

LES CHEMINS DE FER EN EUROPE : PRIVATISATIONS PAR WAGONS

D'Altoe Laurent

Echo du séminaire organisé par le Cepag le 12 avril 2013 à Beez.

Intervenants :

- ▶ Michel Abdissi, Président du secteur Cheminots (CGSP)
- ▶ Serge Piteljon, Secrétaire général secteur Cheminots (CGSP)
- ▶ Nadia Hilal, Docteure en Sciences Politiques (Sciences-Po Paris), auteure de « L'Eurosyndicalisme par l'action » (éditions L'Harmattan).

Quand la Grande-Bretagne, au milieu des années 90, décide de privatiser son réseau ferroviaire à marche forcée, l'Europe libérale applaudit dans sa grande majorité. Cette « mise au pas » étant vantée comme garante d'un meilleur service, d'une sécurité accrue et de prix plus avantageux.

Vingt ans après, le bilan est catastrophique. Mais les partisans du « tout au privé » ne désarment pas.

Nadia Hilal : Revenir sur le passé pour mieux comprendre ce qui est arrivé au rail britannique

En 1986, l'Acte unique européen vise à installer une politique commune en matière de transport. Ensuite, en 1993, la fameuse libre circulation des marchandises et des personnes est mise en place. Cette uniformisation va cependant rapidement poser des problèmes dans la mesure où les transports ferroviaires constituent à la fois un secteur très cloisonné et organisé principalement sur des bases nationales. On peut d'ailleurs constater cette disparité dans les normes techniques qui demeurent, à cette époque, extrêmement disparates.

Officiellement, cette « harmonisation » répondait donc à deux objectifs en apparence louables : rendre les réseaux compatibles et, dans la foulée, développer le fret ferroviaire à une période où deux tiers de celui-ci s'effectuaient par route. Il s'agissait en parallèle « d'assainir » les finances du secteur en leur donnant davantage de transparence

Mais derrière ces intentions de façade, L'Union européenne voulait surtout transférer le modèle libéral américain à son rail en ouvrant ce secteur à la mise en concurrence, que cela soit au niveau des opérateurs ou des gestionnaires du réseau. Cette initiative fut donc rendue possible grâce à la conjonction de différents facteurs :

- Constat alarmiste quant à la place du rail dans le volume total de fret (cf. supra).
- Climat politique général dans les instances européennes en faveur de la dérégulation des services publics.
- Pression du monde patronal qui espérait une baisse significative des prix.

Les instances européennes seront d'autant plus favorables à ces privatisations larvées que les déficits des chemins de fer pèsent sur les déficits globaux de l'Europe. Le mythe de la concurrence qui revitalise un secteur en difficulté prend le dessus. Cependant, quelques voix (à gauche) se font entendre pour opter pour des investissements supplémentaires dans ces infrastructures, plutôt que de sabrer dans les services publics.

La directive qui tue

La tristement célèbre « Directive 91-440 » va venir sceller le sort des chemins de fer européens. Pour la première fois, tous les salariés du rail vont se retrouver liés par un même texte.

Dorénavant, les comptes relatifs au gestionnaire d'infrastructure d'une part et l'exploitant ferroviaire de l'autre sont séparés, et l'Etat doit gérer ce service public comme une entreprise commerciale. Le but plus ou moins avoué étant de se calquer sur le secteur aérien en ne maintenant que quelques grandes compagnies ferroviaires qui desserviraient alors toute l'Europe. Mais cette même Europe fait alors semblant d'oublier que le rail paie son infrastructure, alors que les voies aériennes sont (presque) gratuites.

Face à cette attaque en règle, les syndicats vont avancer en ordre dispersé : les organisations du sud (dont la Belgique) marquent davantage leur opposition à ce projet, tandis que celles du nord ont plus tendance à la négociation, tout en restant globalement opposées à cette privatisation. Avec évidemment de fortes nuances nationales. Espagne, Danemark et Espagne vont seulement tenter de limiter les dégâts. Quant aux Allemands, la réunification va largement contribuer à la popularité du « tout au privé », ce qui explique sans doute l'absence de débat sur la question dans ce pays. La France, de son côté, voit ses syndicats manifester une très forte opposition, tandis que les Anglais se positionnent nettement à la pointe du combat.

Face à un front aussi morcelé, la mise en concurrence du rail va rapidement débiter. La Grande-Bretagne, malgré l'opposition des syndicats et des travaillistes, va voir son réseau attaqué de toute part. En moins de 3 ans, pas moins de 25000 personnes quittent leur emploi dans ce secteur. Et ce n'est qu'un début...

Morcellement

Le milieu des années 90 va voir le rail anglais se fragmenter : plus de 30 opérateurs vont se ruer sur cette proie facile. Rapidement, ceux qui espéraient une amélioration globale du service (et des augmentations de salaires pour le secteur) vont rapidement déchanter. En effet, les compagnies privées suivent une logique de rentabilité immédiate qui est incompatible avec des investissements sur le long terme ; sans compter les problèmes de sécurité et de concurrence déloyale menée par le secteur routier qui n'est pas soumis aux mêmes contraintes sociales et environnementales.

Donc, fin des années 90, le constat apparaît avec une fulgurante clarté : la privatisation n'a en rien amélioré le rail européen, que du contraire. Suite à une série d'accidents mortels (Southall en 1997, Selby en 2001, Potters Bar en 2002,...), les syndicats britanniques relèvent la tête et forcent le gouvernement à faire quelque peu marche arrière. Mais avec comme conséquence prévisible la

récupération par l'Etat d'un réseau mal entretenu par le privé et qui ne peut offrir qu'un service de piètre qualité avec des coûts de maintenances beaucoup plus élevés. Résultat des courses : cette privatisation a coûté beaucoup plus cher qu'un service public classique.

Dans d'autres Etats membres de l'Union européenne, la contestation a également grandi, mais avec des intensités variables liées aux taux de syndicalisation, aux droits de grève différents. L'ETF (Fédération européenne des Travailleurs du Transport) tente actuellement de dégager des positions communes entre des dizaines d'organisations syndicales. Mais c'est loin d'être évident.

Serge Piteljon, pour sa part, rappelle que l'ETF a quand même un rôle très actif mais que la situation de pays à pays varie très fortement. Il faut donc évoluer par étape dans la lutte, dans la mesure où il existe encore des marges de manœuvre de négociation. Et d'expliquer que dans certains pays (l'Allemagne par exemple), la précarisation du statut est bien réelle. Il souligne aussi que, comme déjà évoqué plus haut, la libéralisation anglaise du rail n'a rien apporté de positif puisque le prix du billet est dorénavant trois fois supérieur aux tarifs pratiqués en Belgique ou en France.

Exemple moins connu mais également très parlant : la Suède. Cet Etat privatiste son réseau de manière intensive avec comme conséquence une accumulation dantesque des retards. A tel point que plus personne n'ose annoncer les chiffres relatifs à ces dysfonctionnements...

A contrario, la Suisse a toujours refusé de privatiser tout ou partie de son réseau. Une politique qui porte ses fruits puisqu'aujourd'hui, le rail helvétique demeure un des plus efficaces sur le vieux continent.

Enfin, malgré le constat évident du non-fonctionnement de ces privatisations, l'Union européenne continue obstinément dans cette direction, en imposant des « paquets » de réformes plus dangereuses les unes que les autres. Début 2013, débarque le « 4^{ème} paquet » qui implique (excusez du peu !), une libéralisation totale du rail, une séparation totale des deux entités, pour ne citer que les points les plus fondamentaux.

Pour mieux combattre, Serge Piteljon insiste sur une mobilisation plus large impliquant notamment les usagers qui, au final, sont les premiers touchés par ces privatisations. Car les conséquences de ces nouvelles mesures seront désastreuses : dumping social, remise en cause des statuts, risques d'accidents, baisse de la ponctualité, du confort, abandon des lignes dites « non rentables »,... Autant de menaces qui doivent inciter le politique au sens large à se (re)positionner.

Triste Belgique...

Michel Abdissi insiste sur le « cas » belge dans toute sa complexité : système des holdings, combats des « chefs » au sommet de la hiérarchie, imbroglio avec les entités fédérées en ce qui concerne le RER,... Bref, rien n'est simple mais il rappelle, dans ce contexte difficile, quelques priorités : sécurité, sauvegarde des statuts, assurer un vrai service public aux citoyens et politique réelle d'augmentation du nombre de voyageurs. Encore faut-il savoir, dans un climat d'austérité économique tel que nous le connaissons, qui va « hériter » de la dette d'ABX, filiale commerciale de transport de la SNCB : « *Alors même que l'objectif de cette filiale était de dégager des profits afin de pallier la diminution des dotations accordées par l'Etat au groupe. Au final, l' « aventure » ABX a pesé pour environ 1,5 milliards d'euros sur l'endettement consolidé du groupe de la SNCB* »¹.

¹ Philippe Taquet et Dominique Daine : « Libéralisation des chemins de fer : retour sur un processus en cours », Revue Démocratie, 15/12/2011.

Ce qui est clair, c'est que le rail, en tant que service public menacé, est à l'image de l'ensemble des services publics européens. Une situation qui risque malheureusement bien de perdurer tant que le Parlement européen sera aussi marqué à droite...



Intervention de Nadia HILAL
Docteur en Science politique (IEP de Paris)

I) La privatisation progressive du rail en
Europe

Enjeux et historique :

Les principaux textes réglementaires :

- **L'Acte unique européen de 1986** : la majorité qualifiée pour les transports : **L'objectif : la suppression des obstacles à la libre circulation des marchandises et des personnes ;** L'introduction de la concurrence, dans **la perspective du marché unique de 1993,**
- **le 29 juillet 1991, la directive 91/440 du Conseil des ministres sur le développement des chemins de fer européens** : Pour la première fois dans leur histoire, tous les salariés du rail en Europe étaient liés par un texte commun.
- **Le traité de Maastricht 1992** fixait comme objectif le développement de l'interopérabilité des chemins de fer.

- **Les transports : un secteur essentiel pour les instances européennes,**
 - pour une **unification de l'espace économique**, après l'avoir été, un siècle plus tôt, pour l'unification des territoires des Etats-nations
 - pour l'organisation des marchés nationaux
 - c'est un puissant vecteur d'homogénéisation des prix.
 - une influence considérable sur l'implantation des entreprises

- **Le déclin constant des parts de marché du rail, en termes de marchandises transportées,** dans tous les pays européens depuis les années 1970. Le transport de fret ferroviaire enregistre un effondrement régulier au profit du transport routier : en 1970, le rail représentait 31,7% des marchandises transportées (contre 48,6% pour la route), en 1990, ce chiffre est tombé à 18,9 % (contre 67,5 % pour la route) : à la **fin des années 1980, presque les deux tiers du fret en Europe étaient transportés par camion.**

- **La mondialisation des échanges : la baisse du prix du transport devient stratégique.** Il en va de la compétitivité des économies nationales (le constat alarmiste de la Commission).

II) Les conséquences de la privatisation du rail en Europe

- sur la sécurité du rail**
- sur le service aux usagers**
- l'exemple de la Grande-Bretagne.**

Les réactions syndicales par pays :

- **La libre circulation des travailleurs en Europe, faible pour la plupart des secteurs d'activité, a ici une résonance particulière.** Par définition, **il existe une mobilité plus importante des salariés des transports, mobilité que la politique européenne accroît mécaniquement.** les cheminots seront, à terme, amenés à travailler dans des compagnies multinationales. **La présence de travailleurs transnationaux est potentiellement plus forte dans ce secteur.**
- **Les risques de concurrence entre les systèmes sociaux, ou « dumping social », liés à des législations sociales nationales hétérogènes, retiennent toute l'attention des syndicats.**

• Mais : Des divisions syndicales fortes :

- **Trois cas de figure se dessinent.**
- **Dans le Nord,** les syndicats craignant un désengagement de l'Etat ont pu négocier des contreparties financières et des garanties juridiques.
- **Dans le Sud,** l'absence de concertation a rendu les syndicats encore plus méfiants vis-à-vis de la libéralisation européenne. Dans les Etats faiblement interventionnistes en matière de transports, la directive européenne n'a pas été perçue comme un bouleversement des rapports de force et des traditions politiques antérieures.
- **Le cas britannique**
- Face au projet de déréglementation, **deux stratégies ont opposé les syndicats.** D'un côté, **les organisations françaises, belges, luxembourgeoises, italiennes, portugaises ou grecques** ont dénoncé le consensus européen sur la manière de faire renaître le trafic de fret. **Elles ont insisté sur les effets négatifs de la future libéralisation :**

Suite : lectures nationales des textes et divisions syndicales

- ses implications en matière d'investissements publics sur le long terme,
- d'aménagement et de desserte du territoire (pour les zones enclavées ou périphériques), de survie des liaisons ferroviaires non rentables, de service public et enfin
- en matière de sécurité.
- Les craintes d'un morcellement du réseau en petites unités
- Pour ce premier groupe syndical, l'introduction d'une concurrence intra-modale (entre compagnies historiques) qui s'ajoute à la concurrence entre les modes de transport (intermodale) ne constituait pas une solution satisfaisante à la crise du rail. Dénonciation de la concurrence déloyale que lui livre le transport routier de marchandises (qui ne paye pas l'intégralité de ses coûts, sociaux, environnementaux ou en matière d'utilisation des infrastructures)
- Une demande d'une politique d'investissements ambitieuse dans les infrastructures ferroviaires et exigé des garanties sociales : sauver le rail = accroître le volume et la qualité du service par une politique de modernisation des infrastructures et d'investissements plus favorables aux chemins de fer.
- Ces organisations syndicales ont refusé l'application de la directive européenne tant que les conditions de concurrence entre le rail et la route n'étaient pas harmonisées.
- De nombreuses grèves et l'application de la directive avec du retard
- En Italie, comme en France ou en Belgique, les réticences des compagnies ont alimenté l'opposition syndicale au projet de libéralisation. Dans les pays du Sud, la plupart des réseaux publics ont mené des actions destinées à retarder les réformes.

Au nord de l'Europe

- D'un autre côté, les organisations syndicales allemandes, néerlandaises, danoises ou espagnoles, après avoir manifesté de fortes réserves (les mêmes inquiétudes) quant au projet de déréglementation ferroviaire, **se sont résolues à considérer la réforme proposée comme inéluctable**. Elles ont alors donné leur assentiment à la refonte du rail en **négociant le passage à la libéralisation au mieux des intérêts des salariés**.
- Au nord : **une culture du consensus**, une habitude de la négociation avec les représentants de la direction ferroviaire, **un appareil syndical bien structuré**, l'absence de divisions syndicales et des relations étroites avec les partis politiques sociaux-démocrates.
- A cela s'ajoutent des motifs conjoncturels : le discours alarmiste des institutions politiques sur la saturation des axes routiers (aux Pays-Bas), ou un bouleversement du paysage ferroviaire lié à **la réunification en Allemagne** : constitué une opportunité unique et sans égale en Europe pour faire accepter les réformes par les syndicats.
- **Conclusion : ces deux stratégies opposées ont rendu impossibles pendant plusieurs années les rapprochements des points de vue syndicaux sur la politique communautaire.**

L'exemple britannique :

- 80' s : Mme Thatcher a perçu l'organisation de British Rail (BR) et la puissance du syndicalisme cheminot comme un obstacle à la rentabilité ferroviaire. **La limitation du pouvoir syndical dans le rail était une fin en soi pour le gouvernement conservateur ; le caractère anti-syndical des réformes ferroviaires britanniques était patent.**
- Dès les années 1980, **soit plus de dix ans avant la réforme communautaire, la séparation entre branches et la distinction entre secteurs rentables et déficitaires étaient mises en place**
- L'introduction de la concurrence a été mise en œuvre intégralement et sans délai. **Le Royaume-Uni était, en 1993, le seul pays européen à privatiser tout le secteur.**
- **la réduction des employés de la fonction publique de 24 500 personnes en trois ans.**
- La privatisation totale de la compagnie était à l'ordre du jour dès le milieu des années 1980. Mais devant la grande hostilité des syndicats, elle ne sera mise en place qu'à partir de 1994, par le gouvernement Major.
- Des divisions syndicales internes : **les conducteurs de train pensaient devenir les grands gagnants de la réforme du fait d'une pénurie de personnel à ces postes.**
- **Les réformes ont été adoptées malgré l'opposition du RMT mais aussi du parti travailliste, du président de BR, de nombreuses régions et d'associations d'usagers.** Tous mettaient en avant les risques d'augmentation des tarifs, de fermeture des lignes peu rentables, la baisse des normes de sécurité et des problèmes d'achat des billets.
- Les caractéristiques intrinsèques du système politique britannique : Un pouvoir exécutif fort et la faiblesse des autres points de veto institutionnels, garantissaient une capacité de réforme plus élevée que dans les autres pays européens
- la directive européenne 91/440 est passée quasi inaperçue auprès des syndicats.
- **La réforme s'est traduite par un morcellement sans précédent : plus de trente opérateurs se sont partagés le rail britannique.**
- **la privatisation de British Rail en 1993 a mis fin à de nombreux organes de négociation paritaires.**

Le nombre d'emplois dans les chemins de fer en milliers :

Pays (compagnie)	1990	1998	Variation entre 1990 et 1998
Autriche (ÖBB)	66,9	53,5	-20 %
Belgique (SNCB)	45,2	40	-11,5 %
Danemark (DSB)	20,4	10,9	-46,6 %
Finlande (VR)	20,2	13,8	-31,7 %
France (SNCF)	202,1	175	-13,4 %
Allemagne (DBAG)	482,3 (a)	209,6	-56,5 %
Grèce (OSE)	13,5	10,9	-19,6 %
Irlande (CIE)	11,8	10,7	-9,3 %
Italie (FS)	200,4	118,3	-41 %
Luxembourg (CFL)	3,5	3,1	-11,4 %
Pays-Bas (NS)	26,2	25,8	-1,5 %
Portugal (CP)	22,1	10,6	-52 %
Espagne (RENFE)	49,7	35	-29,6 %
Suède (SJ)	20,8	11,1	-46,6 %
Royaume-Uni (toutes)	154,7	(b)	-36,5 % (c)

Les conséquences sociales :

- Partout en Europe, la réorganisation du rail a eu de lourdes conséquences sociales. Elle s'est traduite par **d'importantes pertes d'emplois**.
- En France, les effectifs sont passés de 194 000 en 1992 à 177 900 en 1995. A cette date, la SNCF prévoyait une baisse de 4 400 personnes par an en moyenne.
- Au Royaume-Uni, les effectifs ont diminué de 130 000 en 1993 à 100 000 salariés, fin 1995.
- En Espagne, le plan de modernisation réduisait les effectifs de 41 500 en 1994 à 35 000 en 1998.
- **Au Portugal et en Allemagne, c'est plus de la moitié des postes qui ont disparu entre 1990 et 1998.**
- **Voir Pedersini, Trentini [2000]. L'étude confirme « la baisse considérable des effectifs » et une « évolution défavorable du statut des salariés ».**

suites

- La réforme a eu des répercussions importantes **sur le statut des salariés. Les filialisations ont permis une externalisation des coûts** qui se traduit, la plupart du temps, par un **alignement des régimes juridiques du personnel sur le droit commun. Le personnel embauché est désormais sous contrat de droit privé et n'est plus fonctionnaire** (en Allemagne et en Italie). **L'unification de tous les anciens statuts de cheminots en Allemagne a débouché, dans la plupart des domaines, sur une harmonisation « par le bas », notamment en matière de garantie d'emploi, disposition essentielle de ce statut.**
- L'adoption des méthodes d'organisation et de gestion du secteur privé a accru **la précarisation des emplois**. Au Royaume-Uni, cela s'est traduit par un **développement du travail à temps partiel. Les négociations salariales ont désormais lieu au sein de chaque compagnie privée**. En Suède, une **diminution des jours de congés**, pour réduire les coûts salariaux de 8 %, a été négociée, ainsi **qu'un élargissement de l'éventail des rémunérations. Le recours à la sous-traitance s'est généralisé**. Dans certains pays, comme en Espagne, **les augmentations salariales sont désormais liées à l'évolution des recettes commerciales**. Ces réformes introduisent **de nombreux éléments d'incertitude**. En effet, les conventions collectives négociées lors des réformes étaient provisoires. En Allemagne et aux Pays-Bas, elles devaient être réévaluées en 1998. D'autres suppressions d'emplois étaient prévues dans ces deux pays, mais également en Espagne, en France et en Italie.
- **Conclusion : « C'est peut-être la première fois, dans ce secteur très structuré que les évolutions divergent à ce point, tant au niveau des structures internes que des conditions d'emploi du personnel ».**

III) Les moyens de lutte au niveau européen

**Retour sur le syndicalisme
international**

Tableau des principales organisations syndicales dans le rail en 2000

Pays	Organisations membres d'ETF	Organisations hors ETF
Allemagne	TRANSNET (64 %, 185 031), Ver.di (1%, 1 296)	TGM (GDL et GDBA) : ensemble 23 %
Autriche	GdE (72 %, 39 597), HTV (1 %)	–
Belgique	CGSP(49,5 %, 19 822), CSC (35 %, 14 000)	SLFP, SIC : ensemble 15 %
Danemark	DJ(43 %, 6 399),TJ(22 %, 3 377), DM(7 %,1094), HK/Stat (5%),SiD (4%)	TL, MF, KAD, AC : ensemble 5,74 %
Espagne	FETCOMAR-CCOO (37,5 %,13 505), FETCM-UGT(27 %,13 909), STV/ELA(2 %)	SEMAF (9 %), CGT (6 %), LAB, ESK : ensemble 17,74 %
Finlande	RL (56 %, 7805), VL (15 %, 2 100),	VR-AKAVA : ensemble 2,5 %
France	CGT (17 %, 30 500), FO(6 %, 10 210), CFDT(5 %, 9 004), UNSA (4 %, 7 305), CFTC (2 %, 3 345)	SUD-Rail (6,5 %), CFE-CGC, FGAAC
Grèce	POS (85 %, 8 968)	–
Irlande	SIPTU (71 %, 5 615)	TSSA (22 %), NBRU (6 %), MSF, ATGWU, TEEU, AEEU
Italie	FILT (17 %, 23 303), FIT (12 %, 16 274), UILTrasporti (6 %, 8 400)	FAISA(18 %), SMA(4 %), FNT(3 %),FISAFS (3 %), COMU,Ucs : Ensemble 44 %
Luxembourg	FNCTTFEL (60 %, 2 000), FCPT-Syprolux (40 %)	–
Pays-Bas	FNV(36,9 %,10 378), CNV (10,13 %,2 850)	VVMC (9,6 %), VHS (1,39 %) : ensemble 18,94 %
Portugal	SINDEFER (9 %, 1 010),	SMAQ(14 %), SNTSF (12 %)
Royaume-Uni	RMT(32 %,36 000),TSSA(26 %,28500) ASLEF(13,5 %,15 000), AEEU(4%,4200),TGWU(2 %,2 214)	TEEU, ATGWU : ensemble 22,5 %
Suède	SEKO(70,27 %,13 000), ST (7 %,1 700)	SFTJ (14 %), CF (1 %) : ensemble 18,2 %

Quelle stratégie syndicale européenne commune ?

- La très grande diversité freine la construction d'un syndicalisme européen.
- Le poids de plus d'un siècle de syndicalisme centré exclusivement sur l'espace national a fait que les syndicats ne remplissent pas les mêmes fonctions d'un pays européen à l'autre, **ils ne constituent pas des objets identiques.**
- **les organisations internationales** ont rencontré de **grandes difficultés à élaborer une position européenne claire et cohérente**
- La privatisation s'est effectuée selon des calendriers et des rythmes différents,
- **Les divisions franco-allemandes :**
- **les syndicats des pays du Nord sont plus enclins à se fier aux procédures politiques, alors que les syndicats latins misent relativement moins sur le jeu institutionnel. Les syndicats de tradition sociale-démocrate ont, par exemple, davantage de liens avec leurs députés européens.**
- **Le pluralisme syndical : L'Italie ne compte pas moins de douze syndicats aux FS, en 2000. On retrouve la même fragmentation syndicale dans le rail au Portugal où cohabitent 22 syndicats au sein de la compagnie nationale.**
- Le nombre de syndicats à la SNCF est une caricature du morcellement du syndicalisme français : il est passé de deux à neuf de 1945 à 2004. Cet émiettement favorisant les surenchères syndicales, constitue un facteur important d'inefficacité pour le syndicalisme français
- Le pluralisme syndical multiplie considérablement le nombre d'interlocuteurs lors des réunions européennes. **L'ETF compte une quarantaine de syndicats dans le rail des Quinze.**

Les obstacles à l'action commune

- les manifestations (quelle que soit leur forme) menées à l'échelle européenne sont **rares et peu fréquemment reconduites**
- malgré un long passé de solidarité, **le syndicalisme international n'a jamais réussi à engranger des résultats semblables à ceux obtenus dans le cadre national : il se résume souvent à des déclarations de principes ou de soutien, échange de délégations, contacts, des rencontres diplomatiques où on diffusait des communiqués communs de portée générale.**

L'épouvantail britannique :

- **A partir des années 1998-1999, le rail britannique a défrayé la chronique lors de graves accidents. Les catastrophes ferroviaires de Paddington, en octobre 1999, et de Hatfield, en octobre 2000, ont connu un retentissement médiatique considérable en Europe. L'exemple des chemins de fer britanniques a servi d'épouvantail pour les cheminots. Depuis la privatisation du réseau, en 1994, le nombre d'accidents s'est accru. L'accident de Hatfield a eu pour effet immédiat de plonger tout le réseau britannique dans une crise majeure. La mise en place d'un vaste chantier de réparation des voies a désorganisé le service pendant de longs mois. Les limitations de vitesse, les retards ainsi que les trains annulés se sont multipliés. Railtrack recommandait aux usagers d'éviter de prendre le train. La presse britannique a fait ses choux gras de ce « chaos » ferroviaire pendant de nombreuses années.**
- **Les syndicats européens et l'ETF se sont abondamment nourris des conclusions des rapports de la Chambre des Communes britannique qui préconisaient un retour à une gestion publique et à une renationalisation de la compagnie. L'absence de société ferroviaire intégrée y était jugée responsable de l'incapacité de Railtrack à donner des chiffres fiables sur l'état du réseau et à évaluer le nombre de voies qui ne correspondrait pas aux niveaux de sécurité exigés. Outre cette perte considérable d'informations et de savoir-faire, le rapport parlementaire concluait à l'absence d'amélioration du service par rapport à la situation précédente. La qualité du transport s'était dégradée et le train coûtait plus cher. Les cinq années du gouvernement Blair en matière de transport public (1997-2002) se sont révélées particulièrement « désastreuses » : à la multiplication des accidents, se sont ajoutées de longues interruptions de service.**
- **L'élément nouveau était bien l'exploitation du cas britannique dans une perspective européenne ou l'équivalence entre les réformes britanniques et la politique communautaire. Ce que l'on peut appeler « l'eupéanisation du rail britannique » par les syndicats a servi de point de repère fédérateur.**

L'européanisation de l'exemple britannique

- Dans la construction de ce symbole européen négatif, **les instances internationales et le syndicat britannique des cheminots, le RMT, ont conjugué leurs forces. L'ITF a été très influencée par les débats britanniques. Son siège est à Londres, elle est imprégnée des discours des syndicats britanniques, très présents dans ses instances de décision. Les références que cite habituellement l'ITF sont très souvent britanniques (voir le tract plus bas).**
- **Les représentants syndicaux britanniques ont sillonné l'Europe à la rencontre des autres syndicats.**

L'action des syndicats anglais

- A titre d'exemple, on peut citer le témoignage de Greg Tucker, responsable cheminot RMT, invité au Forum social européen en 2003 par l'ETF. Il a déclaré : « Ce qui se passe chez nous en Grande-Bretagne est un schéma qui va se généraliser au reste de l'Europe. Cela se passe en trois étapes, d'abord on privatise la maintenance, puis on met en place la régionalisation et enfin on privatise tout. S'il n'y avait qu'une seule phrase à dire c'est : cette politique est un désastre absolu. De nombreux emplois ont été supprimés, les heures de travail ont fortement augmenté, la sécurité, c'est une catastrophe. Les syndicats sont attaqués par les nouvelles directions. Mais surtout, le service régional ferroviaire s'est beaucoup dégradé et il y a eu une augmentation faramineuse du prix du transport régional. Nous avons eu au moins six accidents graves. La vitesse moyenne des trains s'est ralentie. Pendant un an, il a fallu engager des réparations colossales qui n'avaient pas été réalisées par les entreprises privées. Les retards se sont accumulés. Pendant toute cette période, les subventions publiques aux compagnies privées ont été multipliées par trois. On nous avait dit qu'il fallait privatiser pour économiser de l'argent, or c'est tout le contraire qui s'est produit. On a payé encore plus cher pour un service dégradé. Aujourd'hui on revient à un contrôle public - pas un monopole public. Notre système ferroviaire est détruit. [...] Nous avons les pires conditions de travail en Europe et pour quel résultat ? [...] Il faut bien être conscient que les plans de la Commission visent à reproduire ce modèle, c'est pour cela que notre syndicat s'oppose à l'idée que l'on pourrait être un « partenaire » dans les plans de la Commission. C'est la même politique. Il faut absolument nous rassembler pour mener des campagnes contre ses projets et pour arrêter, enfin, la destruction planifiée du système ferroviaire européen ».
- ***La naissance de références transnationales*** : Le film de Ken Loach, *The Navigators*, a servi de support à la diffusion des thèses des syndicats britanniques.

Suite :

- **Surtout, l'exemple britannique illustre parfaitement l'idée que la politique de libéralisation et de privatisation était réversible : Railtrack est redevenu une société à but non lucratif en 2001. L'exemple britannique a permis de délégitimer les discours communautaires dans le monde syndical européen. Ce processus était à l'œuvre dans les échanges entre une partie des syndicats et la Commission : « Quand Kinnock nous parlait de la réforme ferroviaire européenne au sein des comités paritaires, c'était facile de lui ricaner au nez et de lui énumérer toutes les grandes réussites ferroviaires dans son pays ! »**
- **le phénomène de changement des schémas d'interprétation dominants dans le domaine du nucléaire. Ils ont montré que la presse américaine des années 1950 avait organisé son discours autour d'une équation centrale : « l'atome = le progrès ». Ce cadre technophile a longtemps agi comme un filtre empêchant la diffusion dans la presse de critiques sur l'énergie nucléaire.**
- **L'accident de Three Miles Island en 1979 et son exploitation par les organisations écologistes ont permis de rendre audibles les critiques sur cette énergie. Dans le rail, une même dynamique était à l'œuvre : la déréglementation britannique était présentée par les instances communautaires comme le laboratoire de l'avenir et l'exemple à suivre en matière de modernisation des chemins de fer. Ce discours permettait la stigmatisation des critiques syndicales : elles devenaient le fait d'opposants passésistes arc-boutés sur les droits acquis et refusant la modernisation et le progrès. Paddington devenait le « Three Miles Island » des cheminots européens.**

Inventer une mobilisation européenne

- eurogrèves, pétitions transnationales, interventions auprès des parlementaires européens, manifestations lors des sommets des chefs d'Etat, conférences de presse transnationales, barrages aux frontières de l'Union, rédaction de tracts multilingues communs, etc. **Ce mélange permet de ménager les traditions de chacun, tout en s'adaptant à un contexte institutionnel nouveau.**
- Les cheminots ont également organisé plusieurs mouvements de protestation ou « **eurogrèves** ». De 1992 à 2007, douze journées d'action européennes ont été organisées par les cheminots
- La première s'est déroulée le 27 octobre 1992, en réaction à la directive européenne 91/440 qui prévoyait la libéralisation du fret.
- Puis, le 19 novembre 1996, les cheminots ont défilé à Bruxelles pour s'opposer aux projets de dérégulation du rail.
- Une dynamique est née en France dans le rail. Les cheminots estimaient que le mouvement de 1995 avait « donné une crédibilité nouvelle aux vertus de l'action collective ». Depuis lors, les syndicats hexagonaux dans les transports ont été galvanisés par des possibilités d'action nouvelles et une unité syndicale nationale retrouvée.
- **L'eurogrève de 1998 a connu le plus fort retentissement médiatique.**
- **Ensuite, une journée d'action européenne des cheminots a eu lieu chaque année de 2001 à 2006.**
- Des mobilisations européennes de cheminots ont également eu lieu avant l'adoption de la directive 91/440, le 13 décembre 1990, par exemple.

Les difficultés de la mobilisation européenne :

- **la construction et l'exploitation d'épouvantails européens.** Ces contre-modèles partagés ont constitué le socle commun d'un discours syndical européen.
- Mais = **La tentation du repli national** : La stigmatisation des modalités de l'intégration économique n'est pas propre à entraîner la mobilisation enthousiaste des foules autour d'un rapprochement continental. Bien au contraire, elle suscite chez certains militants, la volonté de « refermer les frontières » pour éviter « la casse sociale »
- ***des organisations européennes (la FST) et internationales (l'ITF) existent, mais force est de constater qu'elles sont encore peu, voire pas connues des salariés. Elles détiennent peu de pouvoir en comparaison d'organisations syndicales nationales jalouses de leurs prérogatives. En outre, elles constituent davantage des mosaïques d'organisations nationales que de véritables structures intégrées, capables d'assumer seules des responsabilités politiques. Pour les salariés européens, les instances internationales sont sans identité propre et donc impuissantes à sécréter un sentiment d'appartenance commune***
- **une action protestataire a peu de chance d'aboutir dans la mesure où, pour être efficace, elle doit s'exercer à deux niveaux. Il lui faut peser à la fois sur les Etats et sur le niveau européen en tant que tel : « Cette double structure, en multipliant les obstacles à l'action collective, en augmente les coûts ».**
- le mouvement social tente d'identifier des points de blocage dans le système institutionnel européen = trouver des alliés

L'absence d'un droit de grève européen

- la secrétaire générale de l'ETF souligne : « **Nous ne devons pas considérer la grève comme le seul mode d'action efficace : les dockers suédois et danois recourent souvent ensemble au boycott.** Les armateurs ne peuvent plus jouer des différences entre pays scandinaves. Cette pratique se révèle redoutable lorsque les syndicats parviennent à se montrer solidaires ».
- Il existe **des différences notoires dans les définitions du droit de grève** (par exemple, les syndicats britanniques ne peuvent cesser le travail pour manifester leur solidarité. Outre-Rhin, le recours à la grève n'est possible qu'en cas d'échec des négociations, à l'issue d'une longue procédure qui nécessite l'adhésion, exprimée à bulletins secrets, des trois quarts des salariés concernés.
- **Les droits syndicaux, d'association et de grève et le droit patronal de lock-out sont exclus du domaine législatif européen**, ce qui conduit au maintien de législations contrastées. La CES réclame depuis longtemps la reconnaissance d'un droit de grève harmonisé. C'est un obstacle majeur à la naissance de mobilisations sociales européennes.
- **les syndicats ne sont pas en présence d'un Etat mais d'une multiplicité d'institutions et d'acteurs.** Ils doivent tenir compte de **l'éloignement spatial du lieu et des auteurs de la décision** (venir manifester à Bruxelles augmente considérablement le coût de la mobilisation pour un militant italien, portugais ou grec). **La question du choix du lieu de la mobilisation est importante.** Elle va se révéler plus difficile pour les manifestations et les grèves de cheminots - manifester à Bruxelles au risque d'être peu nombreux ou chacun dans son pays sous peine d'apparaître divisés ?
- La multiplicité des acteurs politiques européens engendre également **une absence de personnalisation du pouvoir communautaire.** C'est un obstacle dans la mesure où il est plus aisé de s'adresser à une entité politique unique, ou de critiquer un seul « adversaire ». Le rôle prépondérant des Etats dans le processus décisionnel européen ainsi que **la complexité institutionnelle** qui en découle rendent difficile le choix d'une seule cible européenne.
- **les organisations sont confrontées à l'absence de ressources syndicales véritablement internationales : leurs finances et l'accès aux médias restent nationaux.** Le mouvement syndical européen est donc face à **la nécessité d'européaniser ses ressources.**
- **Conclusion : une part d'improvisation dans la naissance d'une mobilisation protestataire**

Conclusion

- De façon générale, les manifestations parviennent rarement à modifier immédiatement le cours des décisions gouvernementales. C'est l'ensemble de la crise suscitée par la mobilisation qui est productrice de changement. Le secteur des transports n'échappe pas à la règle : les mouvements des cheminots restent trop faibles pour peser de façon significative sur un processus décisionnel européen complexe.
- Mais la mobilisation a aussi permis
- Le renforcement des structures de l'ETF
- La naissance d'un militant syndical européen

Les mobilisations des cheminots européens, avant 2000 :

Date et Modalités	Lieu/cible	Pays mobilisés	Remarques
27/10/92 : arrêt de travail d'une heure	le cadre national	9 pays de la CEE, Suisse, Autriche ; soutien des syndicats allemands et britanniques	Réaction à la directive 91/440.
19/11/96 : Défilé européen de deux heures	Bruxelles/ Conseil des ministres des Transports	Fr, Bel, Ita, Lux, Esp, Por, Aut, Gr, PB,RU, (Suisse) 15 000 cheminots	Opposition au Livre blanc. Absence des syndicats allemands et scandinaves
18/6/98 : Manifestation européenne	Luxembourg/ Conseil des ministres	Appel de la FST Entre 2 000 et 3 000 cheminots	Après un vote du Parlement sur le Livre blanc
23/11/98 : « Eurogrève » coordonnée sur les réseaux nationaux.	Cadre national/ Conseil des ministres	Grève : Esp, Gr, Bel, Port, Lux, Ita, Fr. Manifestation : All, Aut, RU, DK, Su, Fin	Opposition à la Déréglementation. Retentissement médiatique important

D'ACTION SYNDICALE POUR LA SECURITE FERROVIAIRE

Priorité à la sécurité





B-1000 Brussels
Telephone +32 2 285 46 60
Fax +32 2 280 08 17
Email: etf@etf.skynet.be
www.itf.org.uk/etf

Fédération Européenne des Travailleurs des Transports
Europäische Transportarbeiter-Föderation
Federación Europea de los Trabajadores del Transporte

KBC Bank, Rue d'Arenberg 11, B-1000 Brussels
Account number: 430-0386621-67

Communiqué de presse

5ième JOURNEE ITF D'ACTION INTERNATIONALE DES CHEMINOTS LE 31 MARS 2004.

POUR LA SECURITE DES CHEMINS DE FER EN EUROPE ET SES POPULATIONS NON AU DOGME DE LA LIBERALISATION !

La Fédération Européenne des Travailleurs des Transports (ETF) va organiser **un rassemblement européen le 31 mars 2004 entre 12h00 et 14h00** à « l'Esplanade François Mitterrand » de la gare de Lille / Europe à Lille (France.)
5.000 cheminots environ, venant de dix pays européens sont attendus.

Les cheminots d'Europe expriment leurs exigences et revendications auprès des décideurs européens, à la veille du vote au Parlement Européen sur le 2^{ème} Paquet ferroviaire les 20/22 avril et à la veille des élections européennes du 13 juin.

Ils le feront en posant symboliquement les premières pierres de la future Agence Européenne ferroviaire et en exprimant leurs exigences revendicatives.

- 1^{er} Pierre : La priorité à la sécurité !
- 2^{ème} pierre : Stoppons la libéralisation !
- 3^{ème} pierre : Oui à la coopération et non à la concurrence !
- 4^{ème} pierre : Une seule agence ferroviaire européenne pour tous !
- 5^{ème} pierre : Oui à la solidarité entre les cheminots et non au dumping social !

Le Premier Paquet de 2001 n'a pas encore été entièrement mis en œuvre, le 2^{ème} Paquet n'est pas encore adopté et la Commission propose déjà dans le cadre du 3^{ème} paquet présenté le 3 mars la libéralisation du transport de voyageurs. « La Commission européenne suit un agenda purement idéologique et ignore totalement la situation et les conditions spécifiques du système des chemins de fer, » dit **Doro Zinke, Secrétaire Général de l'ETF.**

Le cadre législatif européen pour la sécurité ferroviaire et les conditions sociales des travailleurs n'est pas achevé ; les connaissances concernant l'impact de la libéralisation sur la sécurité, l'emploi et les conditions sociales sont insuffisantes ; des doutes profonds subsistent quant à l'effet positif de la libéralisation du transport de voyageurs : le service à la clientèle, l'ensemble des services publics, l'emploi, les normes sociales appliquées aux travailleurs et la sécurité en général sont en danger.

Les orateurs invités au rassemblement sont entre autres, Martine Aubry, maire de Lille, Gilles Savary et Sylviane Ainaridi, Membres du Parlement Européen, rapporteurs du PE sur des directives du second paquet ferroviaire.

Lille / Valenciennes est le siège désigné de la future Agence ferroviaire européenne.

**Pour les informations supplémentaires veuillez contacter Sabine Trier, ETF
+32 477 512 814.**



President Wilhelm Haberzettl

Vice President Graham Stevenson

General Secretary Doro Zinke



Bibliographie

- Texte extrait de Nadia HILAL, *L'Eurosyndicalisme par l'action : cheminots et routiers en Europe*, 2007, Paris, l'Harmattan,