

Zeitschrift: Domaine public
Band: 35 (1998)
Heft: 1367

Artikel: Chemins de fer : faux départ pour l'eurogrève
Autor: Tille, Albert
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1010313>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 22.11.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Faux départ pour l'eurogrève

La première eurogrève entendait faire pression sur les quinze ministres des transports et bloquer le processus de libéralisation des chemins de fer. Erreur tactique: l'objet n'était pas à l'ordre du jour de la ministérielle de cette semaine qui accordait la priorité au dossier suisse. Erreur stratégique: plusieurs syndicats nationaux appuient la réforme.

L'EUROGRÈVE EST UNE idée simple et juste. Les frontières ont disparu depuis longtemps pour les multinationales. Elles sont désormais abolies avec la construction européenne. L'Euro est l'ultime et décisive pièce de l'édifice. Les lobbies ont tôt fait de comprendre la nouvelle dimension du jeu économique. Bruxelles compte, estime-t-on, quelque 15 000 lobbyistes qui assiègent les fonctionnaires européens chargés de préparer la législation européenne. Les agriculteurs, les pêcheurs sont passés maîtres dans les vigoureuses manifestations bruxelloises. À l'inverse, la défense des salariés reste de niveau national. La conférence européenne des syndicats est probablement le moins structuré des lobbies de Bruxelles. Les syndicats n'ont pas senti, comme d'autres groupes d'intérêts, la nécessité de faire pression sur les décideurs européens, puisque Bruxelles ne décidait rien, ou presque, dans le domaine social.

L'harmonisation des conditions de concurrence dans le marché s'accommodait mal d'un dumping sauvage des conditions sociales. La logique de l'intégration impose l'élaboration progressive d'une Europe sociale. Elle existe déjà avec le libre transfert des assurances sociales, corollaire de la libre circulation des personnes. Elle apparaît

La réforme du rail

LE PRINCIPE – COPIÉ par la Suisse – est connu. Le réseau ferroviaire reste propriété nationale mais son utilisation ne doit plus être réservée à une compagnie monopolistique. Privés et étrangers doivent y avoir accès. Une réglementation européenne, en discussion en début de cette semaine à Bruxelles, prévoit une harmonisation des taxes d'accès aux réseaux nationaux. Cette libéralisation a une portée limitée dans les transports de personnes. C'est dans le transport du fret que l'on attend les principaux changements.

aussi dans les transports routiers avec la réglementation du repos des conducteurs. La présence de treize gouvernements européens à majorité de gauche sur quinze devrait accélérer le mouvement au moment même où l'Euro parachève la globalisation de l'économie.

Les syndicats doivent donc suivre le mouvement et trouver le chemin de la coordination européenne. Ils ont voulu en faire la preuve par l'eurogrève des cheminots. On ne saurait imaginer un plus mauvais départ.

Trois sur quinze

Le front syndical commun était d'emblée une fausse idée. Tout d'abord, parce que la réforme est déjà réalisée en Allemagne, aux Pays-Bas et dans les pays scandinaves, avec la bénédiction des syndicats qui ont durement négocié et obtenu de sérieuses garanties par l'assainissement du passif accumulé par les entreprises monopolistiques nationales. En définitive, la grève continentale n'a été véritablement effective qu'en France, en Belgique – pays abonnés de longue date aux conflits paralysant les transports publics – et sur le réseau périphérique de la Grèce.

L'eurogrève s'oppose à un véritable projet novateur piloté par le commissaire travailliste Neil Kinnock, défenseur convaincu du rail dans sa concurrence avec la route. La juxtaposition de quinze monopoles nationaux a largement prouvé son inefficacité dans la concurrence avec les poids lourds. En 25 ans, la part du rail dans le transport du fret a passé de 32% à 14% du marché. Aux syndicats qui entendent bloquer la réforme pour sauvegarder l'emploi, Kinnock répond que l'érosion du rail, dans son organisation ancienne, a entraîné en quinze ans la perte de 500 000 emplois.

La bataille du rail n'est pas gagnée. Mais l'élimination du cloisonnement des monopoles nationaux doit permettre au transport par rail plus de souplesse pour s'adapter à la demande des entreprises. L'introduction d'un

peu de concurrence au sein même du transport par rail ne devrait pas mettre en péril les sociétés nationales de chemin de fer. Elles ont, sur leurs concurrents potentiels, l'avantage d'occuper au départ la totalité de leur marché.

La stratégie de modernisation du rail défendue par Kinnock se double d'un projet de réglementation de la taxation des poids lourds (Voir DP 1360) qui entend leur faire payer les coûts d'infrastructure et les coûts induits par la pollution et les accidents. Les syndicats de l'Europe du nord – et de Suisse – ont adopté cette stratégie de rééquilibrage concurrentiel entre le rail et la route. Une piste plus fructueuse que la défense frileuse des anciennes recettes. *at*

Enfin l'accord

PAS DE DÉCISION à Bruxelles sans un marathon nocturne! L'accord de transit avec la Suisse, conclu mardi à l'aube, ne fait pas exception. Ultime concession: la Suisse attendra le percement du Loetschberg pour prélever la totalité de la taxe de transit et acceptera, dans l'intervalle, un contingent plus important de 40 tonnes. Le double feu vert du peuple suisse à la taxe poids lourds et au financement des transversales était bien sûr indispensable. Mais rien n'aurait été possible sans la connivence et l'opiniâtreté conjuguées de Moritz Leuenberger et de Neil Kinnock. Les deux hommes partagent la conviction que le transport du fret à longue distance doit être transféré de la route vers le rail et que le « modèle suisse » est valable pour l'ensemble de l'Europe.

Par sa détermination et son parler vrai, Leuenberger a largement contribué à convaincre le peuple suisse de prendre les décisions nécessaires à la conclusion de l'accord. Kinnock a fait de même pour rallier à ses vues quinze ministres des transports mis sous pression par les lobbies des transporteurs routiers. *at*