

SYNDICALISME-TRIBUNE

Sud-Rail/Solidaires : Notre syndicalisme est internationaliste

samedi 1er janvier 2011, par [MAHIEUX Christian](#) (Date de rédaction antérieure : mai 2010).

Sommaire

- [Les dégâts du capitalisme dans](#)
- [Le rail européen livré aux](#)
- [Construisons une autre Europe](#)
- [Un autre monde ferroviaire](#)
- [Les forums sociaux](#)
- [Sans conclusion...](#)

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 a célébré les 100 ans en 2006. 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 [1], l'Union syndicale Solidaires [2], n'échappent pas à ce travers, même si en être conscients est déjà une étape pour y remédier. Confronté à la politique de l'Union Européenne, notre syndicalisme ne se retrouve pas dans les orientations de la Confédération européenne des syndicats, dont l'objectif essentiel est d'être une institution européenne à part entière, et surtout pas de s'opposer au capitalisme. Mais nous ne pouvons nous satisfaire d'un syndicalisme qui dénonce, notre objectif est de construire des mobilisations qui permettent de gagner, et de poser au sein des salarié-e-s des questions sur une alternative possible au système en place.

Notre syndicalisme est inexistant s'il ne s'appuie pas sur une pratique de masse au sein des entreprises. Ceci n'est aucunement contradictoire avec la nécessité d'un syndicalisme interprofessionnel, indispensable pour ne pas tomber dans le corporatisme, pour créer les liens solidaires entre travailleurs/ses, pour penser et construire dans nos luttes d'aujourd'hui la société de demain. Résister à la politique de l'Union Européenne, cela passe par de grandes manifestations, par des déclarations syndicales, mais surtout par une pratique syndicale quotidienne qui prenne en compte cet aspect.

C'est pourquoi, pour illustrer cet article basé sur l'expérience de SUD-Rail, nous nous attarderons sur les luttes menées dans le secteur ferroviaire. Non pas que les militant-e-s cheminot-e-s soient plus performant-e-s que les autres, mais parce que c'est un des secteurs où nous avons des exemples de campagnes, de manifestations, de grève, menées en commun à l'échelon européen. Bien sûr,

s'opposer à la politique de l'Union Européenne ne peut se limiter à une branche d'activité, c'est pourquoi nous aborderons aussi l'aspect interprofessionnel à partir de deux exemples : la lutte contre la Constitution européenne, et le rôle des Forums sociaux. Enfin, nous évoquons (trop rapidement) la dimension internationale au-delà de l'Europe car là aussi la politique de l'Union Européenne fait des ravages.

Et cet article centré sur le secteur ferroviaire est aussi l'occasion de rendre un nouvel hommage à notre compagnon Eladio, qui fut de ceux qui ont construit le travail syndical international évoqué ici...

Les dégâts du capitalisme dans le secteur ferroviaire

Plus tardive que dans d'autres modes de transport, l'offensive néolibérale 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 20 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 néolibérale 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.

Son attitude 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 néolibéraux sous le vocable générique de « services en réseau », afin de les 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.

Le rail européen livré aux appétits capitalistes

En dehors de quelques technocrates dogmatiques de la Commission Européenne, personne ne nie plus aujourd'hui dans quelle situation catastrophique le rail britannique, emblème de la privatisation, 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. 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 entre Renfe Operadora (exploitation) et Adif (Infrastructure). Cela se traduit aussi par une accentuation de la privatisation. 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. En Allemagne, le processus est encore plus avancé puisque c'est l'entrée en Bourse de la DB qui était débattue dès le début des années 2000, et avec le soutien du syndicat Transnet, dont le Président finit d'ailleurs directeur à la Deutsche Bahn !

Cette politique se traduit par des drames à répétition, des centaines de blessés, des dizaines de morts (cheminot-e-s 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 ... Confrontés 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.

Construisons une autre Europe 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 (CES), 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, fasse des propositions pour le développement des services publics, agisse au plan international. Un réseau syndical s'est ainsi mis en place depuis quelques années, dans le secteur ferroviaire. 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.

La construction d'un pôle de riposte à l'échelle européenne demeure une priorité. Un cadre existe, certains syndicats de travailleurs/ses du rail sont regroupés dans l'ETF (structure professionnelle de la CES et aussi échelon européen de la fédération internationale des transports - IITF - membre de la CSI). La pratique syndicale d'ETF 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 directives européennes, ETF a fait une information minimale et n'a organisé aucune riposte collective, au mieux quelques rassemblements de militant-e-s. Certaines organisations membres d'ETF souhaitent une dynamique plus offensive. C'est un point d'appui pour nous. 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 CES (ETF) 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 CGT d'Espagne, de l'Orsa [3] et la CUB [4] d'Italie. Ce réseau s'est élargi à l'UCS. (devenu Sult) [5] d'Italie, RMT [6] de Grande-Bretagne, la SAC [7] de Suède, LAB [8] du Pays basque. Puis, nous avons accueilli des syndicalistes d'Allemagne (réseau syndical Bahn Von Unten [9], et Transparenze fur die basis [10] du S-Bahn de Berlin), de Suisse (suite à la grande grève de Bellinzona). En Belgique, nous travaillons avec des syndicats de la CGSP, malgré le blocage de la fédération nationale. L'initiative lancée cette année par nos camarades de RMT (voir plus loin) a permis d'élargir encore le réseau.

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 (Madrid, Londres, Rome, Paris).

Et, ensemble, nous avons organisé la grève européenne du 18 mars 2003. C'était une date importante pour les chemins de fer européens : 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. C'était la première fois que des syndicats de travailleurs/ses du rail organisaient une telle action, directement, et en dehors d'ETF. En France, grâce à cette initiative, nous avons poussé toutes les autres fédérations syndicales à appeler à la grève contre la libéralisation du trafic fret. Très forte à la SNCF, la grève a connu un retentissement très intéressant en Italie, en Suède, en Espagne. Les lois antigrève qui existent en Grande-Bretagne n'ont pas permis à nos camarades de RMT (syndicat majoritaire dans le secteur) de mener l'action comme ils/elles l'entendaient. Cette action a marqué une nouvelle étape dans la construction d'un pôle syndical alternatif européen dans les chemins de fer.

La manifestation de Lille en avril 2010 marque un nouveau tournant. A l'origine, RMT (Grande-Bretagne) a proposé l'organisation d'une telle manifestation au sein d'ETF., avec une volonté d'ouverture à toutes les forces syndicales souhaitant s'y impliquer. Le sectarisme de plusieurs organisations membres d'ETF., le refus de dénoncer ouvertement la privatisation de certaines autres, ont amené à un refus d'ETF. d'organiser une manifestation devant l'Agence ferroviaire européenne. Appuyant RMT, SUD-Rail s'est engagée dans la préparation de cette initiative, en répercutant l'appel vers les syndicats avec qui nous travaillons régulièrement. Et finalement c'est plus d'une vingtaine de syndicats européens de cheminot-e-s qui appelaient à cette manifestation. Des syndicats de Grande-Bretagne, d'Irlande, de Grèce, de Hongrie, de France, d'Espagne, du Portugal, d'Italie, de Suisse, d'Allemagne, ... Un appel au contenu clair, une manifestation directement dirigée contre une des institutions garantes du modèle politique et économique de l'Union Européenne, voilà qui a permis de rassembler des syndicats allant de RMT (membre de la fédération des transports de la CES) à la CGT de l'Etat espagnol, en passant par la fédération des transports de la Fédération syndicale mondiale !

Un autre monde ferroviaire aussi !

Les politiques économiques élaborées par le FMI, la Banque mondiale et l'OMC, déterminent les politiques sociales et de l'emploi sur toute la planète ; elles fixent par exemple celles de l'Union Européenne ; on le voit encore ces temps-ci avec les plans de rigueur annoncés en Grèce, en Espagne, en Italie, en Grande-Bretagne, au Portugal, en France... Ces politiques visent notamment à déréguler les services publics en dérogeant au cadre légal existant (droit du travail, droits syndicaux, protection de l'environnement, santé publique, éducation publique, services sociaux aux plus démunis, etc.) et ensuite à les privatiser, tout cela avec l'accord et la complicité des gouvernements des États. 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 FMI, 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.

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 vingt 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 [\[11\]](#), qui luttent contre le démantèlement de leur service public ferroviaire, sont demandeurs d'un travail syndical international plus offensif. En Afrique, nous échangeons régulièrement avec des syndicats de cheminots du Sénégal, du Mali, du Burkina, du Maroc. Avec l'appui de l'association internationale Transnational Information Exchange, nous avons organisé plusieurs sessions à Dakar, puis Casablanca.

Nous construisons un réseau international des syndicats de travailleurs du rail, pour renforcer les luttes de chacun, développer les luttes communes. Nous venons de décider de lui donner le nom de

réseau « Rail Sans Frontière ». 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.

Nous faisons 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.
- ▶ 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 correspondant 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.

n syndicalisme international... interprofessionnel

A côté du soutien à des associations de défense des droits humains, 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 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.

L'Union syndicale Solidaires et la CGT d'Espagne ont pris l'initiative de relancer un tel réseau. L'appel de Paris — signé par Confederacion General del Trabajo (CGT, État espagnol), Confederacion Intersindical (État espagnol), Ontersindical Alternativa de Catalunya (IAC, Catalogne), Confederazione Unitaria di Base (CUB, Italie), Sindicato des Lavoratori intercategoriale (SDL e RDB, Italie), Confederazione Italiana di Base (UNICOBAS, Italie), Confederazione des comitati di Base (COBAS, Italie), Unione Sindicale Italiana (USI, Italie), Transtationals Information Exchange (TIE, Allemagne), Sveriges Arbetares Centralorganisation (SAC-syndikalisterna, Suède), British... Industrial Workers of the World (IWW, Grande-Bretagne), Confédération Nationale du Travail (CNT, France), Union syndicales Solidaires (France) — acte la relance de cette coordination européenne :

« La "crise" marque l'échec absolu de l'idéologie néolibérale et des politiques qui visent à confier au marché le sort de l'humanité. Il était comique, l'an dernier, de voir ceux qui, comme tous nos gouvernants, étaient des adorateurs béats de la libre concurrence, se transformer en apôtres de l'intervention de l'État. Mais s'ils étaient pour que l'État intervienne, c'est pour sauver des intérêts privés suivant le précepte bien connu : "socialiser les pertes et privatiser les profits".

« Ainsi des milliers de milliards d'argent public, notre argent, ont été déversés, sans discuter, pour sauver les banques et les actionnaires, alors qu'il est "impossible" de trouver le moindre sou pour répondre aux besoins sociaux.

« Mais ce n'est pas tout. La crise financière a touché l'économie réelle, la récession est là avec son cortège de licenciements ; patrons et gouvernements sont bien décidés à continuer de s'attaquer aux droits sociaux des salarié-e-s, notamment en matière de protection sociale, de droit du travail, de conditions de travail, et de santé au travail. Leur objectif est de faire payer la crise aux salarié-e-s en prônant dans chaque pays l'unité derrière la politique gouvernementale pour essayer de faire passer la pilule. La xénophobie, le racisme sont des fléaux que nous combattons. Syndicalistes, nous construisons la solidarité internationale des travailleurs/ses pour leur répondre !

« Les patrons et les actionnaires se sont gavés de dividendes, de cadeaux fiscaux de toutes sortes, de rémunérations démentielles avec, à la clef, des fortunes qui dépassent l'entendement. C'est à eux de payer leur crise. A nous de leur imposer nos exigences sociales. Plus que jamais, la mobilisation des salarié-e-s est à l'ordre du jour :

- ▶ Pour assurer le droit au travail pour tous et toutes, en développant les emplois socialement utiles, et en répondant aux besoins collectifs.
- ▶ Pour empêcher les plans « sociaux », les licenciements, la précarité (sous-traitance, contrats à durée déterminée, temps partiel imposé, entreprise de travail temporaire ...)
- ▶ Pour garantir les prestations sociales et salariales aux chômeurs et chômeuses, et aux catégories sociales particulièrement affectées par la crise (femmes, immigré-e-s, jeunes, ...)
- ▶ Pour des droits sociaux harmonisés par le haut, afin que cesse le dumping social : salaires, pensions de retraite, indemnités de chômage, minima sociaux ...
- ▶ Pour défendre et développer les services publics, accessibles à tous et toutes : santé, éducation, culture, dépendance, transports, eau, énergie...
- ▶ Pour la réduction du temps de travail sans perte de salaire, l'abaissement de l'âge de la retraite.
- ▶ Pour que les ressources et la richesse soient distribuées de façon solidaire.
- ▶ Pour que les riches, les chefs d'entreprise, les dirigeants... contribuent par des impôts progressifs : qui gagne le plus doit payer le plus d'impôts. Il faut répartir la richesse.
- ▶ Pour le droit au logement et l'alimentation saine.
- ▶ Pour garantir les droits des migrant-e-s.
- ▶ Pour l'égalité entre hommes et femmes.

▶ Pour que nous changions vraiment de modèle de production, de distribution et de consommation, en créant des emplois dans ce qui a de la valeur pour la collectivité : dans l'éducation, dans les crèches, dans les écoles maternelles, à la campagne, dans le bien-être social, dans les soins à la personne, dans des technologies ni agressives ni polluantes, dans des réseaux de transport public...

« (...) Pour sauver leur système capitaliste, les patrons et les actionnaires sont organisés internationalement : le mouvement syndical doit agir à travers les frontières pour imposer un autre système que celui qui exploite les travailleurs/ses, pille les ressources naturelles et les pays pauvres, organise la famine d'une partie de la planète... Nous entendons avancer dans la mise en place d'un réseau syndical alternatif en Europe, ouvert à toutes les forces qui veulent lutter contre le capitalisme, le libéralisme. Partout, développons et coordonnons les luttes sociales, et construisons la résistance commune au niveau européen ! Face à la crise du système capitaliste, la grève

générale est nécessaire. Nous voulons la construire ! »

e rejet de la constitution libérale

La « constitution », adoptée par les chefs d'État et de gouvernement le 18 juin 2004, fixe dans le détail toutes sortes de choix politiques, économiques, sociaux qui relèvent 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 cœur 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/ses et des salarié-e-s 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 organise les ouvertures à la concurrence et les privatisations. C'est lui qui encourage les délocalisations et le dumping social.

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. De par ses fondements même, l'Union Européenne est 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 la Constitution européenne. L'Union Européenne :

- ▶ 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/ses, tant sur le lieu de travail que dans la société : droit 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,

En France, le 29 mai 2005, 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 toute-s mieux partagées entre tou-te-s. 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 ». Mais le bilan fait apparaître des éléments contradictoires :

● La rapide 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. 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 CES, elle approuvait le projet !

Nous avons eu raison de nous 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 » lors du référendum organisé en France le 29 mai 2005 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

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

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/ses et des allocations chômage, ainsi que la généralisation de la précarité.

Nous rejetons cette Europe néolibérale et 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'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'exclut 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.

Résoudre ces difficultés est indispensable si nous voulons franchir une étape dans la construction du mouvement altermondialiste en Europe. 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.

Sans conclusion...

La politique de l'Union Européenne en matière d'immigration, les plans de rigueur qui se multiplient en Europe pour répondre aux exigences du FMI, et bien d'autres sujets, mériteraient d'être également traités, tant sous l'angle de leurs conséquences pour les travailleurs/ses, que des ripostes que doit construire le mouvement syndical. Une autre fois ? Sans doute, car notre travail de réflexion, de propositions, continue... en lien avec notre pratique syndicale quotidienne. ■

Mai 2010

Christian Mahieux

P.-S.

* Paru dans Inprecor N° 567-568, novembre-décembre 2010.

* Christian Mahieux, de la Fédération des syndicats SUD-Rail, est Secrétaire national de l'Union syndicale Solidaires. Cet article a paru d'abord dans la revue Libre Pensamiento de la CGT de l'État espagnol, n° 65, été 2010.

Notes

[1] Les syndicats de la Fédération SUD-Rail www.sudrail.fr comptent environ 9 000 syndiqué-e-s,

cheminot-e-s de la SNCF et aussi salarié-e-s des entreprises de restauration ferroviaire, de nettoyage ferroviaire, de la prévention/sécurité ferroviaire, des entreprises de transport ferroviaire privées, des filiales SNCF, des Comités d'Etablissement SNCF...

[2] L'Union syndicale Solidaires www.solidaires.org rassemble environ 100 000 adhérent-e-s, organisé-e-s dans des syndicats professionnels (SUD PTT, Union SNUI impôts SUD Trésor, SUD-Rail, SUD Santé/Sociaux, Solidaires Industrie, Solidaires Chimie, SUD Culture, SUD Education, SUD Etudiant, SUD Commerces et services, Solidaires Prévention/Sécurité, etc.). Les syndicats se regroupent dans chaque département dans un Solidaires local.

[3] ORSA : www.sindacatoorsa.it

[4] CUB : www.cub.it

[5] Un processus de fusion aboutit à la création d'Union Syndicale de Base, www.usb.it qui regroupe notamment des ex-syndicats SULT, SinCobas, RdB, et certains secteurs de la CUB.

[6] RMT : www.rmt.org.uk

[7] SAC : www.sac.se

[8] LAB : www.labsindikatua.org

[9] Bahn von unten : www.bahnvonunten.de

[10] Transparenze fur die basis : www.tfb-s-bahn.eu

[11] KCTU : <http://kctu.org>