de prendre sa retraite à 65 ans, ... ce qui sera 66 en 2018, 67 en 2022.

Les cheminot-es avaient une Caisse de retraite spécifique. Les conducteurs/trices, agents-mouvement et contrôleurs/ses partaient en retraite

plus importants ont été amenés par la réforme de 1995 qui a modifié le système pour les jeunes : leurs pensions de retraite ne pourront être su-



à 58 ans. C'est fini depuis la «réforme Fornero<sup>2</sup>» de 2011 ; il en est de même pour les bonifications pour la conduite des trains. Il n'y a plus de particularités, et d'ailleurs les cheminot-es embauché-es après mars 2000 sont affilié-es au Régime général de retraite et non plus à la Caisse de retraite des cheminot-es.

**Quels sont les salaires des cheminot-es ? Sont-ils identiques dans ce qui reste de l'entreprise publique (FS, Trenitalia, RFI, Cargo, ...) et dans les entreprises privées ?**

Les salaires des travailleurs/ses des chemins de fer en Italie sont généralement plus élevés que le salaire moyen de l'industrie et du commerce, mais ils sont parmi les plus bas d'Europe.

Si on parle du salaire perçu, la situation est similaire dans les différentes entreprises. Mais la charge de travail est plus élevée dans les entreprises privées. L'absence de règles sociales communes (chaque compagnie a sa propre convention), le respect de «la libre concurrence» ont permis aux patrons de diminuer les salaires de 5 à 10% ces dernières années !

**Peux-tu nous dire s'il y a eu des changements au cours des dernières années en matière de retraite ? Des luttes ? Quelles étaient les positions des syndicats ?**

Depuis 1992, on compte en moyenne une «réforme» des retraites tous les deux ans, au point qu'aujourd'hui, malgré ma bonne connaissance du système italien de retraite, j'ai des difficultés à me les remémorer toutes. Les changements les

périeures à 50% de leur salaire. Une autre modification de taille a eu lieu en 2011, lorsque tous les paramètres (années de cotisation, âge, ...) ont été augmentés comme je l'expliquais précédemment. Depuis, l'évolution des pensions n'est plus indexée sur l'inflation et leur montant n'est plus calculé en fonction des derniers salaires perçus mais de l'ensemble de la carrière.

Malheureusement, peu de luttes ont été organisées. Les forces patronales et gouvernementales ont mené d'intenses campagnes médiatiques pour les désamorcer ; et les «réformes» successives ont divisé les travailleurs/ses, leur laissant croire à chaque fois que certaines catégories pourraient s'en tirer mieux que d'autres.

**Quelles perspectives syndicales européennes pour les retraité-es ?**

Je crois que les retraité-es, par leur nombre et tradition sociale, peuvent exercer une forte influence en Europe pour la défense des droits sociaux, une politique de santé forte et les retraites. Il est nécessaire d'organiser, de mobiliser et surmonter les barrières nationales en donnant aux retraité-es la possibilité d'exprimer ensemble leur désir d'une Europe diverse et plus sociale.

*Interview réalisé par Christian Mahieux et Emmanuelle Bigot (commission internationale de la fédération SUD-Rail)*

- 1- Giulio est membre du Secrétariat national de l'ORSA Ferrovía, responsable de la presse et des relations extérieures.
- 2- Elsa Fornero était la ministre du travail du gouvernement Monti.

*Luttons ensemble pour un service public ferroviaire utile aux populations et respectueux de l'environnement...*



**SOMMAIRE**

Edito	
RRSF au FSM	p 1
FSM Tunis	
3ème rencontre RRSF	p 2
Relevé de décisions	p 3
Mali	
Rendre le chemin de fer...	p 4
Tunisie	
SNCFT, privatisation ?	p 4
Burkina	
Répression, avancées	p 4
France	
Réforme ferroviaire	p 5
Sénégal	
Gare de Dakar	p 6
Maroc	
Répression, du mieux	p 7
Suède	
Shorts ou jupes	p 7
Espagne	
Privatisation...	p 7
Etats-Unis	
Grève des cheminots	p 7
Allemagne	
Stuttgart : projet S21	p 8
Chine	
Ça eut Payé, mais ça...	p 8
Belgique	
Une grève qui en annonce...	p 9
Iran	
Le pouvoir réprime...	p 9
Gabon	
Grève cheminote	p 9
Italie	
Retraité-es actualités	p 9

Réseau Rail Sans Frontière  
 17 Bd de la Libération  
 93200 St Denis - France  
 Tel 01 42 43 35 75  
 reseaurailsansfrontiere@gmail.com  
 federation-sudrail@wanadoo.fr