

<http://lepcf.fr/Non-Pierre-Laurent-l-U-E-n-est-pas-pour-rien-dans-le-demantelement-de-la-SNCF>



Non Pierre Laurent, l'U.E. n'est pas pour rien dans le démantèlement de la SNCF !

- Lutter, Unir... -



Publication date: lundi 30 avril 2018

Copyright © Faire Vivre le PCF ! - Tous droits réservés

La lutte pour défendre ce qui reste du service public ferroviaire, amène certains, à la direction du PCF, Pierre Laurent et sa cour pour ne pas les citer, mais aussi la section économique du PCF, à essayer de brouiller les pistes et de nous vendre le fait que le gouvernement actuel serait l'unique responsable des ordonnances Macron, l'U.E. n'y étant pour rien. Oh, rassurez-vous, ce texte ne cherche pas à dédouaner les représentants de la bourgeoisie française au pouvoir ; mais est-ce bien vrai que cette "pauvre" U.E. n'y serait pour rien et que si le PCF était au pouvoir, il suffirait d'utiliser la "liberté de choix" que soi-disant elle nous laisse ? Et bien examinons ce qu'il en est réellement.

L'Union européenne, le bras armé du capital

Tout d'abord, l'U.E. n'est pas une structure supranationale indépendante des gouvernements des états membres et vice-versa ; en effet, la Commission européenne est toute puissante, mais ce n'est que l'émanation des Conseils des Ministres des Etats membres... Il n'y a donc pas de contradiction entre la politique de l'U.E. et celle des bourgeoisies au pouvoir, et pour cause, puisque l'U.E. a été créée par et pour les capitalistes, comme réponse européenne à la mondialisation capitaliste. La seule contradiction possible serait l'arrivée au pouvoir, dans un pays des 28, de forces révolutionnaires qui décideraient d'instaurer une société en rupture avec le système capitaliste ; mais dans ce cas il y aurait obligatoirement rupture avec l'U.E., car ses contraintes verrouillent tellement le système qu'il est impossible, en respectant les traités et les directives, de mener une politique économique en faveur des travailleurs. Dans le cas où l'on refuse toute rupture avec l'U.E., on est alors obligé de trahir et de se coucher comme l'a fait Syriza en Grèce. Scander « *Vive l'Europe sociale* » est aussi réaliste que de dire « *Vive le capitalisme social* » !

Lors de la bataille contre le traité de Maastricht (1992), instituant la BCE (Banque Centrale Européenne) et l'euro, Antoine Casanova (hélas décédé fin 2017), historien, alors membre du bureau politique et du comité central du PCF, disait ceci : « *la nation française perdrait cette liberté des libertés qu'est la souveraineté nationale, c'est-à-dire le droit pour chaque peuple à disposer sans cesse lui-même de son destin. (...) La subsidiarité, selon le traité de Maastricht, assure en fait au pouvoir central de la Communauté européenne, le droit intégral (et par là même un pouvoir absolu supérieur à celui des parlements, expressions pourtant de la souveraineté populaire de chaque pays) de se substituer aux États nationaux en tous les domaines, y compris ceux qui ne sont pas de sa compétence directe.* » [1]. Après cette analyse, difficile de penser que l'U.E. et l'euro n'imposent aucune obligation aux États membres. Mais comme tous les gouvernements européens sans exception servent loyalement les intérêts capitalistes, les "injonctions" de l'U.E. sont acceptées de leur part comme une partie de plaisir et non une contrainte.



L'Union européenne et les services publics

Les fondements de l'U.E. nous disent toute leur allergie aux services publics. Pour cela, il suffit de lire les textes de base du TFUE (Traité sur le Fonctionnement de l'Union Européenne), version consolidée de tous les traités qui se sont accumulés au fil des ans. Dès le Traité de Rome (25 mars 1957), on lit que la concurrence doit être non faussée... Mais les choses vont se préciser avec l'infâme traité de Lisbonne (13 décembre 2007) qui est une resucée du TCE (Traité Constitutionnel Européen) repoussé par les français en 2005, mais finalement imposé par la droite et le PS. Désormais, l'ex-article 86 du TCE vit sa vie en tant qu'article 106 du TFUE :

1. **Les États membres, en ce qui concerne les entreprises publiques et les entreprises auxquelles ils accordent des droits spéciaux ou exclusifs, n'édicte ni ne maintiennent aucune mesure contraire aux règles des traités**, notamment à celles prévues aux articles 18 et 101 à 109 inclus.
2. **Les entreprises chargées de la gestion de services d'intérêt économique général ou présentant le caractère d'un monopole fiscal sont soumises aux règles des traités, notamment aux règles de concurrence**, dans les limites où l'application de ces règles ne fait pas échec à l'accomplissement en droit ou en fait de la mission particulière qui leur a été impartie. Le développement des échanges ne doit pas être affecté dans une mesure contraire à l'intérêt de l'Union.
3. **La Commission veille à l'application des dispositions du présent article et adresse, en tant que de besoin, les directives ou décisions appropriées aux États membres.**

Les **Services d'intérêt économique général** (SIEG), terme utilisé dans l'article 106-2 ci-dessus, semblent exprimer en langage U.E., le terme **Services publics** ; en réalité, l'annexe 1 du "Livre Blanc sur les SIG" de 2004 apporte sur ce point une clarification intéressante : « *les termes "Service d'intérêt général" et "Service d'intérêt économique général" ne doivent pas être confondus avec l'expression "Service public" »*. Et pour cause, en Allemagne notamment, "Service public" est intraduisible, car il n'y a pas d'équivalent ni de mots pour le dire ; il n'y a qu'en France que des biens et services sont déclarés publics, avec un droit d'accès égal pour tous, basé sur la mutualisation des coûts.

L'article 106 verrouille donc la suppression inéluctable des services publics en les remplaçant par des « **entreprises chargées de la gestion de SIEG** » et « **soumises aux règles de concurrence** »... puisqu'aucun article ne peut être modifié sans l'unanimité des États membres : vous avez dit liberté de choix ?

La Commission européenne, police politique de l'U.E.

Notons également que l'article 106 nous apprend que la Commission doit jouer le rôle de police politique, car elle « **veille à l'application des dispositions** » du TFUE. Et c'est ce à quoi s'applique l'article 121. Sur le site de l'[UPR](#), son rôle nous est expliqué :

L'article 121 du TFUE prévoit chaque année les « *grandes orientations des politiques économiques* » (**GOPE**). Ce sont des « *recommandations* » de politique économique et sociale émises par la Commission européenne à chacun des États membres. C'est en fait **la véritable feuille de route de la politique économique et sociale du gouvernement français**, quel qu'il soit, qui est contraint de s'y plier dès lors que nous restons dans l'UE. Ces « *recommandations* » sont de fait des obligations, notamment depuis le pacte de stabilité et de croissance (PSC) de 2011 et, avec le « *six-pack* », la Commission peut sanctionner financièrement les pays en cas de manquement ou de retard dans l'application des mesures préconisées. En cas d'« *écarts importants* », la Commission adresse à l'État membre un avertissement, et sa situation est suivie tout au long de l'année. Si elle n'est pas redressée, la Commission peut proposer la constitution d'un dépôt correspondant à 0,2 % du PIB. Pour la France, il s'agirait donc d'un dépôt de 4,4 milliards d'euros.

Ces GOPE évoquent à plusieurs reprises la question du transport ferroviaire et de la nécessité de sa mise en concurrence.

Exemples proposés par le texte de l'UPR :

- Recommandation du Conseil concernant le programme national de réforme de la France pour 2012 et portant avis du Conseil sur le programme de stabilité de la France pour la période 2012-2016
« Il convient d'intensifier la concurrence dans un certain nombre d'industries de réseau (marché de gros de l'électricité, secteur ferroviaire) dès lors qu'à ce jour, les réformes entreprises dans ces secteurs n'ont donné que des résultats partiels... »

► Recommandation du Conseil du 9 juillet 2013 concernant le programme national de réforme de la France pour 2013 et portant avis du Conseil sur le programme de stabilité de la France pour la période 2012-2017 C217/30

« Dans le secteur ferroviaire... La réforme prochaine devrait faire en sorte que le nouveau "gestionnaire unique des infrastructures" reste indépendant de l'opérateur historique afin de garantir un accès équitable et non discriminatoire aux nouveaux entrants... »

► Recommandation du Conseil du 8 juillet 2014 concernant le programme national de réforme de la France pour 2014 et portant avis du Conseil sur le programme de stabilité de la France pour 2014 C247/46

« Dans le secteur ferroviaire, des barrières à l'entrée sur le marché continuent d'entraver le bon fonctionnement du marché. La France n'a pas ouvert son marché intérieur du transport ferroviaire de passagers à la concurrence, sauf pour les services internationaux, pour lesquels il y a peu de nouveaux entrants. Elle a lancé une réforme de son système ferroviaire en vue de le rendre financièrement plus viable. (...) Les mesures présentées comprennent la création d'un gestionnaire d'infrastructures à part entière au sein d'une structure verticalement intégrée incluant l'opérateur historique. Cette nouvelle structure pourrait entraver l'accès d'autres opérateurs au réseau. »

On pourrait décortiquer d'autres recommandations, comme celle qui dit que les tarifs réglementés d'EdF doivent être supprimés, ou encore que les dépenses de sécurité sociale doivent être réduites de manière significative, ou encore qu'une attention particulière doit être accordée aux dispositions réglementaires du Code du travail, etc... En réalité, ces GOPE (Grandes Orientations des Politiques Économiques) constituent l'expression de la mise sous tutelle de notre pays par la Commission européenne, composée de 28 commissaires non élus (dont un français).



Historique de la privatisation du système ferroviaire français

La Directive de 1991

Les attaques contre le service public ferroviaire français ne datent pas d'aujourd'hui. L'UE a depuis longtemps exigé que les sociétés ferroviaires deviennent indépendantes de l'État, et que soient séparées, au moins sur le plan comptable, l'infrastructure (les rails) de l'exploitation (la circulation des trains). Ce sera l'oeuvre de la directive 91/440 du 29 juillet 1991 relative au développement des chemins de fer communautaires qui présente deux dispositions (rappel : une directive est directement et obligatoirement transposable en droit français dans les deux ans qui suivent son adoption sous peine de sanctions) :

- ▶ d'une part, elle prévoit la séparation entre le réseau et l'exploitation des services ferroviaires. La séparation doit être au moins comptable, mais peut conduire à la mise en place d'entreprises distinctes, chaque État choisissant sa formule ;
- ▶ d'autre part, l'article 20 de la directive évoque, pour la première fois, « *un droit d'accès au réseau ferroviaire* ». Il s'agit d'une conséquence logique de la séparation entre réseau et exploitation.

Le principe est simple : isoler ce qui coûte et le laisser à la charge des français (le réseau), et privatiser la partie rentable par l'octroi d'un péage peu onéreux.

Certes, selon la directive de 1991, le droit d'accès au réseau reste encore très encadré. Il est ouvert aux entreprises des autres États membres dans des conditions particulières ; mais ces dernières seront amenées à être changées par la suite, dans le cadre d'un rapport de force plus favorable à la privatisation... Toutefois un pas capital est franchi : un droit d'accès au réseau ferroviaire est désormais ouvert dès 1991 aux entreprises assurant des trains de transport combiné. La mise en oeuvre de ce droit d'accès est facilité par deux directives complémentaires : une directive concernant les licences des entreprises ferroviaires (Dir. 95/18/CE du Conseil du 19 juin 1995) et une directive sur les redevances d'utilisation d'infrastructures (Dir. 95/19/CE du Conseil du 19 juin 1995).

Ainsi que le reconnaît le sénateur Nicolas About (UMP) dans un rapport établi au nom de la délégation du Sénat pour l'Union européenne : « *Plus rien ne s'oppose en théorie à l'arrivée de nouvelles entreprises dans le secteur ferroviaire* »... même pas ce pauvre Gayssot (ministre "communiste" sous le gouvernement Jospin) qui va tout accepter sans grande résistance...

La tactique des paquets

Le principe d'une ouverture des réseaux aux entreprises européennes étant ainsi adopté, un "livre blanc" est publié en 1996 par la Commission européenne après la grande grève de 1995. Il recommande d'introduire les « *forces du marché* » dans l'exploitation ferroviaire. Pour faire avaler la couleuvre, la tactique adoptée est celle des "paquets", c'est-à-dire de plusieurs groupes de directives et de règlements européens devant être appliqués par les États membres de l'Union européenne. Quatre paquets ferroviaires ont ainsi été définis et constituent un ensemble de directives adoptées entre 1997 et 2016 précisant les activités effectivement couvertes par ce mouvement : fret, transport voyageurs, transport international, cabotage... Cette série de paquets permet de diluer la casse du service public dans un ensemble apparaissant moins "politique".

Le premier paquet, de mars 2001, impose l'ouverture à la concurrence du fret international (transport de

marchandises). Il s'agit de trois directives préparées en 1998 et adoptées en 2001 modifiant la directive centrale de 1991. La principale, la directive 2001/12/CE prévoit l'ouverture de l'accès aux services de fret internationaux sur le réseau transeuropéen de fret ferroviaire (RTEFF) au 15 mars 2003 au plus tard. Conformément au principe d'équilibre évoqué, cette ouverture des services de fret à la concurrence est complétée par un renforcement des obligations en matière de licences des entreprises ferroviaires ; ces dernières doivent être gérées « *selon des principes appliqués aux entreprises commerciales* », c'est-à-dire des entreprises privées. Une autre directive vise également la tarification des « *sillons* », c'est-à-dire les routes ferroviaires entre deux points à un horaire donné.

Le deuxième paquet (2002-2004) est adopté en avril 2004, le fret intérieur doit à son tour être privatisé. Il s'agit de cinq directives proposées par la Commission. La principale directive est la 2004/51 qui ouvre vraiment la concurrence au fret ferroviaire : au 1er janvier 2006, l'accès à tout le réseau est ouvert aux services de fret international. L'ouverture à l'ensemble du fret, fret domestique compris, doit être effectuée au plus tard au 1er janvier 2007. Aujourd'hui, environ 40% du fret est assuré par la concurrence, l'activité fret de la SNCF enchainant les pertes financières.

Le troisième paquet (2004-2007), adopté en 2007, fixe des échéances pour la privatisation du transport international des voyageurs. Cette ouverture du trafic voyageur est organisée par la directive n° 2007/58/CE du 23 octobre 2007 dans les conditions suivantes :

- ▶ **le service international de voyageurs** est ouvert, au plus tard le 1er janvier 2010 : « *Les entreprises ferroviaires (établies dans un État membre) se voient accorder, au plus tard le 1er janvier 2010, un droit d'accès à l'infrastructure de tous les États membres aux fins de l'exploitation de services internationaux de transport de voyageurs* » (article premier, point 8).
- ▶ **le service international** est doublé d'une possibilité de **cabotage**, c'est-à-dire la possibilité de prendre et déposer des voyageurs au cours de route dans un même pays (Munich/Strasbourg/Paris, avec la possibilité de prendre des voyageurs à Strasbourg) : « *Au cours d'un service international de transport de voyageurs, les entreprises ferroviaires ont le droit de prendre et de déposer des voyageurs dans toute gare située sur le trajet international, y compris dans des gares situées dans un même État membre* ». (article premier, point 8).

Pour le moment, les opérateurs privés ont mis la main sur deux lignes depuis 2011, Paris-Venise (Véolia) et Marseille-Milan (Trenitalia).

L'attaque contre le trafic national qui était prévue dans ce paquet a finalement été reportée au quatrième paquet, mais des brèches importantes ont été ouvertes.



Le quatrième paquet en cours de mise en oeuvre a été adopté en 2016 par le Parlement européen. Il s'agit d'un ensemble de six directives qui s'attaquent au transport national de voyageurs, avec un pilier "technique" (Agence ferroviaire européenne [2], interopérabilité et sécurité ferroviaire) et un volet "marché". Ce dernier est relatif à l'ouverture à la concurrence des marchés nationaux de transport de voyageurs et à la gouvernance des acteurs du système ferroviaire.

A partir du 3 décembre 2019, il ne devra plus y avoir de monopole d'Etat et les lignes pourront être ouvertes à d'autres opérateurs. Sur les lignes nationales de type LGV qui n'entrent pas dans un contrat de service public (10% du trafic, lignes les plus rentables), les liaisons pourront être commercialisées à partir de décembre 2020 (exploitation possible d'une même ligne par plusieurs concurrents).

Pour les lignes conventionnées nationales et régionales (TET et TER), les autorités organisatrices de transport pourront attribuer des concessions dès le 3 décembre 2019 si elles le souhaitent ; c'est notamment la volonté affichée de plusieurs régions (PACA, Grand-Est, Hauts-de-France, Bourgogne-Franche-Comté, Pays de la Loire). Mais à partir de 2023, l'ouverture à la concurrence sera obligatoire. Dans ce cas, les Régions seront tenues de passer des appels d'offres pour attribuer l'exploitation au plus offrant. Les dispositions prévues par le quatrième paquet imposé par l'U.E. devaient être transposées en droit national au plus tard fin 2018. C'est ce qui a été fait par la loi relative à l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs voté récemment par les Parlements français (Assemblée nationale et Sénat).

Alors, on sort ou on se soumet ?

La seule petite marge de manoeuvre que l'on pourrait éventuellement accorder à un raisonnement de type Pierre Laurent, serait que cette réglementation européenne concernant le trafic voyageur des TER prévoit que les autorités nationales conserveront le droit d'octroyer certains contrats directement, sans appel d'offres, à la condition que ce soit « *synonyme d'améliorations pour les passagers ou d'avantages en matière de coûts-efficacité* ». Les contrats octroyés devraient donc inclure des exigences en matière de performance (comme la ponctualité et la fréquence des services, la qualité du matériel roulant et la capacité de transport). Sont concernés les contrats de service public (TER, TET) en-dessous d'une valeur annuelle moyenne (7,5 millions d'euros) ou pour la fourniture annuelle de services de transport de voyageurs par chemin de fer (500.000 kilomètres). On le voit, la marge de manoeuvre est quant même très réduite... puisque tout le reste constitue un cadre très rigide et incontournable dont on ne peut échapper... que si l'on quitte l'U.E. !

Et que nous démontre cet historique ? D'une part que la privatisation du système ferroviaire français est en voie d'achèvement, c'est-à-dire que **les ordonnances Macron ne sont pas le début mais la fin du cycle**. D'autre part que la SNCF n'est plus que l'ombre d'elle-même, et que pour ce qu'il en reste, la mise en concurrence du trafic voyageur va finir de la déshabiller complètement. Une vingtaine d'opérateurs privés occupent déjà 40% du trafic de fret au détriment de la SNCF pour laquelle les conditions de travail dans ce domaine se sont particulièrement dégradées et l'emploi a fondu comme neige au soleil. Les cheminots sont désormais répartis dans deux entreprises qui fonctionnent déjà indépendamment, SNCF réseau et SNCF mobilités, chapeautées par une troisième, la SNCF "mère", les filiales se multiplient et se posent même parfois en concurrentes de la SNCF, le recours à la sous-traitance explose, les externalisations sont nombreuses dans toutes les fonctions RH et transverses. On peut dire que même si le gouvernement renonçait à transformer la SNCF en SA (société anonyme) synonyme d'étape avancée de la privatisation, ce qui serait possible puisque l'U.E. ne l'exige pas, le contexte d'ouverture à la concurrence amènerait inéluctablement à un pourrissement de la situation ; pour obtenir le marché, la mise en concurrence obligerait à sous-estimer les coûts, diminuer les services, la qualité des matériels, etc... et donc entraînerait une mise en déficit chronique, une aggravation des conditions de travail et une diminution catastrophique des emplois, sans compter ce qu'il adviendrait si la SNCF n'obtenait pas suffisamment de contrats.

Cet état des lieux nous donne une idée des forces qu'il faudra rassembler pour reconquérir nos services publics... Cela ne veut pas dire que la lutte actuelle est vaine, bien au contraire. En effet, la lutte des cheminots est salutaire, car elle aide de manière considérable à élever le niveau de conscience dans la profession, mais aussi dans toute la société. Cela ne peut que contribuer à faire encore monter le niveau de mobilisation et de convergence des luttes, et à semer des graines pour l'avenir.



Pour nous communistes, le service public ferroviaire est un bien commun qui ouvre au droit fondamental pour tous de se déplacer librement sur le territoire national. Ses valeurs, fondées sur la notion d'égalité d'accès et de traitement, d'aménagement du territoire, ont montré dans l'histoire leur efficacité comme moteur de développement de la société, comme facteur de cohésion sociale, comme vecteur d'avancées technologiques et démocratiques.

Pour replacer le service public ferroviaire dans une perspective politique crédible, nous devons revendiquer, en tant que parti politique :

- ▶ le retour à la SNCF comme entreprise publique unique ayant le monopole du transport ferroviaire sur le sol français ;
- ▶ cela sous-entend que la SNCF se consacre uniquement au réseau national et qu'elle se débarrasse des entreprises et réseaux qu'elle détient dans d'autres pays ;
- ▶ cela sous-entend également que les sociétés de chemin de fer privées existantes soient nationalisées et intégrées à la SNCF ;
- ▶ l'abrogation de toutes les lois françaises qui sont la traduction des directives citées précédemment et qui instituent la concurrence sur le réseau ferré français ;
- ▶ le maintien et l'amélioration du statut du cheminot en concertation avec les travailleurs et leurs organisations syndicales ;
- ▶ et bien sûr, le développement des activités ferroviaires afin de répondre aux besoins de la population et des activités industrielles et d'échange.

Mais surtout, nous devons exiger, de manière responsable, la sortie de l'U.E., car un véritable service public ferroviaire français rentrerait en contradiction antagonique avec les directives européennes à l'origine de la mise en concurrence, ainsi qu'avec les traités fondateurs qui portent en eux la destruction des services publics, et donc serait incompatible avec l'UE.

Hélas, les propositions officielles du PCF n'exprimant aucune volonté de s'extraire de la dictature de l'U.E. en matière de service public ferroviaire comme en beaucoup d'autres domaines, notre parti risque bien de continuer à s'inscrire dans le bavardage et à se décrédibiliser.

Pascal Brula

[1] "Vive la nation", Dossier d'Avancées Scientifique et Techniques - L'Humanité, supplément au n°44, septembre 1992.

[2] L'Agence ferroviaire européenne, jusqu'ici dotée principalement de missions d'assistance technique pour la Commission européenne, devient l'autorité responsable :

- de la délivrance des autorisations liées à l'interopérabilité et à la sécurité ferroviaires
- du système européen gestion du trafic ferroviaire (ERTMS)
- de la réduction du nombre de règles nationales techniques et/ou de sécurité
- de la mise en place à terme d'un registre européen des véhicules