

Solidarité internationale

Dakar doit garder sa gare, son chemin de fer !



Confederacion
General del
Trabajo



**Monsieur le Président de la république du Sénégal,
Monsieur le ministre des transports du Sénégal,**

Le 22 février 2007,



National Union of
Rail
Maritime &
Transport
Workers

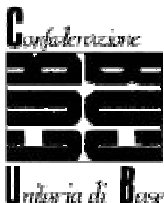
Nos organisations syndicales rassemblent des dizaines de milliers de cheminot-e-s dans plusieurs pays d'Europe.



Organizzazione
Sindacati Autonomi
e di base.
Settore ferrovie

Nous avons pris connaissance du projet de délocalisation de la gare du « Petit Train Bleu » de Dakar à des kilomètres du cœur de la ville.

Syndicalistes, nous sommes internationalistes et c'est tout naturellement que nous appuyons la lutte de nos camarades syndicalistes du rail au Sénégal.



Trasporti

La décision que vous envisagez nous concerne aussi, car elle serait le signe d'une volonté d'étendre à la ville au Dakar, au Sénégal, les méfaits d'une politique anti-chemin de fer que nous combattons partout.



Cette opération, dont la seule motivation est la spéculation immobilière, aboutirait à :

⇒ **La disparition de l'utile « Petit Train de Banlieue », dont le trafic « de banlieue » limite l'axphysie routière de la ville de Dakar, déjà bien entamée.**



Langile
Abertzaleen
Batzordeak

⇒ **La remise en cause du trafic ferroviaire de marchandises entre le port de Dakar et la ligne qui va vers Bamako.**



Sindacato Unitario
Lavoratori Trasporti
(attività ferroviarie)

Nos organisations syndicales d'Europe vous demandent de renoncer à ce projet. Si tel n'était pas le cas, nous engagerons une campagne internationale de solidarité avec nos camarades syndicalistes sénégalais auprès des salarié-e-s de nos pays en Europe.



Fédération des
syndicats du Rail
Solidaires Unitaires
Démocratiques

Plus généralement, nos organisations rappellent le cadre dans lequel elles interviennent :

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

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

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

4. - 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.

5. - Les avantages sociaux du chemin de fer doivent être reconnus, en prenant en compte l'économie des coûts externes : respect de l'environnement, moindre occupation du sol, service offert à la communauté, moindre consommation énergétique, moindre dépendance du pétrole, développement de l'aménagement du territoire et surtout moins de risques d'accident.

6. - Les avantages du chemin de fer doivent avoir une répercussion sur les usagers et sur la société en général : tarifs abordables et subventionnés, péréquation, services correspondants aux nécessités sociales et investissements suffisants. Le chemin de fer doit être privilégié comme mode de transport, tant pour les voyageurs que pour les marchandises.

7. - Le service rendu par le chemin de fer doit concerner toute la société : il faut geler les projets de chemins de fer "de luxe" qui ne s'adressent qu'aux personnes les plus riches et habitant dans les villes les plus peuplées ... alors que tout le monde en paient l'existence et le fonctionnement. Les investissements en transport doivent être orientés en priorité vers le chemin de fer conventionnel.

8. - Il faut favoriser l'accessibilité au chemin de fer, notamment pour les personnes qui vivent dans des zones relativement isolées, là où la carence du transport est le plus durement ressentie et aussi pour les populations qui ont une plus grande dépendance vis-à-vis du transport public (ceux qui pour des raisons d'âge, de problèmes de santé par exemple, ne peuvent pas ou ne souhaitent pas utiliser des moyens individuels de transport), les personnes avec de faibles revenus et celles qui ont une mobilité réduite. Il faut faciliter l'utilisation du service ferroviaire aux personnes qui ont des problèmes de perception (non-voyants, sourds, etc.). Il faut favoriser l'interopérabilité entre les transports publics collectifs, ainsi qu'avec d'autres moyens de transport particuliers écologiques et alternatifs, comme la bicyclette, en permettant son transport dans des trains de voyageurs.

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

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

Souhaitant une réponse positive à notre demande concernant l'avenir de la gare de Dakar, nous vous adressons messieurs nos salutations syndicalistes.

**RMT (Grande Bretagne)
ORSA (Italie), CUB (Italie), SULT/SdL (Italie),
CGT (Etat espagnol),
LAB (Pays basque),
Bahn von unten (Allemagne),
SUD-Rail/Solidaires (France)**