

## QUAND L'EUROPE A LE MAL DES TRANSPORTS

**Vanessa Amboldi & Laurent D'Altoe**

**Concurrence entre travailleurs, salaires de misère, conditions de travail inadmissible... Les transporteurs routiers sont les victimes du dumping social, nouvelle arme du libéralisme triomphant porté par l'Union européenne.**

**Avec pour prétexte la libre circulation, la législation européenne favorise le démantèlement sans précédent des conditions de travail des transporteurs routiers, tirant vers le bas les salaires et les conditions de travail. C'est tout l'important secteur des transports routiers qui s'en trouve fragilisé.**

**Le 21 octobre dernier, à Tournai, le CEPAG - en collaboration avec la Maison syndicale de Mouscron et l'Union Belge des Transports de la FGTB - a organisé un colloque sur le sujet. Parmi les intervenants, Nadia Hilal, Docteure en Science politique (EIP de Paris), a proposé une réflexion sur la privatisation progressive du rail en Europe<sup>1</sup>. En voici les grandes lignes.**

### **La privatisation du rail en Europe : repères historiques et enjeux**

#### **Les principaux textes réglementaires :**

L'Acte unique européen de 1986 dont l'objectif est la suppression des obstacles à la libre circulation des marchandises et des personnes et l'introduction de la concurrence, dans la perspective du marché unique de 1993.

La directive 91/440 du Conseil des ministres sur le développement des chemins de fer européens (29/07/1991) : pour la première fois dans leur histoire, tous les salariés du rail en Europe étaient liés par un texte commun.

Le traité de Maastricht de 1992 fixait comme objectif le développement de l'interopérabilité des chemins de fer.

Le secteur des transports constitue 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. En ce qui concerne l'organisation des marchés nationaux, c'est un puissant vecteur d'homogénéisation des prix. Par ailleurs, les transports ont une influence considérable sur l'implantation des entreprises.

<sup>1</sup> Voir à ce sujet : Nadia HILAL, *L'Eurosyndicalisme par l'action : cheminots et routiers en Europe*, 2007, Paris, l'Harmattan.

En ce qui concerne le rail, depuis 1970, on assiste à un déclin constant de ses parts de marché du rail, en termes de marchandises transportées, dans tous les pays européens. 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). A la fin des années 1980, presque les deux tiers du fret en Europe étaient transportés par camion.

Dans le cadre de la mondialisation des échanges, Nadia Hilal de préciser que la baisse du prix du transport devient stratégique. Il en va de la compétitivité des économies nationales, tel est du moins le constat alarmiste dressé par la Commission européenne.

## **Les conséquences de la privatisation du rail en Europe**

Si la libre circulation des travailleurs en Europe est faible pour la plupart des secteurs d'activité, elle a une résonance particulière au niveau du transport. 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 donc potentiellement plus forte dans ce secteur.

Les risques de concurrence entre les systèmes sociaux, ce qu'on appelle le « dumping social », liés à des législations sociales nationales hétérogènes, retiennent toute l'attention des syndicats.

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, c'est-à-dire 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 existent également.

Pour ce premier groupe, 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. La concurrence déloyale que livre le transport routier de marchandises (qui ne paye pas l'intégralité de ses coûts, sociaux, environnementaux ou en matière d'utilisation des infrastructures) a été dénoncée.

Ces organisations syndicales ont demandé une politique d'investissements ambitieuse dans les infrastructures ferroviaires et exigé des garanties sociales. Sauver le rail signifie accroître le volume et la qualité du service par une politique de modernisation des infrastructures et d'investissements plus favorables aux chemins de fer.

Elles ont refusé l'application de la directive européenne tant que les conditions de concurrence entre le rail et la route n'étaient pas harmonisées.

Conséquences de cette opposition : de nombreuses grèves ont été organisées et l'application de la directive s'est faite 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.

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.

On constate dans ces pays, principalement du 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 ont constitué une opportunité unique et sans égale en Europe pour faire accepter les réformes par les syndicats.

Pendant plusieurs années, ces deux stratégies opposées ont rendu impossibles les rapprochements des points de vue syndicaux sur la politique communautaire.

### **Un cas « à part » : l'exemple britannique :**

Dans les années 80, Margaret 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 et le caractère anti-syndical des réformes ferroviaires britanniques était patent.

A cette période, 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. En 1993, le Royaume-Uni était le seul pays européen à privatiser tout le secteur.

Si la privatisation totale de la compagnie était à l'ordre du jour dès le milieu des années 1980, devant la grande hostilité des syndicats, elle ne sera mise en place qu'avec le gouvernement Major.

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.

Conséquences de cette réforme ?

- la réduction du nombre d'employés de la fonction publique de 24.500 unités en 3 ans.
- un morcellement sans précédent : plus de 30 opérateurs se sont partagés le rail britannique.
- La fin de nombreux organes de négociation paritaires.

Des divisions syndicales internes sont rapidement apparues: les conducteurs de train pensaient devenir les grands gagnants de la réforme du fait d'une pénurie de personnel à ces postes.

## **Les conséquences sociales de la privatisation du rail<sup>2</sup>**

Partout en Europe, la réorganisation du rail a eu de lourdes conséquences sociales, se traduisant 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.

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 non 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.

## **Les moyens de lutte au niveau européen : quelle stratégie syndicale commune ?**

La très grande diversité du secteur freine la construction d'un syndicalisme européen. En effet, 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 donc rencontré de grandes difficultés à élaborer une position européenne claire et cohérente

---

<sup>2</sup> Voir Pedersini, Trentini [2000]. L'étude confirme « la baisse considérable des effectifs » et une « évolution défavorable du statut des salariés ».

En outre, la privatisation s'est effectuée selon des calendriers et des rythmes différents.

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.

Et puis, il y a le pluralisme syndical... L'Italie ne compte pas moins de douze syndicats aux *Ferrovie dello Stato*, en 2000. On retrouve la même fragmentation syndicale dans le rail au Portugal où cohabitent 22 syndicats au sein de la compagnie nationale.

Côté français, le nombre de syndicats à la SNCF est une caricature du morcellement du syndicalisme: il est passé de 2 à 9 de 1945 à 2004. Cet émiettement, favorisant les surenchères syndicales, constitue un facteur important d'inefficacité pour le syndicaliste français.

Le pluralisme syndical multiplie considérablement le nombre d'interlocuteurs lors des réunions européennes. L'ETF (Fédération européenne des travailleurs des transports) 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 en raison 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'eupéanisation 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 (Fédération internationale des ouvriers du transport) 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.

Les représentants syndicaux britanniques ont sillonné l'Europe à la rencontre des autres syndicats.

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 ».

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 ! ».

## **Inventer une mobilisation européenne**

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.
- Le 19 novembre 1996, les cheminots ont défilé à Bruxelles pour s'opposer aux projets de dérégulation du rail.
- 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 :**

Les contre-modèles partagés, comme la construction et l'exploitation d'épouvantails européens, ont constitué le socle commun d'un discours syndical européen.

Mais ils risquent d'alimenter 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 ».

Les organisations européennes (l'EFT) 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.

## **L'absence d'un droit de grève européen**

La secrétaire générale de l'EFT le 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.

Enfin, 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 et réflexions...**

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 et les structures de l'ETF sont renforcées. On assiste peu à peu à la naissance d'un militant syndical européen.

Et cette tendance doit se développer et croître, car les défis auxquels sont confrontés travailleurs et utilisateurs des chemins de fer européens sont à l'image de ce qui attend l'ensemble des secteurs de l'activité économique : dérégulation, sous-traitance, salaires à la baisse et privatisations forcées sont devenus les armes privilégiées d'un capitalisme débridé qui préfère toujours accumuler les profits pour quelques uns, au détriment de l'immense majorité des travailleurs constamment mis sous pression.

