

# La concurrence pénalise avant tout les travailleurs

*Forum des syndicats des cheminots autrichiens sur le thème de la libéralisation des chemins de fer européens*

**La commission de l'Union européenne veut promouvoir par le biais d'un 3<sup>e</sup> paquet ferroviaire la concurrence dans le trafic voyageurs. Cependant il manque encore une évaluation des effets des 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> paquets. Un forum fréquenté par de nombreuses personnalités a eu lieu récemment à Vienne. Les discussions ont porté sur le résultat d'une étude consacrée au thème : « nouvelle voie pour les chemins de fer européens – à qui profite la concurrence ? »**

Durant ce premier semestre de l'année, l'Autriche assume la présidence de l'Union européenne. Les syndicats des cheminots autrichiens en ont profité pour organiser un forum consacré au processus de libéralisation dans le secteur ferroviaire. Wilherm Haberzettl, préside le syndicat autrichien GdE et est également président de la Fédération européenne du personnel des transports (ETF) à laquelle le SEV est affilié. Wilherm Haberzettl a largement contribué à la mise sur pied de ces assises. Il a d'emblée revendiqué la nécessité de procéder à une sérieuse évaluation de la politique de libéralisation du trafic marchandises avant que l'Union européenne décide de se lancer à corps perdu dans la mise en concurrence du trafic voyageurs programmée pour 2010.

## **Libéralisation : fiasco total**

Norbert Bacher, secrétaire général du GdE, a déclaré au début de son intervention qu'en Europe on n'a pas enregistré une pire faillite que celle de la libéralisation du trafic ferroviaire marchandises. Cette libéralisation n'a pas réussi à inverser la tendance de transférer les marchandises de la route au rail. Au contraire. Au lieu de soustraire du trafic à la route, les opérateurs ferroviaires passent leur temps à se cannibaliser entre eux. Les dégâts risquent de s'étendre dans le domaine du trafic voyageurs, avant même que l'on se soucie de s'arrêter et de réfléchir sur les incidences de cette politique.

## **L'Union européenne prétend le contraire**

Jean Arnold Vinois, de la section ferroviaire de la Commission européenne, a fourni une autre interprétation de la situation. Il a soutenu la thèse selon laquelle la baisse du trafic ferroviaire des marchandises n'est pas à imputer à la politique libérale de l'Union européenne, mais que c'est une tendance qui avait déjà été pronostiquée par les spécialistes. Jean Arnold Vinois prétend cependant que depuis 2 ans on constate une légère tendance à la hausse du trafic ferroviaire marchandises en Europe. Un point de vue que n'ont pas partagé les autres intervenants à ce forum.

## **Objectifs ratés**

Deux études effectuées par des instituts spécialisés de Vienne et de Dublin démontrent clairement que l'Union européenne, 15 ans après l'entrée en vigueur du 1<sup>er</sup> paquet ferroviaire, est bien loin d'atteindre ses propres objectifs. L'ouverture du réseau ferroviaire et la libéralisation n'ont pas permis d'augmenter la part du transport des marchandises par chemin de fer, ni d'améliorer le taux de satisfaction de la clientèle, ni de garantir les places de travail et encore moins de développer le réseau ferroviaire. De nombreuses entreprises sont tombées dans les chiffres rouges et ont supprimé des milliers de postes de travail. Ce qui a mis sous pression le personnel et provoqué une augmentation de l'insécurité et du stress sur le lieu de travail, sans compter la régionalisation et la disparité des conditions de travail. Un spécialiste du monde du travail a livré une conclusion lapidaire lors de ce forum : « la concurrence pénalise avant tout les travailleurs ». D'autres voix se sont élevées pour faire noter que les grandes multinationales sont les uniques réels bénéficiaires de la politique de libéralisation menée par l'Union européenne.

Sabine Trier, secrétaire générale de l'ETF, a estimé qu'une analyse des résultats du 1<sup>er</sup> paquet ferroviaire devrait aller jusqu'à prendre en compte les répercussions sociales de la politique de libéralisation du rail. Sabine Trier s'est montrée très critique par rapport aux volontés de séparer les domaines de l'infrastructure et de l'exploitation. Séparation qui fait fi des interconnexions existant dans le secteur ferroviaire. La secrétaire générale de l'ETF a conclu son intervention en affirmant clairement que les syndicats européens sont opposés à la libéralisation du trafic ferroviaire voyageurs.

### **Employeurs favorables à une réglementation**

« Nous ne pourrions pas éviter la concurrence » a lancé Johannes Ludewig, CEO de la Deutsche Bahn et patron de l'association internationale des directeurs d'entreprises ferroviaires (CER). Mais il s'est empressé de préciser que « la concurrence a besoin de conditions cadres qui soient claires et acceptées par tout le monde ». Une affirmation qui a suscité un écho favorable chez de nombreux participants.

Les représentants du personnel ont revendiqué des conditions cadres au niveau national et international. Un appel du pied à l'adresse des pouvoirs politiques afin qu'ils contribuent à rendre compétitif le rail par le biais d'investissements et projets novateurs. Une politique économique et des transports favorable au rail présuppose en outre la réduction du prix du sillon et l'augmentation du coût du transport routier qui pratique actuellement des prix de dumping, portant ainsi préjudice au secteur ferroviaire.

### **La responsabilité du marché**

« La politique doit assumer plus de responsabilités dans le domaine des transports, de leurs clients et des travailleurs, privilégiant les considérations à caractère écologique et sociale plutôt que celles purement idéologique liées à l'ouverture du marché » a demandé Wilherm Habertzettl en guise de conclusion des débats à la présidence autrichienne de l'Union européenne.

### **Adrian Wüthrich**

Spécialiste SEV de la politique des transports