



Syndicats SUTRAIL/CNTS-FC et SYNATPTB/CNTS (Sénégal), SYTRAIL/UNTM (Mali), SLCB (Burkina), SYNCOBENI (Bénin), ODR/ODT (Maroc), SFF/CGT (Espagne), SF/Intersindical (Espagne), OR.S.A. Ferrovie (Italie), CUB-Rail (Italie), SUD-Rail/Solidaires (France)...

et Associations COCIDIRAIL (Mali), TIE (Allemagne)...

Réseau Rail Sans Frontière

17, bd de la Libération - 93200 St Denis - France

E-mail : reseaurailsansfrontiere@gmail.com www.laboursolidarity.org

Cheminot-es et usagers du rail de tous les pays, unissons-nous !

Infrastructure et exploitation ferroviaires sont complémentaires

La gestion de l'infrastructure ferroviaire ne doit pas se faire indépendamment de son exploitation ; il faut en finir avec l'éclatement entre des entreprises aux intérêts opposés, car c'est une source de disfonctionnements répétés, de gaspillage financier, et un danger pour la sécurité des circulations, des cheminot-es et des usagers.

La gestion des infrastructures ferroviaires doit se faire en fonction des besoins collectifs, pas sur la base de la rentabilité financière et du profit des groupes privés. Il faut cesser l'hypocrisie des « partenariats public/privé » qui consistent à faire financer par l'argent public des bénéfices ensuite confisqués par les actionnaires d'entreprises privées. Le chemin de fer doit être une entreprise publique de service public qui doit gérer conjointement l'infrastructure, le transport et les services.

Tirons le bilan réel de la privatisation du transport de marchandises !

Dans de nombreux pays, des entreprises privées assurent désormais ce trafic, au détriment des opérateurs ferroviaires publics. Quel est le bilan ? Des dizaines de milliers de cheminot-es ont perdu leur emploi ou travaillent maintenant sans statut, avec des conditions de travail plus mauvaises. Les actionnaires des entreprises de transport ferroviaire s'enrichissent ainsi sur le dos des cheminot-es. Contrairement à ce qu'annonçait tous les économistes aux ordres des patrons et des actionnaires, ceci n'a pas permis de développer le trafic ferroviaire de marchandises ; au contraire, celui-ci ne cesse de baisser, quand il n'est pas totalement abandonné car il y a un choix politique de privilégier le patronat du secteur routier, où les conditions sociales des travailleurs et des travailleuses sont encore pire.

Le développement du trafic ferroviaire de marchandises est une nécessité sociale et écologique. C'est un service public qui doit être assuré par des entreprises publiques. Imposons un débat dans chaque pays sur le bilan de la privatisation du transport ferroviaire de marchandises, son véritable coût social, économique et environnemental pour la société !

Arrêtons les dégâts pour le transport de voyageurs !

La privatisation du trafic marchandises est négative pour les cheminot-es et pour l'ensemble de la société. Mais **les gouvernements et les patrons organisent quand même la privatisation du transport de voyageurs !** Au lieu de coopérer entre elles, les entreprises publiques de chaque pays s'acharnent à organiser la privatisation chez les voisins ! Lorsqu'elles s'entendent entre elles, c'est pour créer de nouvelles entreprises, où les cheminot-es n'ont plus le même statut : et celles-ci ont pour objectif de remplacer les entreprises publiques à statut.

Partout, nous luttons contre les fermetures de lignes et de gares. **Les citoyen-ne-s de tous nos pays ont besoin de trains correspondant aux besoins de la population, surs, à l'heure, propres, avec du personnel formé à bord et dans les gares.** C'est un service public qui doit être assuré par des entreprises publiques !

Droits égaux pour tous, pour éviter le dumping social

Le service public ferroviaire, c'est aussi par exemple la restauration dans les trains, le nettoyage des rames et des gares, tous les services aux usagers, ou encore la maintenance des voies et des installations. Il n'y a aucune raison pour que les salarié-es de ces secteurs ne disposent pas des mêmes droits sociaux que l'ensemble des cheminot-es. **Nous revendiquons les droits égaux pour tous les travailleurs et travailleuses du rail, basés sur le Statut de cheminot de l'entreprise publique.**

Nous condamnons la répression antisyndicale qui, selon les pays et les entreprises, se traduit par des licenciements, des mutations arbitraires, des rétrogradations disciplinaires, des carrières sans avancement, etc. Nous la combattons et organisons la solidarité avec nos camarades ainsi attaqué-es par les patrons et les gouvernements.

Un autre système ferroviaire, une autre société sont possibles !

Les attaques menées contre les chemins de fer publics partout dans le monde trouvent leur origine dans les politiques économiques élaborées par le Fond Monétaire International, la Banque Mondiale et l'Organisation Mondiale du Commerce qui déterminent les politiques sociales et de l'emploi sur toute la planète, comme en atteste les nombreux plan de « rigueur ». Ces politiques visent notamment à déréguler les services publics en dérogeant au cadre légal existant (droit du travail, droits syndicaux, protection de l'environnement, santé publique, éducation publique, services sociaux aux plus démunis, etc.) et ensuite à les privatiser, tout cela avec l'accord et la complicité des gouvernements des Etats.

La privatisation correspond aux besoins actuels du système capitaliste pour survivre, se développer, imposer son modèle. Il s'agit de choix politiques, non de décisions neutres qui ne reposeraient que sur des critères « techniques » ou d'efficacité. Parce qu'il n'est pas possible de « réformer » ce système, la défense efficace des chemins de fers publics nécessite donc de lutter contre le capitalisme et d'être en capacité de proposer des alternatives, au service de l'intérêt collectif.

Les avantages du chemin de fer doivent être reconnus, en prenant en compte les coûts sociaux : respect de l'environnement, moindre occupation du sol, service offert à la communauté, moindre consommation énergétique, moindre dépendance du pétrole, développement de l'aménagement du territoire et surtout moins de risques d'accident. **Le chemin de fer doit être propriété publique**, parce que c'est la société qui a permis sa construction, son développement et son entretien. La privatisation est un détournement de bien public au profit d'intérêts financiers d'une minorité. **Nous sommes convaincus que les salarié-es et usagers du chemin de fer peuvent et doivent gérer directement le chemin de fer au profit de l'intérêt collectif en excluant les intérêts capitalistes et technocratiques.**

Le transport ferroviaire est utile à la société

La sécurité doit être un objectif prioritaire du transport ferroviaire et ne peut pas se réduire à des équations, des bénéfices ou des calculs de probabilités, qui finissent toujours par avoir des conséquences tragiques. Les investissements nécessaires pour atteindre un niveau maximum de sécurité dans tout le chemin de fer doivent être effectués.

Les avantages du chemin de fer doivent avoir une répercussion sur les usagers et sur la société en général : tarifs abordables prenant en compte les réalités sociales, même droit au transport quelle que soit la zone géographique (péréquation tarifaire), services correspondants aux nécessités sociales et investissements suffisants. Le chemin de fer doit être privilégié comme mode de transport, tant pour les voyageurs que pour les marchandises. Il faut favoriser l'accessibilité au chemin de fer, notamment pour les personnes avec de faibles revenus et celles qui ont une mobilité réduite, pour les personnes qui vivent dans des zones relativement isolées, là où la carence du transport est le plus durement ressentie et aussi pour les populations qui ont une plus grande dépendance vis-à-vis du transport public (ceux qui pour des raisons d'âge, de problèmes de santé par exemple, ne peuvent pas ou ne souhaitent pas utiliser des moyens individuels de transport).

Cheminot-es et usagers, en Europe, en Afrique, en Amériques ou en Asie

Rassemblons-nous, agissons ensemble !