

Dix ans de privatisation des chemins de fer britanniques et d'existence de Thalys

Yann Lepollotec

Cette année l'Europe ferroviaire «fête» le dixième anniversaire de la privatisation des chemins de fer britanniques et l'existence de la société coopérative Thalys. Au Royaume uni, le principe de la concurrence libre et non faussée a été pleinement mis en œuvre, par contre, dans le cas franco-belge ce fut celui de la coopération entre entreprises publiques européennes, qui fut appliqué. En effet Thalys est une société coopérative de droit belge avec deux actionnaires publics : la SNCF (70%) et la SNCB, avec une gestion qui associe les chemins de fer hollandais (NS) et allemands (DB). Les salariés qui travaillent à bord des Thalys, gardent leur statut SNCF ou SNCB.

Les dix années ans de privatisation des chemins de fer britanniques, se sont traduites par un bilan catastrophique pour les usagers, les salariés et la sécurité. Le service s'est dégradé. Les prix ont augmenté et les salariés ont subi à la fois une forte dégradation de leurs conditions de travail, une déqualification et une précarisation accrue. De très graves accidents ont eu lieu.

A l'inverse, l'expérience Thalys a été une grande réussite, montrant ainsi de l'on pouvait allier entreprises publique, haute technologie, réponses de qualité aux demandes des usagers, coopération européenne et développement durable. Ainsi, le succès de Thalys a incité Air France à se servir du train à grande vitesse comme d'un hub (1) géant entre Paris et Bruxelles.

Certes, certaines officines libérales réfléchissent à se servir de la structure juridique de Thalys, en la dévoyant, comme d'un cheval de Troie pour une future privatisation rampante de la SNCF.

Lorsque l'on compare les résultats de l'expérience britannique et avec ceux de Thalys, on ne peut que s'inquiéter de voir le Commissaire européen aux transports, Jacques Barrot, s'acharner à donner comme unique horizon à l'Europe ferroviaire, les privatisations, la dérégulation et la concurrence à outrance. Est-il prisonnier de son dogmatisme ultra-libéral ou subit-il la pression d'intérêts particuliers ? Le mystère reste entier...

Il n'en reste pas moins que ces deux anniversaires démontrent que le ferroviaire européen, fret comme voyageur, ne pourra se développer, répondre aux besoins des usagers et contribuer au développement durable de notre continent, qu'au travers de structures coopératives entre sociétés de chemins de fer de propriété publique.

Ce qui montre qu'en matière d'Europe le seul plan B qui vaille est la coopération libre et non faussée. ■

(1) Un hub est un anglicisme qui désigne une plate-forme de correspondance qui permet aux passagers de changer rapidement et facilement de vol.

Négociation de l'OMC ou comment le Commissaire Mandelson essaye de marquer un but contre l'Europe

La réunion de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) du 1 juillet à Genève s'est achevée sur un échec. Paradoxalement on ne peut que s'en féliciter, car s'il y avait eu un accord, celui-ci aurait pu sceller la disparition de l'agriculture européenne.

Lors des négociations, le Commissaire européen au commerce international, Peter Mandelson, s'est déclaré prêt à aller jusqu'à un taux de réduction moyen de nos tarifs agricoles de 51%. Ainsi, les importations de bœuf auraient augmenté de 825.000 tonnes soit l'équivalent de toutes les exportations actuelles de l'Argentine. Si les Etats-Unis avaient repris au bond les propositions de Mandelson, cela aurait entraîné à brève échéance l'effondrement des filières bovines, laitières, fruits et légumes de l'Union européenne.

Il est vrai que pour le très blairiste et très atlantiste, Commissaire Mandelson, l'Union européenne n'a plus de vocation agricole ou industrielle. Elle doit focaliser son activité sur les services à haute valeur ajoutée. Cette vision du futur de l'Europe, est malheureusement loin d'être en contradiction avec la stratégie de Lisbonne. Ce Commissaire Mandelson fait un singulier alter mondialiste. S'il n'est guère ému par le sort du métayer ivoirien ou du travailleur indien, il ne supporte pas qu'un pauvre paysan de l'Union européenne « lèse » les intérêts d'un riche propriétaire terrien brésilien. Il est révolté lorsqu'un ouvrier du nord en défendant son emploi, entrave la « liberté » d'un entrepreneur du Sud.

Le commissaire Mandelson se comporte dans les négociations de l'OMC comme s'il tenait son mandat des affairistes de la City, alors qu'il devrait théoriquement avoir la mission de défendre l'intérêt général des peuples de l'Union européenne. Le Gouvernement français doit prendre ses responsabilités au Conseil de l'Union européenne pour que cette situation cesse.

Il serait urgent de mettre hors d'état de nuire Mandelson en le forçant à rendre sa charge de Commissaire. C'est le sens de la démarche que va engager Jacky Hénin par le dépôt d'une déclaration écrite au Parlement européen demandant la démission de Peter Mandelson et l'ouverture d'une enquête parlementaire sur son attitude lors des négociations.

Le précédent de la Commission Santer montre que juridiquement le Parlement, s'il en a la volonté politique, peut provoquer une enquête, voire pousser à la démission des commissaires ou de la commission toute entière. ■