

Résolution

« internationale ».

Notre syndicalisme est internationaliste.

.L'internationalisme est une des valeurs fondamentales du syndicalisme que nous construisons. En cela aussi, il est l'héritier du syndicalisme révolutionnaire et de l'anarcho-syndicalisme du début du siècle dernier, marqué notamment par la « charte d'Amiens » dont on célèbre les 100 ans.

Mais les proclamations pèsent peu face aux faits. Ainsi, les résolutions de congrès antimilitaristes, antipatriotiques, internationalistes s'envolèrent bien vite en fumée dès le début de la « boucherie » de 1914/1918. Seule une minorité de syndicalistes tenta de mettre en œuvre la politique syndicale définie précédemment.

Les circonstances ont bien changé, mais la problématique est toujours la même : trop souvent, les textes de congrès sur l'international sont massivement approuvés, parce que partagés dans les intentions ... mais très insuffisamment mis en œuvre, dans les faits.

La fédération SUD-Rail n'échappe pas à ce travers. Il faut y remédier. Cette résolution a pour ambition de cerner, à un moment donné, les orientations fédérales dans le domaine international, et surtout de les traduire en engagements concrets qui ne valent la peine d'être pris que s'ils sont compris comme des axes de travail engageant réellement les syndicats qui constituent la fédération.

Nous ne pouvons pas « tout faire », mais nous devons faire ce sur quoi nous nous engageons ; c'est un principe essentiel, pour un syndicalisme démocratique !

Les dégâts du capitalisme dans le secteur ferroviaire.

Plus tardive que dans d'autres modes de transport, l'offensive néo-libérale sur le rail est d'autant plus violente qu'il s'agit d'un secteur très réglementé, parce que soumis à des impératifs de sécurité de niveau élevé et aussi parce que son personnel, en majorité qualifié et spécialisé, a une longue tradition de combativité sociale.

Pour vaincre ces résistances, la Commission Européenne produit à jet continu depuis 15 ans, « livres verts » ou « blancs », directives et règlements destinés à élargir pas à pas la mise en concurrence des entreprises ferroviaires publiques historiques.

Celles-ci s'épuisent à modifier sans répit leurs organisations internes pour tenter de s'y adapter ; cet épuisement fait aussi partie du but recherché. Ainsi, par un apparent paradoxe, la déréglementation est imposée à coups de règlements ! En fait, se vérifie dans l'Europe néo-libérale une règle générale du développement capitaliste : la machine administrative et gouvernementale doit tourner à plein régime pour « fabriquer du marché ».

Le tour de passe-passe de la Commission de l'Union européenne a consisté d'abord à affirmer, sans fournir le moindre début de démonstration économique, que le monopole constitué par un système ferroviaire devait être cantonné à l'infrastructure (les voies ferrées). Imposer ce nouveau dogme était le seul moyen de faire entrer la concurrence dans le mode ferroviaire, en séparant conceptuellement

les services ferroviaires de leurs infrastructures, afin qu'il soit « normal » que des trains exploités par des entités différentes roulent sur les mêmes lignes.

Cette séparation nie les caractéristiques du chemin de fer, mode de transport guidé où les circulations doivent être rigoureusement planifiées car elles se déplacent dans un système à une dimension. Les interactions extrêmement fortes entre infrastructure et mobiles, sur les plans technique, de la sécurité et de l'efficacité, conduisent à appréhender le chemin de fer comme un système intégré pour rechercher en permanence un optimum global. L'intégration des systèmes ferroviaires est de fait le résultat de plus de 150 années d'histoire technico-économique, niée sans vergogne par la Commission européenne.

L'attitude de la Commission européenne correspond à une nécessité découlant des conditions actuelles du capitalisme, qui le conduisent à vouloir s'appropriier les parties jugées potentiellement rentables de la sphère publique. La casse du secteur public correspond moins à une idéologie qu'à une tentative réitérée des propriétaires du capital pour capter ce qu'ils considèrent comme une « rente » indûment publique. L'idéologie n'apparaît qu'a posteriori, sous la forme d'une panoplie de justifications factices, converties en ukases par la Commission, dont le but est de permettre aux intérêts privés de débusquer des profits potentiels au sein même du secteur public.

La séparation de l'infrastructure et des services associés, comme figure imposée préalable à la mise en concurrence des services, est un processus général qui touche aussi bien la distribution de gaz ou d'électricité et les télécommunications que le transport ferroviaire, l'ensemble étant désigné par les néo-libéraux sous le vocable générique de « services en réseau », afin de justifier d'un traitement unique.

Indépendamment de la critique générale du processus en tant que tel, ce vocable constitue un amalgame fallacieux qui ignore les spécificités d'exploitation du rail, où réseaux et services sont interdépendants. En fait, lorsque la destruction des entreprises publiques historiques de chemin de fer aura été menée à sa fin programmée, on peut parier que la réalité de la nécessité d'une intégration des services et des infrastructures sera mise en avant, au nom même d'une rationalité économique et technique qui n'aura été que provisoirement maltraitée, pour des raisons idéologiques. Alors, bien sûr, il ne restera plus grand-chose des statuts sociaux en vigueur dans ces entreprises et les monopoles intégrés reconstruits seront... privés.

Et un ...

En France, la loi du 13 février 1997, votée par la Droite et mise en oeuvre avec un zèle empressé par la « Gauche plurielle » après son arrivée au gouvernement, a ôté à la SNCF la gestion des infrastructures ferroviaires et l'a confiée à Réseau Ferré de France (RFF), désormais chargé de commercialiser les capacités du réseau (les « sillons »). Par cette séparation « institutionnelle », c'est-à-dire sous forme de deux établissements juridiquement distincts, entre infrastructure et services ferroviaires, la France est allée au-delà des exigences de Bruxelles, qui ne portaient que sur la séparation comptable.

La transposition de trois directives européennes de 2001, constituant le « premier paquet ferroviaire », avait rendu théoriquement possible la concurrence sur le réseau français depuis le 7 mars 2003, en commençant par les trains de marchandises internationaux.

Les Directives et autres Règlements s'enchaînent, se superposent même car dans leur hâte les technocrates européens en pondent de nouveaux qui modifient et aggravent les précédents ... quelquefois pas encore appliqués !

Et deux ...

Le « deuxième paquet ferroviaire » a été adopté par le Parlement Européen en janvier 2002. La mobilisation entretenue par les organisations syndicales dans plusieurs pays, et notamment en France, a retardé sa ratification par le conseil des ministres européens des transports, mais n'a pu l'empêcher.

Sous l'ère Jospin/Gayssot, le gouvernement français avait déjà accepté de graves remises en cause :

- Possibilité d'attribution de licences d'exploitation à de nouvelles entreprises ferroviaires, autres que les opérateurs publics.
- Ouverture du « marché ferroviaire fret » à toutes les entreprises ferroviaires européennes.
- Séparation comptable de l'activité fret.
- Distinction entre les activités de transporteur ferroviaire et les activités de gestionnaire de l'infrastructure.
- Mise en concurrence des entreprises ferroviaires par le « libre accès » de toutes aux sillons horaires.
- Répartition des sillons ne devant plus être assurée par une société exploitante.

Le ministre des transports Gayssot, son premier conseiller Y. Salesse nous avaient assuré que grâce à ce compromis, dont ils revendiquaient la paternité, les « libéraux » avaient cédé. C'est avec raison que nous dénonçons ce choix politique du refus de l'affrontement, de l'acceptation du système économique et politique dominant.

Le « deuxième paquet ferroviaire » s'articule autour de quatre textes

- Directive modifiant la directive 91/440
- Directive sur l'interopérabilité et modifiant les directives 96/48 et 2001/16
- Règlement instituant une agence ferroviaire européenne
- Directive concernant la sécurité et modifiant les directives 95/18 et 2001/14

La directive modifiant la directive 91/440, c'est la poursuite et l'accélération de la libéralisation pour le trafic fret. On est là en plein dans l'échec total du « compromis de Gayssot » qui était bien un recul de plus face aux « libéraux ».

Cette directive ouvre à la concurrence tous les trafics (national et international, fret et combiné), à compter de janvier 2007, sur tout le réseau (au lieu du seul Réseau Trans-Européen de Fret Ferroviaire). La séparation entre « entreprise ferroviaire » et « gestionnaire de l'infrastructure » y est réaffirmée mais ça, les gouvernements français l'avaient déjà fait sans y être contraints par « Bruxelles » !

Sous le gouvernement Raffarin/ De Robien, la direction SNCF a accepté que cette ouverture à la concurrence soit anticipée au 31 mars 2006, et que 10% de son trafic fret soit abandonné pour laisser la place aux opérateurs privés. C'était une des données essentielles du « plan fret ».

Aux dires du rapporteur de la commission transports du Parlement Européen (M. Jarzembowski, du Parti Populaire Européen) « *la directive 91/440 n'a pas débouché sur une ouverture suffisante du marché ferroviaire* ».

Aucun bilan sérieux n'a été tiré des processus de libéralisation déjà mis en œuvre. Ca ne fait rien, on continue, à marche forcée !

La directive sur l'interopérabilité, modifie les directives 96/48 et 2001/16. La directive 96/48 concernait la grande vitesse, la 2001/16 le système conventionnel.

Il ressort de cette directive une vision très technocratique des choses : Il existe déjà dans chaque réseau des procédures, des normes, des règlements, des institutions complexes et variées ; il faut les prendre en compte, or la Commission Européenne, le Parlement Européen font comme si cela n'existait pas et décrètent une harmonisation ... qui d'ailleurs risque d'être totalement factice !

En effet, l'interopérabilité est un projet lourd qui suppose un financement. Or, les investissements prévus ne sont pas à la hauteur !

L'élaboration et les modifications des Spécifications Techniques d'Interopérabilité (S.T.I.) sont retirées des missions des entreprises ferroviaires (aujourd'hui via l'Association des Entreprises et Industries Ferroviaires) pour être transférées à l'Agence Européenne de Sécurité. C'est une décision grave, qui découle directement du projet de règlement, troisième texte de ce « paquet ferroviaire ».

A travers le règlement européen instituant une agence ferroviaire pour la sécurité et l'interopérabilité, la Commission Européenne crée « son » agence (European Rail Agency – E.R.A.) pour la mise en œuvre de « ses » décisions.

Les objectifs de cette agence :

- Renforcer le niveau d'interopérabilité.
- Développer une approche commune en matière de sécurité du système ferroviaire.
- Réaliser un « espace ferroviaire sans frontière ».
- Garantir un niveau de sécurité élevé.
- Prendre en compte l'élargissement de l'Union Européenne.
- Prendre en compte les contraintes spécifiques aux relations avec les pays non membres de l'Union Européenne.

Son rôle :

- Harmonisation des certificats de sécurité, avec reconnaissance mutuelle.
- Examens des dispositifs nationaux de sécurité, vérification de leur compatibilité avec les S.T.I.
- Observation des niveaux de sécurité.
- Avis techniques.
- Recueil, mise à disposition de documentation (certificats, rapports d'enquêtes, licences, dispositions nationales, etc.)
- Développement de l'interopérabilité (pilotage de l'élaboration et actualisation des S.T.I., organisation et contrôle des experts des Entreprises Ferroviaires et Gestionnaires de l'Infrastructure, etc.)

La création de cette agence est une conséquence des directives sur l'interopérabilité d'une part, sur la sécurité d'autre part.

La directive sur la sécurité ferroviaire, sous des abords techniques est un véritable danger :

- Mise en place d'une réglementation européenne.
- Création de certificats de sécurité européens avec simplement des « compléments » nationaux.
- Attribution de ces certificats, dans chaque pays par une « autorité indépendante des entreprises ferroviaires et gestionnaires de l'infrastructure ».
- Surveillance et réglementation de la sécurité ne pourront être transférés aux entreprises ferroviaires ou gestionnaires de l'infrastructure.
- Toutes les entreprises qui le souhaitent devront avoir un accès « équitable et non discriminatoire » aux services de formation des agents de conduite et agents de trains.

Cette directive s'attaque frontalement à nombre de prérogatives des actuelles entreprises ferroviaires. Il ne s'agit pas pour nous de défendre un statu quo de principe mais de s'opposer à des orientations dont le seul fondement est idéologique, alors qu'on prétend ne parler que de sécurité !

Le rapporteur de la commission « transports » du Parlement Européen, M. Sterckx (Parti Populaire Européen) a indiqué clairement les quatre « problèmes » auquel cette directive est censée répondre :

- Harmoniser la structure réglementaire de la sécurité.
- Eliminer les obstacles à la poursuite de l'ouverture du marché.
- Transparence, information et réglementations européennes non discriminatoires.
- Enquêtes sur les accidents et incidents.

Quand la Commission Européenne propose que formation et certification des agents de conduite et agents de trains soient banalisées d'un réseau à l'autre à travers toute l'Europe, le rapporteur de la commission transports du Parlement Européen propose que ceci soit étendu aux agents circulation, aux chefs de gare ...

Cette directive « sur la sécurité » est axée quasi uniquement sur la recherche de toutes solutions possibles permettant d'accélérer privatisations, concurrence, profit, au détriment même de ... la sécurité ! (Notamment par l'élargissement depuis mai 2004 à des pays où la sécurité et le social ne sont pas d'un niveau élevé).

Et trois paquets ferroviaires !

Et le « troisième paquet » est déjà presque bouclé ! Lancé en 2003, il risque d'être définitivement adopté fin 2006. Il comprend des mesures :

Pour le secteur « fret »

- Elargissement de la notion de « candidats autorisés ».
- Contrôles pour vérifier qu'il y a bien « accès non discriminatoire » aux services des entreprises ferroviaires, pour les concurrents potentiels.
- Harmonisation des programmes de formation et conditions d'examen des agents de conduite
- Lignes dédiées au fret
- Diverses mesures destinées à « faciliter l'accès au marché pour les nouveaux entrants ».

Pour le secteur « voyageurs »

- Projet de réglementation pour le trafic régional et pour le national.
- Ouverture à la concurrence pour le trafic international, en trois étapes : D'abord les trains de nuit, trains autos, les services saisonniers vers les lieux de vacances, ensuite l'ensemble du trafic international y compris la grande vitesse, enfin possibilité de cabotage.

Le chemin de fer européen qu'ils nous préparent, c'est un danger pour les travailleurs(es) du rail et pour les usagers. Sécurité, maintenance du matériel et des installations, services aux usagers, tout cela ne doit pas être abordé sous l'angle du profit possible pour quelques un(e)s.

Les directives qui ont été adoptées par le Parlement Européen obligent les opérateurs publics « historiques » à mettre voies en gare, dépannage, garage, énergie à disposition des entreprises privées !

S'il faut parler de rentabilité, c'est de rentabilité sociale. Le chemin de fer est rentable socialement. Il a un rôle important à jouer en matière d'aménagement du territoire, des avantages écologiques indéniables sur d'autres modes de transport, ...

Pour imposer d'autres choix que ceux des technocrates et gouvernants, le rôle du mouvement syndical est prépondérant. Nous utilisons les instances qui traitent de ces sujets (Conseil Supérieur du Service Public Ferroviaire, Conseil National des Transports, notamment) pour essayer d'imposer des prises de position défavorables aux privatisations, à la casse du service public. Cela nécessite un travail commun avec les autres organisations syndicales présentes, voire avec des associations.

Mais l'essentiel est d'arriver à ce que des initiatives syndicales fortes soient prises au niveau international.

Le rail européen livré aux appétits capitalistes.

Cela fait maintenant 15 ans que les gouvernements européens ont entamé le processus de libéralisation/ privatisation des chemins de fer européens. C'est en 1991 que fut promulguée la directive 91-440, première pièce de cette attaque contre le service public ferroviaire.

Les grèves des cheminot-e-s dans nos divers pays ont permis de résister durant plusieurs années. Mais face aux gouvernements, aux patrons, aux capitalistes qui ne connaissent pas les frontières, le mouvement syndical a manqué de réponses internationalistes. Une journée de grève européenne fut organisée en 1992 ... et puis c'est tout. La Confédération Européenne des Syndicats, malgré la force qu'elle pourrait représenter, refuse d'organiser les luttes, de coordonner des grèves européennes.

Nous avons besoin d'un syndicalisme authentique, qui privilégie l'action collective, refuse de considérer que le capitalisme est le seul mode d'organisation possible, fait des propositions pour le développement des services publics, agit au plan international. Un réseau syndical s'est ainsi mis en place depuis quelques années. Il se retrouve à travers des événements comme les Forums Sociaux, les marches internationales contre le chômage, et surtout se construit dans les luttes quotidiennes

par la solidarité internationale, l'échange d'informations, l'organisation de grèves et manifestations internationales.

Le 18 mars 2003, RMT (Grande Bretagne), SUD-Rail (France), ORSA – SULT – CUB (Italie), CGT (Espagne), SAC (Suède) organisaient une grève européenne des cheminot-e-s. Mars 2003 était une date importante pour les chemins de fer européens : c'était le moment choisi par les gouvernements, le Parlement Européen, la Commission Européenne pour ouvrir à la concurrence le trafic fret, c'est-à-dire faire entrer les trains d'entreprises privées sur nos réseaux publics.

Et ce n'était là que la première étape puisque après l'application de ce « premier paquet ferroviaire » était déjà prévu un « deuxième paquet » qui accélère le processus de libéralisation et un « troisième paquet » qui l'étend au trafic voyageurs.

En dehors de quelques technocrates dogmatiques de la Commission Européenne, personne ne nie plus aujourd'hui dans quelle situation catastrophique le rail britannique a été mis : Maintenance des installations et du matériel quasiment abandonnée car « non rentable », correspondances non assurées pour des relations attribuées à des compagnies différentes, et surtout la sécurité qui passe au second plan car contraire aux intérêts financiers immédiats des capitalistes qui investissent un moment dans le chemin de fer avant d'aller voir ailleurs ...

En Italie, le nombre de compagnies privées autorisées à faire rouler des trains s'est très rapidement multiplié. Elles le font en dépit des règles de sécurité, parfois même sans avoir satisfait aux contrôles d'une agence qui constate les dégâts, faute de moyens pour faire respecter les règles. Les accidents graves se succèdent, on compte près de 50 morts ces cinq dernières années.

Depuis le 1^{er} janvier 2005, le gouvernement « de gauche » espagnol a mis en application la réforme concoctée par le précédent gouvernement « de droite ». Les chemins de fer de l'état espagnol, et les cheminot-e-s, ont éclaté-e-s entre RENFE Operadora (exploitation) et ADIF (Infrastructure). Cela se traduit par une accentuation de la privatisation, et l'arrivée d'entreprises privées.

En France, les gouvernements préparaient le terrain depuis des années, à travers la casse de l'entreprise publique (création de RFF, régionalisation, gestion par activités). Les premiers opérateurs privés ont pris le trafic fret que la direction SNCF a délibérément abandonné, pour satisfaire les politiciens libéraux. CONNEX, notamment, remplace de plus en plus les services publics de transport (trafic ferroviaire, mais aussi urbain, reprise de la SNCM, etc.)

CONNEX sévit déjà depuis plusieurs années en Suède. Cette entreprise y mène une attaque frontale contre les syndicats, pour reprendre les acquis sociaux, accroître la productivité toujours au mépris de la sécurité.

La seule chose qui intéresse les partisans du « libéralisme » ce sont leurs profits. En Allemagne, le processus est encore plus avancé puisque c'est l'entrée en Bourse de la DB qui est débattue depuis des mois. Des syndicalistes, des cheminot-e-s résistent au nom de l'intérêt collectif des travailleurs/ses et des usagers.

Cette politique se traduit par des drames à répétition, des centaines de blessés, des dizaines de morts (cheminots et usagers) au nom de « l'efficacité économique » et une remise en cause des droits sociaux, de grève et libertés syndicales obtenus par les luttes syndicales des précédentes générations. Chômage massif et précarités de contrats de travail sont la règle ...

Confrontées au secteur privé, les « opérateurs historiques » utilisent les mêmes armes : ils s'allient au privé, viennent concurrencer les entreprises publiques des autres pays, ... et au final s'attaquent aux droits des cheminot-e-s, jouent avec la sécurité des usagers, abandonnent leurs missions de service public, aménagement du territoire, etc.

Les « paquets ferroviaires » sont en cohérence avec d'autres textes européens qu'on veut nous imposer : le règlement relatif aux transports publics qui organise la privatisation des transports régionaux, la directive Bolkestein qui prévoit tout simplement la fin de tous les services publics et

institutionnalise le dumping social, ... et le projet de constitution européenne, rejeté par les salarié-e-s et de nombreuses organisations en Europe.

Construisons une autre Europe ferroviaire.

La construction d'un pôle de riposte à l'échelle européenne demeure une priorité pour SUD-Rail. Un cadre existe, certains syndicats de travailleurs du rail sont regroupés dans l'E.T.F. (structure professionnelle de la Confédération Européenne des Syndicats et aussi échelon européen de la fédération internationale des transports – ITF- membre de la C.I.S.L.).

La pratique syndicale d'E.T.F. n'est pas la nôtre : Cette structure revendique une activité principale de lobbying auprès des parlementaires, *des pouvoirs publics et des* représentants d'entreprises ferroviaires, ... Face aux enjeux des « paquets ferroviaires », E.T.F. a fait une information minimale et n'a organisé aucune riposte collective, au mieux quelques rassemblements de militant-e-s.

Certaines organisations membres d'E.T.F. souhaitent une dynamique plus offensive. C'est un point d'appui pour nous. Constatant qu'E.T.F. regroupe un grand nombre de syndicats des transports en Europe et a le monopole de la représentation syndicale au niveau européen, nous avons demandé notre adhésion. Celle-ci nous a été, plusieurs fois, refusée du fait du veto mis par plusieurs organisations syndicales françaises déjà membres.

Cette situation n'a pas évolué, plusieurs fédérations syndicales françaises sont toujours opposées à une éventuelle intégration de SUD-Rail à ETF. Ensemble, elles pratiquent même une politique d'exclusion quasi-systématique à notre égard sur les questions européennes. Nous ne sommes pas associés aux diverses initiatives (courriers, audiences, rassemblements) prises dans ce cadre, même lorsqu'il s'agit d'interpellation du gouvernement français ou de la direction SNCF.

Ce sectarisme est regrettable. Ainsi, par exemple, il est dommage que la fédération CGT des cheminots préfère s'allier à la CFDT ou à la CFTC pour agir (ou ne pas agir !) au plan européen.

SUD-Rail continue de travailler à la mise en place d'un réseau européen de syndicats du rail, capable de résister aux attaques capitalistes, de proposer des alternatives. L'appartenance ou non à la fédération des transports de la C.E.S. (E.T.F.) ne saurait être le point de référence pour un travail commun. Nous voulons coordonner notre action avec toutes les forces syndicales qui refusent de s'accommoder du modèle libéral.

Initialement, notre réseau européen reposait sur les activités menées avec nos camarades de la C.G.T. d'Espagne, de l'OR.S.A. et la C.U.B. d'Italie. Ce réseau s'est élargi à l'U.C.S. (devenu S.U.L.T.) d'Italie, R.M.T. de Grande Bretagne, la S.A.C. de Suède, L.A.B. du Pays basque. Lors du mandat écoulé, nous avons renforcé la dynamique, par un échange avec une structure régionale de la FILT/CGIL (Italie), une ouverture vers l'Allemagne (réseau syndical Bahn Van Unten), et surtout la Belgique (CGSP)

Nous avons publié plusieurs tracts internationaux communs, mis sur pied quelques tournées communes dans les chantiers, assuré des présences réciproques lors de manifestations ou meetings nationaux. Tout ceci doit se poursuivre.

Ensemble, nous avons organisé la grève européenne du 18 mars 2003. C'était la première fois que des syndicats de travailleurs(es) du rail organisaient une telle action, directement, en dehors d'E.T.F.

En France, grâce à cette initiative, nous avons poussé toutes les autres fédérations syndicales (CGT, CFDT, FO, CFTC, UNSA, FGAAC) à appeler à la grève contre la libéralisation du trafic fret. Très forte à la SNCF, la grève a connu un retentissement fort intéressant en Italie, en Suède, en Espagne. Les lois anti-grève qui existent en Grande Bretagne n'ont pas permis à nos camarades de R.M.T. (syndicat majoritaire dans le secteur) de mener l'action comme ils l'entendaient.

Cette action a marqué une nouvelle étape dans la construction d'un pôle syndical alternatif européen dans les chemins de fer. Pour autant, nous n'avons pu renouveler ce succès en 2006. Le temps de préparation plus court, la situation sociale dans plusieurs pays, les lois répressives et anti-grèves expliquent cette situation. Mais il y a aussi des raisons liées à la réalité de notre réseau syndical.

Le pôle constitué autour de R.M.T., C.G.T., OR.SA., C.U.B., S.U.L.T., LA.B., S.A.C., SUD-Rail doit se structurer plus efficacement et poursuivre les efforts pour s'ouvrir à d'autres structures de différents pays européens.

La question de la représentativité auprès des institutions européennes (et des employeurs) doit être posée. Le modèle de l'actuelle E.T.F. n'est sans doute pas unique. D'autres voies sont possibles, à nous de les construire ensemble !

Au cours de ce mandat, la fédération SUD-Rail aura pour tâche de contribuer au développement de ce réseau de syndicats de travailleurs/ses du rail décidés à organiser la lutte collective internationale contre le « libéralisme ».

Ceci suppose de poursuivre les initiatives déjà entreprises (rencontres européennes, recherches de nouveaux contacts, tracts internationaux, tournées communes, travail par secteur professionnel), de les ancrer dans le fonctionnement de nos syndicats. Ces derniers doivent prendre en charge la dimension internationale du syndicalisme : par un relais du travail fédéral, mais aussi par la réalisation d'actions à leur niveau, comme les liens avec des syndicats frontaliers.

Notre activité européenne doit intégrer la multiplication des entreprises ferroviaires. Il ne s'agit plus seulement d'articuler la défense commune de cheminot-e-s de la SNCF, de la RENFE, des FS, etc., ce qui était déjà difficile : il faut aujourd'hui prendre en compte tous les travailleurs/ses du rail, celles et ceux des autres « opérateurs ferroviaires » mais aussi des filiales, de la sous-traitance, etc., autant d'entreprises souvent structurées en tant qu'entreprises européennes, voire mondiales.

Un autre monde ferroviaire aussi !

Les politiques économiques élaborées par le Fond Monétaire International, la Banque Mondiale et l'Organisation Mondiale du Commerce, déterminent désormais les politiques sociales et de l'emploi sur toute la planète.

Ces politiques visent notamment d'abord 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.

Les chemins de fer sont directement confrontés à cette situation, qui est la conséquence de l'état du rapport de forces entre le mouvement ouvrier et ceux qui veulent « gouverner le monde ».

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.

Les institutions telles que la Banque Mondiale, le Fonds Monétaire International, etc. organisent ces privatisations qui appauvrissent les plus pauvres des pays et les plus pauvres des citoyens dans chaque pays.

Si les rythmes et les situations sociales sont différents, la recette du capitalisme est la même partout : les services rentables pour les sociétés privées et leurs actionnaires sont privatisés, les autres sont abandonnés. Les gouvernements, soumis aux ordres des institutions monétaires, organisent ces privatisations.

Les conséquences sociales sont lourdes pour :

- Les salariés des entreprises ferroviaires : licenciements, précarisation, déréglementation, non-respect des normes internationales du travail, gaspillage des savoirs, etc. Ceci se répercute aussi gravement sur leur entourage : femmes, enfants (divorces, scolarité des enfants compromises, ...)
- Là où les privatisations ont été imposées, les accords négociés entre direction et syndicat, pour préserver les intérêts des salariés, voient le plus souvent leur application retardée ou dévoyée.
- Les populations : désertification, déstructuration du tissu social, accentuation de la pauvreté oppression accrue des femmes, ...
- Les pays : dépendance accrue des pays du Sud vis-à-vis de ceux du Nord, endettement, bradage du patrimoine, etc.

Les organisations syndicales doivent défendre les services publics : des services publics qui correspondent à un besoin social et disposent des moyens pour accomplir leurs missions. Face aux sociétés déjà privatisées, les organisations syndicales doivent continuer à défendre les intérêts des travailleurs pour de bonnes conditions de travail, de rémunération et de représentativité.

Nous avons évoqué la situation en Europe. Notre activité internationale nous a permis de vérifier aussi les méfaits du capitalisme sur la situation des chemins de fer dans d'autres continents, telle que l'Asie, l'Afrique.

Ainsi, au Japon nous sommes en contact avec les syndicalistes de TOSODAN qui quinze ans après les licenciements massifs de la privatisation, se battent toujours, pour la réintégration, le retour au service public, l'amélioration de la sécurité. En Corée, les camarades de KCTU, qui luttent contre le démantèlement de leur service public ferroviaire, souhaitent développer les liens avec SUD-Rail.

En Afrique, nous échangeons régulièrement avec des syndicats du Sénégal (FET-Rail/CNTS, SYNAT-PTB/CNTS, RCD), Mali (SYTRAIL), Burkina (SLCB), Congo (Lutte Ouvrière), Maroc (FDR/UDT). Avec l'appui de l'association internationale Transnational Information Exchange, nous avons organisé une session à Dakar en 2005, en prévoyons une nouvelle en 2006.

Notre syndicalisme est soumis à une forte répression de la part des gouvernements et directions auxquels il s'oppose. Nous apportons notre entière solidarité aux camarades victimes des mesures iniques telles que déplacements arbitraires (Maroc), sanctions administratives (Mali, Sénégal, Burkina, R.D. Congo ...)

La situation des cheminots licenciés nous touche aussi directement, et nous appuyons toutes les démarches de nos camarades qui luttent pour faire reconnaître leurs droits (Japon, Sénégal, ...), et exigeons que les accords signés soient respectés.

Nous voulons construire un réseau international des syndicats de travailleurs du rail, pour renforcer les luttes de chacun, développer les luttes communes.

Nous voulons développer la confrontation entre nos histoires et nos cultures syndicales et ferroviaires, pour une meilleure connaissance mutuelle. C'est indispensable pour mieux lutter contre le développement des politiques libérales et pour la mise en œuvre de véritables services publics répondant aux besoins de l'ensemble de la société.

Notre coordination agit sur le champ professionnel du ferroviaire, en englobant l'ensemble des travailleurs quelles que soient les divisions imposées par les patrons et les gouvernements : travailleurs d'entreprises publiques ou privées, avec des contrats stables ou temporaires, cheminots en activité, en retraite ou licenciés. Mais notre syndicalisme est interprofessionnel ; nous appuyerons toute démarche permettant d'étendre au-delà de notre champ professionnel la dynamique que nous initions.

Notre coordination repose sur l'autonomie des organisations qui y participent et se fonde sur les principes de solidarité, de justice sociale, d'égalité, de démocratie, d'autonomie vis-à-vis des partis politiques. Le combat pour la paix, l'écologie font partie des valeurs fortes que nous défendons.

Nous affirmons qu'un autre Monde ferroviaire est possible, un Monde dans lequel on respecte les acquis sociaux, les conditions de travail, la sécurité, le service public, le droit au transport pour tous, les libertés syndicales.

La fédération SUD-Rail confirme son approbation et son engagement à faire vivre la résolution adoptée lors de la session internationale de Dakar en décembre 2005, prolongement du travail réalisé auparavant à l'échelle européenne :

- Dans chacun de nos pays, nous recherchons l'unité d'action syndicale. Unis, nous sommes plus forts pour imposer la prise en compte de nos revendications, de nos propositions.
- Entre syndicats de pays différents reliés par une même ligne de chemin de fer, souvent une même société, il est indispensable de construire des plates-formes revendicatives communes et d'agir ensemble.
- En Europe, une coordination du syndicalisme alternatif dans le rail a été mise en place, nous soumettons à chacune de nos organisations la proposition de faire de même en Afrique, en restant ouverts aux composantes non présentes aujourd'hui.
- Notre volonté est de bâtir un réseau international ; cela nécessite de renforcer le travail déjà effectué en Europe, commencé en Afrique, et de l'étendre aux autres continents en utilisant les contacts déjà pris par certaines de nos organisations.
- L'échange d'information est une priorité. Nous devons dégager les moyens nécessaires à une circulation de celle-ci entre nos organisations, mettre en place un observatoire international.
- La formation syndicale est indispensable pour avoir des syndicats réellement démocratiques. Nous poursuivrons les sessions comme celle-ci, en essayant de les démultiplier pays par pays, pour toucher un grand nombre de militants.
- La défense des services publics concerne l'ensemble des citoyens ; le travail commun avec les associations qui agissent sur ce terrain est une nécessité pour le mouvement syndical.

De même, nous agissons pour défendre et faire avancer les points repris dans la plate-forme commune, issue du même processus :

- 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.
- Le chemin de fer doit avoir pour but le service public. Sa rentabilité est sociale, et non pas économique. Il ne doit pas favoriser les intérêts particuliers sur les intérêts généraux.
- Le chemin de fer doit être une entreprise publique de service public qui doit gérer conjointement l'infrastructure, le transport et les services. Nous sommes convaincus que les salariés 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.
- 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 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.
- Les avantages du chemin de fer doivent avoir une répercussion sur les usagers et sur la société en général : tarifs abordables et subventionnés, égalité de traitement 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).
- 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.

- Usagers et salariés 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.

Un syndicalisme international... interprofessionnel.

A travers les « marches internationales contre le chômage, la précarité, les exclusions », nous avons établi des relations avec diverses associations de lutte au Maroc. C'est ce qui nous a d'ailleurs conduit à être présent au Forum Social Marocain, à Bouznika en décembre 2002 et au Forum Social Méditerranéen à Barcelone en juin 2005.

Par ce biais nous avons pu établir des contacts suivis avec des syndicalistes cheminot-e-s. Organisé-e-s initialement dans deux associations (une d'actifs, l'autre de retraités) en rupture avec un monde syndical trop corrompu, ils ont ensuite créé une nouvelle organisation, la Fédération Démocratique du Rail. La répression envers les militant-e-s syndicaux autonomes est forte et la dépendance d'une bonne partie du mouvement syndical vis-à-vis des partis politiques est un handicap certain.

L'Afrique, parce que nombre de travailleurs/ses du rail salarié(e)s de la SNCF ou d'entreprises de sous-traitance en sont originaires, demeure une priorité dans nos recherches de liens internationaux. C'est dans ce sens que nous nous sommes co-éditeurs de la revue « Afrique XXI », lancée par des militant-e-s associatifs et syndicaux, français et africains (Survie, CNT, Comité pour l'Abolition de la Dette du Tiers-Monde, ...)

Coups d'Etat, famines, guerres, sida, écologie, misère... Autant de termes si souvent utilisés pour parler de l'Afrique. Comme si tous ces maux étaient une fatalité, « *les pauvres africains ne parvenant pas à rejoindre notre monde civilisé* ». Au racisme colonialiste qui prônait la supériorité des Blancs sur les Noirs et justifiait une mise sous tutelle économique, politique et culturelle, s'est substitué ce que l'on pourrait appeler un culturalisme néo-colonialiste : la notion de culture a remplacé celle de race mais pour un résultat identique.

Car aujourd'hui, l'Afrique, englobée en un seul et même stéréotype, suscite chez nos dirigeants économiques et politiques un discours fataliste : « toute seule elle ne peut rien, c'est aux anciennes colonies de l'aider à construire des démocraties et des économies viables ». Un discours paternaliste et hypocrite qui dissimule les responsabilités de ces nouveaux colons dans la situation du continent africain : oppression économique des multinationales, pillage des ressources naturelles, soutien aux dictatures, vente d'armes à tout va - et à tous les partis en présence afin d'alimenter les discordes pour que le filon ne se tarisse pas -, privatisations imposées en contrepartie d'aides financières, poids de la dette, cynisme des industries pharmaceutiques face à la propagation du SIDA...

Cette « fatalité » est le fruit d'une politique néo-coloniale que les puissances internationales, la France en tête, imposent aux peuples africains.

L'intolérance raciste et xénophobe s'accroît sur tous les continents, alimentée par l'accroissement des inégalités sociales et l'utilisation des thèmes xénophobes par les classes dirigeantes soucieuses de leur seul profit. L'étranger est de plus en plus désigné bouc émissaire des problèmes économiques et sociaux.

L'immigré est stigmatisé. Ce qui est valable en France l'est aussi en Afrique où l'ethnisme se développe de plus en plus. Il est évident pour nous que l'une des causes de cette croissance de la haine de l'autre relève d'une méconnaissance des cultures. Le culte de la différence est devenue par ailleurs une arme politique que beaucoup instrumentalisent à des fins électorales.

Défendre la droit à tout un chacun d'avoir des racines culturelles ne signifie pas accepter chaque culture telle qu'elle est. Jamais nous n'accepterons que la culture, les traditions soient un prétexte pour justifier une oppression quelle qu'elle soit.

C'est dans le respect et l'égalité de tous ceux qui luttent pour la dignité et l'émancipation des opprimés du monde contemporain que nous voulons travailler. Nous voulons casser la chape de plomb médiatique qui caricature toute une population et tout un continent dans l'intérêt de nos gouvernements et des multinationales. Nous voulons aider les exilés, les réfugiés politiques et économiques qui vivent en France, à garder le lien avec leurs cultures, leurs pays. Nous voulons qu'ils soient traités dignement et non exploités par les multinationales qui détruisent leurs pays, ou sortis de France à coup de matraques et de charters.

Notre participation à la « conférence syndicale internationale » organisée par L.A.B., en 2002, nous a ouvert de nouveaux contacts notamment avec des syndicats des dernières colonies françaises, comme l'U.G.T.G., syndicat majoritaire en Guadeloupe. L'Etat français continue de pratiquer une forte répression ; plusieurs fois, nous avons réaffirmé notre solidarité avec des syndicalistes victimes du pouvoir néo-colonial qui s'exerce dans ces territoires.

Nous essaierons de renforcer les liens avec les organisations syndicales de lutte qui existent dans ces dernières colonies françaises d'Amérique (Guadeloupe, Martinique, Guyane) ou d'Afrique (Réunion), notamment à travers un échange régulier d'informations, favorisant un travail syndical spécifique vers ces travailleurs/ses exilé-e-s en France, nombreux/ses dans notre secteur d'activité.

Nous essaierons de renforcer les liens avec les organisations syndicales de lutte qui existent dans ces dernières colonies françaises d'Amérique (Guadeloupe, Martinique, Guyane) ou d'Afrique (Réunion), notamment à travers un échange régulier d'informations, favorisant un travail syndical spécifique vers ces travailleurs/ses exilé-e-s en France, nombreux/ses dans notre secteur d'activité.

Plus proche de nous géographiquement, le L.A.B. (Pays basque) et le S.T.C. (Corse) font partie de cette coordination qui se revendique de syndicats de « nations sans état ». Nous soutenons le droit à l'autodétermination des peuples. Le contour des Etats actuels n'est pas celui auquel se réfèrent certaines forces syndicales que nous retrouvons par ailleurs sur le terrain de la lutte contre le capitalisme. Nous respectons ces choix, ce qui n'exclue pas les divergences parfois profondes qui peuvent nous opposer sur les stratégies d'action, en particulier sur certains aspects nationalistes comme la préférence à l'embauche.

Une délégation SUD-Rail, avec d'autres composantes de Solidaires, a participé aux missions syndicales à Bethlehem-Hébron en avril-mai 2004. Puis, nous avons aidé à l'accueil de la délégation syndicale palestinienne en France (novembre 2004).

Les contacts avec les syndicats et comités de travailleurs palestiniens ont été suivis dans l'objectif de construire des liens de solidarité durables avec les syndicats Solidaires, et de mettre sur pied plusieurs missions capables de se relayer sur place. Les secteurs professionnels de la santé, l'éducation, les services publics des municipalités, ont été ciblés, mais ce n'est pas limitatif.

Il s'agit, en privilégiant un séjour par petits groupes sur une zone géographique limitée, de permettre à tous les militant-e-s Solidaires intéressé-e-s, expérimenté-e-s ou se rendant en Palestine pour la première fois, de structurer un travail international collectif, en rencontrant sur place des militant-e-s investi-e-s à la fois dans la lutte d'émancipation contre l'occupant, dans la lutte de démocratisation des organisations syndicales, et dans la conquête de droits sociaux pour tous, femmes, hommes, jeunes.

Il s'agit pour chaque militant-e Solidaires de pouvoir faire sa propre expérience de la condition des travailleurs/ses dans les territoires occupés, et d'inscrire cette expérience dans un travail commun, concret, avec des syndicalistes, pour aller au-delà de visites sans lendemain qui ne seraient pas d'une grande utilité pour la solidarité dont ont besoin les Palestinien-ne-s.

Cette solidarité concrète dans la durée se matérialise à la fois par des moyens financiers (permettre par exemple l'équipement de syndicat(s) ou comité(s) de travailleurs en matériel de fonctionnement ou plus prosaïquement aider à meubler un local, à le louer) et par une collaboration à définir avec eux en termes de soutien à leurs combats (grèves, reconnaissance de leur existence en tant

qu'organisation représentative, obtention de locaux, de droits syndicaux, lutte contre les sanctions), en termes de formation aussi – droit syndical et fonctionnement démocratique d'un syndicat, rapport parti-syndicat, histoire du mouvement social, échanges sur le droit du travail, ...

Depuis fin 2004, plusieurs missions syndicales se sont succédées. SUD-Rail n'y a pas participé. Pour autant, nous n'avons pas abandonné ce terrain, nous soutenons le comité des femmes brodeuses du camp de réfugiés de Deheisheh, réfléchissons à notre implication dans de prochaines missions.

Depuis mars 2003, les troupes coalisées occupent l'Irak. Dissimulant leurs véritables motivations (économiques et géostratégiques) en prétendant mener une guerre contre le régime de Saddam Hussein et rétablir la démocratie, elles n'ont fait que livrer la population civile au chaos et à la misère. Pire, le gouvernement qu'elles ont mis en place a multiplié les attaques contre les droits des femmes et contre les revendications des salariés. Les attentats se banalisent, perpétrés par des groupes réactionnaires qui rêvent de rétablir l'ancien régime ou de mettre en place un état islamique.

Face à cela, une gauche laïque et féministe, fortement implantée dans le mouvement social, combat dans des conditions difficiles. En lien direct avec ces organisations présentes sur le terrain, l'association Solidarité Irak diffuse des informations en langue française et met en place des actions de soutien.

La Fédération des Conseils Ouvriers et Syndicats en Irak est le principal syndicat libre en Irak. Refusant les divisions ethniques et religieuses, elle organise des salariés et des chômeurs dans tous les pays, mène des grèves souvent victorieuses, défend les droits des femmes et lutte contre l'occupation.

En mars 2003, un immense mouvement de solidarité s'est levé, à l'échelle planétaire, pour protester contre le déclenchement de la guerre en Irak. Mais aujourd'hui, si ce mouvement se poursuit dans les pays qui ont envoyé des troupes sur place, il s'est estompé ailleurs. Pourtant, la situation de la population civile, prise entre deux feux dans une guerre entre occupants et terroristes, a plus que jamais besoin de notre soutien.

Protester contre la guerre, c'est bien. S'engager aux côtés de celles et ceux qui, sur le terrain, la vivent chaque jour et recherchent une alternative pour y échapper, c'est œuvrer concrètement à ramener la paix, la liberté et l'égalité en Irak. En contact direct et régulier avec des mouvements de la société civile en Irak, Solidarité Irak privilégie les actions concrètes.

La fédération SUD-Rail a ainsi participé financièrement à la sortie du journal national de la FCOSI. Un représentant de la FCOSI, invité lors d'un de nos Conseils Fédéraux, a expliqué la situation sur place, nous avons relayé auprès de l'Union Solidaires les demandes de soutien et travail commun avec Solidarité Irak.

Cette action se situe dans le prolongement de celles menées lors du précédent mandat, par exemple en soutien de l'association des femmes afghanes RAWA.

Le capitalisme a besoin des guerres pour maintenir sa domination. Elles sont dirigées contre les pays pauvres, afin d'exploiter leurs richesses naturelles au profit des pays dominants et au détriment des populations locales.

Elles surviennent souvent après de longues années de soutien occidental aux dictatures en place. C'est le cas par exemple en Irak, où Saddam Hussein a été longtemps aidé par les pays riches avant de devenir un homme à abattre.

Lorsque les Etats font la guerre, ils ne se préoccupent pas une seconde des peuples. Leur libération de la dictature qui les opprime est pourtant une nécessité. Il est d'autant plus indécent de s'en servir comme d'un prétexte pour bombarder ces populations!

Les "décideurs" des pays riches le reconnaissent même avec cynisme : la guerre serait une "bonne chose" pour sortir de l'"incertitude économique". En décrypté : le pillage des richesses naturelles de certains pays est nécessaire pour accroître les bénéfices des grandes entreprises. Investir dans l'armement et l'"antiterrorisme" plutôt que dans les services publics et sociaux est le choix de société clairement fait par tous les dirigeants occidentaux.

Mais ces guerres sont avant tout des guerres d'hégémonie, avant même toute considération sur leurs motivations économiques. Elles sont des guerres d'influence entre pays dominants, pour démontrer et renforcer leur suprématie. Les Etats-Unis veulent démontrer leur toute-puissance militaire pour réduire au silence, par la terreur, toute remise en cause de leur hégémonie et toute contestation du pillage de la planète organisé à leur profit.

Le mouvement syndical doit soutenir et impulser les luttes contre la guerre.

Nous sommes solidaires de tous les travailleurs/ses qui font acte d'objection de conscience pour refuser de participer aux préparatifs guerriers. Nous revendiquons un droit de retrait pour raison de conscience. Nous soutenons les actions de résistance civile.

La guerre sert toujours les riches, elle tue toujours les pauvres.
Non à toutes formes de violences guerrières !
Pour un désarmement et une démilitarisation partout dans le monde !
Liberté pour les peuples et droit à l'autodétermination !
Solidarité avec les peuples victimes des dictatures !

A côté du soutien à des associations de défense des droits humains comme Amnesty International, la construction de réseaux agissant à partir des mouvements sociaux des différents pays est une des formes de riposte que le mouvement syndical doit appuyer. Marches internationales contre le chômage, la précarité et les exclusions, coordination pour le contrôle citoyen de l'OMC, coordination contre le G8, Forums Sociaux en sont des exemples.

L'essentiel demeure la construction d'un réseau syndical international rassemblant les forces syndicales qui veulent lutter contre le capitalisme, le libéralisme, travailler à la construction d'une société plus juste sur une base d'autonomie par rapport aux institutions étatiques, religieuses et politiques. Le mouvement syndical, de manière autonome, a un rôle important à jouer au plan international. Solidaires, avec quelques autres organisations d'Europe, est à l'origine de la construction d'un tel réseau. Son développement est encore trop faible, en partie parce que sa prise en charge n'est pas assez partagée dans nos organisations, les questions internationales trop laissées de côté.

L'implication de SUD-Rail dans la construction de ce réseau doit se renforcer : à travers le travail dans le secteur du rail bien sûr, mais aussi par une plus grande participation dans le domaine interprofessionnel : travail sur des thèmes transverses (précarité, femmes, etc.) et organisation de campagnes syndicales internationales communes.

L'Organisation Mondiale du Commerce.

Le système commercial international repose aujourd'hui sur l'Accord de Marrakech, conclu en 1994 entre 128 pays et composé de 28 accords sectoriels et thématiques. L'Accord de Marrakech a créé l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC), qui est aujourd'hui garante de son application. L'OMC est aujourd'hui composée de 148 Etats.

En théorie le dispositif institutionnel de l'OMC paraît égalitaire (une voix par pays, règle de consensus). En réalité, dans la plupart des cas, les décisions sont prises par les pays les plus puissants (Union européenne, USA, Canada, Japon) et imposées aux pays les plus pauvres et les moins dotés en ressources de négociations.

Plus vulnérables aux pressions économiques, contraints par les Institutions financières internationales de se conformer à leurs prescriptions libérales, les pays du Sud dans leur majorité sont forcés d'accepter des accords contraires à leurs intérêts. La montée en puissance des « grands du Sud » (à côté des Etats-Unis et de l'Union européenne, le Brésil et l'Inde sont membres du « groupe des 4 » qui joue désormais un rôle clé dans les négociations) a surtout confirmé la place déterminante qu'y occupent les rapports de force entre les pays.

L'Accord Général pour le Commerce et les Services (AGCS) est un des 60 textes qui constituent les " Accords de Marrakech ", signés en 1994 au terme de l'Uruguay Round, le dernier des cycles de négociations commerciales organisés dans le cadre de l'Accord Général sur les Tarifs et le Commerce (GATT).

Avec les Accords de Marrakech, nous sommes entrés dans une transformation globale des rapports en tous genres qui régissent la vie des humains. La doctrine qui s'impose au travers de ces accords est celle du libre échange absolu. Les rapports humains sont assimilés à des rapports marchands et sont soumis à ce titre aux règles du commerce qui exigent l'absence de toute forme de discrimination - c'est-à-dire l'absence de toute prise en considération des particularités individuelles ou collectives.

L'AGCS doit soumettre au marché mondial et entre les mains des entreprises transnationales un nombre de secteurs de services toujours plus grand. L'objectif de l'AGCS est de libéraliser progressivement tous les secteurs et tous les services au cours de « *négociations successives qui auront lieu périodiquement en vue d'élever progressivement le niveau de libéralisation* » (article 19 de l'AGCS). Pour garantir que chaque série de négociations provoque de nouvelles avancées de libéralisation, l'AGCS stipule que « *le processus de libéralisation progressif sera poursuivi à chacune des séries de négociations* ».

Lorsqu'un engagement est pris, il est irréversible. En effet, l'article 21 de l'AGCS précise que tout état qui voudrait modifier ces engagements dans un sens qui ne va pas vers plus de libéralisation, aurait à négocier avec les 143 autres états membres des compensations financières. Ce qui signifie très clairement, qu'en cas de changement démocratique, un gouvernement nouvellement élu ne pourrait revenir sur une libéralisation engagée sans s'exposer à des sanctions financières très dissuasives.

La levée totale des entraves au commerce international répond surtout aux intérêts des entreprises multinationales et des marchés financiers. Les accords agricoles privilégient la grande agriculture orientée vers l'exportation, contrôlée par une poignée de firmes transnationales actives dans la production, la transformation et la distribution de produits agricoles. La privatisation progressive des transports, de l'énergie et des services publics renforce le pouvoir des multinationales. Pour autant leur responsabilité économique, sociale et environnementale n'est soumise à aucune réglementation contraignante assortie d'un mécanisme de contrôle citoyen.

L'Accord sur l'Agriculture oblige tous les pays à importer des produits agricoles et à baisser tous les obstacles au commerce agricole, permettant ainsi aux firmes agro-alimentaires de venir concurrencer les paysans sur leurs propres marchés locaux. En tirant les prix vers le bas, cet accord signe la mort des paysanneries locales. Il pousse les agricultures au productivisme, néfaste pour les producteurs, l'environnement et la santé des consommateurs. Enfin et surtout, il enlève aux Etats ou ensembles régionaux le droit à définir leur propre politique agricole, à réguler et à protéger leurs marchés.

L'Accord sur le droit de la propriété intellectuelle lié au commerce (ADPIC) permet de déposer des brevets sur la prétendue découverte de substances, matières ou savoir-faire déjà existants. Ces droits de propriété intellectuelle s'exercent au détriment des droits humains lorsqu'il est question de découvertes ou d'inventions touchant à l'intérêt collectif. Ainsi l'ADPIC autorise les firmes pharmaceutiques à fixer pour les médicaments essentiels des prix inabornables aux pays du Sud, tout en les empêchant de les produire eux-mêmes. L'ADPIC permet également la brevetabilité de plantes, semences, savoir-faire ou connaissances relevant du patrimoine commun de l'humanité.

L'Accord Général sur le Commerce des Services définit un cadre pour obliger les pays à ouvrir les marchés de « tous les services de tous les secteurs » à la concurrence extérieure. Représentant des secteurs stratégiques pour les firmes privées, les services publics (transports, communications, logement, énergie) et ceux correspondant aux droits fondamentaux (santé, éducation, eau, culture) sont les plus menacés. Depuis le GATT, l'eau était considérée comme un bien obéissant à certains tarifs et règles environnementaux. Mais la prospection de l'eau, sa captation, son traitement, sa distribution sont considérés par l'AGCS comme des services et soumis aux règles de la concurrence commerciale. Or l'AGCS implique l'élimination des obstacles à la « libre concurrence » que peuvent être les normes environnementales, les législations, les règlements qui sont instaurés par les Etats et les collectivités territoriales. Accès à l'eau pour tous, mesures sanitaires, tarifs préférentiels et tout ce qui fait le service universel sont bradés au profit de l'implantation de multinationales et au détriment de la cohésion économique, sociale et territoriale.

La privatisation des biens publics environnementaux (forêts, eau par exemple) introduit des logiques concurrentielles et productivistes profondément destructrices pour les écosystèmes. Le pillage des ressources naturelles par les multinationales est facilité dans des pays du Sud, beaucoup plus dépendants des financements des multinationales et contraints à faciliter les investissements des entreprises par leurs créanciers internationaux. Les transports accrus impliqués par la libéralisation des échanges augmentent le réchauffement de la planète. Or aucune disposition n'est prévue pour arbitrer, en cas de conflit, entre les logiques des accords internationaux sur l'environnement et les règlements prévus par l'OMC : le droit de l'environnement n'est pas supérieur au droit commercial ! Au contraire, les décisions prises par l'Organe de Règlement des Différends ont toujours été défavorables au droit environnemental. Ainsi l'invocation du principe de précaution (quant aux OGM par exemple) par les Etats qui le souhaiteraient ne fait pas partie des exceptions prévues aux accords conclus dans l'OMC. Les Etats-Unis tentent ainsi d'imposer les OGM à travers l'OMC, en remettant en cause le droit internationalement reconnu des pays à refuser ou à étiqueter les OGM.

Libéralisme rime avec accroissement des inégalités, services publics démantelés et environnement dégradé. Pour transformer les règles du système commercial international, il est urgent de stopper la spirale de libéralisation à l'œuvre à l'OMC.

Dans un monde où la moitié de la population vit avec moins de 2 euros par jour, où 840 millions de personnes sont victimes de sous-alimentation et où 20% de la population mondiale s'accaparent 80% des ressources, l'OMC a pour mission fondamentale de promouvoir la libéralisation illimitée des échanges au bénéfice des firmes multinationales.

En visant à démanteler les services publics, les régulations des Etats en matière économique, sociale et environnementale et les accords internationaux relatifs aux droits fondamentaux de la personne humaine, elle encourage la logique du moins disant social, fiscal et environnemental.

Dans les pays du Nord comme du Sud, les accords conclus à l'OMC mènent aujourd'hui à la ruine des paysans, par la baisse des prix agricoles que l'agrobusiness a imposé, à une remise en cause des services publics et des mécanismes de solidarité collective, à un accroissement des inégalités économiques et sociales et à une surexploitation des ressources naturelles.

Sans la mise en place d'une nouvelle hiérarchie des normes juridiques internationales, les règles commerciales continueront de supplanter les droits humains. La campagne « OMC, 10 ans, ça suffit » reprenait un certain nombre d'exigences que nous partageons :

- Un moratoire sur les négociations dans l'attente d'une évaluation objective et transparente des impacts économiques, sociaux et environnementaux de la libéralisation commerciale.
- Le respect systématique du principe de précaution en matière d'environnement, de santé publique et d'alimentation.
- Le retrait des négociations de l'AGCS de l'eau, la santé, l'éducation, la culture et le logement qui constituent autant de droits fondamentaux.
- Le retrait des négociations NAMA des produits issus des ressources naturelles, en particulier des produits du bois et de la pêche.

- Le droit pour les pays à définir le périmètre de leurs services publics et de les soustraire aux règles de la concurrence.
- L'interdiction des brevets sur le vivant : plantes, animaux, micro-organismes et gènes.
- L'accès effectif de l'ensemble de l'humanité aux médicaments contre entre autres le Sida, la malaria et la tuberculose.
- Le droit des pays et des grandes régions à assurer leur souveraineté alimentaire, à protéger leur agriculture paysanne et garantir le droit à l'alimentation de leurs populations.
- La mise en œuvre de mécanismes de soutien et de régulation des marchés agricoles mondiaux.

L'AGCS vise à libéraliser tous les secteurs de service et à empêcher que les citoyens puissent démocratiquement décider de l'avenir de leurs services publics.

SUD-Rail est engagé aux cotés des collectifs et associations qui luttent contre ces accords liberticides. Nous continuerons à nous mobiliser et à informer notamment en préparant les futures mobilisations contre ces pouvoirs occultes et anti-démocratiques que sont l'OMC, le FMI, la Banque mondiale, le G8...

Le rejet de la constitution libérale.

La "constitution", adoptée par les chefs d'Etat et de gouvernement le 18 juin 2004, fixe dans le détail toutes sortes de choix politiques, économiques, sociaux qui relève d'un débat démocratique régulier. Cet ensemble de dispositions précises et contraignantes va toujours dans le même sens : la domination du marché, la liberté d'action des capitaux et des firmes transnationales. Au fronton de cet édifice est inscrit le principe fondateur de l'Union européenne : celui d'une "*économie de marché ouverte où la concurrence est libre et non faussée*".

Cet objectif, qui est au coeur des traités européens, nourrit les attaques contre la protection sociale, l'incitation à l'allongement de la durée du travail et sa flexibilisation, l'encouragement à la régression sociale dans chacun des pays de l'Union Européenne. Les droits des chômeurs et des salariés sont remis en cause comme le traduit le projet de directive sur le temps de travail. Le chômage et la précarité s'accroissent sous l'effet des politiques économiques libérales.

C'est aussi ce principe qui, malgré toutes les déclarations d'intentions sur les Services d'Intérêt Général, organise les ouvertures à la concurrence et les privatisations. C'est lui qui encourage les délocalisations et le dumping social à l'image du projet de directive de libéralisation des services (Bolkestein).

La Charte des droits fondamentaux y a été intégrée. Mais, d'une part, elle ne crée pas de droit social européen susceptible de rééquilibrer le droit de la concurrence qui restera, de fait, le seul droit de nature réellement communautaire. D'autre part elle est inacceptable sur de nombreux points : elle remplace le droit à l'emploi par le droit de travailler, elle ne reconnaît pas le droit de grève européen et elle refuse l'égalité des droits de ceux qui résident en Europe sans posséder la nationalité d'un Etat membre.

Les abandons de souveraineté se font au profit d'instances technocratiques comme la Commission ou la Banque centrale européenne dont la seule mission est de maintenir la stabilité des prix et de bloquer les politiques budgétaires au détriment des services publics, des revenus sociaux, des rémunérations et de l'emploi. Cette Europe se construit sans les peuples dans la négociation opaque entre les gouvernements.

Cette Europe libérale là favorise l'essor dangereux des populismes réactionnaires, des droites "souverainistes", de l'extrême droite xénophobe.

Nous sommes des partisans résolu d'un monde, et donc d'une Europe, mobilisé contre le chômage, la précarité et la dégradation du cadre de vie. Il faut renforcer les garanties sociales, coordonner les politiques économiques et harmoniser les fiscalités, développer des Services d'intérêts généraux à

l'échelle européenne pour faire pendant à la libre concurrence. Il faut mettre en oeuvre un développement économique respectueux des équilibres écologiques et reconnaître enfin aux femmes l'égalité et les droits qu'elles revendiquent. Nous aspirons à un monde, et donc une Europe démocratique, fondée sur la citoyenneté pleine et entière de tous ses résidents.

De par ses fondements même, l'Union Européenne est une construction supranationale au service du pouvoir financier, capable d'entrer en concurrence avec les autres zones similaires sur le marché international grâce à ses entreprises transnationales, ce qui est clairement ratifié dans le projet actuel de Constitution européenne.

Le projet de Constitution qui a été rejeté le 29 mai 2005 :

- fait du capitalisme un principe constitutionnel,
- tout comme l'augmentation des dépenses militaires dans le cadre de l'OTAN,
- ne reconnaît pas comme fondamentaux les droits et libertés des travailleurs(les), tant sur le lieu de travail que dans la société : de grève, d'association et d'activité syndicale, à la santé et à la sécurité au travail, à avoir un travail, à un salaire pour une vie digne, à une retraite pour une vieillesse sereine, au logement, à l'égalité des sexes, à la liberté de pensée, de paroles, à préserver l'environnement et l'écosystème pour les générations présentes et futures,
- fait disparaître toute notion de services publics pour laisser place à de nébuleux « services d'intérêt général » soumis à la concurrence,

Syndicalistes, nous ne pouvons accepter cela.

En France, seize millions d'électeurs/trices se sont prononcé-e-s contre le projet de constitution européenne. Beaucoup ont affirmé ainsi avec force leur rejet du capitalisme, du libéralisme économique, présentés comme le seul mode d'organisation possible de notre société. Des millions de citoyen-ne-s ont dit : le chômage n'est pas inéluctable, la précarité n'est pas une fatalité, nos salaires doivent être augmentés, les services publics développés, les richesses produites par tou-te-s mieux partagées entre tou-te-s.

L'enjeu de ce référendum n'avait pas échappé au patronat, aux dirigeants d'entreprise, aux grosses fortunes. Ils avaient mis tout leur poids pour que le « oui » l'emporte : A la SNCF, la direction prétendait interdire nos expressions syndicales sur le sujet. Au plan national, l'appel des 100 patrons parmi lesquels les plus grosses fortunes du pays, indiquait clairement leur choix du « oui ». A l'échelle européenne, l'UNICE (organisation patronale présidée par le baron Seillière) avait pris position pour le « oui » ... dans un communiqué commun avec la Confédération Européenne des Syndicats.

L'engouement pour la campagne menée par les collectifs du 29 mai a été important. Il est paradoxal de constater que finalement un nombre assez réduit de militant-e-s syndicaux (SUD-Rail, mais pas seulement) y a pleinement participé. L'absence de retour pour le bilan que nous voulions effectuer de l'implication des syndicats SUD-Rail est révélatrice.

Durant plusieurs mois la dynamique unitaire a été forte : plus de 1 000 collectifs locaux, collectifs d'entreprise, manifestations et grèves intersyndicales ont beaucoup contribué à faire gagner le « non ».

Depuis, le constat fait apparaître des éléments contradictoires :

- La poursuite de nombreux collectifs locaux, qui ancre ainsi une réelle dynamique antilibérale, unitaire, porteuse de luttes.
- Le maintien d'un cadre unitaire au plan national qui est un élément positif, même s'il faut entendre les réserves émises par des collectifs locaux sur l'absence de fonctionnement collectif bien déterminé.
- La disparition des quelques collectifs qui existaient sur les lieux de travail. Il en est ainsi de ceux qui existaient à la SNCF. Les raisons de ces dissolutions, souvent de fait et même pas décidées collectivement, interpellent sur les limites de la démarche d'une partie de leurs membres.
- Le dévoiement de la démarche pour en faire un support à une campagne électorale pour 2007. Cette initiative politique est tout à fait respectable, et discutable. Mais elle ne peut se confondre avec les collectifs « 29 mai », en tout cas le mouvement syndical que nous représentons ne peut s'y retrouver, faute d'y perdre son autonomie, de provoquer de graves divisions en son sein.

Autre interrogation, qui renvoie à la réalité du syndicalisme international : il a été difficile de coordonner une campagne syndicale européenne contre ce projet de constitution. La fédération SUD-Rail a pris l'initiative d'un appel de syndicalistes cheminot-e-s. Si nos partenaires habituels ont donné un accord de principe, en dehors des camarades de la CGT d'Espagne, nous n'avons eu quasiment aucun écho. Aucune autre initiative n'a été prise par le « réseau syndical alternatif ». Quant à la C.E.S., elle approuvait le projet !

La fédération SUD-Rail a eu raison de s'impliquer dans cette campagne unitaire. La victoire du « non » a eu un rôle très positif pour le mouvement social, en lui ouvrant de nouvelles perspectives. Pour autant, il ne faut pas simplifier les choses, les dépeindre comme cela nous arrange au mépris de la réalité : une partie du vote « non » provient d'un électoral clairement non progressiste. Mais ce qui a compté c'est la dynamique qui s'est construite, à travers les collectifs unitaires qui ont occupé le terrain, malgré une campagne médiatique quasi-exclusivement réservée aux défenseurs de la constitution.

Les forums sociaux.

Le premier Forum Social Européen a eu lieu à Florence en novembre 2002. Nous y étions présent-e-s. Comme à Paris en novembre 2003, à Londres en octobre 2004, à Athènes en mai 2006.

L'objectif de ces forums est de faire en sorte que se rencontrent, dans un espace de débat et de liberté totale, les acteurs du changement, toutes celles et tous ceux qui aspirent à la justice globale, à une autre mondialisation, sociale, démocratique, solidaire.

Les mouvements d'opposition au néolibéralisme se développent et s'affrontent au pouvoir des multinationales, au G8 et aux organisations telles l'OMC, le FMI et la banque mondiale, ainsi qu'aux politiques néolibérales menées par les Etats et l'Union européenne.

Des changements politiques importants se sont réalisés en Amérique Latine et ont ébranlé l'offensive néolibérale, et dans certains pays les mobilisations populaires ont réussi à annuler des processus de privatisation. Ces deux dernières années ont vu la victoire significative d'un certain nombre de luttes sociales et de campagnes pour stopper les projets néolibéraux, comme la proposition de traité constitutionnel européen, la directive portuaire de l'Union européenne et le CPE en France.

Bien que l'Union européenne soit une des régions les plus riches du monde, des dizaines de millions de personnes vivent dans la pauvreté, soit à cause du chômage de masse, soit à cause de la précarisation du travail. Les politiques de l'UE, basées sur une extension sans fin de la concurrence au sein et en dehors de l'Europe, constituent des attaques contre l'emploi, les travailleurs, les droits sociaux, les services publics, l'éducation, le système de santé... L'UE planifie la baisse des salaires des travailleurs et des allocations chômage, ainsi que la généralisation de la précarité.

Nous rejetons cette Europe néolibérale et toute volonté de relancer un traité constitutionnel qui vient d'être rejeté. Nous luttons pour une autre Europe, féministe, écologique, une Europe ouverte et solidaire, une Europe de paix, de justice sociale, respectueuse de l'environnement, du droit des minorités.

Une des fonctions des forums est de permettre que des mouvements n'ayant ni la même histoire, ni les mêmes terrains d'intervention, pouvant même avoir des divergences politiques importantes, puissent débattre ensemble, confronter leurs points de vue et ainsi poser les bases d'un travail en commun. Ainsi se construit petit à petit une culture politique européenne commune et le FSE apparaît, dans ce cadre, comme participant à la création d'un espace public européen. Mais cela implique une préparation lourde, de fait limitée à une minorité de « spécialistes » (sans notion péjorative) qui doit y consacrer un temps important, à longueur d'années.

L'objectif d'un forum social est d'abord d'être un espace de débats et de confrontation. Beaucoup reste encore à faire pour que les débats ne soient pas simplement formels et permettent une réelle confrontation : intervenants trop nombreux, peu de travail de préparation en amont, peu de temps pour les échanges avec la salle.

Mais un forum social a deux autres fonctions : permettre l'élaboration d'alternatives et être un point d'appui aux mobilisations. De ce point de vue, le bilan est plus mitigé. La construction d'alternatives n'est pas simplement un processus d'élaboration intellectuelle, les rayons des bibliothèques sont pleins de propositions diverses. Pour qu'une proposition devienne réellement une alternative portée socialement, il faut qu'elle soit co-élaborée et appropriée par les différents mouvements. Cela demande donc du temps et de la volonté.

Les alternatives ne se créent pas pendant les forums. Les forums, et en particulier le FSE, ne peuvent être qu'un point d'aboutissement d'un processus d'élaboration que des mouvements décident de mener ensemble. L'élaboration de la Charte des principes pour une autre Europe illustre parfaitement ce propos. Elle a commencé il y a déjà plusieurs mois et le FSE d'Athènes devait être le moment de sa proclamation. En fait cela n'a pas été possible. Le problème en l'occurrence est moins dans des divergences politiques, réelles, mais dépassables, que dans l'implication des différents mouvements à ce processus qui reste encore trop confiné à quelques individus, malgré le fait que, sur le papier, un nombre important de mouvements y participe.

Le problème en l'occurrence *se situe dans les divergences politiques*, que dans l'implication des différents mouvements...

L'implication de réseaux européens dans le FSE peut être un moyen d'élaboration d'alternatives communes. Ces réseaux travaillant entre deux FSE, il pourrait être possible de présenter et de discuter de leurs propositions durant le forum.

L'autonomie du mouvement syndical, ce qui n'exclue ni une action politique du syndicalisme, ni des rapports ponctuels et limités avec des organisations politiques, est aussi au cœur des difficultés que nous rencontrons parfois lors des FSE.

La question des mobilisations est tout aussi problématique. Dans l'idéal, il devrait être possible de définir ensemble des priorités d'action sur des points faisant consensus. Dans la pratique, cela s'avère très difficile. Chaque mouvement a ses propres priorités qu'il considère comme plus importantes que celles des autres ou ne peut s'engager car étant partie prenante d'organisations européennes qui ont leur propre calendrier.

Commencer à résoudre ces difficultés est indispensable si nous voulons franchir une étape dans la construction du mouvement altermondialiste en Europe. La fédération SUD-Rail continuera à s'impliquer dans les Forums Sociaux Européens. Mais nous réaffirmons que ces « grands rassemblements » n'ont de véritables intérêts collectifs, au-delà des seul-e-s participant-e-s, que s'ils s'inscrivent dans un travail syndical international de longue haleine, régulier, tant professionnel qu'interprofessionnel.

Au-delà même de la question du rythme des forums européens et mondiaux, c'est la question de la fonction du FSE qui est en débat. Après le FSE d'Athènes, il faut poursuivre l'élargissement géographique, social et organisationnel de ce processus. Il faut surtout que le FSE soit utile pour renforcer la construction du mouvement altermondialiste européen.

Avec le FSE d'Athènes, nous avons fait un pas en avant pour une meilleure coordination entre les mouvements de l'Ouest et de l'Est, avec une détermination commune de lutter pour la paix, l'emploi et une existence stable. Nous allons faire avancer notre agenda européen de campagne et de mobilisation sur les questions principales de notre plate-forme commune, développée dans les réseaux du FSE.

Nous avons besoin de coordonner notre travail, de définir une stratégie efficace pour la prochaine période, de renforcer et élargir nos mouvements.

Pour SUD-Rail, si les lieux d'échanges que représentent les forums sociaux sont importants, ils ne sauraient être une fin en soi. Ils doivent être un des moyens de construire une riposte anti-mondialisation à la hauteur des luttes mondiales nécessaires.

En popularisant des objectifs communs d'émancipation à tous les peuples de la terre – comme l'annulation de la dette, la taxation de la spéculation, l'exigence de démocratie, de financement du développement, le besoin de dialogue et de paix – le forum social a fait reculer l'évidence libérale, ouvert des débats publics sur la nécessité de politiques économiques alternatives à celles du FMI, de la Banque mondiale, des Banques centrales, de l'OMC, de l'OCDE.

Immigration : personne n'est illégal !

La période est contradictoire ; elle est marquée par la montée du populisme et des références de l'extrême droite, mais aussi par le renforcement du mouvement social et citoyen. Cette contradiction n'est pas seulement française, elle est européenne et mondiale. Dans ces périodes, la situation des couches sociales les plus exposées est significative de la nature profonde des sociétés dans lesquelles nous vivons. Les migrants occupent aujourd'hui, dans l'imaginaire des sociétés mondialisées, la place des " classes laborieuses, classes dangereuses ", réservée, il y a quelques décennies, au prolétariat.

la situation des couches sociales les plus exposées est significative de la nature profonde des sociétés dans lesquelles nous vivons. Les migrants occupent aujourd'hui, dans l'imaginaire des sociétés mondialisées, la place des " classes laborieuses, classes dangereuses ", réservée, il y a quelques décennies, au prolétariat.

Les droits des migrants et des étrangers sont doublement remis en cause, par les inégalités sociales et les discriminations, et par la domination du Sud par le Nord : ceci met en danger l'ensemble des droits !

Une société solidaire implique la lutte contre toutes les discriminations : particulièrement le racisme et la xénophobie. C'est par une action continue qu'on peut faire reculer le racisme et la xénophobie dans la société française à condition de refuser tout suivisme par rapport aux offensives de l'extrême droite relayées par la droite et une partie de la gauche, et de développer nos luttes à partir des valeurs de liberté et d'égalité.

Depuis trente ans, en France c'est "l'ère du soupçon institutionnalisé" à l'égard de l'immigration : suspicion systématique, obsession de la lutte contre la clandestinité, du contrôle, de la fraude, refus de régularisation globale et répression accrue contre les sans-papiers, les demandeurs d'asile et criminalisation des soutiens - individus et associations - "délinquants de la solidarité" coupables d'avoir aidé des étrangers en situation irrégulière.

L'insécurité est réelle dans les sociétés contemporaines. Cette insécurité résulte de la remise en cause des statuts sociaux par la précarisation, des solidarités et des identités par la modernité, de la paix par les conflits. Répondre à la demande de sécurité par une idéologie sécuritaire et par un Etat autoritaire et répressif, c'est entrer dans une surenchère qui profitera, en dernière instance, à l'extrême droite. Accepter de faire des étrangers et des migrants les boucs émissaires de cette situation est dangereux et illusoire ; comme ils ne sont ni la cause ni la solution à cette situation, leur stigmatisation ne fera qu'augmenter les craintes et entraînera toute la société dans une spirale régressive. Accepter l'idée que l'Europe est en guerre contre les migrants et qu'il est normal, qu'à ses frontières, des centaines de personnes trouvent la mort, conduira à accrédi-ter la conception d'une Europe forteresse, fermée et indifférente à l'évolution d'un monde dont elle est aussi responsable.

Pour mieux faire oublier les problèmes d'insécurité sociale générés par sa politique et masquer les causes premières de ceux-ci - et donc sa responsabilité - le gouvernement continue d'intensifier, en les médiatisant au maximum, le recours à des pratiques sécuritaires et la mise en place d'appareils

répressifs qui restreignent chaque jour davantage les libertés individuelles et stigmatisent des populations ciblées, déjà largement précarisées, en les excluant socialement.

Cette approche, qui entend faire de l'insécurité le problème central de notre société, trouve sa pleine mesure dans les domaines liés à l'immigration avec des discours et des politiques qui se nourrissent - et nourrissent - toujours des mêmes préjugés, des mêmes amalgames et des mêmes affirmations infondées.

Les rares occasions où l'immigration est abordée de façon positive, c'est uniquement lorsque celle-ci peut servir les intérêts nationaux (réponse au vieillissement de la population, apport de cerveaux étrangers, main d'œuvre spécialisée pour pallier les manques dans certains secteurs...). En dehors de ces quelques exceptions, discours après discours, mesures après mesures, l'immigration est toujours présentée comme un problème et comme une menace. Dans ce cadre, les immigré(e)s sont traités comme des personnes aux droits limités, sur lesquels pèse le soupçon systématique de fraude et qui seraient en train d'envahir l'Europe en général, et plus particulièrement la France.

Chômage, précarité, insécurité, délinquance... tous les maux ou presque seraient d'une façon ou d'une autre plus ou moins directement imputables aux immigré(e)s. Comme toujours, quand cela va mal, c'est de la faute de « l'autre ». Pour satisfaire ses ambitions électoralistes, le Ministre de l'Intérieur, bien décidé à capter une partie de l'électorat d'extrême-droite, n'hésite pas à rajouter de l'huile sur le feu en faisant siennes des formules xénophobes du Front national.

Une telle approche de l'immigration est irresponsable : elle déstabilise chaque jour davantage l'ensemble des populations entières (en situation régulière ou non) ; elle engendre son lot d'abus et de bavures ; elle favorise la montée de la xénophobie, du racisme, de l'exclusion et, par réaction, les communautarismes.

Lois après lois, les politiques de l'immigration et de l'asile sont toujours plus restrictives et plus répressives. Elles s'accompagnent d'un durcissement des pratiques administratives et policières qui génèrent une multiplication des situations dramatiques avec des conséquences humaines inacceptables et dangereuses - non seulement pour les intéressé(e)s mais aussi pour la démocratie dans son ensemble : mineurs isolés renvoyés dans les pays d'origine, enfants en bas âge arrêtés jusque dans leur classe, suspicion généralisée sur les mariages, refus d'examen des preuves réelles de travail dans les dossier de régularisation, rendez-vous administratifs piégés dans les préfectures (on convoque et on arrête), malades expulsés malgré des traitements en cours, persistance de la double-peine, conditions déplorables dans les zones d'attente et les centres de rétention, etc. C'est la négation du droit des migrants et des valeurs d'un Etat de droit.

Comme si cela ne suffisait pas, de nouveaux durcissements sont mis en place au niveau français et européen :

- volonté de faire à tout prix du « chiffre » et d'afficher une augmentation annuelle (50% pour 2005) du nombre des éloignements d'étrangers en situation irrégulière en France ;
- instauration d'une politique des quotas qui ne veut pas dire son nom ;
- accélération de la mise en place de la biométrie pour l'enregistrement des demandes de visa ;
- multiplication des rafles sous prétexte de contrôle d'identité ;
- création d'une police spéciale pour traquer les sans-papiers ;
- réduction et remise en cause de l'Aide médicale d'état (AME) ;
- attaques contre le regroupement familial ;
- mise en œuvre de charters communs à différents pays européens (Allemagne, Espagne, France, Italie, Royaume-Uni) pour organiser, à grande échelle et à moindre frais, l'expulsion d'étrangers déboutés de l'asile et/ou en situation irrégulière ;
- gestion externalisée des procédures d'asile et d'immigration par la création de « portails de l'immigration » aux frontières de l'Europe visant à bloquer les candidats à l'exil et à permettre un tri qui réponde aux seuls besoins économiques des pays de l'Union européenne...

Les perspectives affichées par les gouvernements français et européens sont claires : expulsions massives et renforcement de la logique de forteresse à travers certaines mesures communes. A ce titre, les renvois groupés par charters - procédures pourtant contraires aux conventions internationales - sont présentés comme d'efficaces et nécessaires signaux de dissuasion à l'adresse

des personnes tentées par l'émigration. En réalité, ceux-ci véhiculent un message d'humiliation et d'indifférence hautaine des pays occidentaux à l'égard des populations des pays pauvres ou en état de conflit. D'autant que dans le même temps, les pays occidentaux encouragent l'émigration de leurs cadres et travailleurs qualifiés vers l'étranger où ils facilitent la pénétration de leurs intérêts.

Les pays riches du Nord entendent faire appel à une immigration « choisie » (politique des quotas), et pouvoir sélectionner dans les pays du Sud la seule main d'œuvre dont ils ont besoin - en la prenant et en la rejetant selon les fluctuations du marché. Politique qui perpétue le pillage colonial sous d'autres formes et promeut une véritable immigration « kleenex » au sein de laquelle les populations du Sud sont réduites à leur seule force de travail.

Nous assistons à la mise en œuvre d'une véritable politique « d'apartheid social » de la part des pays riches à l'encontre des pays pauvres. La liberté de circuler devient de plus en plus un privilège réservé aux seuls individus originaires des pays riches et/ou pouvant justifier de leur aisance financière - les restrictions apportées ne visant que les migrants porteurs de « toute la misère du monde ». A l'heure de la mondialisation libérale, tout circule de plus en plus facilement... sauf les êtres humains !

Pourtant, malgré l'arsenal répressif impressionnant mis en place par les Etats, tout le monde est d'accord pour reconnaître que la fermeture totale des frontières est absolument impossible et que la multiplication des obstacles à l'entrée et au séjour resteront toujours inefficaces et dérisoires au regard des mouvements qu'ils sont censés contenir et des besoins vitaux qui guident les candidats à l'immigration. Pour des centaines de milliers d'individus, fuir vers l'Occident, quelques soient les « signaux forts » envoyés par ce dernier pour les en dissuader, continue de représenter non seulement la seule chance de survie pour eux et leurs familles, mais aussi l'unique source de progrès pour leur village et région d'origine - tant il est avéré que les fonds envoyés par les immigrés vers leur pays d'origine constituent une forme de co-développement autrement plus fiable que l'aide officielle trop souvent largement détournée par la corruption.

Dès lors, les politiques mise en œuvre par les gouvernements occidentaux n'aboutissent qu'à renforcer les filières de passeurs et à mettre en péril la vie des candidats à l'exil. De plus, contrairement aux objectifs affichés, elles condamnent celles et ceux qui réussissent à passer à se fixer dans le pays d'accueil de crainte de ne plus pouvoir y revenir en cas de sortie de celui-ci.

Il est évidemment impossible, politiquement et techniquement, d'expulser du territoire français et européen les centaines de milliers de sans-papiers qui tentent d'y vivre. Villepin, Sarkozy, comme leurs différents homologues européens, le savent très bien. La fermeté affichée en la matière ne répond pas seulement aux nécessités d'une exploitation démagogique et d'une instrumentalisation électoraliste du thème insécurité = immigration, elle permet aussi de masquer une réalité bien différente. A savoir, le fait que depuis des décennies le nombre de personnes en situation irrégulière reste constant dans les différents pays occidentaux concernés.

Constat qui trahit la volonté des pays riches de maintenir sur leur territoire un « quota officieux » de travailleurs illégaux indispensables à la compétitivité (et donc à la survie) de certains secteurs de leur économie (BTP, confection, nettoyage, hôtellerie et restauration...). Des centaines de milliers d'hommes et de femmes sont ainsi sciemment livrées à des patrons sans scrupules et à des marchands de sommeil. Ce qu'on leur demande, c'est de bien vouloir rester dans l'ombre et d'accepter « les règles du jeu » liées à la clandestinité. Attitude cynique qui condamne des centaines de milliers de personnes à renoncer à leur droit de vivre dans la dignité et les oblige à survivre au quotidien dans la crainte d'être débusqués au hasard d'un contrôle de routine, d'une vérification de papiers - alors même que ces hommes et ces femmes participent à la richesse culturelle et matérielle du pays où ils (sur)vivent.

Le plus souvent la population issue de l'immigration se retrouve à travailler dans des secteurs exploités par un patronat qui ne s'embarrasse pas avec le social. Le fait que certains de ces salarié(e)s soient de plus en plus en situation de clandestinité, ou le deviennent au gré des évolutions des lois et réglementations, place ceux-ci en totale dépendance vis-à-vis de leurs employeurs et en position extrêmement vulnérable pour faire appliquer le droit du travail. Ils ne peuvent évidemment faire respecter leurs droits en matière de conditions d'embauche, d'heures de travail, de salaire ou de

représentativité... Ainsi, dans notre pays, comme partout en Europe, plusieurs centaines de milliers de salariés sont confrontés quotidiennement à la précarité, la surexploitation et le non-droit. Parce que ceux-ci sont contraints d'accepter l'inacceptable et parce qu'ils permettent de tirer vers le bas l'ensemble du salariat, les sans papiers sont indispensables pour le patronat.

L'immigration assume un rôle de laboratoire de la flexibilité du travail et l'étranger sans titre représente pour l'employeur le travailleur idéal (pas de charges sociales, pas de contraintes réglementaires, une rémunération inférieure au SMIC...). Cette situation économique est assimilable à celle générée par une « délocalisation sur place » et s'inscrit de plein pied dans la logique libérale qui tend à imposer flexibilité et précarité à l'ensemble du salariat. Constat qui ne peut qu'interpeller toute organisation syndicale.

Face à de telles zones de non-droit, une politique responsable passe par un renforcement des moyens de l'Inspection du travail, une réelle volonté de s'attaquer aux donneurs d'ordres (et non à leurs victimes) et plus fondamentalement par le fait que ces salariés puissent devenir des salariés comme les autres... et donc que leur situation administrative soit régularisée.

Les migrants font partie du peuple : tous ceux qui habitent le même territoire, qui y travaillent et qui y vivent, y compris les étrangers. Nier leur appartenance se traduirait vite par la négation de la diversité qui constitue la richesse de toute culture et qui s'oppose à la logique de la purification ethnique. Ce serait surtout affaiblir le camp de tous ceux qui ont intérêt à changer ensemble la société.

La mise au ban des migrants et des étrangers fait partie d'une politique de précarisation généralisée. Cette précarisation se traduit par les licenciements et le chômage, la marginalisation des emplois stables, la remise en cause des statuts sociaux et des systèmes de protection sociale. La négation des droits pour une partie de la population fragilise l'ensemble. Progressivement, les droits des catégories, l'une après l'autre, sont remis en cause. Les femmes qui sont de plus en plus au centre des restructurations de l'immigration, et qui sont soumises à des conditions spécifiques d'oppression et de domination, subissent particulièrement la dégradation de cette situation.

La précarisation généralisée est le résultat recherché des politiques de libéralisation menées dans le cadre de la mondialisation. Celle-ci, dans son cours actuel, repose sur deux fondements : les inégalités sociales et les discriminations, les inégalités entre pays et la domination du Sud par le Nord. Les migrants sont au cœur de ces deux questions. La négation des droits des migrants trouve aujourd'hui sa source dans la domination du Sud par le Nord, dans les discriminations et dans la faiblesse du mouvement de défense solidaire. Les droits des migrants et des étrangers occupent une place stratégique dans un projet d'émancipation sociale et démocratique.

Le combat pour l'acquisition et le respect de droits égaux entre tous les travailleurs/euses est à la base même de l'existence du syndicalisme. Dans ce cadre, la lutte contre les discriminations et le racisme et pour l'égalité des droits constitue un fondement essentiel de l'action syndicale de l'Union syndicale Solidaires qui revendique notamment :

- une liberté effective de circulation et d'installation des personnes.
- La mise en œuvre d'une politique d'accueil digne de ce terme pour les personnes étrangères et donnant accès à une citoyenneté pleine et entière par la reconnaissance de l'égalité des droits et des devoirs
- La mise en œuvre d'une politique d'accueil digne de ce terme pour les personnes étrangères et donnant accès à une pleine et entière égalité des droits dont le droit de vote.
- La ratification par la France de la Convention des Nations Unies sur « la protection des droits des travailleurs migrants et des membres de leurs familles ».
- La suppression des conditions de nationalité qui persistent dans l'accès à de nombreux droits et emplois des secteurs privés et publics hors Fonction publique d'Etat exerçant des missions régaliennes.
- Un droit à l'éligibilité aux Prud'hommes pour les travailleurs immigrés.
- La régularisation administrative des sans-papiers.
- La libération de toutes les personnes emprisonnées pour défaut de papiers et la fermeture des centres de rétention.
- L'abolition de la double peine.
- L'abrogation de toutes les lois et différentes circulaires restreignant les conditions d'accès au travail pour les demandeurs d'asile, les conditions de séjour des étudiant(e)s étrangers/ères ...

- L'abandon de toutes les politiques visant à créer un véritable délit de solidarité à l'encontre des structures ou individus solidaires des étrangers en situation irrégulière.

Les Français, les étrangers qui résident en France en situation régulière, les sans papiers, méritent autre chose que la peur de l'autre, les tentatives de division et au bout du compte la xénophobie à l'encontre de populations qui subissent déjà au quotidien plus de discriminations, plus de précarité, plus de chômage que le reste de la société. Une autre politique de l'immigration est nécessaire, urgente : une politique fondée sur le respect et l'égalité des droits de tous et de chacun.

Nous continuerons, et essaierons de développer, le travail commun avec les associations qui agissent pour la défense des immigré-e-s, pour le soutien à leurs luttes : Fédération des Associations de Solidarité aux Travailleurs Immigrés, Groupe d'Information et de Soutien des Travailleurs Immigrés, Association Nationale d'Assistance aux Frontières pour les Etrangers, Collectifs de sans-papiers, Association des Travailleurs Maghrébins de France, Mouvement de l'Immigration et des Banlieues, Ligue des Droits de l'Homme, Réseau Education Sans Frontière, etc.

Mais, en tant qu'organisation syndicale, notre priorité est l'organisation collective, la syndicalisation, des travailleurs/ses immigré-e-s. Ils/elles sont nombreux/ses dans notre secteur d'activité (SNCF, nettoyage ferroviaire, restauration ferroviaire, gardiennage). Nous devons renforcer notre travail en leur direction. En partant de ce que nous faisons déjà dans certains secteurs comme le nettoyage, avec l'aide de militant-e-s d'associations ayant une pratique d'intervention de masse dans la population immigrée, nous mettons en place une commission fédérale travaillant sur cette prise en charge.

Tracts en plusieurs langues, formations spécifiques, plan de développement, liens avec les associations, meilleure intégration au sein des équipes animatrices des syndicats et de la fédération, ... nous avons bien des axes de travail possibles pour réussir véritablement à ce que notre syndicalisme soit celui de « tous les travailleurs/ses du rail ». C'est un des objectifs que nous nous fixons pour ce mandat.

Un véritable service public de chemin de fer autogéré par les usagers et les travailleurs demeure notre objectif final. La grève internationale est le moyen que nous nous fixons pour y parvenir.

Syndicats, fédération et international.

La grève internationale demeure l'objectif. Mais nous ne voulons pas d'un syndicalisme qui se contente de « mots d'ordre » sans lendemain. Construire de tels mouvements impose de s'en donner vraiment les moyens. A juste titre, nous revendiquons un syndicalisme qui repose sur le travail à la base. C'est donc à ce niveau que doivent être pris en compte les enjeux internationaux.

La collectivisation de la prise en charge de ce secteur demeure difficile. La mise en place d'une équipe autour de la commission fédérale « internationale » est une réalité, mais c'est insuffisant.

Le collectif doit s'élargir grâce à la participation de tous les syndicats à la commission.

Plusieurs syndicats prennent en compte cette dimension internationale, certains en organisant des initiatives directement avec des syndicats d'autres pays : le syndicat de Bordeaux a participé à des rassemblements avec les camarades de la CGT d'Espagne et de LAB, le syndicat de Chambéry a pris contact avec la CUB à l'occasion des manifestations concernant le projet de LGV Lyon/Turin, le syndicat de Lille entretient des relations régulières avec le syndicat CGSP-Cheminots de la région du Centre en Belgique et poursuit la coopération avec le syndicat des transports de Skhodra (Albanie).

Ces exemples doivent se généraliser. Au moins au plan européen, il est possible pour chaque syndicat SUD-Rail d'organiser une sorte de « jumelage » avec un ou des syndicat-s aux caractéristiques semblables d'autres pays : syndicats « tête de lignes » avec Madrid, Barcelone, Rome, Milan ou Londres, syndicat avec une assez forte implantation au Matériel avec Valladolid par exemple, syndicat avec une forte implication d'Agents De Conduite avec des structures similaires en

Italie ou Grande Bretagne, ... La commission fédérale « internationale » est à disposition pour les mises en contact nécessaires.

Enraciner l'international dans notre activité quotidienne suppose de mettre à disposition des syndicats régionaux et des syndiqué-e-s SUD-Rail du matériel utilisable sur le terrain. Le travail d'information sera poursuivi, notamment au travers des tracts réalisés avec des organisations d'autres pays et par la parution de la revue internationale SUD-Rail.

La note fédérale internationale sera poursuivie. Pour un meilleur lien entre la commission fédérale et les syndicats, chacun d'entre eux désignera au moins un-e responsable « international » qui recevra les informations, se chargera de les collectiviser au sein du syndicat, participera à la commission fédérale.

Le renforcement de la coordination syndicale spécifique au secteur « rail » sera notre priorité d'action. Nous constatons que les patrons adoptent les mêmes stratégies, que la privatisation amène les mêmes méfaits : nous devons agir ensemble, pour éviter de cumuler les défaites, les unes après les autres.

Les liaisons nationales doivent intégrer la dimension internationale dans leurs activités. Un travail a commencé dans certains secteurs (Agents De Conduite, Nettoyage, et dans une moindre mesure Trains, Matériel). Il doit reprendre, se développer, intégrer notre priorité de travail vers le secteur privé.

Au-delà de l'Europe, nous poursuivons en priorité le travail entamé avec les syndicats d'Afrique, ainsi que ceux du Japon et de Corée, qui vivent les mêmes attaques et les mêmes luttes que nous.

Lors des Conseils Fédéraux, un temps continuera d'être consacré aux travaux de la commission « internationale », aux réflexions, à la stratégie, au mandat dans ce domaine.

Nous poursuivons notre implication dans la commission internationale de l'union Solidaires, en nous fixant comme priorité d'impulser un meilleur fonctionnement du « réseau syndical alternatif européen ».

La fédération SUD-Rail confirme son engagement dans les collectifs unitaires du type « marches internationales », « forum social », « soutien aux sans papiers » « 29 mai », anti-OMC », ...

La commission « internationale » travaillera avec la commission « formation syndicale » pour proposer des outils de formation aux enjeux internationaux : fiches de formation, sessions fédérales, modules à organiser dans les syndicats. Cela pourra se faire en lien avec les collectifs et associations avec lesquels nous agissons, avec des spécialistes prêts à travailler avec nous. Afin de familiariser nos militant-e-s et de permettre des contacts directs, nos plans de formation syndicale incluront des formations en langues étrangères. L'objectif étant d'avoir un potentiel de traducteurs pour des contacts directs dans chaque équipe syndicale et de renforcer le groupe mis en place lors de ce mandat à l'échelle nationale.

Un travail sur les questions de l'immigration sera lancé dans SUD-Rail. Celui-ci dépasse le cadre de la commission « internationale » qui apportera sa contribution, notamment à travers les échanges d'expériences, les contacts auxquels elle peut contribuer.

Nous intégrons dans nos budgets de syndicats et fédéral (financiers et en temps) les orientations définies plus haut.