



Illustration: Marion Barraud

EN TRAIN DE LIBÉRALISER LE TRAIN!

Myriam Djegham

La mobilité est une des conditions pour ne pas être exclu dans notre société. Prenons pour preuve un travailleur sans emploi qui ne peut refuser un job à 60 kilomètres de son domicile alors qu'avant 2011, un emploi était considéré convenable s'il se situait à 25 km maximum. Peu importe que vous n'ayez pas les moyens d'acheter une voiture, que vous deviez aller rechercher avant 18h votre enfant à la crèche (où vous avez eu l'énorme chance de trouver une place), qu'il n'y ait pas suffisamment de transports publics entre votre domicile et le lieu de travail. Les institutions publiques sont bien soucieuses des devoirs de leur population mais le sont-elles autant des leurs? Promeuvent-elles l'accessibilité de toutes et tous aux territoires qui leur donne leurs chances d'habiter, de travailler ou de se développer personnellement? Utilisent-elles au mieux l'argent public pour améliorer la qualité de vie de leur population? Soutiennent-elles le développement d'emplois de qualité? Protègent-elles les intérêts collectifs des ravages de certains intérêts privés? L'analyse des politiques fédérales et européennes en matière de chemin de fer nous donne malheureusement des réponses négatives à ces questions.

Sans mobilisation significative des cheminots et des usagers notamment pour faire pression sur leurs Etats, la libéralisation se fera progressivement.

Le transport ferroviaire, s'il est public, constitue une réponse sociale aux exigences de mobilité en garantissant un service accessible à toutes et tous, fidèlement à la recherche d'égalité qui caractérise le service public⁽¹⁾. De plus, c'est un des modes de déplacement les plus écologiques avec des coûts externes cinq fois moins élevés que le transport routier. Pourtant, les politiques ferroviaires européennes et nationales vont exactement à l'inverse de son développement et du renforcement de son caractère public. La dégradation du transport public est notamment due à l'externalisation d'une part des activités de la SNCB au secteur privé, à l'introduction de logiques marchandes et managériales, à la compression et dégradation de l'emploi (d'autant plus nocive à la qualité du service que le nombre de voyageurs transportés augmente), aux frais faramineux de consultance externe⁽²⁾ (225 millions d'euros en 2010 selon la CSC Transcom), à la diminution des dotations publiques et l'étranglement par la dette. Mais le pire est certainement la libéralisation.

4ÈME PAQUET DE DESTRUCTURATIONS

Le 26 février dernier, le Parlement européen a voté à une majorité de 57% pour le quatrième paquet ferroviaire. L'objectif annoncé est d'ouvrir le transport national de voyageurs à la concurrence. Depuis 2001, trois ensembles de législations nommés « paquets ferroviaires » se sont succédés pour permettre à de nouveaux opérateurs de se charger du transport international et national des marchandises puis du transport international de voyageurs. Sans en avoir évalué les effets, l'Union européenne passe maintenant à la dernière phase avec la libéralisation du transport national de voyageurs. L'ennemi à abattre serait le monopole public. Lequel de ces deux mots est réellement visé? Selon le dogme

néolibéral, rien ne vaut la concurrence, qui selon Siim Kalas, commissaire européen aux Transports, se traduira « par une plus grande liberté de choix et par des économies de fonds publics et, pour les utilisateurs, par une amélioration de la qualité ». Mais les missionnaires du néolibéralisme ne disent pas que depuis 40 ans de libéralisation et privatisation, la disparition d'entreprises publiques se fait au profit d'oligopoles, voire de monopoles, privés. Selon Alain Cambi, secrétaire fédéral du syndicat français Sud Rail: « Il y aura un regroupement de plusieurs grosses sociétés et on aboutira à un nivellement par le bas ». La « libre » concurrence mène à la loi du plus fort, le plus fort étant l'entreprise capable d'écraser les syndicats, d'imposer ses prix aux sous-traitants, d'absorber les plus petites entreprises et... d'exercer un lobby sur les décisions politiques pour qu'elles lui soient favorables. Les pays du Sud auxquels des « plans d'ajustement structurel » ont été imposés, sous prétexte de leur endettement, peuvent témoigner du pouvoir pris par des multinationales sur leurs économies et leur avenir.

Une entreprise privée fournirait un transport meilleur et moins cher qu'une entreprise publique et rémunérerait grassement ses actionnaires qui sans cela iraient voir ailleurs? Actuellement, en Belgique, l'Etat intervient pour deux tiers dans le prix du titre de transport. En cas de libéralisation, cela se traduirait-il par un subventionnement public à des entreprises privées qui s'arrangeraient entre elles pour définir les prix qui les avantagent ou qui feraient des économies sur les frais de personnel et d'entretien? Au risque de voir la sécurité des usa-

(1) Le régime juridique du service public est défini autour de trois principes: continuité du service public, égalité devant le service public et mutabilité (adaptabilité aux besoins du public et de la société).

(2) Exemple: En 2011 la rémunération du bureau de consultants A.D. Little: 1 million d'euros pour des analyses disponibles en interne selon les syndicats qui y voient un contournement de l'expertise des agents statutaires.

INVESTIR DANS L'INFRASTRUCTURE, OU S'INVERSTIR DANS LE BIEN COMMUN?

gers mise en danger? On est en droit de se demander si l'apparente lutte contre les « monopoles » ne camoufle pas plutôt l'intérêt d'investisseurs privés de détourner l'argent public dans des secteurs où les gros investissements ont été faits et qui peuvent rapporter gros. Démarche soutenue par des politiciens dits de gauche, comme le socialiste français, Frédéric Cuvillier, ministre du transport: « il s'agit là d'un enjeu majeur pour nos industriels et les milliers de salariés de cette branche à haute valeur ajoutée, où notre savoir-faire est largement reconnu, qui gagnera à pouvoir accéder plus facilement aux autres marchés européens ».

Le transport ferroviaire est un des modes de déplacement les plus écologiques avec des coûts externes cinq fois moins élevés que le transport routier. Pourtant, les politiques ferroviaires européennes et nationales vont exactement à l'inverse de son développement et du renforcement de son caractère public.

Le 26 février, parmi les 23 belges au Parlement européen, les votes du quatrième paquet ferroviaire ont été serrés. 8 eurodéputés ont voté pour (CD&V, sp.a, cdH, MR) et 7 ont rejeté le texte (PS, Ecolo, Groen, VB), les autres s'étant abstenus ou ayant été absents. Le vote concernait trois aspects: une norme unique pour la certification du matériel ferroviaire, des dispositions pour ouvrir le transport des voyageurs à la concurrence et une disposition séparant les activités d'opérateur et de gestionnaire de réseau. Les jeux ne sont pas encore complètement ficelés puisque la libéralisation sera ensuite soumise aux Etats membres et que les positions sont contrastées en Belgique. La position des eurodéputés PS s'écarte non seulement de celle de leur groupe européen (favorable) mais également des mesures prises par Paul Magnette (PS) lorsqu'il était en charge du dossier. Celui-ci était en effet resté sourd aux propositions des syndicats de construire une structure intégrée. Il a imposé la scission en deux de la SNCB pour baliser le terrain de la libéralisation alors que la division n'était pas imposée, ce qui a fait dire à Siim Kalas que la Belgique était un bon élève.

La veille du vote, le 25 février, 4 000 cheminots venant de 17 pays ont manifesté à l'appel de la Fédération Européenne du Transport (ETF) à Strasbourg. Cette manifestation a certainement contribué au rejet de la remise en cause du droit de grève avec la mise en place d'un service minimum, que proposait le texte de base. Mais même si la libéralisation est quelque peu postposée, l'échéance de 2019 ayant été reculée à 2022, elle est bien en route. Sans mobilisation significative des cheminots et des usagers notamment pour faire pression sur leurs Etats, la libéralisation se fera progressivement. Le projet actuel consiste à ouvrir à la concurrence au travers d'appels d'offre mais permet aussi que le marché soit attribué directement. Dans ce second cas, différentes conditions doivent être rencontrées notamment en terme de ponctualité, de qualité de service et de « productivité du personnel ». Si ces conditions ne sont pas atteintes (qui en jugera et selon quels critères, avec quelle garantie de neutra-

lité...), un appel d'offre devra être lancé. La brèche est ouverte. L'ouverture des marchés publics est également un point important du projet de partenariat transatlantique entre les États-Unis et l'Union Européenne (TTIP ou TAFTA³), en discussion pour le moment. Le secteur du transport y est clairement identifié comme devant être soumis à la logique de marché

EFFETS VERTUEUX ?

Pour trouver des arguments à opposer à la libéralisation du rail, l'évaluation des trois premiers paquets ne serait pas un luxe. Un eurodéputé français, Jacky Hémin (PCF-FdG) a cité, dans une question écrite à la commission, « les conséquences dramatiques des trois paquets ferroviaires précédents: baisse du fret ferroviaire au profit du fret routier, diminution des conditions de sécurité, baisse de la qualité des services aux usagers, augmentation des coûts pour les usagers et remise en cause des conditions de travail des salariés ».

L'exemple du transport de marchandises révèle bien les limites de la libéralisation. En 2004, avant la libéralisation, le transport de marchandises représentait 60 millions de tonnes. Depuis, le secteur a été ouvert aux acteurs privés, notamment parce que la libéralisation devait contribuer à augmenter les parts de marché du rail par rapport à la route. Résultat: en 2013, le fret est passé à 37,5 millions, soit une diminution de 40%. La libéralisation du transport de marchandises par rail a abouti à la suppression de centaines d'emplois et à la restructuration du transport de marchandises entraînant encore plus de camions sur les routes. Selon Filip Peers, secrétaire permanent de la régionale bruxelloise de la CGSP cheminots, la privatisation du transport de marchandises a entraîné la disparition du trafic diffus. Contrairement au trafic direct où un train complet est chargé de marchandises pour être transportées par exemple d'une entreprise automobile vers le port d'Anvers, le trafic diffus consiste à composer un train avec des containers de différentes entreprises, qui s'arrête dans plusieurs gares pour déposer certains containers et en charger d'autres. Ce type de trafic exige beaucoup de travailleurs et ne permet pas de dégager des bénéfices suffisants face à l'appétit des investisseurs privés. Et comme, par ailleurs, les prix du transport routier sont drastiquement tirés vers le bas par le dumping social, le transport de ces containers revient moins cher par camion. On évalue cela à 300 000 camions en plus sur les routes.

On peut ajouter à ce bilan l'augmentation des accidents de train de marchandises depuis la libéralisation, avec fin 2011 douze opérateurs qui circulent sur le réseau (citons: à Remersdaele le 25 janvier 2012, à Melsele le 12 avril 2012, à Tintigny le 4 mai 2012, à Godinne le 11 mai 2012, à Hever le 19 février 2013, à Schellebelle le 4 mai 2013, à Fourons le 1 octobre 2013, à Wilsede le 4 novembre 2013). Sachant que le rail transporte 20% des produits chimiques, pour la majorité extrêmement dangereux parce qu'inflammables, ça fait peur. Ces accidents peuvent être dus à la perte de temps de communication entre opérateurs, chacun suivant sa voix hiérarchique, au manque de coordination entre opérateurs concurrents, à l'augmentation des exigences de rentabilité et la pression sur des travailleurs aux horaires intenable, au manque de formation et même d'information dont sont victimes les travailleurs, à la diminution des frais d'entretien du matériel, etc. De plus en plus de cheminots expliquent que si les choses continuent à évoluer dans ce sens, ils décourageront leur famille et leurs amis de prendre le train.

Au niveau de l'emploi, la Commission européenne elle-même annonce l'hécatombe. Selon elle, la libéralisation provoquera la disparition de 92 600 emplois en Europe sur 10 ans. En parallèle, la dégradation de l'emploi s'accroîtra. Fini les statutaires, cibles de la Troïka, parce que retenant le secteur privé dans sa course à la précarisation de

l'emploi et des travailleurs.

Les entreprises publiques sont donc lancées dans une course au moindre coût pour espérer ne pas disparaître, avec des conséquences sur l'offre, la qualité du service, la sécurité et les conditions de travail. En Belgique, la SNCB est par ailleurs fragilisée par un endettement historique qui est loin d'avoir toujours servi le développement du rail. Si elle doit réduire ses coûts de production sans une gestion radicalement différente et un financement adéquat, la faillite risque de frapper à la porte. Il n'y aurait plus d'opérateur ferroviaire public pour influencer les prix du « marché », les entreprises privées et/ou étrangères devenant maîtresses de la situation et capables d'exiger des pouvoirs publics des sommes toujours plus élevées pour remplir des missions de service public. En Angleterre, le « marché » est déjà ouvert. Les tarifs sont les plus élevés d'Europe. Il y a plus de 100 entreprises privées qui circulent sur le réseau ferroviaire.

TOUS CONCERNÉS, TOUS CHEMINOTS!

Tant les usagers que les travailleurs des transports publics sont particulièrement touchés par les politiques menées, mais toute la population est concernée parce qu'elle les finance via les impôts. Dans un contexte d'austérité imposée, l'alliance minimum est celle qui rassemble le front commun syndical et les usagers. Elle peut évidemment aller au-delà en réunissant d'autres comme des organisations environnementales, des groupes d'usagers passionnés des réseaux, des féministes et mouvements de jeunes et étudiants (publics plus dépendants des transports en commun), des travailleurs de la santé (préoccupés par la lutte contre les particules fines), des associations de personnes à mobilité réduite, etc. Une alliance large et combattive serait capable de construire un rapport de force favorable au maintien et au développement des transports publics. Des plates formes existent déjà à Bruxelles (Transport TOUT public) et en Wallonie (Pour un rail performant), il faut les renforcer pour stopper le train de la libéralisation.

Myriam Djegham

CIEP-MOC Bruxelles et Transport TOUT Public

(3) Voir le dossier consacré au projet transatlantique dans le Kairos de novembre 2013.

TRANSPORTS TOUT PUBLIC

Transports Tout Public, la plateforme usagers-travailleurs TTP est une initiative commune d'IEB, le SIEP-MOC, la CGSP et la CSC. Pour défendre les transports publics, dans l'intérêt de toutes et tous, des travailleurs et usagers sont engagés dans une lutte commune. Nous nous organisons pour réagir aux attaques européennes, nationales et régionales contre les transports de service public. Nous sommes convaincus que la réponse aux besoins sociaux, environnementaux, énergétiques et économiques de mobilité ne peut être rencontrée qu'en dehors de la sphère marchande. Les entreprises privées de transport et d'infrastructure comprennent les salaires, diminuent la qualité et le nombre d'emplois, orientent l'offre vers les usagers les plus riches, profitent des grands investissements et négligent l'intérêt général. Des transports publics, eux, peuvent au contraire garantir des emplois stables et correctement rémunérés, ainsi qu'un service accessible à tous(les), fidèlement à la recherche d'égalité qui caractérise le service public.

www.transporttoutpublic.net
facebook: transport tout public
Twitter: @TransToutPublic