

Union Syndicale SOLIDAIRES

Fédération des syndicats SUD-rail

La consultation directe organisée à travers le référendum sur le projet de constitution européenne s'est traduite par un désaveu total du gouvernement, du MEDEF, de toutes celles et tous ceux qui se vivent comme " l'élite " du pays (éditorialistes, responsables de nombreux partis politiques, intellectuels, artistes, ...) C'est la preuve que lorsque les citoyen-ne-s sont directement consulté-e-s, ils prennent la parole, donnent leur avis, s'expriment, définissent une

orientation, font des choix. Bref, nous sommes capables de prendre notre vie en mains.

Le résultat du référendum marque un profond rejet du libéralisme, une volonté de défendre et renforcer les services publics. Le gouvernement n'en tient pas compte. Au contraire, se sentant aux abois, il renforce - y compris par ordonnances pour éviter mêmes les débats parlementaires ! - sa politique ultra-libérale.

La victoire du « non » a été possible grâce à la dynamique des collectifs unitaires qui se sont multipliés dans les localités et les entreprises, et nous savons que c'est de nos luttes que viendront les changements. Nous devons utiliser cette dynamique unitaire pour créer, impulser, organiser, développer les luttes.

Nous proposons d'agir ensemble contre la privatisation du chemin de fer.

Dans le secteur ferroviaire, le 2 mai toutes les fédérations syndicales de cheminots appelaient à une manifestation, à Metz, contre la privatisation, contre la circulation du premier train privé fret sur le réseau ferré national, prévue au départ de Dugny (Meuse).

Le 13 juin, jour de cette première circulation, les centaines de cheminot-e-s présent-e-s ont été expulsé-e-s des voies par les charges et les gaz lacrymogènes des gendarmes mobiles, pour faire place au train CONNEX !

Le 29 juin, le ministre a délivré une licence pour le transport de voyageurs à cette même société CONNEX. Cela, en catimini : alors qu'il recevait les fédérations syndicales de cheminots le 30, M. Perben n'en a pas dit un mot.

Nous refusons les modèles des chemins de fer britannique ou japonais, privatisés pour assurer des profits à une minorité, et qui fonctionnent dans des conditions de sécurité dangereuses pour les usagers et les cheminots.

Agir pour faire respecter le mandat défini le 29 mai

La circulation d'un train privé sur le réseau national, pour la première fois depuis la nationalisation des « compagnies » en 1937, ne peut se faire sans que nous réagissions.

Nous proposons d'organiser ensemble un « camping de luttes », dans la période du 1^{er} au 3 septembre, aux alentours de Dugny¹ (Meuse) pour que cesse la circulation du train privé, pour défendre et renforcer le service public ferroviaire.

¹ C'est de Dugny que part ce train privé

Nous concevons cette proposition comme un « temps fort » dans le processus de mobilisation qui marquera les prochaines semaines :

- ∞ Campagnes et actions des collectifs pour le non, dans leur diversité, leur pluralité.
- ∞ Campagnes et actions, que nous souhaitons les plus unitaires possibles, des fédérations syndicales de cheminots.
- ∞ Campagnes et actions des organisations syndicales interprofessionnelles.

Nous voulons prendre l'exemple du secteur ferroviaire parce que nous avons - malheureusement - un cas concret, une lutte bien réelle à mener. **Mais c'est bien des services publics dans leur ensemble dont il s'agit et nous voulons une initiative clairement interprofessionnelle, citoyenne.**

C'est pourquoi nous mettons publiquement en débat ce projet, en l'adressant aux divers réseaux qui ont pris part à la victoire du « non », aux organisations syndicales, aux associations du mouvement social, aux partis politiques, ...

Nous vous proposons une rencontre le **mercredi 10 août, à 14 heures**, dans les locaux de l'union syndicale SOLIDAIRES (93 bis rue de Montreuil 75011 Paris).

D'ici là, faites-nous connaître vos réactions, propositions ...

Contact : Christian Mahieux - federation-sudrail@wanadoo.fr - 06 83 43 00 84

Le chemin de fer doit être propriété publique, parce c'est la société qui avec ses efforts l'a construit, développé et maintenu. La privatisation est un détournement de bien public au profit d'intérêts particuliers d'une minorité. La privatisation des chemins de fer doit être stoppée.

Le chemin de fer doit avoir pour but le service public, sa rentabilité est sociale, non économique. Il ne doit pas favoriser les intérêts particuliers sur les intérêts généraux.

Le chemin de fer doit être administré par des entreprises publiques intégrées, qui doivent gérer conjointement l'infrastructure, le transport et les services. L'éclatement met en danger tant la sécurité que la viabilité du transport ferroviaire.

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 sociaux du chemin de fer doivent être reconnus, en prenant en compte l'économie des coûts externes : 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.

Les avantages du chemin de fer doivent avoir une répercussion sur les usagers et sur la société en général : tarifs abordables et subventionnés, péréquation, 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 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), les personnes avec de faibles revenus et celles qui ont une mobilité réduite. Il faut faciliter l'utilisation du service ferroviaire aux personnes qui ont des problèmes de perception (non-voyants, sourds, etc.). Il faut favoriser l'interopérabilité entre les transports publics collectifs, ainsi qu'avec d'autres moyens de transport particuliers écologiques et alternatifs, comme la bicyclette, en permettant son transport dans des trains de voyageurs, facilité qui doit aussi être donnée à ceux ou celles qui utilisent des poussettes d'enfant.

Le chemin de fer doit disposer d'un effectif suffisant, d'emplois stables et avec des droits sociaux forts, des fonctions bien définies et une formation adéquate. Cela implique de définir des normes en matière de droit du travail et de sécurité empêchant tout dumping social. Les réductions drastiques de personnel menées dans le chemin de fer durant les dernières années ont produit une dégradation de la qualité, et une détérioration de la sécurité.

Comme citoyen(ne)s, en même temps usagers, « propriétaires » et salarié(e)s du chemin de fer, nous devons prendre une part active et directe aux décisions qui concernent le chemin de fer qui est un patrimoine collectif et qui doit être au service de la Communauté. Les organisations syndicales et de citoyens ont le devoir de manifester fermement le rejet d'une politique de transports guidée par des intérêts économiques particuliers, non écologiques et contraire aux intérêts de la société.