

---

# EUROPE FERROVIAIRE

## LIBÉRALISATION OU SERVICE PUBLIC



---

## LIBÉRALISATION TOTALE DANS LE FERROVIAIRE :

### **CHRONIQUE D'UN ÉCHEC ANNONCÉ**

## SOMMAIRE

Les institutions européennes	<i>Page 4</i>
Les enjeux du transport en Europe	<i>Page 6</i>
Plus de 10 ans de concurrence	<i>Page 8</i>
Le 4ème paquet ferroviaire	<i>Page 10</i>
Bilan de la libéralisation en Grande-Bretagne	<i>Page 12</i>
Bilan de la libéralisation en Allemagne	<i>Page 14</i>
Bilan de la libéralisation en Hongrie	<i>Page 16</i>
Les mobilisations en Europe	<i>Page 17</i>
La réforme du système ferroviaire en France	<i>Page 18</i>
Nos propositions	<i>Page 20</i>
L'intervention de nos députés européens	<i>Page 22</i>

Depuis des années, la logique de « la concurrence libre et non faussée » appliquée en matière de transport ferré est une machine à casser l'emploi, à fragiliser financièrement les entreprises publiques du secteur et elle mène à un bilan écologique qui va à l'encontre des décisions européennes sur la baisse de la production de CO2.

Oui, dans ce domaine comme dans tant d'autres, l'Union européenne et les gouvernements qui la composent font fausse route.

Ils mettent en œuvre une politique qui ne correspond ni à la sécurité, ni au bien-être des voyageurs, en obligeant les entreprises à n'avoir pour obsession que de baisser les coûts donc la qualité du service. Ces décisions amènent aussi à connaître un poids de plus en plus important des finances locales dans l'investissement lié au rail.

Cette dissolution du service public, cette course effrénée aux bas coûts a conduit déjà à l'ouverture de certaines lignes au « low coast », elle entraîne aussi la SNCF vers la création d'un service de moindre qualité pour rester concurrentiel.

D'autres pistes existent. Le Front de gauche et ses parlementaires européens défendent l'idée que « le droit au déplacement » est un droit essentiel, que la sécurité des voyageurs est une priorité, et que relancer le fret c'est aussi un moyen concret de lutter contre la pollution.

L'UE et les états font au contraire le choix de la rentabilité immédiate abandonnant la logique de maillage du territoire et de service public accessible à tous. Le 1<sup>er</sup> objectif est de mettre en échec le 4ème paquet ferroviaire et proposer une véritable coopération entre les entreprises publiques du secteur en Europe.

Beau challenge pour les députés Front de gauche que nous allons faire élire en France.

La bataille du rail est lancée.

Gilles Garnier

## LES LIEUX DE DÉCISION DES INSTITUTIONS EUROPÉENNES

L'Union européenne dispose d'un cadre institutionnel constitué du Parlement européen, du Conseil européen, du Conseil des ministres, de la Commission européenne, de la Cour de justice de l'Union européenne, de la Banque centrale européenne et de la Cour des comptes.

### LE PARLEMENT EUROPÉEN

Il est constitué de 751 députés (dont 74 français), élus pour cinq ans, organisés en groupes politiques.

Il est l'institution de la démocratie représentative européenne. Pour les transports, il exerce un pouvoir législatif identique à celui du Conseil.

Il se dote de plusieurs commissions : la commission « Transports et Tourisme » traite entre autre des affaires ferroviaires. Lors de l'examen d'une proposition de directive ou de règlement, elle peut travailler à la rédaction d'amendements. Après le vote dans la commission, ceux-ci sont proposés en séance plénière à l'ensemble des parlementaires.

### LE CONSEIL EUROPÉEN

Il est composé des chefs des États membres de l'Union européenne. Il définit les grandes orientations.

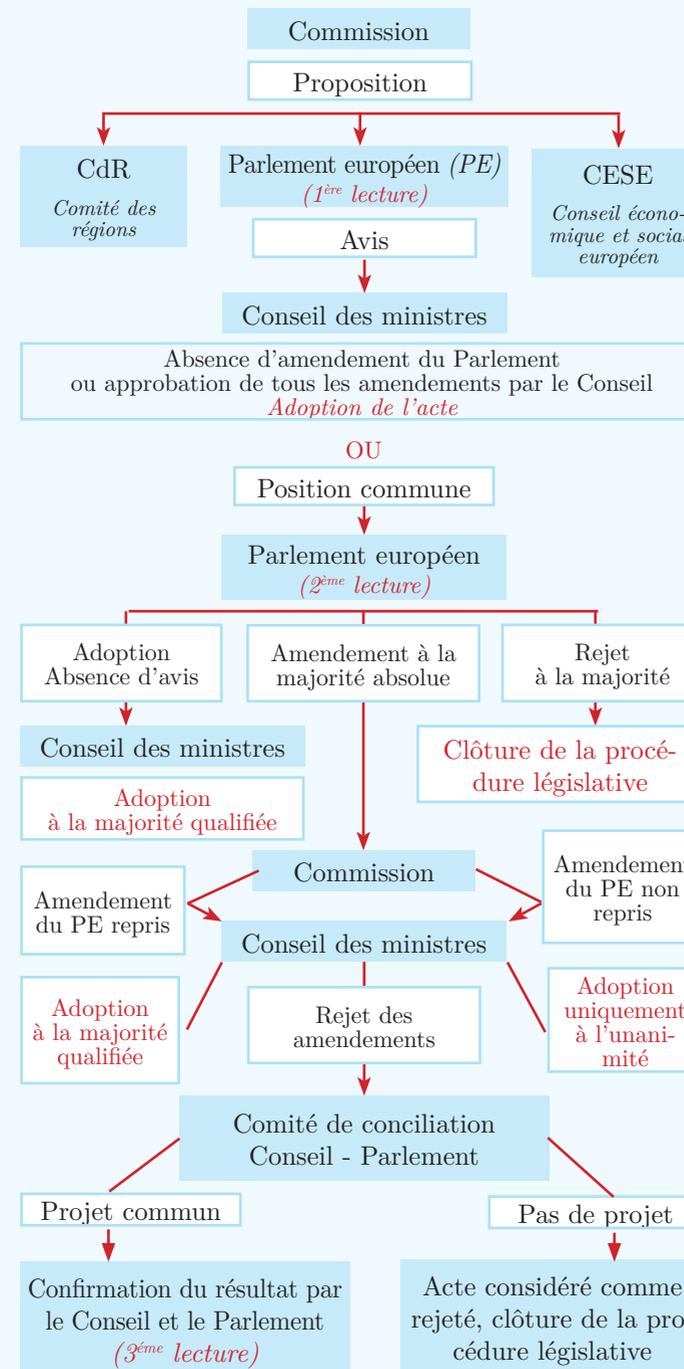
### LE CONSEIL DES MINISTRES

Il réunit les ministres compétents dans les domaines concernés. Pour être adopté par le Conseil, un texte doit obtenir l'accord d'une double majorité (55 % des états représentant 65 % de la population).

### LA COMMISSION EUROPÉENNE

Elle est composée de 27 commissaires, dont un aux transports (actuellement Siim Kallas). Seule la Commission peut prendre l'initiative d'une proposition législative (directive, règlement...).

## ADOPTION D'UNE DIRECTIVE OU UN RÈGLEMENT EUROPÉENS



Le droit élaboré par la Communauté européenne est essentiellement composé de directives et de règlements :

- ☞ les règlements s'appliquent directement dans les États membres,
- ☞ les directives doivent être transposées dans les 5 ans dans le droit national de chacun des États avant d'avoir une force contraignante.

Une directive (ou un règlement) est donc adoptée à la fois par le Parlement et par le Conseil. Ce « et » est très important.

En effet, avec cette procédure, aucun gouvernement ne peut dire qu'il n'a pas pu intervenir dans l'élaboration du texte.

# LES ENJEUX DU TRANSPORT EN EUROPE

## L'IMPORTANCE DU TRANSPORT

La qualité et le coût des services de transport ont un impact majeur sur la croissance économique et sur la qualité de vie.

La congestion des routes coûte chaque année à l'Europe environ 1 % de son produit intérieur brut. En moyenne, 13,2 % du budget de chaque ménage est consacré au transport.

Les transports sont essentiels à une économie européenne plus efficace.

## LA DURABILITÉ AU CŒUR DES TRANSPORTS

Les transports dépendent massivement du pétrole importé. Alors que la plupart des secteurs ont réduit leurs émissions de CO<sub>2</sub>, la part des transports augmente sans cesse.

D'après les prévisions, l'activité du transport de fret devrait augmenter d'environ 80 % d'ici 2050 par rapport à 2005. Le transport de passagers devrait croître de 51 %.

D'ici 2050, l'Europe s'est fixé pour ambition la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> de 80 % par rapport à 1990. Pourtant, les émissions de gaz à effet de serre produit par les transports ont augmenté d'environ 34 % entre 1990 et 2008.

Afin d'atteindre cet objectif, la consommation de pétrole dans le secteur des transports doit diminuer d'environ 70 %.

Quand on sait que les émissions de CO<sub>2</sub> par trajet sont de 150g/km pour les voitures individuelles, de 66,7 g/km par voyageur utilisant le bus, de 2 g/km par voyageur utilisant le train, il est impératif de favoriser les modes alternatifs à la route, dans une conception multimodale et intégrée, en s'appuyant sur les entreprises ferroviaires historiques.

## LE FRET FERROVIAIRE DÉLAISSÉ

Dans l'espace intracommunautaire, la part du transport par route dans le fret longue distance est évalué à environ 33 %, alors que le rail et les voies navigables intérieures ne contribuent ensemble qu'à hauteur de 20 %.

Les faibles performances environnementales du système de transport sont associées au fait que le service public du rail a été délaissé au profit de la libéralisation malgré son potentiel pour les moyennes et longues distances.

En France, les différents plans de restructuration du fret, d'inspiration libérale, décidés par les gouvernements de droite, se sont succédés. On est passé de 55 gigatonnes-kilomètre en 2000 à 20,7 gigatonnes-kilomètre en 2012.

Cette contraction, sur fond d'ouverture à la concurrence, a fragilisé Fret SNCF à un tel point qu'aujourd'hui, dans le contexte de crise, la pérennité de cette activité pourrait être compromise.

## LE TRANSPORT VOYAGEUR À REDYNAMISER

La qualité des transports publics et leurs connexions doivent être fortement améliorées si l'on veut changer le comportement des consommateurs.

Une grande majorité (72 %) des usagers de la voiture déclare ne pas utiliser les transports publics du fait du manque de connexions. 64 % estiment que les services sont trop peu nombreux et 54 % mentionnent le manque de fiabilité.

Ces sondages sont confirmés par l'expérience du TER en France qui était quasi moribond dans les années 1990. En investissant dans l'offre de TER, les Régions ont reconstruit, avec la SNCF et les cheminots, en moins de 15 ans un service public de transport régional de voyageurs. Aujourd'hui, il est à nouveau menacé par les positions libérales de la Commission européenne et du gouvernement français.

Le secteur des transports est responsable d'environ un quart des émissions de gaz à effet de serre de l'UE.

- ☞ 12,8 % du total des émissions proviennent de l'aviation,
- ☞ 13,5 % du transport maritime,
- ☞ 0,7 % du rail,
- ☞ 1,8 % de la navigation intérieure,
- ☞ 71,3 % du transport par route.

Les coûts externes des transports payés par la collectivité (accidents, bruit, pollution atmosphérique, congestion...) s'élèvent en Europe à 650 milliards d'euros. 84 % sont imputables à la route.

L'industrie des transports emploie directement plus de 10 millions de personnes en Europe, soit 4,5 % de l'emploi total et 4,6 % du produit intérieur brut (PIB).

La fabrication des équipements de transport représente quant à elle 1,7 % du PIB et 1,5 % de l'emploi.

L'UE dispose de plus de 4,5 millions de km de routes, 212 500 km de lignes ferroviaires et 41 000 km de voies navigables intérieures.

## PLUS DE 10 ANS DE CONCURRENCE DANS LE TRANSPORT FERROVIAIRE EN EUROPE

### UN RYTHME SOUTENU DEPUIS PLUS DE DIX ANS POUR L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE

Depuis la première directive de 1991 et le 1er paquet ferroviaire en 2001 cherchant à ouvrir d'abord le marché du fret en 2007, puis celui du transport international de passagers en 2010, ce sont 3 séries de lois et une refonte de tous ces textes qui ont été adoptées en un peu plus de dix ans.

Ce rythme soutenu démontre deux choses : l'obsession de la Commission à ouvrir le marché du transport sur rail coûte que coûte et l'absence totale d'évaluation des conséquences des différentes libéralisations.

Les exemples sont pourtant nombreux, comme la chute de la part du fret par rail en France, les accidents dus au manque d'investissements... Ils interrogent sur le bien-fondé de cette ouverture et sur ses conséquences pour le service public du rail.

### LA LOGIQUE DE LA COMMISSION

Pour ouvrir le marché, la Commission s'est évertuée à ménager dans les différents espaces ferroviaires nationaux des créneaux pour de nouvelles sociétés de transport, aux dépens des organisations et des gestions en place. Il fallait donc que SNCF se sépare de son réseau. C'est ainsi qu'est né RFF.

En novembre 2011, on poussait la logique jusqu'au bout. Avec les voix de la droite et du PS, on imposait une indépendance totale du réseau et l'on forçait la SNCF à donner l'accès de ses centres de réparations (payés avec nos impôts et le prix des billets de train) à ses concurrents.

C'est un mépris absolu de toute l'organisation de la SNCF, des décennies d'accumulation de savoir-faire industriels au sein de cette entreprise intégrée. Cette croyance quasi mystique dans les vertus de la concurrence a connu un nouveau souffle, le 26 février, au Parlement européen.

## LES PAQUETS FERROVIAIRES

### *Juillet 1991*

La première directive européenne (91/440) introduit la concurrence et la séparation comptable entre les gestionnaires d'infrastructures et les entreprises ferroviaires.

**En France**, cela s'est concrétisé par la loi « Pons/Idrac » de février 1997 créant RFF.

### *Février 2001*

Le premier paquet ferroviaire accentue la séparation entre le gestionnaire d'infrastructures et l'entreprise ferroviaire, avec le transfert des fonctions essentielles (attribution des licences, des sillons, gestion des péages). Les droits d'accès s'étendent au fret international sur la totalité des réseaux ferrés.

**En France**, cela s'est traduit par une autonomie renforcée de RFF et la création de l'ARAF en décembre 2009.

### *Avril 2004*

Le deuxième paquet ferroviaire installe l'agence ferroviaire européenne (ERA). Il prévoit une nouvelle extension des droits d'accès avec la libéralisation totale du fret ferroviaire au 1er janvier 2007.

**En France**, le gouvernement a libéralisé totalement le fret national et international le 1er avril 2006.

### *Octobre 2007*

Le troisième paquet ferroviaire prévoit la libéralisation des services internationaux de voyageurs avec la possibilité de cabotage.

### *Juillet 2012*

La refonte du premier paquet ferroviaire détruit les entreprises publiques pour ouvrir le marché au profit des entreprises privées.

**En France**, le gouvernement prépare la réforme du système ferroviaire qui doit passer au Parlement en juin 2014.

### *Février 2014*

Le quatrième paquet ferroviaire (page suivante).

Pour chacun de ces paquets, la droite et la social-démocratie (dont le PS) ont voté « pour ». Les Verts, sauf à de rares exceptions, ont aussi approuvés ces textes ou se sont abstenus. Seuls les communistes et leur groupe se sont prononcés « contre ».

Le transport sur rail, constitue un des maillages vitaux pour les territoires et pour assurer la cohésion d'un ensemble de territoires.

Des dessertes régulières et un service de qualité représentent donc un enjeu majeur. C'est ce service que la Commission s'évertue à ouvrir à la concurrence.

Mais le rail n'est pas la route, il s'accompagne d'une organisation du trafic méticuleuse, d'une planification qui prend en compte les besoins de transports, les roulements et l'utilisation des trains, mais aussi leur entretien.

## LES ENJEUX DU 4<sup>ÈME</sup> PAQUET FERROVIAIRE

*Le 26 février 2014, le Parlement européen a adopté en première lecture les cadres de ce que l'on appelle le 4<sup>ème</sup> paquet ferroviaire. Cet ensemble de 6 textes de lois (3 directives et 3 règlements) marque une nouvelle tentative de la Commission pour casser les entreprises publiques de transports de passagers par rail et pour ouvrir totalement le marché ferroviaire à la concurrence.*

### UN VOLET DIT « GOUVERNANCE »

Il pousse encore plus loin l'indépendance du réseau ferroviaire. Encore une fois, les plus libéraux auront tout fait pour obtenir une séparation complète aussi appelée « séparation institutionnelle » (avec des compagnies séparées au niveau du patrimoine)

Le compromis part d'une séparation organisationnelle (avec la création d'une holding qui rassemble par exemple réseau et service), mais qui entraînera toute une suite de mesures pour s'assurer que la séparation est bien effective : séparation des organes de décision, des flux financiers, des systèmes informatiques, et même des périodes de transition dans les transferts de personnel. Autant d'éléments qui compliquent toujours plus l'organisation du transport lorsque l'on part d'un système intégré comme l'est la SNCF.

*Il a été adopté par 412 voix contre 146 et 106 abstentions. Le Front de gauche et les Verts ont voté contre. Les socialistes et l'UMP l'ont soutenu.*

### UN VOLET « LIBÉRALISATION »

Est prévue la libéralisation du transport national de voyageurs d'ici décembre 2019. À cette date, tous les nouveaux contrats, ou les renouvellements de ceux se terminant à la fin de l'année 2022, suivront de nouvelles règles de passation de marché. Et pour s'assurer que le marché sera bien ouvert, on impose la présence obligatoire d'au moins 3 opé-

rateurs concurrents dans un pays comme la France.

*Il a été adopté avec la même configuration que le volet gouvernance (PS et UMP pour, Front de gauche et Verts contre) : par 386 voix contre 206 et 78 abstentions. L'aile gauche des socialistes français a préféré ne pas soutenir.*

### UN VOLET « INTEROPÉRABILITÉ »

Sous couvert d'harmonisation des matériels roulants et des systèmes de sécurité, il organise la concurrence en renforçant « l'interopérabilité » technique des matériels (locomotives, wagons), des infrastructures et des systèmes de sécurité.

Celle-ci se fait par un renforcement de l'Agence ferroviaire européenne qui sortirait de son rôle de recommandations pour émettre des autorisations de mise sur le marché des matériels, de certification de sécurité pour les entreprises, de surveillance des autorités nationales de sûreté et de supervision de la conformité des règles nationales avec le cadre européen (cela figurait déjà dans la refonte de 2012). L'idée est de permettre plus facilement à un train homologué en Espagne ou en Allemagne de faire des dessertes nationales en France.

*Les 3 rapports de ce volet ont été soutenus à une large majorité malgré l'opposition des députés du Front de gauche.*

### UNE PROPOSITION DE RETRAIT

Enfin, ces textes sont accompagnés d'une proposition de retrait d'un Règlement qui permettait aux États de verser des compensations financières aux compagnies qui avaient des obligations financières vis-à-vis de leurs anciens salariés (comme le versement de préretraites, d'allocations familiales, de pensions d'accident du travail et autres régimes spéciaux aux cheminots).

Les libéraux nous expliquent que casser les régimes spéciaux, c'est la justice.

Leur objectif est de diviser les salariés entre eux pour faire sauter le dernier verrou afin d'aller vers un âge de départ à 65 ans pour le régime général.

Le parlement aurait pu œuvrer pour un meilleur contrôle du temps de travail des conducteurs.

Mais lors des votes en plénière, la majorité des députés européens a notamment refusé une harmonisation des contrôles de temps de travail, autorisant de facto le dumping social.

L'interopérabilité est loin d'être neutre.

Pour les autorités françaises, il s'agit même « d'un des facteurs permettant l'effectivité de l'accès aux différents marchés nationaux » et, pour la SNCF, « d'enjeux majeurs en termes de compétitivité ».

L'interopérabilité pourrait aider à une meilleure coopération ferroviaire au niveau de l'Union européenne. Dans le cadre de la politique de libéralisation, ce n'est qu'un outil de plus pour pousser à la mise en concurrence des entreprises ferroviaires au détriment des droits et de la sécurité des usagers comme des travailleurs.

## BILAN DE LA LIBÉRALISATION EN GRANDE-BRETAGNE

*Quel est le bilan de la privatisation du rail en Grande-Bretagne, pays comparable à la France et pionnier du processus il y a 20 ans ?*

### LE COÛT DES TRANSPORTS POUR LES USAGERS

Un des arguments de la Commission de Bruxelles : la concurrence va faire baisser le coût des transports pour les usagers.

Entre 1994 et 2014, en Angleterre, le taux d'inflation global a été de 78 %. Les usagers ont subi une augmentation des prix sur les dix principales lignes nationales entre 141 % et 245 %.

Par exemple, sur les lignes gérées par « Virgin » l'aller-retour entre Londres et Manchester s'élève à 321 £ (390 € !) en 2014 contre 93 £ (112 €) en 1994 (+ 245 %). La privatisation coûte 190 € (en tenant compte de l'inflation) aux usagers de cette ligne.

Le même trajet entre Londres et Liverpool revient à 300 £ contre 91 £ il y a 20 ans. Pour se rendre de Londres à Bristol, il faut déboursier 193 £ contre 56 £ en 1994 (+ 245 %).

Aucune ligne n'est épargnée par cette hausse : Cardiff + 209 %, Birmingham + 204 %, Nottingham + 182 %, Glasgow + 179 %, Newcastle + 151 %, Édimbourg + 141 %.

Les tarifs du rail britannique sont désormais les plus chers d'Europe, ils sont deux fois plus élevés qu'en France.

### LE COÛT DES TRANSPORTS POUR LA COLLECTIVITÉ

Une autre allégation de la Commission de Bruxelles : la concurrence va coûter moins cher à la collectivité, donc aux contribuables.

Le rapport publié par le Congrès des syndicats bri-

tanniques (TUC) en juin dernier : « The great train robbery » (le « grand hold-up du rail ») est sans appel.

La facture du système ferroviaire britannique, fragmenté et anarchique, est très prohibitive. Il coûte 40 % de plus que le système français.

C'est aussi un gouffre en subventions publiques : deux fois plus d'argent est consacré aux projets d'infrastructures dont le seul bénéficiaire est le privé.

### LA QUALITÉ DES TRANSPORTS

Une autre justification de la Commission européenne : la concurrence va permettre d'améliorer la qualité du transport.

Par manque d'investissements des opérateurs privés, le matériel roulant est de plus en plus vétuste. Inquiétant quand on se souvient la vague d'accidents qui avait endeuillé le rail britannique au début des années 2000, au plus fort de la privatisation du secteur.

Les trains sont de plus en plus en retard, un train sur six circule avec plus de 10 minutes de retard en Grande-Bretagne !

### LA SNCF A ELLE AUSSI PARTICIPÉ À LA PRIVATISATION

Pour être rentable, la privatisation va de pair avec la casse du statut des cheminots anglais.

De nombreuses entreprises se sont engouffrées dans cette opportunité offerte de faire des profits à bon compte. Des entreprises publiques nationales telles que la « Nederlandse spoorwagen » Hollandaise ou la « Deutsche Bahn » allemande ont participé à cette concurrence.

La SNCF, avec sa branche Keolis, y a elle aussi investi des moyens qui auraient dû servir au développement du service public en France.

La SNCF, avec sa branche Keolis a investi dans la concurrence britannique depuis 2007.

En tout, elle contrôle 4 500 km de réseau en Grande-Bretagne, 920 trains, 7500 employés, pour un trafic annuel de 420 millions de passagers.

Elle ne compte pas s'arrêter là. Elle est en concurrence avec « Virgin » et « Stagecoach » pour récupérer une des cinq lignes majeures du pays (Londres/Édimbourg) : un contrat d'un milliard d'euros par an qui commence en 2015.

En 1994, « British Rail » a été privatisée. Elle a été éclatée entre 25 opérateurs privés et un gestionnaire d'infrastructures (« Railtrack ») lui-même privatisé en 1996.

Cette privatisation devance le processus initié par la commission européenne avec la directive 91/440.

Elle a servi de test pour livrer les services de transport à la concurrence privée. Mais à quel prix ?

## BILAN DE LA LIBÉRALISATION EN ALLEMAGNE

*Nous avons demandé à Die Linke, parti allemand, membre avec le PCF de la Gauche européenne et siégeant dans le même groupe que le Front de gauche au Parlement européen, son analyse sur le transport ferroviaire dans son pays.*

### LES PRINCIPALES RÉFORMES

Les principales réformes appliquées aux Chemins de fer en Allemagne ont :

- ☞ transformé la « BUNDESBAHN » et la « REICHSBAHN » (qui géraient anciennement les voies ferrées en RFA) en une société de droit privé, à savoir la « Deutsche Bahn AG » (Société Anonyme Deutsche Bahn DB),
- ☞ ouvert le réseau ferré à d'autres compagnies,
- ☞ transféré la responsabilité des transports locaux du niveau National au niveau des Länder (États fédéraux).

### LES CONSÉQUENCES DE LA POLITIQUE DE LIBÉRALISATION

Si la politique de libéralisation a permis d'améliorer la desserte ferroviaire locale dans certaines régions, elle a aussi provoqué la fermeture des lignes dites non rentables.

Les lignes font l'objet d'appels d'offres.

Avant la privatisation, les nouveaux modèles de trains étaient testés pendant une période assez longue avant d'être mis en service. Aujourd'hui, les périodes contractuelles courtes entraînent des défaillances.

Chaque société ferroviaire privée applique ses propres prix. Sur les distributeurs automatiques de la DB, il n'est pas toujours possible d'acheter des billets pour toutes les lignes non gérées par celle-ci.

Depuis 1994, les fonds fédéraux attribués au transport ferroviaire ont été réduits de 4 milliards d'Euros (19 %).

### LES INVESTISSEMENTS DE LA DB

Alors que la DB investit dans le monde entier, elle démantèle le réseau ferroviaire de son propre pays.

Elle investit essentiellement dans de grands projets qui désorganisent le transport par rail.

Par exemple « Stuttgart 21 » est un projet de développement urbain et ferroviaire à Stuttgart. Il fait partie de la ligne ferrée Stuttgart – Augsburg, nouvelle et modernisée, et de la liaison Paris – Vienne » prévue dans le cadre des « Réseaux Transeuropéens ».

Ce projet avait été annoncé officiellement en avril 1994. Les travaux ont commencé le 2 Février 2010. En mars 2013, le coût total en a été estimé officiellement à 6,5 milliards d'euros, alors que le devis antérieur établi en 2009 était de 4,5 Milliards.

De très vifs débats s'en sont suivis sur les coûts et les avantages, les problèmes environnementaux et géologiques, ainsi que sur les performances attendues. Le 27 Novembre 2011, un référendum a eu lieu pour décider si le Land de Bade-Wurtemberg devait cesser de financer le projet : 58,8 % des votants se sont prononcés contre son retrait (et donc en faveur du projet).

En 2008, l'offre publique initiale de la DB a échoué, à cause de la crise financière. Sur la base de ce projet controversé, le débat a repris sur la question de savoir de quelle manière la DB devrait être structurée et quels devraient être ses objectifs prioritaires.

### LA POSITION DE DIE LINKE

Die Linke est opposée à toute privatisation de la DB.

Elle demande plus d'investissements dans le réseau ferré et les normes techniques, ainsi qu'un système tarifaire transparent.

Selon les statistiques de l'Autorité Fédérale Ferroviaire Allemande, en juillet 2013 le nombre de sociétés intervenantes sur le réseau ferroviaire allemand était de 398, dont 382 étaient des sujets extérieurs aux exploitants du rail.

En 2000, les intervenants n'étaient qu'au nombre de deux.

À la fin de 2013, la dette financière de la « Deutsche Bahn Ag » s'est élevée à un montant de 19.3 Milliards d'Euros. En 2007, elle n'était que de 18.062 Milliards.

Actuellement, en Allemagne la longueur totale des voies ferrées disponibles est de 41.294 km. En 2000, elle était de 44.730 km.

Entre 1994 et 2001 le nombre de personnes employées par la « Deutsche Bahn AG » a diminué de 35%.

En 2000, environ 223.000 personnes travaillaient à la DB. En 2002, la DB a recommencé à embaucher. A la fin de 2012, le nombre de 299.347 employés a été atteint.

## BILAN DE LA LIBÉRALISATION EN HONGRIE

*Point de vue d'Ajnai Attila du Parti ouvrier hongrois.*

### L'ÉVOLUTION DES CHEMINS DE FER HONGROIS

Après l'écroulement du système socialiste, ce sont les autoroutes qui ont été au centre du développement du système des transports en Hongrie.

La première loi concernant les Chemins de fer a été promulguée par un gouvernement de droite en 1993, mais la privatisation n'a été initiée qu'en 2003, sous le régime des sociaux-libéraux. Cette privatisation n'est effective que pour les transports de marchandises, où de très nombreuses sociétés opèrent actuellement.

Pour transformer la société d'État (MAV), le gouvernement social-libéral a « fermé » de nombreuses lignes rurales, ce qui a eu automatiquement pour effet la disparition du transport public sur ces lignes dont le rôle était très important dans la vie des villages. La raison essentielle invoquée pour prendre ces mesures a été la nature « non profitable » de ces lignes, alors que certaines d'entre elles (par exemple la ligne entre Komarom et Esztergom longeant la rive du Danube) étaient rentables. Pour le gouvernement, il était beaucoup plus important de servir les intérêts des sociétés qui avaient besoin de capacités de transport plus importantes.

Il y a eu beaucoup de manifestations contre ces mesures, mais sans réel succès, parce que, malgré la réouverture, en 2010, de nombreuses lignes rurales au transport public par le gouvernement dirigé par le parti FIDESZ, aujourd'hui il n'y a plus que deux trains par jour qui circulent et dont les horaires sont inappropriés aux travailleurs (aux environs de 8 h et de 14 h). Depuis 2012 le nombre des trains a été encore réduit, pour rentabiliser davantage la société MAV.

Le réseau est constitué de 7 606 km de voies.

Le nombre d'employés de la MÁV est de 37.000.

9 sociétés ferroviaires (7 autres sociétés ont le droit de faire transiter des marchandises) participent au transport des marchandises.

2 sociétés ferroviaires (MÁV et GYSEV) participent au transport des voyageurs.

Le niveau de l'endettement est de 165 milliards d'HUF (en septembre 2013).

## MOBILISATIONS EN EUROPE POUR LE SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE

*Depuis la directive 91/440, les mobilisations se sont multipliées contre la casse du service public ferroviaire.*

### LA 1ÈRE « EURO MANIFESTATION ET EURO GRÈVE »

Le 27 octobre 1992 les cheminots se mobilisent dans une première « euro manifestation » contre la directive 91/440. Cette action d'envergure ouvre la voie à une suite revendicative qui se poursuit encore.

Ainsi, à chaque fois que la Commission et les libéraux (et trop souvent avec l'aval des socialistes et des verts) ont proposé des mesures visant à réduire les moyens des entreprises publiques (et donc la sécurité et la qualité des services) et les statuts des travailleurs, les cheminots se sont mobilisés avec leurs organisations syndicales, ETF (Fédération européenne des travailleurs des transports) et la CES (Confédération européenne des syndicats).

En un peu plus de 20 ans, près d'une trentaine de manifestations seront organisées par les syndicats. Avec l'appui du groupe GUE/NGL dont font partie les élus du PCF, elles permettront de limiter le contenu dévastateur des objectifs de libéralisation.



*Le 10 avril 2014, Patrick Le Hyaric, député européen débat avec des syndicalistes cheminots et des représentants des usagers sur le thème « Libéralisation du transport en Europe : quel bilan ? Quelles politiques alternatives ? »*

### DEUX EXEMPLES

Quelques semaines avant le Non au référendum contre le traité européen, la manifestation du 19 mars 2005 à Bruxelles contre la directive « Bolkenstein » de libéralisation des services a marqué une étape pour une Europe sociale.

Dans le premier trimestre 2014, deux manifestations se sont tenues, le 25 février à Strasbourg et le 4 avril à Bruxelles, pour « une nouvelle voie pour l'emploi » en Europe. Ce jour-là, à Bruxelles, 52 000 manifestants soutenaient la proposition de la CES qui veut ouvrir une nouvelle voie pour l'investissement en Europe, pour une croissance durable et des emplois de qualité.

# LA RÉFORME DU SYSTÈME FERROVIAIRE EN FRANCE

## CE QUE PRÉVOIT LE GOUVERNEMENT

La réforme que vient d'annoncer le gouvernement consiste à créer un groupe public industriel intégré, constitué de trois EPIC : un établissement « mère » (Pôle public ferroviaire) et deux établissements « filles », le transporteur (SNCF) et le gestionnaire d'infrastructures (GIU).

Par ailleurs, un cadre social commun sera créé pour l'ensemble de la branche, reposant sur un décret socle, une convention collective et des accords d'entreprises.

Des précisions seront apportées dans un projet de loi reprenant ces dispositions, qui sera présenté au Conseil des ministres par le ministre des Transports durant l'été et débattu au Parlement à partir de l'automne.

## UN SYSTÈME FERROVIAIRE EN DIFFICULTÉ

Depuis des décennies, engoncées dans les dogmes libéraux de la concurrence et de la rentabilité financière, les fausses solutions d'un vrai problème perdurent. De réformes qui ne règlent rien en mauvais choix politiques et de gestion, le réseau ferroviaire se dégrade, le fret décline dangereusement et la qualité de service des trains de voyageurs baisse.

Le système ferroviaire souffre d'un manque chronique de moyens financiers, notamment pour l'entretien et la rénovation des infrastructures. Ce désengagement de l'État a conduit à un endettement colossal du système, à des dysfonctionnements organisationnels et à des suppressions massives d'emplois.

## POUR UN SYSTÈME FERROVIAIRE AU SERVICE DE LA NATION

Nous sommes dans une période déterminante pour le devenir du service public ferroviaire, le statut d'entreprise publique de la SNCF, celui des chemi-

nots et les conditions sociales des salariés de l'ensemble du système ferroviaire.

Les défis à relever pour que le service public ferroviaire retrouve toute son efficacité sociale et sociétale exigent un changement d'orientation dans la stratégie de l'État et de la SNCF. Il faut redonner à l'État son rôle d'aménageur du territoire et de financeur du service public, et à la SNCF, libérée de la concurrence et de la pression financière, son rôle d'exploitant unique.

Le gouvernement français dit vouloir réunifier le système ferroviaire

Et pourtant dans sa proposition, il réaffirme la séparation de la gestion des infrastructures et de l'exploitation.

## NOUVEAU MANIFESTE DES RÉGIONS : « LIBÉRALISATION ET REcul SOCIAL »

*Le mardi 11 mars, les Présidents de Régions socialistes ont présenté le nouveau manifeste des Régions intitulé « Pour le renouveau du système ferroviaire ». Les onze Vice-présidents communistes de Régions en charge des transports l'ont dénoncé.*

En lien avec les relations délétères à l'encontre de la Direction SNCF et en résonance aux sirènes libérales des opérateurs ferroviaires privés, l'ARF (Association des Régions de France) fait volte-face. Ce document propose la voie du recul social et l'ouverture à la concurrence pour les TER.

Loin des positions de l'ARF présentées dans son premier manifeste, ce texte va à l'encontre des besoins des usagers et des conditions sociales des cheminots. Les Présidents de Régions :

- ☞ appellent, en conformité avec les vues libérales de la Commission européenne, à une révision des dispositions du code des transports qui se traduirait par une profonde modification de la LOTI et de la loi SRU concernant le monopole de la SNCF sur le transport ferroviaire régional,
- ☞ s'inscrivent dans une démarche de dumping social en demandant « une meilleure organisation du travail et des roulements, une industrialisation des processus de maintenance et le développement d'une plus grande polyvalence des personnels »,
- ☞ ont créé une association d'étude sur le matériel roulant dont l'objectif est de mettre la main sur ce matériel, les ateliers et les cheminots en donnant au secteur privé les moyens de faire du profit avec l'argent public.

## DANS L'EUROPE DES TRANSPORTS

### DÉVELOPPER LA COOPÉRATION FERROVIAIRE PUBLIQUE EN EUROPE

L'augmentation de la part du rail doit primer sur les stratégies de constitution de groupes mondiaux concurrents ou de conquête de parts de marché au niveau international. À la notion d'ouverture à la concurrence, il faut opposer celle d'utilisation en commun des réseaux.

Cela implique le gel, l'annulation et la négociation de nouvelles directives sur le ferroviaire sur la base des principes suivants :

- ☞ La définition d'objectifs communs d'augmentation des trafics, et la coordination des plans de transport ;
- ☞ La définition de normes minimales de service, de sécurité et en matière sociale ;
- ☞ L'incitation à la coopération entre les opérateurs pour développer l'interopérabilité des réseaux ;
- ☞ Le lancement d'un programme de « grands travaux » financé par la Banque européenne d'investissement à des taux bas, voire nuls ;
- ☞ La reconnaissance de droits pour les citoyens dans la définition, l'évaluation et le contrôle du service public ferroviaire.

Il s'agit donc de :

- ☞ revenir sur la séparation entre exploitant historique et gérant d'infrastructure,
- ☞ traiter véritablement les dettes pour les résorber tout en mobilisant des financements nouveaux (organismes publics de financements et rôle du crédit, mise en place d'une nouvelle fiscalité impliquant les bénéficiaires réels du transport),
- ☞ relancer une politique de création d'emplois dans le ferroviaire en Europe,
- ☞ mettre en œuvre une politique coordonnée de transport,
- ☞ s'orienter concrètement vers la reconquête du fret ferroviaire,
- ☞ progresser sur les équipements de « ferroutage »,
- ☞ engager des coopérations industrielles.

### CRÉER DES PÔLES PUBLICS DES TRANSPORTS DE VOYAGEURS NATIONAUX ET EUROPÉEN

Ces pôles doivent être structurés autour d'un statut commun harmonisé par le haut et d'une charte commune valant engagement auprès des usagers et des collectivités sur un contenu élevé de service public.

Leurs objectifs seront d'éviter le délitement du réseau, de relancer un maillage du territoire plus dense pour les voyageurs et les bassins d'activité.

Pour cela, ils devront :

- ☞ réexaminer des répartitions de compétences et de charges entre le local, le national et l'euro-péen,
- ☞ renforcer des droits d'intervention des élus locaux et des usagers.

Ces pôles permettraient d'offrir aux autorités organisatrices un cadre de partenariat sur des critères de service public pour :

- ☞ construire des réponses coordonnées aux demandes des collectivités,
- ☞ impliquer les citoyens en permettant le débat public sur les besoins et la formulation des projets d'extension et d'amélioration des réseaux attendus par les populations,
- ☞ favoriser les interconnexions entre réseaux (par exemple entre réseaux urbains et interurbains, nationaux et européens),
- ☞ partager les coûts d'investissement et de recherche,
- ☞ favoriser une politique industrielle cohérente créatrice d'emplois en collaboration avec les fournisseurs de matériels (matériels roulants, équipements d'information aux voyageurs, logiciels du transport),
- ☞ mener des opérations de coopération,
- ☞ peser auprès des institutions politiques européennes dans le sens des valeurs du service public.

### CRÉER UN NOUVEAU CADRE DE RÉFÉRENCE EUROPÉEN

L'objectif est :

- ☞ d'affirmer, entres autres, l'objectif du droit au transport pour tous les citoyens, la primauté de la logique des besoins et donc le développement des missions de service public,
- ☞ de favoriser dans ce cadre, l'inscription dans les marchés publics du transport d'obligations élevées incluant des clauses sociales et environnementales,
- ☞ de développer toute forme de coopération entre opérateurs et tutelles répondant à ces objectifs,
- ☞ de déléguer à chacun des États membres le libre choix sur les modalités d'organisation et de fonctionnement du service public de transports collectifs (principe de subsidiarité).

## INTERVENTION DES DÉPUTÉS EUROPÉENS DU FRONT DE GAUCHE

**JACKY HÉNIN, 25/02/2014**

« Avec les trois premiers paquets ferroviaires, on allait : réformer le transport ferroviaire pour lui donner une nouvelle vie, augmenter les volumes transportés pour diminuer le coût du transport de marchandises et la pollution routière, on allait réformer et mettre en concurrence le transport ferroviaire pour le rendre plus attractif financièrement pour les usagers, gagner de nouveaux investissements dans la sécurité, donner des droits nouveaux aux salariés... Mais quelle blague !

C'est tout le contraire qui est vécu par les entreprises, les usagers, les salariés, les collectivités. Avec ce quatrième paquet, sans jamais avoir fait le bilan des trois premiers paquets, vous décidez d'aggraver les difficultés pour les usagers et les salariés. Sans nous ! »

### OPINION SUR LE 4<sup>ÈME</sup> PAQUET FERROVIAIRE

Texte de l'opinion minoritaire déposée par Jacky Hénin, Jaromír Kohlíček et Sabine Wils au nom du groupe GUE-NGL lors du vote au Parlement européen sur le 4<sup>ème</sup> paquet ferroviaire.

« *Considérant les conséquences des trois paquets ferroviaires précédents, à savoir l'augmentation des prix pour les usagers, la baisse drastique du nombre de tonnes de fret transportées par voie ferroviaire, ainsi que la détérioration des conditions de travail des salariés,*

*Considérant qu'aucune évaluation sérieuse n'a encore été faite des précédents paquets ferroviaires,*

*Estime que le quatrième paquet ferroviaire va à l'encontre des besoins des usagers, que ce soit en matière de sécurité, d'accessibilité ou de coûts ;*

*Estime que la séparation entre gestionnaires de réseaux et opérateurs de transports conduit à utiliser les recettes pour verser des dividendes aux actionnaires des entreprises ferroviaires au lieu de les utiliser pour le renforcement nécessaire des réseaux ferrés ;*

*Estime que limiter et, après la période de transition, à interdire l'octroi direct de marchés publics va à l'encontre des droits des collectivités à organiser le transport, droit garanti par le protocole 26 des Traités, et augmenterait les coûts des collectivités de manière inutile ;*

*Estime que le 4<sup>ème</sup> paquet ferroviaire ne fait qu'aggraver les conditions de travail des salariés du rail, dont la mise sous pression est un danger pour la sécurité de tous ;*

*Rejette donc dans son ensemble le quatrième paquet ferroviaire qui amplifie la logique destructrice de libéralisation. »*

**PATRICK LE HYARIC, SEPTEMBRE 2009**

Le constat est accablant et sans appel : la concurrence libre et non faussée loin de rééquilibrer la part du fret l'a fait diminuer... Or, le fret ferroviaire doit être réfléchi à partir d'enjeux de société.

La SNCF doit avoir les moyens de son développement. Celui-ci passe par une grande coopération au niveau européen pour l'aménagement d'un réseau public.

À quelque mois du sommet de Copenhague... sur le réchauffement climatique, il paraît fondamental pour un développement humain durable que les pouvoirs publics fassent le choix de transports publics, suffisants, efficaces et propres : c'est le cas du fret ferroviaire. Celui-ci doit pouvoir être subventionné pour permettre son développement.

**JACKY HÉNIN, JUIN 2010**

« La liberté de se déplacer est un droit essentiel pour chacun des citoyens européens. Pour que ce droit puisse vivre, il est indispensable de pouvoir accéder à des transports sécurisés de qualité, écologiques, financièrement accessibles à tous. Cela passe par un service public du transport ferroviaire performant, desservant tous les territoires, bien maillé et interconnecté. Ceci implique des entreprises ferroviaires intégrées, de propriété publique, pour pratiquer à la fois la péréquation entre territoires et services et la coopération au niveau européen... »

**JACKY HÉNIN, NOVEMBRE 2011**

« Il faut reconstruire des entreprises ferroviaires nationales publiques intégrées allant des infrastructures jusqu'à la définition des matériels, en passant par les secteurs voyageurs et fret ainsi que la recherche et le développement. Puis, à partir de là ; nous pourrions construire un pôle public ferroviaire européen sous la forme d'un groupement d'intérêt économique.

Le financement des grandes infrastructures ferroviaires pourrait être assuré par la banque d'investissement européenne. La finalité de l'Europe ferroviaire doit être de répondre aux besoins de mobilité des citoyens d'Europe et à la nécessité de transport de matières sûres et écologiques : les marchandises ».

### GROUPE GUE/NGL

GUE/NGL est l'abréviation du Groupe confédéral de la Gauche unitaire européenne/Gauche verte nordique. Le groupe est constitué de 34 députés de 12 États membres européens, de 17 partis politiques.





**PARTI COMMUNISTE FRANÇAIS**  
2, PLACE DU COLONEL-FABIEN 75 019 PARIS  
ÉDITION PCF — [www.pcf.fr](http://www.pcf.fr)