



**Déclaration des syndicats des travailleurs
du transport affiliés et amis de la FSM,
réunis à Londres le 25 avril 2014 à l'initiative du RMT :**

**Cheminots de tous pays, refusez le 4^e paquet ferroviaire et les politiques de privatisation,
mobilisez-vous pour défendre vos droits sociaux et le monopole public ferroviaire !**

La commission européenne a adopté le 30 janvier 2013 le « 4ème paquet ferroviaire », et le processus pour son vote par le « parlement » de l'UE est lancé.

Ce paquet de mesures voulues par les monopoles vise à généraliser partout en Europe la privatisation du secteur ferroviaire engagée depuis le début des années 90.

Pour s'attaquer aux conquêtes historiques de la classe ouvrière, les capitalistes de chacun des pays de l'Union se servent des directives de l'UE comme un prétexte et un moyen de frapper et de briser la résistance des cheminots de leurs pays respectifs.

Différentes « réformes » du secteur ferroviaire ont ainsi été mises en application depuis plusieurs années, avec comme prétexte le respect des précédents « paquets », avec une seule et même logique dans tous les pays : la création de monopoles PRIVÉS, en lieu et place des monopoles PUBLICS historiques, et la casse des statuts et des conditions de travail des cheminots.

Selon le même schéma que lors des attaques contre les travailleurs de l'énergie, des postes ou des télécommunications, les cheminots des opérateurs publics historiques sont divisés, éclatés et réorganisés en plusieurs entités, de plus en plus indépendantes en vue de leur privatisation future.

De même, les conditions de travail, de formation, de rémunération des cheminots sont lourdement attaquées dans le but de maximiser les profits, la sécurité des voyageurs est aussi menacée et les prix des billets sont en augmentation constante à une vitesse largement supérieure à l'inflation. De ce point de vue, les cheminots subissent les mêmes attaques que l'ensemble de la classe ouvrière.

Ce 4ème paquet ferroviaire prévoit dans ses mesures phares :

- L'obligation de **séparation intégrale** de la gestion de l'infrastructure ferroviaire (aiguillage, maintenance du réseau, etc.) d'un côté, et de l'exploitation des trains (commercialisation des billets, conduite et accompagnement des trains, maintenance du matériel roulant etc.). Le but affirmé étant de faciliter l'entrée de nouveaux opérateurs sur le réseau déjà existant.
- **L'ouverture généralisée à la concurrence du transport ferroviaire de voyageur**, avec appels d'offres obligatoires pour chaque "*délégation de service public*", ce qui conduit à la privatisation progressive de l'ensemble des réseaux.

Car c'est bien la privatisation, par la création de grands groupes monopolistiques privés qui est le but de ces prétendues "*ouvertures à la concurrence*", car les premiers à organiser l'arrivée de cette "*concurrence*" se recrutent avant tout dans les directions des monopoles ferroviaires publics historiques. A l'image du groupe SNCF (France) ou le groupe Deutsche Bahn (Allemagne). Ces groupes ont mis sur pied des milliers de filiales de droit privé, tant dans le transport ferroviaire que routier, pour organiser eux même la "*concurrence*»"

**Pour nos syndicats, amis ou affiliés à la Fédération Syndicale Mondiale,
les réformes ferroviaires qui s'appuient sur ce projet
de nouvelle directive à l'échelle européenne sont inacceptables !**

Nous ne connaissons que trop bien les conséquences de ces politiques :

- **En Angleterre**, elles ont abouti à une dégradation catastrophique de la sécurité du réseau, car les opérateurs qui remportent les appels d'offre sont ceux qui proposent le service le moins cher, donc qui font des économies sur la sécurité. Mais cela a aussi conduit à de nombreuses fermetures de lignes "*non-rentables*" et à la hausse vertigineuse des prix des billets de train, car seule la recherche du profit maximum intéresse les compagnies. Les conditions de travail, de retraite, de rémunération, la précarisation de l'emploi cheminot ont été le lot commun des travailleurs du rail britanniques. Alors même que les champions de la privatisation vantaient les "*économies*"... les subventions publiques attribuées aux opérateurs privés sont largement supérieures à celles perçues par *British Rail* avant sa disparition en 1994.
- **En Grèce**, près de 40% des postes de la compagnie nationale ont été supprimés, avec des reclassements comme brancardiers dans les hôpitaux ou agents de nettoyage dans les écoles et administrations, sans parler de la diminution drastique des salaires et des pensions. Et on a appris en 2013, que le groupe SNCF (France) est sur les rangs de "*l'appel d'offre*" pour racheter des parties du réseau grec !
- **En France**, l'expérience de "*l'ouverture à la concurrence*" dans le transport ferroviaire de marchandises depuis 2006 a confirmé notre analyse. Alors même que le fret SNCF transportait 55 GTK (milliards de tonnes x kilomètres parcourus) en 2000, le volume global transporté par tous les opérateurs confondus n'est que de 34 GTK. Les tarifs ont augmenté, des triages entiers ont été fermés avec des dizaines de milliers de suppressions d'emplois. La "*concurrence*" est brandie pour justifier les attaques permanentes contre la réglementation du travail des cheminots. Les cheminots sont déjà divisés dans plusieurs "*branches*" et "*activités*" prêtes à être privatisées, avec souvent une interdiction absurde de coopérer ensemble. Partout, la priorité est aux économies, y compris sur la maintenance des voies, la formation et le nombre de personnel. Pour les voyageurs, les prix continuent à augmenter chaque année. La réforme ferroviaire en préparation (**ouverture des débats au parlement le 16 juin 2014**) vise à aggraver cet état de fait en abrogeant la réglementation du travail en vigueur à la SNCF, pour l'aligner sur ce qui se pratique chez les opérateurs privés, et en réorganisant les cheminots, qui seront divisés dans 3 entreprises distinctes, afin de faciliter la privatisation du réseau.

**Les syndicats des travailleurs du transport, affiliés et amis de la FSM,
soutiennent la mobilisation nationale des cheminots français,
à partir du 22 mai prochain, contre ce projet de réforme ferroviaire !**

Pour nos syndicats, amis et membres de la Fédération Syndicale Mondiale, le constat est simple, le patronat de chacun des pays de l'Union, coalisé par le biais des institutions de l'Union Européenne, applique les mêmes recettes partout en Europe.

Pour la **Fédération Syndicale Mondiale**, ces deux dernières décennies n'ont fait qu'illustrer le fait que, sans un monopole public ferroviaire du transport de marchandises et de voyageurs, débarrassé du parasitisme de la recherche capitaliste du profit, il n'est pas possible d'assurer la satisfaction des besoins populaires en matière de transport ferroviaire.

C'est le sens de notre revendication affirmant l'exclusion des intérêts privés, la fin de la mise en concurrence dans le chemin de fer partout. **La « réforme » dont nous avons besoin, c'est la réunification de tous les cheminots dans chacun des pays au sein d'un monopole public, tourné exclusivement vers la satisfaction des besoins populaires, et placé sous le contrôle de ses**

travailleurs et de ses utilisateurs. Avec les embauches en nombre suffisant et une réglementation du travail de haut niveau, pour assurer un service de qualité et garantir la sécurité des circulations.

Pour nos syndicats, membres et amis de la Fédération Syndicale Mondiale, il est grand temps de rompre avec la fuite en avant du "*lobbying*" en direction des institutions de l'Union Européenne, comme le prône la CES, il est l'heure de remettre à l'ordre du jour dans tous nos pays respectifs, la lutte de classe et de masse par la grève dans les chemins de fer contre les politiques de privatisation et de casse de nos droits sociaux.