

Extrait du Démocratie & Socialisme

<http://www.democratie-socialisme.fr>

Pétition

Contre la directive Barrot de libéralisation des transports !

- International - Europe -

Date de mise en ligne : samedi 7 mai 2005

Démocratie & Socialisme

Lorsqu'on sait tout le mal qu'a entraîné la libéralisation du secteur des transports dans d'autres pays comme la Grande-Bretagne (retards, vétusté, augmentation des tarifs, accidents à répétition), on ne peut accepter aujourd'hui le projet Barrot de libéralisation des transports (Jacques Barrot est commissaire européen aux transports).

Signez la pétition en envoyant un mail à nondirectivebarrot@yahoo.fr !

Jacques Barrot enrage. Le calendrier qu'il avait concocté pour son projet de règlement européen « relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par route » a été dévoilé. Le commissaire européen espérait cacher l'existence de cet encombrant document, au moins jusqu'au lendemain du référendum sur le projet de constitution européenne du 29 mai prochain. Histoire d'éviter qu'il vienne illustrer concrètement ce qu'est « une économie sociale de marché hautement compétitive » où « la concurrence est libre et non faussée » (cf l'article 3 de la Constitution...). L'ancien président du groupe UMP à l'Assemblée nationale a raté son coup, dynamitant au passage la stratégie du gouvernement et du président de la République qui visait à présenter la directive Bolkestein comme un accident de l'histoire, voire comme l'initiative personnelle d'un libéral un peu trop zélé. Le contenu du règlement Barrot confirme l'orientation libérale qui préside à la construction européenne et que renforce sensiblement la Constitution.

QUE PRÉVOIT LA DIRECTIVE BARROT DE LIBÉRALISATION DES TRANSPORTS ?

LA DIRECTIVE BARROT CONSTITUE UNE NOUVELLE ÉTAPE DE LA LIBÉRALISATION

Après les directives ferroviaires sur le fret et le transport international de voyageurs, après la directive « ciel unique » et celle sur les services portuaires, le projet Barrot constitue une nouvelle étape de la libéralisation des transports. Il instaure la concurrence dans les transports de voyageurs au niveau régional et urbain. Si, dans sa version provisoire, il laisse aux collectivités locales organisatrices de transport la possibilité d'attribuer des contrats à des régies, il impose que celles-ci opèrent exclusivement sur leur territoire. Dans ce cas, le règlement Barrot oblige, en effet, à ouvrir à la concurrence la moitié des lignes de bus dans un délai de quatre ans après l'entrée en vigueur du texte et leur totalité dans les huit ans. Pour les trains régionaux, les délais sont de huit et quinze ans. Le règlement Barrot a déclenché l'hostilité des organisations syndicales qui ont dénoncé « une mise à mort du service public ». Dans les régies de transport comme la RATP, les syndicats ont d'ores et déjà pris des initiatives en vue de mobiliser les salariés. Ce texte suscite d'autant plus l'inquiétude des organisations syndicales qu'il s'agit d'un règlement, c'est à dire qu'il est immédiatement applicable et en l'état après son adoption par le Parlement et le Conseil des ministres européens.

L'OBJECTIF : L'OUVERTURE TOTALE À LA CONCURRENCE

Autre motif de colère : ce n'est pas la première fois que l'Union européenne tente d'imposer l'ouverture à la concurrence dans le transport de voyageurs. En 2000, en application de l'agenda de Lisbonne 2000-2010 qui visait à faire de l'Union européenne « l'économie la plus compétitive du monde », la commission Prodi avait concocté un

Contre la directive Barrot de libéralisation des transports !

texte similaire baptisé « obligation des services publics dans les transports de voyageurs ». À l'époque, la mobilisation des organisations syndicales et celle du groupe GUE au Parlement européen avaient permis de le mettre en échec.

La Commission européenne s'apprête donc à repasser les plats de la libéralisation des transports en s'appuyant sur l'arsenal juridique des traités. Pour le président du groupe GUE « la conclusion à tirer de cette expérience est bien que la clé pour enrayer durablement cette fuite en avant libérale est de changer les fondements actuels des traités européens ». Et de préciser que « c'est cette exigence qu'exprime le NON au projet de Constitution ». Ce sont les traités en vigueur, que la Constitution sacralise et élève au rang de normes constitutionnelles qui constituent la base juridique du règlement Barrot. Dire oui à la constitution, c'est confirmer ce socle libéral et ouvrir la voie à la poursuite du démantèlement de nos services publics.

Il est plus que temps de changer de donne et de dire non au démantèlement des services publics. Pour une Europe plus sociale, respectueuse et protectrice des services publics, disons NON au projet Barrot et donc NON à la Constitution Giscard !

Signez la pétition en envoyant un mail à nondirectivebarrot@yahoo.fr !

(pétition lancée par Cette fois c'est NON, <http://cettefoiscestnon.over-blog.com>)