



N° 22

Groupe Avenir Service Public de l'Équipement

Organisme de recherches du SNPTAS CGT



Les notes du Gaspe

XV^o Congrès du SNPTAS-CGT

du 9 au 13 mai 2005

Atelier n°3



*Quelles propositions syndicales face
à la politique européenne néo-libérale
dans les transports ?*

Au sommaire

p-4. Avant propos

p-5. Point- 1 :

Fiche argumentaire d'ATTAC

p-14. Point- 2 :

pour une politique européenne des transports en rupture avec l'ultra-libéralisme

Avant propos

Avec ce Gaspe N° 22, nous commençons la publication d'une partie des documents–supports qui ont été présentés et débattus à l'atelier N°3 dont le thème était "L'évolution européenne et son impact sur notre domaine de travail". On trouvera ci-après le domaine Transports.

L'atelier a examiné le champ d'intervention du Ministère dans le domaine Transports

- des activités en régie dans le domaine des routes, des voies navigables, de l'aviation civile, de la mer. Malgré la décentralisation, des activités importantes demeurent dans ces différents domaines,
- un domaine recherche, piloté directement (INRETS par exemple) ou par le moyen de crédits affectés à des organismes ou entreprises para-publics ou privés,
- une activité de régulation par le moyen de la Loi, du règlement, de la circulaire, de la norme, avec transposition des directives européennes,
- une activité importante au niveau européen voire internationale, et ceci dans tous les domaines concernés, dans les domaines cités ci-dessus, et en particulier dans celui de la sécurité.

L'atelier a constaté

- d'une part que la décentralisation, qui peut s'analyser comme un processus d'externalisation d'activités notamment vers les collectivités territoriales n'abolit pas les modes d'intervention exposés ci-dessus,
- d'autre part que la réforme de l'Etat modifie les modes d'intervention notamment - mais non exclusivement - par la mise en œuvre de la LOLF.

L'atelier s'est interrogé

- sur les conséquences des orientations de la politique européenne. Ces orientations sont déclinées à partir du thème "la concurrence libre et non faussée", thème qui demeure malgré le rejet du Projet de traité constitutionnel,
- et, de ce fait, sur l'avenir tant des missions, des activités que de la politique de régulation ; ce qui concerne bien évidemment tout le secteur des entreprises "sous tutelle" et des organismes du RST,
- sur la tendance à rejeter la politique européenne sur "les technocrates de Bruxelles" ; en réalité les membres du gouvernement, les représentants des partis politiques sont présents dans les différentes instances ; ils approuvent - ou très rarement s'y opposent - les mesures de démolition des services publics des transports.

L'atelier a considéré

- qu'il fallait mener les luttes pour le service public au niveau imposé par l'entreprise de démolition menée par les gouvernements successifs ; la bataille au niveau idéologique pour restaurer la validité du concept d'appropriation publique et de service public est un élément important de cette action ; comme, enfin, d'autres acteurs que le SNPTAS-CGT sont concernés, l'atelier a considéré qu'il était indispensable de mener des coopérations avec d'autres acteurs, et en premier lieu l'UIT (Union Interfédérale des Transports).

L'atelier enfin a fait référence à plusieurs documents publiés sous le sigle GASPE :

- **Gaspe sur l'Europe**
- Dossier Europe -- Gaspe N° 6 : Vers un service public européen (Document de la CES) -- Dossier Europe Gaspe N° 11 -- Forum social européen Gaspe N° 12.
- **Gaspe sur le Service public**
- Quel ministère demain Gaspe N° 10 ? Quel ministère demain (II) ? Gaspe N° 16 -- Construire le service public du XXI^e siècle : Gaspe N°20.

L'Union européenne a mis tardivement en œuvre la libéralisation des transports, puis s'est livrée à un rattrapage à marches forcées.

Ce sera l'objet du Point 1 construit à partir de larges extraits d'une fiche argumentaire d'ATTAC.

Quelles propositions peut-on formuler pour mettre en œuvre une politique des transports en rupture avec l'ultra libéralisme ?

Ce sera l'objet du Point 2

Le coordinateur du GASPE : Roger ESMIOL

Point - 1

Fiche argumentaire d'ATTAC

"1- Une libéralisation tardive des transports... puis un rattrapage à marche forcée

"Selon la Commission Européenne, le secteur des transports produit 10% de la richesse communautaire mesurée par le produit intérieur brut (PIB) européen, soit environ 1.000 milliards d'euros par an et génère plus de 10 millions d'emplois.

"Les transports ont figuré d'emblée dans le Traité de Rome de 1957, fondateur de la Communauté Economique Européenne (CEE) ou Marché Commun, en tant que secteur à libéraliser. Les Etats membres et la Commission ne s'y sont cependant pas intéressés pendant trois décennies, jusqu'à ce qu'en mai 1985, la Cour de justice des Communautés européennes (CJCE) émette officiellement un constat de carence des Etats membres, assorti d'une injonction à la Commission de mettre en œuvre la libéralisation du cabotage, c'est à dire la possibilité pour une entreprise d'un pays de la CEE d'effectuer du transport intérieur dans un autre de ces pays.

"Au même moment, les chefs d'Etat réunis à Milan, puis à Bruxelles, ont lancé par l'Acte Unique, le projet de marché unique à réaliser avant le 1^{er} janvier 2003, pour lequel la mise en place d'un marché libre des transports, c'est à dire la concurrence dans tous les modes de transport, était citée comme la première condition du succès. Les choses se sont alors précipitées vers un démantèlement à marche forcée des réglementations nationales. Il a pris la forme d'une véritable rafale de règlements et de directives. [1] Pour l'illustrer, rappelons que depuis 1985, environ cinq cents textes européens concernant les transports sont parus.

"Le transport maritime était pour l'essentiel libéralisé depuis longtemps, avec la disparition progressive des pavillons nationaux où les droits sociaux nationaux s'appliquaient aux marins, remplacés par des pavillons-bis, comme celui des îles Kerguelen pour la France, sortes de pavillons de complaisance légaux, et surtout par les pavillons de complaisance reconnus comme tels, qui relèvent d'Etats ne respectant même pas les conventions internationales maritimes (Panama, Libéria, Malte...). Les navires portant ces pavillons constituent les deux tiers de la flotte mondiale et sont responsables de plus de 90% des catastrophes maritimes. Notons que la France se propose de créer un nouveau pavillon de complaisance légal, le Règlement international français (RIF), avec lequel les garanties sociales des marins se situeraient entre celles des pavillons-bis et celles des pavillons de complaisance.

"Le transport maritime a toutefois fait l'objet en 1986 d'un règlement (4056/86) relatif aux règles de concurrence dans ce secteur, qui entérine pour l'essentiel les "conférences maritimes", formes d'ententes entre armateurs pour le transport du fret. L'Europe ne s'en est à nouveau préoccupée qu'avec la publication d'un Livre vert en décembre 1997, qui concernait la politique portuaire. Il a conduit, en février 2001, à un projet de directive de libéralisation des activités portuaires sur lequel nous reviendrons dans le point 2 ci-après. En octobre 2004, sous la pression des chargeurs, la Commission a annoncé dans un Livre blanc [2] qui envisage la libéralisation totale du secteur de la ligne régulière dans le *shipping*, c'est à dire l'abrogation de tout ou partie du dispositif du règlement de 1986.

"Le transport aérien a été libéralisé progressivement et totalement entre 1987 et 1997 par plusieurs "paquets" de mesures successifs. Le point de départ a été un Arrêté d'avril 1986 de la CJCE (Arrêté "Nouvelles frontières"), rendant applicable au transport aérien les règles de concurrence.

"À la fin de 1987, un premier "paquet" concrétisait les décisions de l'Arrêté précédent et fixait des conditions de tarification "non discriminatoires" et d'accès au marché. Puis, en juin 1990, un deuxième "paquet" reprenait les dispositions du premier en renforçant la libéralisation, notamment l'accès aux aéroports pour toutes les compagnies aériennes de l'Union européenne.

Fiche argumentaire d'ATTAC (suite)

"Le troisième et dernier "paquet", adopté en juillet 1992, complétait ou remplaçait les textes antérieurs pour parvenir à :

- *la libre fixation des prix par les compagnies aériennes,*
- *la certification des personnels navigants selon des critères européens permettant la desserte de l'ensemble du territoire de l'Union,*
- *la liberté totale du cabotage aérien entre les Etats membres.*

"Ainsi, en quelques années, a été balayé le principe de pleine souveraineté des Etats sur leur espace aérien, principe pourtant reconnu dès 1919 par la Convention de Paris et réaffirmé en 1944 par celle de Chicago.

"Le dernier paquet" a en fait été suivi, après les plaintes des compagnies aériennes privées auprès de la Commission en 1994, d'une directive adoptée en 1966 qui a imposé la concurrence par appels d'offres pour les prestations d'assistance en escale, rendu effective entre 1999 et 2003.

"Le transport routier est pratiquement libéralisé depuis qu'il existe, du fait des conditions d'accès et des dispositions sociales d'emblée peu contraignantes. Toutefois, existait en France, jusqu'en 1985, le dispositif de la TRO (Tarification Routière Obligatoire) qui fixait des tarifs minima afin d'empêcher les artisans routiers, constituant l'essentiel de la profession et connaissant très mal leurs coûts réels, de "s'étrangler" eux-mêmes par de trop bas tarifs. Cette garantie a été supprimée dès 1986 par une directive européenne instaurant la liberté totale des prix du transport de marchandises. Par la suite, le cabotage routier a été totalement libéralisé à partir de 1998.

"Le transport fluvial a été libéralisé progressivement par la législation européenne à partir de 1994, pour aboutir à une libéralisation totale du marché dans l'Union européenne depuis le 1^{er} janvier 2000. C'est à cette date que la France, après 57 ans de "gestion administrative", a rejoint l'Allemagne, qui avait libéralisé les transports fluviaux dès 1993, ainsi que la Belgique et les Pays-Bas, qui l'avaient imité en 1998. Cela s'est traduit par l'abandon du système d'affrètement "au tour de rôle" : le client chargeur ne choisissait pas son bateau car le fret était distribué aux bateliers à tour de rôle, les prix étaient fixés par l'Etat. Cela s'est traduit également par la fermeture des 33 Bourses d'affrètement fluvial.

"Le transport ferroviaire a été libéralisé tardivement là aussi par une rafale de textes, accompagnés par la Commission de l'affichage d'un simple objectif, la "revitalisation du rail", et d'un moyen unique pour l'atteindre : favoriser toujours plus son ouverture à la concurrence.

"Quatre séries de mesures successives, de plus en plus rapprochées"

- *la directive 91/440 de juillet 1991* a imposé la séparation comptable entre gestion de l'infrastructure et services de transport. Elle a ouvert les réseaux à la concurrence des regroupements internationaux d'entreprises ferroviaires [3] des Etats-membres et pour le transport combiné international ; elle a été suivie en 1995 de deux directives relatives aux capacités des infrastructures.
- *"le premier paquet ferroviaire" de février 2001* (trois directives) a ouvert à la concurrence le trafic du fret, dans toute l'Europe, pour toute Entreprise ferroviaire titulaire d'une licence de sécurité, sur les lignes importantes des réseaux (Réseau transeuropéen de fret ferroviaire), avec élargissement à leur totalité en 2008. Il a imposé des modalités de répartition des capacités d'infrastructure, de tarification et de certification de sécurité, **y compris pour les trafics nationaux**.
- *le deuxième "paquet" d'avril 2004* (un règlement et trois directives) a créé une agence ferroviaire européenne, précisé la répartition des capacités d'infrastructure, la tarification et la certification de sécurité, et fixé des exigences d'interopérabilité (dispositifs techniques communs dans toute l'Union européenne). Il impose l'ouverture totale du fret international en 2006 au lieu de 2008 et celle de cabotage de fret en 2007.

Fiche argumentaire d'ATTAC (suite)

- le troisième "paquet" (deux directives et deux règlements) a été proposé en mars 2004 et est encore en discussion. Il prévoit l'ouverture du trafic international de voyageurs et du cabotage en 2010, un certificat européen de conducteur, des engagements de qualité pour le fret assorti de pénalités et enfin des droits pour les passagers internationaux (responsabilité des Entreprises ferroviaires concernant l'information, les réclamations et les compensations). Il ne restera donc qu'à finir d'ouvrir le cabotage des voyageurs à la concurrence pour que la libéralisation soit totale. Cependant, il convient d'ajouter à cela un projet de règlement de la Commission qui porte sur les transports régionaux de voyageurs par rail (TER) et par route, et qui vise à imposer la concurrence pour le marché.

Dans tous les cas, on constate que la Commission propose à jet continu des "paquets" de directives et de règlements successifs, avant même que les précédents aient seulement pu être mis en application et encore moins évalués. Ces "paquets" élargissent toujours plus les obligations de mise en concurrence du secteur des transports par un système "à cliquets" : la libéralisation est accrue pas à pas et ne recule jamais. De ce fait, les entreprises publiques historiques s'épuisent littéralement à modifier sans répit leurs organisations internes pour s'adapter aux nouvelles dispositions ; cet épuisement fait aussi partie du but recherché par la Commission, pour laquelle elles constituent des ennemis à abattre. Par un paradoxe qui n'est qu'apparent, c'est par la mise en place d'un véritable Gosplan que la déréglementation est imposée. En vérité, se vérifie dans l'Europe néo-libérale une règle générale du développement capitaliste : la machine administrative et gouvernementale doit tourner à plein régime pour "fabriquer du marché".

"2- La politique des transports de l'Union européenne selon les Traité : libre-échange débridé et dumping social généralisé.*

Ll'ouverture mondiale des marchés présente pour les possesseurs du capital le double intérêt de diminuer les coûts de production, donc d'accroître les profits, et de placer la main d'œuvre des pays riches en concurrence avec celle des pays pauvres, donc de mater sa résistance sociale. Encore faut-il pouvoir transporter au plus bas prix possible, vers les marchés de consommation, les produits fabriqués dans les pays qui pratiquent le *dumping social, fiscal et environnemental*, afin que la plus-value tirée des exploités de ces pays ne se perde pas - c'est le cas de le dire - en route. C'est pourquoi la politique des transports qui inspire le Traité constitutionnel vise avant tout à poursuivre, renforcer et "graver dans le marbre" la libéralisation des transports.

Cest dans ce but qu'agit depuis 15 ans cette efficace Agence régionale de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) qu'est la Commission de l'Union européenne, sous la bannière étoilée du Traité de Rome modifié par l'Acte unique, puis par les Traité de Maastricht, Amsterdam et Nice, et maintenant par le projet de Traité constitutionnel.

Soulignons qu'en matière de transports, le projet de Traité constitutionnel reprend le contenu des Traité antérieurs (articles III-236 à II-245) et n'introduit pas de rupture avec la (dé)construction néo-libérale en cours. Il lui donne symboliquement, une valeur constitutionnelle et rend très difficile toute modification ultérieure de la politique actuelle.

Celle-ci consiste, selon une logique inavouée mais claire, à généraliser le dumping social dans tous les modes de transport, afin d'en contenir les tarifs. La libre circulation des marchandises, nécessaire au libre-échange et aux délocalisations, est jugée beaucoup plus importante que ses effets sur les garanties sociales et l'environnement.

En réalité, le modèle sous-jacent est bien celui des transports maritimes, qui ces trente dernières années, ont enregistré mondialement une progression de trafic de 430 % et une baisse des coûts de 30%, essentiellement par le recours à des "navires-poubelles" et à la baisse des revenus des marins. A cet égard, les bilans des récentes marées noires de l'Erika et du Prestige se passent de commentaires.

*On trouvera de nombreuses références au Projet de Traité constitutionnel rejeté, à ce jour, par les référendums en France et aux Pays Bas. Nous avons maintenu ces références, car actuellement nul ne sait si le projet de Traité sera totalement abandonné, repris en tout ou partie, réactualisé.

Fiche argumentaire d'ATTAC (suite)

"La Commission entend désormais, après son échec de 2003, du fait de la combativité sociale des dockers, de démolir leur statut en imposant la mise en concurrence des services portuaires, par une directive. Au nom de la *concurrence libre et non faussée* chère au projet de Traité constitutionnel, pilotage, remorquage, manutention et transbordement doivent faire l'objet d'appels d'offres et de contrats négociés. Les sociétés de transport maritime, si soucieuses comme on le sait des conditions sociales, pourront même créer leurs propres filiales de service ou confier une partie des opérations aux marins du bord. Il s'agit de diffuser dans les ports le dumping social, qui existe déjà en mer, sous une forme impitoyable.

NDLR : Bolkestein des mers à l'œuvre

Les marins n'entendent pas laisser la compagnie Irish Ferries licencier ses salariés pour embaucher des équipages sous-payés. Irish Ferries a adopté un pavillon des Bahamas (pavillon de complaisance) et a licencié 187 marins irlandais pour embaucher des marins estoniens, lituaniens, maliens et philippins. Ceux-ci sont payés entre 1 € et 4,50 € de l'heure contre 15 € pour les Irlandais.

(Source *L'Humanité* – 14 juin 2005)

"**Les transports aériens** ont connu, après leur déréglementation, les privatisations en série des compagnies nationales, la concentration, la généralisation de la sous-traitance et le développement sans frein des compagnies dites à "bas coûts" (*low cost*) qui diminuent leurs tarifs notamment en pressurant les salariés (le syndicalisme y est *de facto* interdit). Ce développement est soutenu par la Commission de Bruxelles en dépit de l'aberration environnementale que constitue le transport aérien à courte distance. A titre d'illustration, la Commission a récemment autorisé que les *trois quarts* des aides publiques soient versées à la compagnie à bas coûts *Ryanair* pour son implantation sur l'aéroport belge de Charleroi. Elle veut généraliser cette autorisation à toute compagnie créant des dessertes d'aéroports régionaux, durant les cinq années de démarrage. La vertueuse indignation affichée par la Commission contre les aides de l'Etat ne vaut donc que lorsque les fonds sont destinés à des entreprises publiques : les primes publiques au *dumping social* versées aux compagnies *low cost* ont droit à sa bénédiction.

"Les salariés des transports aériens sont par ailleurs soumis de facto au projet de **directive dite Bolkestein**, qui affirme le *principe du pays d'origine*., selon lequel le prestataire d'un service est soumis à la loi du pays dans lequel il est établi. En effet, les compagnies aériennes étrangères opérant en France, non concernées a priori par ce projet, sont autorisées à employer sous contrat à durée déterminée de leur pays d'origine des équipages basés en France.

"**La déréglementation des transports routiers** a particulièrement soumis au dumping social une profession très atomisée, qui regroupe 452 500 salariés et comprend beaucoup d'entrepreneurs individuels sans tradition de lutte sociale (plus de 80 % des entreprises françaises de transport routier ont moins de 10 salariés). Peu à peu, les chauffeurs routiers sont devenus des esclaves de la route, qui s'imposent du reste à eux-mêmes l'esclavage lorsqu'ils sont artisans, propriétaires d'un seul camion acheté en crédit-bail. Contrairement au discours du lobby patronal routier (*Je roule pour vous !*), c'est beaucoup plus au profit des industriels chargeurs que des consommateurs que le prix des transports a baissé.

Cette baisse avait atteint un palier en France, par l'application de cosmétiques sociaux comme le "contrat de progrès", qui ont toujours entériné des *dispositions dérogatoires* au droit commun du travail. Cependant le *dumping social* routier reprend de plus belle avec l'élargissement de l'Union européenne aux pays de l'Europe de l'Est. Les instances européennes, en dépit de déclarations lénifiantes et de Livres blancs pétris de bonnes intentions, n'ont jamais voulu mettre en place une législation sociale digne de ce nom. Pour connaître l'esprit du Traité constitutionnel à ce sujet, il suffit d'examiner les directives de l'Union (2000-34 et 2002-15), qui permettent de faire travailler les chauffeurs *60 heures par semaine* pour peu qu'une durée moyenne hebdomadaire de travail de 48 heures, *calculée sur 4 mois*, ne soit pas dépassée.

Fiche argumentaire d'ATTAC (suite)

"Les salaires des chauffeurs routiers dans l'Europe des 25 sont actuellement compris entre un maximum de 230 € et un minimum de 50€, soit 4,5 fois moins. Les temps de conduite maxima observés varient quant à eux entre 1 670 heures et 2 100 heures. Le Projet de Traité constitutionnel ne permet en rien l'harmonisation par le haut. Il est au contraire conçu pour encourager le *dumping social* entre pays d'Europe et ne laisser d'autres choix aux moins mal lotis socialement que d'accepter le nivellation par le bas ou de voir décliner leur pavillon national.

"Les transports fluviaux, libéralisés depuis 2000 en France, y connaissent une embellie, avec une hausse de leur trafic de 25% depuis 1997. Alors que la libéralisation avait provoqué une baisse des prix de 30%, ce ne fut pas le cas en France, où les revenus pouvaient descendre plus bas. La raison est l'impressionnante saignée qu'avait connue la profession d'artisan batelier dont les effectifs étaient passés de 7 500 en 1973 à moins de 1 000 en 2000, avec la mise à la casse corrélative de milliers de péniches.

"La pénurie de "cale" (péniches disponibles pour charger du fret) qui s'est ensuivie a permis aux artisans survivants de contrecarrer l'abandon de l'affrètement réglementé "au tour de rôle" en s'organisant collectivement. La tradition de solidarité corporative de la profession a suscité la collecte et la mise à disposition des artisans (entre 10 et 15 % du transport fluvial), via des moyens de télécommunication performants, d'informations relatives à la "cale" et aux offres de fret, ce qui a sauvégarde un certain niveau de tarification et de partage du travail.

"L'ouverture forcée à la concurrence des réseaux ferroviaires en Europe a imposé la séparation artificielle des infrastructures et des services de transport en tant que condition *sine qua non* d'une marchandisation du rail qui, dans l'esprit des Traité européens successifs, ne devait plus faire exception à la marchandisation générale du monde. L'OCDE (Organisation de Coopération et de Développement Economique) a été un maître à penser pour l'Europe néo-libérale, comme l'illustre l'accord intervenu en 1997 à une réunion du Conseil de l'OCDE au niveau ministériel qui visait à "réformer la réglementation économique dans tous les secteurs afin de stimuler la concurrence" et recommandait en particulier de

- "(I) séparer les activités partiellement concurrentielles des réseaux de service d'utilité publique réglementés, et procéder par ailleurs aux restructurations requises pour réduire la puissance sur le marché des entreprises en place,*
- (II) garantir l'accès aux réseaux essentiels à tous les entrants sur le marché dans des conditions de transparence et de non-discrimination".*

"On comprend bien qu'il s'agit là aussi de casser des monopoles publics où l'existence de collectifs de travail combatifs constitue un obstacle au dumping social. La séparation forcée, dont l'instrument néo-libéral est en France RFF (Réseau Ferré de France), institution parasitaire pour le développement ferroviaire, a lieu au détriment de l'efficacité technique et économique du rail, mais aussi de la sécurité des circulations, comme l'illustre le cas de la Grande Bretagne depuis 10 ans.

"Il est notable que les statuts sociaux ayant été brisés et les syndicats affaiblis, la compagnie nationale britannique ayant été démantelée puis vendue à l'encan à des intérêts privés et *incompétents*, aucune critique de la privatisation du rail en Grande Bretagne n'est cependant venue de la part de la Commission, "gardienne du Traité". Elle préfère diriger ses foudres sur la SNCF, plus efficace, mais dont le tort impardonnable est d'être encore publique et de mettre en œuvre un statut qu'elle juge trop protecteur pour le personnel. Les effectifs de la SNCF ont pourtant diminué d'un tiers depuis 25 ans (85000 emplois supprimés).

"3 - De la mise en concurrence à la privatisation : un processus implacable

"Les instruments mis en œuvre par l'Europe libérale, dont le projet de Traité constitutionnel doit parachever l'œuvre, permettent à la Commission d'imposer de facto la privatisation des anciens monopoles publics, selon un processus assez simple. L'arrivée de la concurrence dans un secteur appauvrit les "opérateurs historiques" publics, du fait que leurs concurrents privés se limitent aux parties les plus rentables. Les dirigeants des entreprises publiques de ce secteur, idéologiquement déjà acquis aux dogmes libéraux, sont conduits à procéder à des achats dans les autres pays pour tenter de compenser la diminution de leurs marchés nationaux. Parfois, ils s'endettent de façon délirante, comme l'illustrent les cas de France-Télécom et d'EDF.

"Les conséquences s'enchaînent immédiatement.

"Les Etats européens réclament la réciprocité et se font les meilleurs alliés de la Commission pour pousser à l'ouverture totale du marché anciennement réservé aux monopoles publics.

"Les entreprises publiques appauvries et endettées n'ont plus les moyens d'investir dans la modernisation de leur outil national.

"Les gouvernements constatent l'inefficacité des services publics et appellent à leur privatisation, rejoignant la volonté de leurs technocraties dirigeantes qu'elles justifient par la nécessité (non démontrée) d'accéder au marché boursier des capitaux et par celle de conclure des alliances internationales (pour lesquelles la nécessité de la privatisation n'est pas plus démontrée).

La privatisation devient alors inéluctable après le passage par la fiction de l'ouverture du capital.

"Un autre instrument puissant de la privatisation forcée et de laminage des garanties sociales est la concurrence pour le marché, inspirée de ce qui a (si bien) réussi aux chemins de fer britanniques. Voici de quoi il s'agit dans l'exemple des transports. La Commission propose depuis trois ans un règlement qui porte sur les services de transport de voyageurs par chemin de fer et par route. Il s'agit de soumettre obligatoirement à appel d'offre les services régionaux de transport, donc d'imposer la mise en concurrence. Au Parlement européen, ce projet a reçu le soutien des Socialistes et des Verts aussi bien que celui, logique, de la Droite libérale. Il pourrait fort bien être adopté en 2005, sauf si ...

"Ainsi, en France, les Conseils régionaux ne seront, par exemple, pas tenus de faire assurer les services TER par la SNCF, comme le prévoit la Loi SRU, mais pourront avoir recours à Connex-Vivendi ou à d'autres défenseurs du service public de la même farine.

"A l'évidence, toute entreprise répondant à un appel d'offres sera poussée par la concurrence à utiliser le personnel dans les conditions minimales de chaque pays, ce qui aura des répercussions sur la sécurité des circulations. Comme les propositions des entreprises publiques historiques devraient être plus chères lors des appels d'offres dans leur pays d'appartenance, vu le statut plus favorable de leur personnel, il est probable que le mécanisme fonctionnera ainsi : la SNCF perdra des appels d'offres en France contre les entreprises privées utilisant le personnel aux conditions minimales du Code du travail français ; elle utilisera alors ses compétences techniques à l'étranger pour remporter des appels d'offres locaux grâce à l'utilisation de personnels nationaux.

"L'établissement public SNCF verra son activité diminuer en France et la prolongera à l'étranger sous statut privé par l'intermédiaire d'une filiale. Cependant, comme il dispose de moins de marge de manœuvre qu'une entreprise privée (endettement, absence d'autonomie), il perdra progressivement sa substance en décroissant plus vite qu'il ne croîtra à l'étranger et le nivelingement du statut des cheminots se fera par le bas.

"4- Les enjeux énergétiques et écologiques de la politique européenne des transports

"Les transports sont le deuxième secteur le plus consommateur d'énergie de France, derrière le résidentiel-tertiaire et devant l'industrie. Ils ont représenté 32 % de la consommation totale d'énergie finale en 2003 et, au sein de celle-ci, 67 % de la consommation totale d'énergie finale de produits pétroliers, ce qui les place de loin au premier rang des secteurs dépendant du pétrole, le deuxième étant occupé par l'ensemble résidentiel-tertiaire (21%).

"Les modes de transports ont des rendements énergétiques très différenciés. Compte tenu des taux réels d'occupation, une même dépense d'énergie permet à un voyageur de parcourir en TGV une distance 4,5 fois plus grande qu'en voiture et 9,5 fois plus grande qu'en avion. Pour les déplacements urbains, la distance possible est 11 fois plus importante en tramway et 2,5 fois plus importante en bus qu'en voiture. Quant à la tonne de fret, elle parcourt avec la même consommation d'énergie 5 fois plus de distance par cabotage maritime, 4 fois plus par train entier et 2 fois plus par voie fluviale qu'en poids lourd. Ce dernier est cependant 20 fois meilleur que l'avion cargo en trafic intérieur [4]. Le transport aérien pour de courts trajets intérieurs constitue donc, pour les voyageurs et le fret, une aberration énergétique et environnementale...que la politique des transports européenne incite à développer, comme l'illustre le soutien aux compagnies *low cost*.

"La Direction générale des transports de la Commission se félicite que le nombre de lignes exploitées ait doublé depuis 1992. Il en est de même pour l'augmentation du transport routier, dont la régulation sociale défaillante est très prisée des "forces du marché", malgré ses effets délétères sur l'environnement.

"Il y a la politique européenne des transports *affichée* par la Commission sur son site Internet et dans ses diverses publications, comme son dernier Livre blanc de septembre 2001, farci d'incantations au développement durable et au report du trafic vers le rail ... Et puis il y a sa politique *réellement existante*, celle que le Projet de Traité va permettre de poursuivre indéfiniment et qui a pour conséquence la baisse du transport ferroviaire et l'explosion du transport routier. Le transport de fret dans l'Union européenne se répartit désormais ainsi : 44 % pour la route, 41 % pour le cabotage maritime, 8% par le rail et 4% pour la voie fluviale. Quant au transport de voyageurs, la route s'en accapare 79% contre 6% pour le rail et 5% pour l'avion. L'augmentation des trafics routiers a été supérieure à 20 % pour les voyageurs, et à 30% pour les marchandises entre 1990 et 2001, faisant plus qu'annuler les progrès réalisés sur les moteurs en termes de consommation et d'émissions de gaz carbonique (CO₂). Conséutivement, les rejets de gaz à effet de serre des transports en Europe ont augmenté de 25% durant cette période et représentent désormais 28% du total, dont 84 % sont dus au transport routier.

"En France, les transports constituent le premier secteur de l'économie pour les émissions de gaz à effet de serre, avec 27% d'équivalent CO₂. La route représente 92% des rejets des transports, soit 25% du total des rejets de gaz à effet de serre, loin devant le second secteur qui est l'industrie manufacturière (21% du total). Il s'agit du secteur où les émissions croissent le plus vite (+23% de 1990 à 2002), celles du résidentiel-tertiaire occupant la seconde place (+9%) et celles de l'industrie manufacturière ayant décrues de 15% durant la même période [5].

"Corrélativement aux efficacités énergétiques, les rejets de CO₂ sont très variables selon les modes de transport : un voyageur rejette 180 g de CO₂ par kilomètre en avion (trajet intérieur), 112 grammes en voiture et 6 grammes par le train. Une tonne de marchandise rejette 133 grammes de CO₂ par km de poids lourd, 38g par la voie d'eau et 6 g en train [6]. L'importance de l'enjeu du report du trafic vers les modes moins nuisants par une politique des transports rationnelle apparaît clairement.

"Enfin, les pollutions locales d'origine routière ont déjà des impacts sanitaires considérables ; elles seraient, en France, directement responsables, en moyenne annuelle, de 17 600 décès prématurés -bien plus que l'insécurité routière- et de 13,7 millions de journées d'incapacité de travail, pour un coût économique équivalant à 1,7 % du PIB national [7].

Fiche argumentaire d'ATTAC (suite)

"5- Le Traité constitutionnel, comme ses prédecesseurs, rejette sur la collectivité les coûts de la politique néo-libérale européenne des transports

Note de la rédaction

Le projet de Traité constitutionnel est provisoirement gelé. Nous publions cependant de larges extraits de ce point 5 de la Fiche argumentaire d'Attac. En effet, il comporte des éléments d'analyse concernant la politique néo-libérale de l'Union européenne en matière de transports, politique qui perdure et qui est inscrite dans les Traités existant, les directives parues ou à paraître, les règlements ...

"Les transports façonnent les territoires, l'urbanisme, les modes de vie ...et sont façonnés par eux. Le discours dominant repris par le Traité constitutionnel pose comme axiome, pour se dispenser de toute démonstration, que la libre circulation des marchandises et donc l'augmentation corrélative des transports sont indispensables à la croissance économique, sans remettre d'ailleurs en question cette dernière en tant que condition suffisante au bien-être (article III – 130 du projet de Traité constitutionnel sur le fonctionnement du marché intérieur).

"En réalité, l'accroissement des déplacements de marchandises n'est pas un fait inéluctable, mais une caractéristique du capitalisme et notamment de son stade actuel néo-libéral. Il s'agit de l'un des piliers sur lesquels reposent les gains de productivité des dernières décennies dans l'industrie et la grande distribution. Les méthodes modernes de gestion : zéro stock, flux tendu, juste à temps, conduisent à multiplier les transports pour suivre au plus près l'utilisation des marchandises, qu'il s'agisse de production ou de commercialisation, plutôt qu'à massifier le transport par stockage. Les économies de gestion des stocks découlent ainsi de la distribution d'un flux ininterrompu de véritables stocks roulants.

"La possibilité de multiplier sans limite les flux confère un aspect secondaire à la localisation de la production ; elle permet de scinder la chaîne de production en autant de maillons que nécessaire pour les localiser, au cas par cas, en des lieux judicieusement choisis, afin de minimiser les charges sociales, fiscales ou environnementales de production. En 1993, un rapport de l'Institut allemand de Wuppertal a montré que les ingrédients nécessaires à la production d'un simple yaourt aux fraises parcouraient un cumul de 3 500 kilomètres avant d'être réunis. On connaît aussi l'histoire de cet industriel allemand qui envoie ses pommes de terre se faire laver et découper en Italie pour les rapatrier ensuite et les revendre en Allemagne. Ou encore l'aberrant périple des crevettes danoises, acheminées à travers les Pyrénées jusqu'au Maroc où elles sont décortiquées à bas prix, puis renvoyées au Danemark d'où elles partiront vers leurs lieux de commercialisation.

"Cette optimisation économique est rendue possible par la sous-tarification du transport due à un excédent global de l'offre, qui fait de celui-ci une variable d'ajustement de décisions économiques prises dans la production et la commercialisation, dont le transport est chargé d'assumer les tensions et les contradictions. Cette offre surabondante découle, comme on l'a montré, de la dérégulation généralisée du secteur, mais aussi de la quasi gratuité, pour les industriels-chageurs, des impacts considérables des transports sur l'environnement et la vie des populations. C'est ce que le projet de Traité constitutionnel entend poursuivre de plus belle. Les transports resteront ainsi un moyen privilégié de transférer des coûts privés vers l'ensemble de la collectivité, car parmi les activités suscitées par la primauté de l'économie dans le capitalisme, c'est la seule à se déployer en totalité dans l'espace public.

"Selon une étude récente [8], les effets des transports sur l'homme et l'environnement dans l'Union européenne -effets dits externes, car non pris en compte par le marché- représentent, y compris les encombrements, un coût pour la collectivité équivalent à 7,3% du PIB européen, soit du même ordre de grandeur que la contribution des transports au PIB -10%- . Ce coût a augmenté de 23% depuis 1995 sous l'effet de la croissance des volumes transportés par la route et l'avion, car la route est à elle seule responsable de 84 % de ces coûts, le transport aérien de 14%, le rail de 2%. Si l'on rapporte ces coûts aux trafics de chaque mode de transport, on constate par exemple qu'à prestation comparable, les coûts externes relatifs au rail sont 3,3 fois inférieurs à ceux de la route en transport de passagers et 4 fois inférieurs en transport de fret. (...).

Fiche argumentaire d'ATTAC (suite)

"Notes

[1] Un règlement européen est directement applicable dans le droit national et obligatoire dans tous ses aspects, alors qu'une directive nécessite un ou des textes législatifs nationaux de transposition ; ces textes prennent respectivement le nom de "Loi" et de "Loi-cadre" dans le projet de Traité constitutionnel.

[2] Les Livres vert et blanc sont des rapports européens visant à préparer des décisions législatives, mais alors qu'un Livre vert est soumis à consultation des parties intéressées et peut être amendé (selon le bon vouloir de la Commission), un Livre blanc n'est qu'un rapport d'information, non amendable.

[3] L'infrastructure (les rails) est placée sous la responsabilité d'un gestionnaire d'infrastructure, par pays ; les activités ferroviaires sont assurées par les entreprises ferroviaires.

[4] Vade-mecum de l'évaluation des efficacités énergétiques et environnementales du secteur des transports en 2000, Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), décembre 2002.

[5] Rapport d'inventaire national des émissions de polluants atmosphériques en France, Centre interprofessionnel technique d'étude de la pollution atmosphérique (CITEPA). Cet inventaire ne tient pas compte des transports internationaux aériens et maritimes, bien que les rejets du transport aérien puissent être estimés à 3% du total et à 13 % de ceux de l'ensemble des transports.

[6] Source : ADEME

[7] Etude de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) publiée en septembre 2000 par la revue scientifique britannique The Lancet.

[8] Etude réalisée à la demande de l'Union internationale des chemins de fer par deux instituts de recherche indépendants suisse et allemand, présentés le 6 octobre 2004 à la Commission du Parlement européen.

Cette fiche argumentaire -y compris les notes- a été rédigée par Philippe Mühlstein et publiée par ATTAC le 24-02-2005.

NDLR

Philippe Mühlstein est un ingénieur et secrétaire général adjoint du Conseil supérieur du service public ferroviaire. Il a notamment rédigé pour le Conseil supérieur du service public ferroviaire français (CSSPF) un rapport "Evaluation de la réforme du secteur du transport ferroviaire". Cet ouvrage (publié en 2002) est disponible à la Documentation française. Philippe Mühlstein est membre du Conseil scientifique de l'Association ATTAC.

Point - 2

Quelques axes de débats pour une politique européenne des transports en rupture avec l'ultra-libéralisme

On trouvera ci-après le document présenté et discuté a "l'Atelier Europe " du XV° Congrès du SNPTAS-CGT et légèrement actualisé.

1- Soustraire les services publics européens du transport à la concurrence et au marché

Les politiques de privatisation et de déréglementation des services publics ont, dans tous les pays où elles ont été menées les mêmes conséquences : exclusion des populations "non solvables", dégradation de la qualité du service, précarisation des travailleurs et réduction de l'emploi. Cette politique a été illustrée par la faillite d'ENRON, la situation des chemins de fer britanniques, le krach électrique en Californie et, durant l'été 2005, les très graves accidents d'avion parmi les compagnies à "low cost". Soustraire les fonctions collectives au secteur privé et à la concurrence "libre et non faussée" représente bien plus qu'une option économique ou écologique : il y a là un enjeu de société. Construire le service public du XXI° siècle dans le secteur des transports comme ailleurs se fonde sur une logique de solidarité, totalement antagonique avec du néo-libéralisme .

Objectif :

- ° assurer l'égalité d'accès des citoyens au transport collectif,
- ° mettre en œuvre des principes de tarification assurant la solidarité au niveau des territoires et entre les citoyens,
- ° assurer des fonctions de régulation sociale,
- ° instaurer des modes de gestion non-étatistes.

Propositions à débattre :

- ° organiser les fonctions collectives du transport dans des systèmes à définir d'appropriation collective aux divers niveaux des territoires : européen, national, infra-national,
- ° mettre en œuvre au niveau international des dispositions contraignantes nécessaires notamment en matière de sécurité,
- ° nous proposons deux mesures à mettre œuvre de manière urgente
 - généraliser par une directive la taxe pour l'utilisation par les poids lourds des autoroutes mise en place en Allemagne le 1° janvier 2005,
 - mener une politique s'inspirant de celle menée par le gouvernement suisse pour revitaliser le rail au détriment de la route et mettre en place les financements nécessaires.

Moyens d'intervention syndicale :

- ° mener le débat en France au sein des organisations concernées, en premier lieu de l'UIT, et dans le mouvement associatif,
- ° mener le débat au niveau européen, dans les organisations du mouvement syndical et du mouvement social.

Seules des luttes de grande ampleur et une bataille idéologique intense permettront de réaliser ces objectifs. A noter que des luttes importantes se sont déjà déroulées parmi les électriciens et les gaziers, parmi les personnels de l'Education nationale, à Air France, chez les cheminots, à la Poste et aux télécoms et dans les administrations. Toutes ces luttes reposent sur deux principes : le refus de la privatisation ainsi que de la déréglementation, l'exigence de nouvelles garanties sociales. Les positions prises à l'occasion du référendum sur le Traité constitutionnel ont élargi ces questions à l'Europe.

2- Harmoniser par le haut la législation sociale relative aux salariés des entreprises de transport

La déréglementation, l'application -anticipée- des principes de la directive Bolkestein, se traduit par un système de dumping, la mise en concurrence des salariés à des niveaux de salaires et de garanties très différents, avec alignement par le bas. Cette politique a été décrite concrètement dans la fiche argumentaire au point 1. Il serait illusoire que les salariés du secteur des transports régis par le statut de la Fonction publique ou des statuts ou situations avec des garanties fortes seraient à l'abri de la déréglementation. Rien n'empêche l'Etat, une collectivité territoriale, ...

Objectif : lutter contre l'exploitation effrénée des salariés d'un certain nombre de pays de l'Union européenne, avec des salaires indignes, un Code du travail inexistant ; lutter contre la tentative de développer l'exploitation des salariés des pays européens les mieux lotis, d'abaisser les garanties collectives, de mettre en concurrence les salariés européens ; dénoncer le camouflage de cette politique de démagogie, qui essaye d'opposer les travailleurs les uns aux autres et de conduire – comme à St Nazaire – les travailleurs dans l'impasse en leur faisant miroiter un paradis capitaliste mythique.

Propositions à débattre

- ° s'opposer à la casse des garanties collectives dans les administrations telles que l'Equipement, les entreprises publiques ou para-publiques du transport, les entreprises du secteur transport, privées ou privatisées à court terme (autoroutes par exemple),
- ° harmoniser par le haut, en France et en Europe la législation sociale concernant en particulier les chauffeurs routiers, le secteur maritime ; lutter contre les pavillons de complaisance, les entreprises à low cost ...
- ° définir pour tous les salariés du secteur transport -en France et en Europe- de nouvelles garanties sociales en matière de salaires, de retraite, de droits sociaux.
- ° élaborer un Code du travail européen progressiste.

Moyens d'intervention syndicale

- ° débattre de ces questions notamment au sein de l'UIT
- ° poser ces questions au sein du mouvement social
- ° par l'intermédiaire de l'UIT et du mouvement social, poser ces questions au niveau des organisations européennes

3- Mettre en œuvre une politique de transport écologique au niveau national et européen

3-1- Moins polluer

Nous ne reprendrons pas ici les éléments indiqués dans le point 4 de la fiche argumentaire d'Attac (page 10). Un seul chiffre : les émissions de gaz à effet de serre générées par les transports en Europe ont augmenté durant la période 1990- 2001 de 25 %. Pour 84 %, ils sont imputables aux transports routiers.

Objectif : commencer de réduire le "tout route", le transport routier étant le principal générateur de gaz à effet de serre (CO₂, Oxydes d'azote, particules – Le transport routier génère 28 % des émissions de CO₂).

Propositions à débattre : généraliser par une directive la taxe pour l'utilisation par les poids lourds des autoroutes mise en place en Allemagne le 1^{er} janvier 2005.

Moyen d'intervention syndicale : prise en charge pour la CGT par l'Union interfédérale des transports.

Obstacle : la puissance des lobbies du transport routier, la culture "tout route".

3-2- Construire des véhicules moins polluants

Développer la recherche fondamentale et appliquée en ce qui concerne les moteurs des véhicules à combustion interne ou utilisant d'autres sources d'énergie : électricité, hydrogène par exemple.

Objectif : développer des programmes de recherche dans les organismes publics (INRETS par ex) et privés ou para-publics (services de recherche des constructeurs automobiles).

Proposition : augmenter les moyens des organismes de recherche européens et développer la coopération entre eux.

Obstacles : la puissance des lobbies pétroliers et le pilotage de la recherche par l'aval.

3-3- Réguler les transports, et, notamment les transports de marchandises

L'accroissement des déplacements de marchandises et de personnes par la route conduit aux limites physiques des axes de transport; tandis que les coûts de nouvelles grandes infrastructures routières tendent à devenir prohibitifs. L'accroissement des transports de marchandises est lié au système actuel de production capitaliste à son stade néo-libéral actuel. L'entreprise met son stock sur la route. Il s'agit de réduire au minimum les charges fiscales, sociales, environnementales, externalisées pour l'essentiel sur la collectivité. La Directive Bolkestein visait à accroître encore ce processus, en alignant par le bas les garanties collectives des travailleurs du domaine routier.

Objectif : limiter le transport par route en développant les autres modes de transport : rail, voie d'eau. Limiter les transports aériens à courte distance.

Proposition : examiner la surabondance de l'offre de transport. S'interroger sur les coûts externalisés du système de transport routier vers la collectivité. Arrêter la casse du service public des chemins de fer. Développer réellement le fret par le rail et la voie d'eau. Organiser la coopération des réseaux de chemin de fer et de la voie d'eau au niveau européen. Assurer en France la cohérence du réseau V.N.

Moyen d'intervention syndicale : prise en charge pour la CGT par l'Union interfédérale des transports.

Obstacles : la puissance des lobbies du transport routier et le système d'organisation des procès de travail au niveau de la production et de la distribution. Autres obstacles : démolition des services publics, réduction des crédits publics.

Une politique de transport écologique (suite)

3-4- Réguler les déplacements en zone urbaine et péri-urbaine

L'organisation de l'espace tend à développer une urbanisation diffuse autour notamment des grandes agglomérations : ce mouvement conduit souvent à la non-rentabilité des transports collectifs et impose, par famille l'utilisation d'un ou plusieurs véhicules.

Objectif : se donner les moyens pour organiser un service public des transports collectifs en zone urbaine et péri-urbaine.

Proposition : conforter les modes de planification limitant l'étalement urbain ; transposer, le cas échéant certaines dispositions de la législation allemande définissant de manière stricte les limites des agglomérations. Conforter les institutions d'agglomération : communautés urbaines, communautés de communes, communautés de ville. Développer les réseaux de transport public.

Obstacle : l'émettement communal, l'affaiblissement de la planification urbaine ; la mise en concurrence des collectivités locales les unes par rapport aux autres sont soumises de ce fait aux grands groupes du BTP.

Annexe au point 3

Ces propositions sont-elles totalement utopiques ? Serait-il impossible d'inverser la politique du "tout route" ? Le rail pourrait-il reprendre des parts de marché ? Nous publions des extraits d'un Rapport du Sénat consacré à la politique dans le domaine des infrastructures. Vous trouverez ci-après des extraits de ce rapport relatif à la politique menée par la Suisse.

"La politique de la Suisse de transfert de la route vers le rail"

(...) "Le transport de marchandises à travers les quatre grands cols des Alpes suisses (Saint-Gothard, Saint-Bernard, Simplon, Bernardino) représentait en 1999 un trafic de 1,4 million de camions. La croissance est continue. Dans le prolongement des tendances actuelles, un total de 1,8 million de camions est attendu vers 2007.

"Actuellement, grâce à des mesures restrictives de circulation, la Suisse prend une part des camions moindre que celles qui résultent de sa seule géographie.: 75 % du trafic routier transalpin passe par la France et l'Autriche. Mais une étude de la Commission européenne prévoit une multiplication par deux du trafic de marchandises à travers l'arc alpin vers 2020, et la Suisse en subira le contrecoup si elle reste sans réagir.

"L'initiative des Alpes, qui a été adoptée par référendum en 1994, a inscrit expressément dans la Constitution de la Confédération helvétique un objectif de transfert de la route vers le rail du maximum de fret transalpin.

(...) "Actuellement, la Suisse est déjà le pays d'Europe le plus favorable au rail, qui y assure les 2/3 du transport de marchandises. L'orientation du trafic est à 90 % Nord-Sud. L'objectif est de diviser par deux le trafic routier, grâce à un développement des capacités du rail à travers les Alpes, qui permettra accessoirement de gagner aussi de la compétitivité sur l'avion.

"Le projet de la nouvelle liaison ferroviaire alpine (NLFA) prévoit le percement de deux tunnels nouveaux. Le tunnel du Lötschberg, sera d'une longueur de 34,5 kilomètres, et celui du Saint-Gothard d'une longueur de 57 kilomètres. Chacun de ces ouvrages viendra doubler un tunnel plus court déjà existant (...). La mise en service du tunnel du Lötschberg est prévue vers 2005-2006, et celle du tunnel du Saint-Gothard vers 2010-2011.

Une politique de transport écologique Annexe au point 3 (suite)

"In fine, l'offre commerciale des compagnies de chemin de fer conditionne le succès de l'opération. L'un des atouts est que la traversée de la Suisse sera comptabilisée comme temps de repos pour les chauffeurs des camions, qui pourraient se voir offrir des repas. Le gain de temps sera également un argument essentiel : à partir des pays les plus proches, l'aller et retour dans la journée via la Suisse sera possible.

"Les estimations de coûts de ce projet, pour la période 2000-2010, sont les suivantes :

- 2,8 milliards de francs suisses* pour la contribution à l'exploitation du transport combiné et le financement de terminaux intermodaux à l'étranger,
- 30 milliards de francs suisses de travaux d'infrastructures, dont 13 milliards de francs suisses pour les seuls tunnels du Lötschberg et du St Bernard.
- * Un franc suisse vaut environ 1,5 €

"La principale source de financement sera la nouvelle taxe kilométrique sur les camions, la Redevance Poids Lourds liée aux prestations (RPLP. L'assiette de la RPLP est constituée par les véhicules lourds plus de 3,5 tonnes) destinés au transport de marchandises, suisses et étrangers. Les personnes publiques en sont exonérées et les transports combinés bénéficient d'une rétrocession. Le montant de la RPLP est fonction du niveau de pollution du véhicule, de son poids maximal autorisé, et du kilométrage parcouru sur le territoire suisse. Au total, la RPLP rapportera près de 70% du total des 30,5 milliards de francs suisses nécessaires sur vingt ans pour financer la politique suisse d'encouragement au transport ferroviaire (...).

"Ainsi ce pays de 7 millions d'habitants s'apprête à investir, seul, près de 52 milliards de francs suisses dans deux tunnels ferroviaires qui bénéficieront aux transporteurs de toute l'Europe. Non seulement la Suisse ne demande pas d'aide financière à l'Union européenne, mais elle est même disposée à financer des terminaux de transport combiné dans les pays voisins comme l'Italie.

"Cet exemple est éloquent. Il contraste avec la pusillanimité des Etats membres de l'Union européenne concernés par le franchissement des barrières montagneuses et d'abord de la France. Certes la fermeture accidentelle du tunnel sous le Mont Blanc a décidé la France et l'Italie, après des années d'atermoiements, à signer le 21 janvier 2001, un accord bilatéral pour la réalisation d'une liaison ferroviaire à grande vitesse entre Lyon et Turin. Mais le tunnel long de 52 kilomètres qui en constituera le cœur n'entrera pas en service avant 2015 et les modalités de son financement ne sont pas précisées" (...).



Gaspe n°22

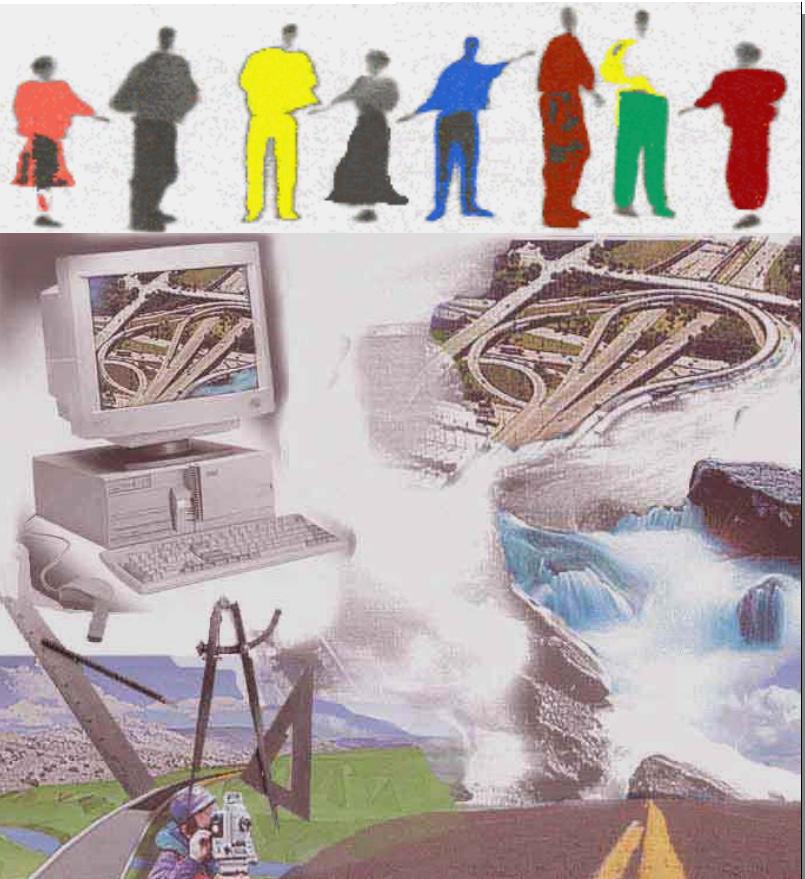
Quelles propositions syndicales face à la politique européenne néo-libérale dans les transports

Syndicat National des Personnels
Techniques Administratifs et de Service
de l'Équipement et de l'Environnement

Siège social et administratif

Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer
Plot I - 30 passage de l'Arche - 92055 PARIS - LA DÉFENSE Cedex 04
Téléphone 01.40.81.83.12./83.40 Fax.01.40.81.83.16

Internet : sn-ptas-cgt.syndicat@i-carre.net Intranet : Syndicat/SN PTAS CGT/AC



Dernières Infos...

[Accueil](#)
[Plan du site](#)
[Agenda](#)
[Vie syndicale](#)
[G.A.S.P.E.](#)
[Le SNPTAS](#)
[Le Catégoriel](#)
[Résultats des CAP Nat.](#)
[Infos et Documents](#)
[Action Sociale](#)
[Société et Citoyenneté](#)
[Info. pratiques](#)
[Lu au J.O.](#)
[J'ai lu pour vous](#)
[Votre avis sur](#)

Imprimé dans les locaux du Syndicat national des personnels administratifs et de service

MTEFM – PLOT I – 92055 – PARIS LA DEFENSE CEDEX 04 – Tél. 01.40.81.83.12. – Fax. 01.40.81.83.16. –

Email : Internet : sn-ptas-cgt.syndicat@i-carre.net – Intranet : Cf carnet d'adresse – annuaire équipement – Syndicat/SN PTAS CGT/AC
Directeur de publication: Didier LASSAUZAY – n° CPPAP 199 D 73 – ABONNEMENT 68,60 € + N° SPECIAUX 7,62 €