



Initiative Jeunes
du 08 Février 2011

« L'Europe et la concurrence » - Partie internationale -

Intervention de Christian JONCRET

Si l'exercice n'est pas facile de résumer en quelques minutes les enjeux européens et notre action syndicale néanmoins, nous le voyons tous les jours, l'actualité européenne, au travers d'une multitude d'exemples, nous montre combien elle est prégnante dans notre quotidien.

Tout d'abord, quand on y regarde de près dans le ferroviaire, depuis 20 ans nous avons vécu une évolution de la législation européenne marquée par des directives successives de libéralisation.

L'union européenne s'est construite au fil des différents traités sur fond de libre circulation des hommes et du capital où la concurrence doit être libre et non faussée.

Toute la législation européenne s'élabore dans cette logique libérale dont celle concernant le ferroviaire.

Les premières directives européennes sur le ferroviaire datent de **1991**. Elles prévoyaient notamment la séparation comptable entre les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires.

D'autres auront vu le jour depuis le **1er paquet ferroviaire** ayant accentué la séparation entre le gestionnaire d'infrastructures et le gestionnaire de l'exploitation avec le transfert des fonctions essentielles, l'attribution de licence, des sillons, la gestion des péages, le **2ème paquet ferroviaire** aura libéré totalement les droits d'accès avec la libéralisation totale de Fret ferroviaire au **1er janvier 2007**. Le **3ème paquet ferroviaire** adopté en **juillet 2006** aura libéralisé le trafic international de voyageur avec possibilité de cabotage.

L'application de ces directives aura été mise en œuvre dans les différents Etats membres avec des calendriers différents.

Ainsi, des réformes importantes auront été menées dans les années 90 au Royaume Unis, en Allemagne, en Suède.

Les pays candidats pour être à l'Union Européenne (ex-pays de l'Est) auront parfois anticipé cette législation à l'échelle européenne.

Aujourd'hui, il y a par exemple 180 entreprises ferroviaires fret en Allemagne, près de 30 au Royaume Unis, une trentaine en Pologne et 12 en Italie. Dans aucun de ces pays le rail n'a gagné de parts supplémentaires de marché par rapport à la route sur le volume global transporté en fret.

Tarification élevée, dégradation de la sécurité, suppressions successives d'emplois, chaîne de sécurité fragilisée, sont les caractéristiques principales avec l'ouverture totale au privé.

Ceci avec des conséquences pour les cheminots : précarisation de l'emploi, externalisation d'activités, remise en question des conditions de travail, demande de plus de flexibilité, attaque contre les systèmes de protection sociale, les statuts, les conventions collectives.

Une des conséquences aura été l'affaiblissement des entreprises ferroviaires publiques dont la SNCF pour supprimer leur monopole et favoriser leur éclatement. Avec d'autre part, une dilution de leur responsabilité dans tous les domaines dont celui de la sécurité ce qui complique énormément le fonctionnement du système ferroviaire.

En France, le gouvernement aura anticipé la libéralisation du Fret national et international au 1er avril 2006 pour faire accepter une aide financière caractérisée par la réduction du parc, du volume transporté, suppression d'emplois et fermetures de triages. Aujourd'hui, le volume fret transporté par la SNCF est passé de 55 milliards de tonnes en 2000 à 23 milliards pour 2011.

En 20 ans le volume Fret transporté par le rail est passé de 26% à 12% et par la route de 58% à 80%.

De nombreuses luttes auront jalonné ces 20 dernières années durant ces différentes étapes et tenter d'en limiter le contenu dévastateur.

En 1992, aura eu lieu la première journée d'action européenne de cheminots.

En 1996, 15 000 cheminots manifestaient à Bruxelles contre le premier paquet ferroviaire.

En 2000, une manifestation des cheminots avec des délégations européennes aura lieu à Paris.

En 2004, lors de la journée mondiale de la sécurité 3000 cheminots étaient présents à Lille avec des délégations étrangères.

Novembre 2008, 25 000 cheminots avec de fortes délégations étrangères manifestaient à Paris à l'occasion de la présidence française.

Ces actions organisées par ETF, la CGT y aura pris une large part pour contribuer à la réussite et pour promouvoir d'autres choix dans la construction européenne dans le ferroviaire.

Nous devons imposer et favoriser la coopération entre les entreprises ferroviaires historiques et la complémentarité multimodale sur les axes ou les corridors.

La coopération autour des trains comme THALYS dans le voyageur, ou SIBELIT pour le Fret, entre le Luxembourg, la Belgique, la Suisse et la France, montre qu'il est possible d'allier amélioration de la production voyageurs et Fret et conditions sociales pour le personnel.

Si des améliorations sont à apporter c'est dans cette voie qu'il faut se diriger.

Nos actions avec ETF auront notamment permis dans le règlement « OSP », relatif aux services publics de voyageurs par chemin de fer et par route, pour le transport ferroviaire « lourd » grandes lignes et régional, la possibilité d'attribution directe de contrat de service public.

Pour la France, cela ne remettrait en cause ni la LOTI ni la SRU. Le monopole de la SNCF pour la circulation des trains sur le réseau national serait maintenu.

Cela reprend, pour partie, notre exigence du principe de subsidiarité où c'est aux Etats avec les citoyens de définir la politique de transport ferroviaire de voyageurs qu'ils souhaitent.

L'action de la CGT au sein d'ETF c'est aussi ce qu'on appelle le dialogue social européen.

La CGT aura ainsi contribué à la signature de deux accords entre la CER (Communauté Européenne du Rail) qui représente les entreprises ferroviaires et les gestionnaires infrastructures et ETF représentant les organisations syndicales.

Ces deux textes auront été transposés dans la législation européenne et nationale. Il s'agit de l'accord sur la licence de conducteur qui fixe les règles d'attribution de la licence.

Le deuxième accord est sur les conditions d'utilisation du personnel roulant en interopérabilité transfrontalière qui fixe le temps de repos, le temps de conduite, le RHR, le temps de pause, le temps de conduite.

C'est aussi le projet de dialogue social, employabilité et changement démographique qui a débouché sur une conférence finale en octobre 2010 avec l'élaboration d'un guide.

Le projet traite notamment des questions liées à l'apprentissage tout au long de la vie, de l'organisation du travail, de la santé, des effectifs.

En effet, aujourd'hui l'âge moyen est de 45 ans dans les entreprises ferroviaires d'Europe Occidentale, et on estime qu'il sera de 50 ans dans 10 ans. Ce projet s'est également penché sur les modalités d'attractivité du secteur ferroviaire pour les jeunes alors qu'elle est la voie d'érosion.

Cette question se pose aussi pour l'entreprise publique qu'est la SNCF.

Je pourrais aussi évoquer d'autres projets importants comme ceux sur « une meilleure participation et intégration des femmes dans le secteur ferroviaire », le dossier ERTMS et son incidence sur le personnel, mais le temps imparti nous manque.

C'est une invitation à intégrer cette dimension européenne dans l'activité syndicale et à y être attentif quand on sait que plus de 80% de la législation nationale du ferroviaire provient de la législation européenne.

Sans être trop long, chacun mesure bien combien est vaste la dimension européenne et internationale et nécessite l'implication des cheminots.

Nous avons beaucoup à apprendre pour mieux se connaître entre syndicalistes avec des réalités européennes sociales différentes, droits, statuts, retraite, temps de travail et aussi en matière de droits syndicaux.

Je terminerai mon intervention sur notre action dans les mois à venir.

En septembre 2010, la Commission a adopté la refonte du premier paquet ferroviaire. Cette refonte veut imposer un cadre réglementaire plus strict de concurrence avec l'objectif de détruire les « monopoles publics » en les fragmentant encore plus. La Commission a, par ailleurs, assigné 13 Etats membres le 24 juin 2010 devant la Cour Européenne de justice pour ne pas avoir mis correctement en œuvre le premier paquet ferroviaire, et en particulier les Etats dont les entreprises sont demeurées intégrées et qui ont pris la forme de holding.

Cette nouvelle directive dans ces douze annexes propose rien de moins que :

- ✗ La remise en cause du droit de grève ;
- ✗ Le non respect du principe de subsidiarité et des droits fondamentaux pourtant intégrés dans le traité de Lisbonne ;
- ✗ L'ingérence de la Commission dans les affaires ferroviaires nationales de chaque pays sans passer par le Parlement Européen et le Conseil ;
- ✗ Le démantèlement des installations de service et leur mise à disposition aux nouveaux entrants ;
- ✗ Une remise en cause du statut des entreprises publiques et de leur actionnaire public qu'est l'Etat.

Avant la date prévue en février de la réunion de la Commission transport du parlement, les syndicats affiliés à ETF vont s'adresser à tous leurs parlementaires européens et nationaux pour leur faire part de la position de leur organisation syndicale et d'ETF.

Nous avons transmis à nos syndicats et militants, un argumentaire pour qu'ils rencontrent les parlementaires européens et nationaux en France.

Nous allons diffuser un tract en direction des cheminots et un article dans le journal Fédéral CGT des cheminots pour aider à la mobilisation pour les prochains mois, avec des fiches argumentaires qui seront diffusées régulièrement.

Actuellement un groupe de travail et d'action est en place au sein d'ETF. Il se réunira demain, le 09 Février. Une action pourrait être envisagée vers le 23-24 mai, date à laquelle la Commission transports du parlement donnera son avis et le votera avant un premier débat au parlement et un vote qui pourrait avoir lieu début juillet ou septembre.

Nous avons un nouveau défi à relever pour nous opposer à cette directive et imposer d'autres choix.

Pour conclure cette introduction, l'échange avec la présence de trois délégations étrangères (Allemande avec EVG, Belge avec CGSP, Luxembourgeoise avec FNCTFEL) que nous avons sollicités pour cette initiative aura j'espère permis de susciter votre intérêt, des questions, en essayant de vous présenter succinctement l'évolution de la législation européenne dans le ferroviaire, ses conséquences en France et en Europe et l'action de la CGT et d'ETF pour une autre politique dans le ferroviaire avec des perspectives d'actions à venir.

Je vous remercie pour votre écoute.

