

L'ENQUÊTE

COMMENT LES TRAITÉS EUROPÉENS NOUS MALTRAITENT

Qu'ils soient constitutionnels ou qu'ils régissent le libre-échange, les accords européens ont codifié les politiques ultralibérales et relégué les préoccupations sociales à la périphérie. Énergie, industrie, transport, agriculture... Tour d'horizon des ravages du capitalisme à la sauce bruxelloise.

Les associations la jugent « énorme et ignoble ». La grille qui enserme le château de Val Duchesse continue de faire parler d'elle. En 2018, un petit groupe déposait une lettre au premier ministre belge afin d'ouvrir le domaine au public. Car le lieu est celui des visites d'État, des décisions graves et des plans d'austérité pour le chef du gouvernement, qui y tient ses activités. À plusieurs reprises, l'Europe y établit également ses quartiers : c'est là que naissent la Communauté économique européenne (CEE) et la Communauté européenne de l'énergie atomique (Euratom), en 1957. Là également que le président de la Commission, Jacques Delors, mène, en 1985, la rencontre sur le dialogue social avec la Confédération européenne des syndicats (CES), le Centre européen des entreprises à participation publique (Ceep) et l'Union des confédérations de l'industrie et des employeurs d'Europe (Unice) dans un contexte d'« eurosclérose », terme consacré pour exprimer l'essoufflement de la construction. Trente-neuf ans après, en

janvier, l'hyperprésidente de la Commission, Ursula von der Leyen, et les syndicats y font leur grand retour. À cette occasion, la secrétaire générale de la CES, Esther Lynch, dresse un constat qui marque une forme d'échec : « Jacques Delors a déclaré que le dialogue social est "l'un des fondements d'une société démocratique (...), (Cette rencontre) peut et doit être le moment où nous commençons à remettre le dialogue social européen sur les rails. »

Désormais évoquée avec parcimonie, « l'Europe sociale » est en panne. Et pour cause, à l'époque de Jacques Delors, la création de l'Union économique monétaire demeure la priorité, et l'opposition du patronat et du Royaume-Uni thatcherien limitent l'introduction d'une politique qui place l'humain au cœur du projet. Il en résulte, déjà, « la non-intégration de ces dispositions dans le traité de Maastricht et leur relégation dans un "accord social" annexé au traité », rappelle l'économiste Catherine Mills dans la revue « Économie et politique ».

PRIORISER LA COMPÉTITIVITÉ SUR LES SALAIRES

Dans les années qui suivent la ratification du traité de Maastricht, qui consacre le monopole des dimensions économiques et monétaires et priorise la compétitivité sur les salaires, le social est conçu comme un vulgaire outil d'adaptation aux politiques néolibérales. D'autant que, depuis 2004, les élargissements à l'Est ont permis à la droite continentale de plaider pour



BADJAS / ANDIA.FR



un coup d'arrêt aux normes sociales afin de ne pas creuser l'écart entre anciens et nouveaux membres. Du traité de Lisbonne à ceux de libre-échange, tel le Ceta signé avec le Canada, les nouvelles dispositions continuent de peser sur les droits des travailleurs, faute d'y associer les acteurs sociaux.

MISE EN CONCURRENCE DES PEUPLES

L'organisation de la libre-circulation des travailleurs ne suffit pas, dans ce contexte, à contrebalancer la dérégulation, une politique économique et monétaire tournée vers le soutien aux marchés financiers au détriment de l'emploi, des services publics et du développement humain. En 2005, les peuples français et néerlandais disent non au traité constitutionnel, mais le projet revient par la petite porte, à Lisbonne, deux ans plus tard. Après les biens, les services, les capitaux financiers, le texte organise alors la mise en concurrence des peuples et des territoires. Dans cette veine, le marché européen de l'énergie met fin aux tarifs réglementés ; les paquets ferroviaires actent, eux, l'ouverture du transport à la concurrence, la flambée des prix pour les voyageurs et les marchandises, pour finir par doper le transport routier dans une ultime aberration écologique. De son côté, l'Europe agricole est adaptée au marché mondial ultralibéral à grand renfort de baisse des tarifs douaniers sur diverses denrées des pays tiers.

Partout les conflits montent. Mais, faute de recadrage, l'extrême droite continue à se frayer un chemin sur tout le continent et tente de capitaliser sur le mécontentement des agriculteurs ou des pêcheurs. Selon une étude de projection publiée fin janvier, le groupe de réflexion European Council on Foreign Relations (ECFR) établit que, dans 9 États membres sur 27, la droite radicale et l'extrême droite pourraient l'emporter aux européennes de juin.

La « soumission (de l'UE) à la logique économique repose sur le dogme selon lequel l'intégration économique engendrerait "l'égalisation dans le progrès" », conclut Catherine Mills. Ces dernières années, seules

Panneaux contre l'accord de libre-échange Ceta, sur la pelouse du Parlement européen à Strasbourg, en 2017.

LE TRAITÉ DE MAASTRICHT, DE 1992, FAIT DU SOCIAL UN VULGAIRE OUTIL D'ADAPTATION AUX POLITIQUES NÉOLIBÉRALES.

les luttes des syndicats et des forces progressistes ont permis d'enfoncer un coin dans ces logiques : en 2003, le Parlement européen rejetait la directive sur la libéralisation des services portuaires, après une grande mobilisation des dockers relayée par le groupe de la Gauche unitaire européenne. Une preuve que la grille du château de Val Duchesse n'est pas si solide. ●

LINA SANKARI

lina.sankari@humanite.fr



SAMIR MAOUCHE POUR L'HUMANITE

ÉNERGIE

« Libéraliser, c'est dégrader le service »

Romain Rassouw est secrétaire générale de la CGT énergie de Seine-Saint-Denis et ancien technicien à GRDF. Au fil des années, il a vu le mastodonte public se faire déposséder de ses compétences au profit de prestataires et aux dépens des consommateurs.

Il y a plus de deux décennies, quand l'Union européenne s'apprêtait à exiger l'ouverture des marchés de l'énergie à la concurrence, le jeune Romain Rassouw, 17 ans, entrait en tant qu'apprenti à Gaz de France (GDF), entreprise alors encore 100 % publique. Mais en 2000, la libéralisation commence, à l'époque pour les industriels (dont la consommation dépassait les 237 MWh par an), avant d'être élargie en 2004 aux plus petites entreprises et, en 2007, aux particuliers, mettant ainsi fin au monopole du service public structuré autour d'EDF et de GDF. La réglementation européenne impose pour ce faire

la séparation des activités de fournisseur d'énergie de celles de gestionnaire de réseaux de distribution. Romain, lui, a donc poursuivi son parcours au service technique gaz de la branche exploitant le réseau français de distribution de gaz, devenu GRDF (Gaz réseau distribution de France) en 2007.

Ce dernier assiste alors, à partir de 2004, à la dégradation de la qualité du service. Détaché syndical à la CGT énergie de la Seine-Saint-Denis depuis une dizaine d'années, le militant était à l'époque rattaché au centre de Pantin, qui rayonnait sur 29 communes. Le recours à l'externalisation des activités s'accélère et les

L'EUROPE A CONTRAINT GDF À CRÉER DE TOUTES PIÈCES UN « MARCHÉ DE L'ÉNERGIE ».

salariés sont regroupés par portefeuille. « Des études et préparations de chantier, en passant par la technicité, la maîtrise d'ouvrage, les petites interventions comme la pose de compteur ou les plus grosses à l'instar des raccordements... tout était produit en interne », se souvient le délégué syndical. Aujourd'hui, la plupart de ces activités sont pratiquées par des prestataires, sur des heures ouvrées, « dans un souci de rentabilité ». Parmi eux, Spac, STPS ou encore Terca.

FERMETURES D'AGENCES

Outre une perte significative de compétences pour les agents de GRDF, au profit de divers sous-traitants, la plupart de ces services ne sont aujourd'hui plus intégrés à la facture des usagers et le délai de traitement a été allongé. « Par exemple, la mise en service rapide pour un emménagement coûte aujourd'hui plus cher et est réalisée dans les 48 heures quand, à l'époque, ça pouvait être réglé dans l'après-midi, moyennant de plus petites sommes intégrées à l'abonnement », fustige Romain Rassouw.

L'ancien technicien dénonce également la fermeture d'une majorité des agences et sites qui était implantés à travers le territoire, depuis que l'Europe a contraint le mastodonte de l'énergie à créer de toutes pièces un « marché de l'énergie », poussant ainsi la filiale GRDF à réduire la voilure. « Sur mon secteur, il y avait une dizaine d'agences, il n'y en a plus que quatre. La dernière boutique dédiée à l'accueil des usagers a, elle, baissé le rideau à Pantin en 2015 ». « Libéraliser implique de dégrader les services, sabrer dans la masse salariale, externaliser les compétences, et augmenter la part de la facture adossée au marché pour réduire les coûts et faire face à la concurrence », conclut le gégétiste. ●

PAULINE ACHARD

pauline.achard@humanite.fr

INDUSTRIE AUTOMOBILE

« On forme les gens qui vont récupérer notre boulot »

Ingénieur automobile, **Florent Grimaldi** travaille chez Renault. En l'espace de vingt années, les délocalisations successives qui ont frappé le secteur ont mis à mal l'emploi et les conditions de travail.



Lorsqu'il est entré dans l'industrie automobile, en 2005, le secteur vivait en quelque sorte la fin de son dernier âge d'or. À l'époque, l'ingénierie recrutait encore en France, une aubaine pour un jeune homme passionné de voitures depuis l'enfance, qui avait attrapé le virus de la mécanique au contact de son grand-père. « Pour pas mal de gens, c'est la passion qui amène dans ce métier, confirme Florent. J'ai toujours adoré la mécanique automobile. C'est pourquoi j'ai fait des études d'ingénieur, à Saint-Étienne, avant d'intégrer l'Institut français du pétrole. »

L'amateur devenu professionnel entre au centre d'ingénierie de Renault à Lardy (Essonne), pour lequel il travaille toujours, vingt ans plus tard. Il démarre dans la conception des moteurs. Aujourd'hui, il cherche à optimiser le fonctionnement de ces derniers, pour qu'ils rejettent moins de pollution. En deux décennies, son secteur a été profondément bouleversé par les vagues de délocalisation conduites par les géants de l'automobile tricolores, qui ont contribué à laminer l'emploi : entre 2004 et 2020, l'industrie automobile française a perdu environ 130 000 postes, soit 40 % de ses effectifs. Dès les années 1990-2000, les constructeurs délocalisent leur production vers l'Europe de l'Est et la Turquie.

Un mouvement de dumping social qui se poursuit aujourd'hui, raconte Florent : « Renault délocalise toute sa production thermique en Espagne et en Roumanie, sous prétexte de préparer la transition vers l'électrique. En gros, ils expliquent qu'après l'interdiction des voitures à essence en Europe en 2035, les seuls marchés

où ils pourront encore en vendre se trouveront en Amérique latine ou en Afrique, où le pouvoir d'achat est beaucoup plus faible. » D'où la nécessité de réduire drastiquement les coûts de production...

MULTIPLICATION DES BURN-OUT

Le centre de Lardy a été frappé de plein fouet par l'externalisation de l'activité, avec des effectifs divisés par deux en cinq ans, passés de 2 400 salariés à 1 200. « Les travailleurs roumains ou espagnols viennent se former chez nous, raconte l'ingénieur, également secrétaire du syndicat CGT de Lardy. Autrement dit, on forme les gens qui vont récupérer notre

boulot ! Cela crée un sentiment étrange : l'écoeurement de voir nos compétences disparaître, contrebalancé par la solidarité naturelle entre travailleurs. »

En réduisant les effectifs, cette course au dumping social produit des effets douloureux sur le quotidien de Florent, qui dit assister à une dégradation des conditions de travail. « Il y a beaucoup de burn-out chez nous, même si le recensement est difficile, explique-t-il. Globalement, les gens ont l'impression de fournir un travail de moindre qualité, donc ça rejailit sur le moral. » ●

CYPRIEN BOGANDA

cyprien.boganda@humanite.fr



L'usine Renault de Cléon (Seine-Maritime), où sont assemblés des moteurs et des boîtes de vitesses pour Renault, Nissan et Dacia.

L'ENQUÊTE

CES TRAITÉS QUI NOUS MALTRAITENT

TRANSPORT-FRET

« Je n'ai connu que des plans de restructuration »

Employé à Fret SNCF comme conducteur depuis 2007, **Matthieu Kaboré** est témoin de la liquidation de l'entreprise, sacrifiée sur l'autel de la concurrence sur ordre de l'UE.

« Les craintes ? La disparition des moyens de production et de nos savoir-faire. » Voilà près de seize mois que Matthieu Kaboré lutte contre le plan de discontinuité de Fret SNCF. Entré en 2007, le conducteur dit n'y avoir « jamais connu autre chose que des restructurations incessantes ». Mais ce dernier coup de canif contre le fret public pourrait être fatal à l'entreprise : à compter du 31 décembre 2024, les activités de gestion capacitaire seront transférées à une nouvelle filiale du groupe SNCF. Celles de maintenance, elles, iront dans une seconde entité. Surtout, l'entreprise devra céder 30 % de ses activités et 20 % de son chiffre d'affaires à ses concurrents, soit 23 flux de « trains dédiés ».

De quoi agacer Matthieu Kaboré : « La majorité des 5 300 agents de Fret SNCF n'adhèrent pas à ce projet. L'avenir est flou sur l'ensemble de la filière fret ferroviaire. Les transporteurs iront sur la route. » Alors que Bruxelles a officiellement autorisé les mégacamions à sillonner bientôt les voies européennes, la liquidation de Fret SNCF entraînerait entre 300 000 et 520 000 camions supplémentaires, chaque année, sur les routes de France.

BRUXELLES OUVRE UNE ENQUÊTE

Mais quelle est la responsabilité de l'Europe dans ce dossier ? C'est sous la pression des traités, notamment celui de Maastricht, que la France a découpé les

activités de la SNCF dès 1997, jusqu'à ouvrir à la concurrence le fret ferroviaire (2006) et voyageurs (2019). C'est encore la Commission européenne qui a ouvert une enquête contre Fret SNCF pour les aides publiques perçues entre 2007 et 2019, pressant un gouvernement français docile à présenter ce plan de discontinuité. Or,

LE CENTRE DE TRIAGE DE GEVREY PRODUIT DIX FOIS MOINS DE TRAINS QU'IL Y A VINGT ANS.

selon un rapport parlementaire du communiste Hubert Wulfranc, « ce processus (de libéralisation) ne s'est nullement accompagné d'une amélioration de la part modale du ferroviaire dans le transport de marchandises ». En 2021, le rail ne transportait, en France, que 10,6 % du trafic des marchandises, contre 17 % dans le reste de l'Union européenne.

Logiquement, les concurrents de Fret SNCF se sont positionnés sur les marchés rentables - les trains dédiés, avec

un client unique, laissant les wagons isolés (les plus coûteux) à l'entreprise publique. Or, l'équilibre du fret ferroviaire réside bien dans la combinaison des wagons isolés, au plus près des clients, et des trains dédiés. « En réaction, la SNCF a choisi d'adapter ses moyens de production. Chaque perte de marché entraîne une diminution des équipes, mesure Matthieu Kaboré. De fait, il n'est pas possible de se développer. » Son centre de triage, Gevrey, près de Dijon, pouvait produire jusqu'à 2 500 trains il y a près de vingt ans. C'est dix fois moins aujourd'hui. Entre 2004 et 2016, cette logique de réduction des coûts s'est concrétisée par cinq plans dits de relance. Celui de 2009 comprend l'abandon de 60 % de l'activité wagon isolé, soit 42 % du volume de fret ferroviaire de l'époque. Face aux besoins sociaux et climatiques de fret ferroviaire, Matthieu Kaboré porte une autre vision : « Le transport ferroviaire ne doit pas être une question de rentabilité ou de coût. Cela doit être organisé par un service public. » ●

NAÏM SAKHI

naïm.sakhi@humanite.fr



DEMIAN LETINOS TALLANT

AGRICULTURE

« Il serait bien que l'on établisse un plafonnement des aides de la PAC »

Éleveur et maire du Grand-Bourg (Creuse), **Francky Chatignoux** fait les frais d'une politique agricole commune surtout généreuse avec les plus grosses exploitations.

Francky Chatignoux a découvert le métier comme tant d'autres. À l'âge d'apprendre à faire ses lacets, le bambin admirait déjà ses agriculteurs de parents, avant de reprendre le flambeau, en 2000, à l'âge de 25 ans. « Au début de ma vie professionnelle, j'ai été commercial pendant trois ans en négoce agricole. Mon père a ensuite rencontré des problèmes de santé, c'est ce qui m'a incité à revenir l'épauler sur l'exploitation », explique Francky.

Aujourd'hui, à 49 ans, cet éleveur bovin exploite une centaine de vaches au Grand-Bourg (Creuse) sur 135 hectares, avec sa femme et un salarié. Un choix naturel pour ce « passionné ». Malheureusement, cette passion a du mal à remplir les assiettes. Après s'être occupé de ses terres, de ses animaux, avoir vendu ses bêtes à 5,50 euros le kilo à la coopérative

Celmar, Francky ne se dégage qu'un salaire de 1 000 euros par mois. Alors, quand il s'agit de réformer la politique agricole commune (PAC), ce vice-président du Mouvement de défense des exploitants familiaux (Modéf) ne dit pas non.

Lancée en 1962, cette politique européenne visait à relancer la production alimentaire du continent en promettant des revenus décents aux agriculteurs. La promesse d'une « Europe sociale » commençait par là. Mais cet engagement n'a pas été tenu, jugent Francky et son syndicat. Les aides directes de la PAC, dans son fonctionnement actuel, sont accordées en fonction de la surface de l'exploitation. Or, en France, 20 % seulement des plus grandes exploitations françaises détiennent 52 % des terres agricoles, selon le plan stratégique national du ministère de l'Agriculture et de la Souveraineté alimentaire. Avec leurs 135 hectares, le couple ne fait pas le poids face aux mastodontes du secteur. Le duo bénéficie de 45 000 euros d'aides à se partager sur l'année.

« Pourtant, assure Francky, il y a des exploitants qui peuvent toucher jusqu'à 300 000 euros. Il serait bien que l'on

établisse un plafonnement des aides à 50 000 euros par unité de travail humain (UTH), estime l'éleveur de bovins, riche de propositions. On ne tient pas compte non plus de la main-d'œuvre et de l'emploi que l'on crée pour l'attribution des aides directes. J'ai un salarié sur mon exploitation. S'il faisait partie du calcul de l'attribution des subventions, cela pourrait représenter plusieurs milliers d'euros d'aides supplémentaires. »

EXPLOSION DU PRIX DES FERTILISANTS

Réformer la PAC est donc indispensable pour le producteur, encore sous le choc de l'explosion de ses dépenses en fertilisants azotés. « Le prix de l'ammonitrate est passé de 250 euros la tonne en décembre 2020 à plus de 800 euros en décembre 2021. On doit aujourd'hui se situer autour des 500 euros la tonne », déplore Francky. Sans compter les distorsions de concurrence qu'apporterait un accord de libre-échange comme le Ceta, combattu par le Sénat et encore en attente d'un vote à l'Assemblée nationale. ●

SAMUEL EYENE

samuel.eyene@humanite.fr



VALÉRIE TEPPE / HANS LUCAS