

TRIPARTITE CFL

Répétition générale

L'avenir des CFL est à l'ordre du jour de la tripartite sur les chemins de fer. Le possible démantèlement de ce service public constitue le coup d'envoi de l'offensive libérale du gouvernement.



Le conseil fédéral du syndicat Landesverband était unanime samedi, 15 octobre: la déclaration de politique générale du premier ministre Jean-Claude a déçu les syndicalistes. D'après eux, le gouvernement luxembourgeois répète les mêmes pratiques néolibérales qu'à l'étranger.

Juncker n'a en effet pas traîné. Comme le prévoyaient certains, la coalition noire-rouge a attendu la fin de la dernière échéance électorale - les élections communales - pour amorcer une politique d'austérité. D'ailleurs, tout va aller très vite: ce lundi 24 octobre, la tripartite chemins de fer - la première depuis 1996 - doit se réunir pour statuer sur l'avenir des CFL. Et il n'est pas rose.

Le syndicat affirme avoir conscience du contexte libéral dans lequel le rail se meut actuellement. D'où l'objectif principal qu'il s'est fixé dans le cadre des négociations tripartites: conserver le caractère intégré des CFL ainsi qu'un maximum d'emplois. Mais la direction, en se focalisant sur l'impératif de la rentabilité, poursuit une logique tout à fait différente. Alors que le syndicat prône une coopération renforcée avec les sociétés ferroviaires voisines - SNCF, SNCB, DB -, la direction mise sur la sous-traitance, des contrats avec des sociétés privées ou la filialisation. Le saucissonnage progressif de la société sera d'ailleurs le plat de résistance de la tripartite.

En effet, depuis le mois de mars 2005, la direction des CFL travaille, de concert avec le géant sidérurgique Arcelor, à un concept de "joint venture" pour le fret ferroviaire. En d'autres termes, il s'agit de créer une nouvelle société dans laquelle Arcelor détiendrait un bon tiers du capital en échange d'un apport en matériel - wagons et locomotives - rentabilisé depuis belle lurette. De fait, le fret serait détaché des CFL. Une option qui bute sur le refus du Landesverband. "Nous ne sommes pas contre une étroite collaboration avec le principal client des CFL qu'est Arcelor, au

contraire. Mais il ne peut se faire de telle manière", estime Nico Wennmacher, le président du syndicat. Même son de cloche de la part de Roland Schreiner, député socialiste et président de la commission parlementaire des transports. Pour cet ancien secrétaire général du Landesverband, il s'agit de "poser les jalons pour l'avenir du fret au Luxembourg".

Tactique du salami

Mais quid du statut des salariés de cette hypothétique société? D'un côté, elle accueillerait les salariés travaillant déjà pour Arcelor, auxquels il faudrait ajouter celles et ceux issus des CFL avec leur statut spécifique en plus des nouvelles embauches. Trois statuts différents pour une même société. Côté syndical, on imagine difficilement qu'une société comme Arcelor accepte de pérenniser un statut proche de la fonction publique en son sein. "Nous craignons que cette société ne serve à renforcer le dumping social", prévient Nico Wennmacher.

Comme Arcelor n'est pas une petite entreprise locale, mais une société aux enjeux mondiaux, elle se retrouve inévitablement sous l'énorme pression de la concurrence internationale et procédera rapidement à des mesures de rationalisation. Il est d'ailleurs prévu que la joint venture "rende" à la société mère 40 % du personnel d'ici 2008. Les coûts d'une telle "phase transitoire" seraient ainsi supportés par l'Etat ou les CFL. En clair: le contribuable devra participer de sa poche à la stratégie économique des barons de l'acier. Pour Arcelor, disposer de sa propre société de fret sur rail est un business qui tombe à point. A une époque où le prix du pétrole - et donc des carburants - flambe, le rail devient une alternative plutôt intéressante.

Pourtant, le transport routier de marchandises reste le principal concurrent du transport ferroviaire. Car s'il est de bon ton de stigmatiser le manque de compétitivité du transport fer-

roviaire par rapport au transport routier - on parle d'un déficit pour les CFL de 30 millions d'euros - il ne faut pas oublier de mentionner les privilèges octroyés aux camions. "On évoque le déficit, mais il faudrait avancer les chiffres réels", revendique ainsi Wennmacher. Pour exemple: alors que les CFL doivent s'acquitter d'une redevance pour l'exploitation du réseau ferroviaire, les sociétés de transport routier utilisent des routes financées par la collectivité. Et si le transport routier est moins cher, il est également moins écologique et moins sûr. Sans parler des conditions de travail indignes. Les patrons de ces sociétés n'ont pas acquis pour rien leur réputation d'esclavagistes modernes.

Concurrence déloyale

Comment le Landesverband compte-t-il faire face à cette concurrence implacable? L'alternative qu'il propose tourne autour de deux axes: d'une part, il demande au gouvernement de créer des conditions cadre favorisant, exonérations à l'appui, le transport ferroviaire. D'autre part, une collaboration étroite avec d'autres sociétés intégrées lui paraît inéluctable. Reste finalement la piste de l'octroi de subventions. En effet, cette solution ne serait pas considérée comme une distorsion concurrentielle par les autorités bruxelloises sous condition que la mission de service public soit avérée.

La tripartite devra débattre d'un autre sujet qui promet d'être chaud: l'avenir du statut des cheminots. Actuellement, le compromis que la direction des CFL tente de faire passer est le suivant: le personnel déjà embauché conservera son statut actuel, tandis que les nouveaux recrutements se feront à partir d'un statut réformé. Dans ce sens, la direction des CFL a fait effectuer des études dites de "benchmarking", mot à la mode dans les boîtes de consultants, et consistant à comparer les coûts - le plus souvent salariaux - dans une optique d'optimisation de la concurrence. En gros, la note stratégique des CFL propose une baisse des rémunérations de 30 à 50 %. Cette note avait déjà été retirée à la suite d'une mobilisation des cheminots en mars 2003. Elle a refait surface.

Les salaires et conditions de travail de la fonction publique et des secteurs assimilés ont longtemps influencé les négociations de contrats collectifs du secteur privé. Un démantèlement des acquis sociaux des cheminots pourrait ouvrir non seulement la porte vers une chute de la qualité de service pour les usagers, mais également vers des dégradations dans d'autres secteurs.

David Wagner

Zu früh gefreut

"Man sollte der Presse gegenüber kritischer sein." So lautete am Donnerstag die lapidare Antwort von Claude Adam (Grüne) auf Glückwünsche zum Bürgermeisteramt in Mersch. Denn anders als auf der "Wort"-Internetausgabe behauptet, werden die Koalitionsverhandlungen zwischen CSV und den Grünen auch in der kommenden Woche fortgesetzt. "Wir haben noch zwei Treffen angesetzt, in denen ein paar schwierige Programmpunkte diskutiert werden", so Adam: "Beispielsweise wollen wir die bisherige Baupolitik und ihre konkreten Projekte fortsetzen." Eine Politik, die von der CSV in der Vergangenheit nicht immer mitgetragen worden sei. "Wir sind aber nicht dazu bereit, eine Kehrtwende zu machen", bekräftigt er. Auch andere Themen betreffend, in denen das Programm der Christsozialen sehr vage und allgemein gehalten sei, müsse noch an den Details getüftelt werden. Die CSV hatte Claude Adam Ende vergangener Woche überraschenderweise den Posten des Bürgermeisters angeboten. Auf diesem Wege hofft die Partei den bisherigen liberalen Koalitionspartner der Grünen beerben zu können. Diese hatten bei den Wahlen drei Mandate für sich gewinnen können, DP und CSV hatten jeweils vier Sitze erzielt.

Esch l'improbable

C'est officiel: la coalition qui présidera aux destinées d'Esch-sur-Alzette est composée du LSAP et des Verts. C'est ce qui est ressorti du vote des militant-e-s de la section locale du parti socialiste de ce lundi. Si une alliance avec le CSV n'a pas été rejetée d'emblée, une reconduction de l'ancienne coalition sans déi Lénk paraissait la plus probable. Au final, 72 membres se sont prononcé-e-s pour les Verts et 19 en faveur des chrétiens-sociaux. Certes, le résultat est loin d'être serré, mais la forte participation à cette réunion découle d'une intense mobilisation. La direction de la section socialiste, favorable à une alliance avec les Verts, a été prise d'une nervosité certaine. Bien plus que des divergences politiques, ce sont des incompatibilités personnelles entre plusieurs socialistes et le vert Felix Braz qui expliquent en effet cette situation: un certain nombre de membres refusaient de le reconduire à son poste d'échevin, préférant ainsi se prononcer en faveur d'une coalition avec le CSV. Une autre coalition aurait-elle été envisageable? Au lendemain des élections, André Hoffmann avait été contacté par quelques membres du LSAP, partisans d'une coalition avec déi Lénk. Mais l'équilibre très désavantageux pour la petite formation de gauche - un siège contre neuf - a poussé l'échevin sortant à refuser cette proposition.

EU-Ministerrat: Klimaschutz abgeschminkt

Stück um Stück verliert die Haltung der EU in Sachen Klimaschutz an Profil. Im März hatte Umweltminister Lucien Lux seinen Kollegen ein Bekenntnis zu beachtlichen CO₂-Reduktionen abgetrotzt: 15 bis 30 Prozent für 2020, und 60 bis 80 Prozent für 2050.

Beim Frühjahrsgipfel unter Vorsitz von Jean-Claude Juncker wurde das längerfristige, ambitioniertere der beiden Einsparziele gestrichen. Nach dem Ministerrat am vergangenen Montag bleiben nur noch vage Absichtserklärungen übrig.

Damit geht die EU ohne klar bezifferte Ziele in die Verhandlungen über den Nach-Kyoto-Klimaschutz, die Ende November in Montreal beginnen. Eine Vorreiterrolle spielt sie nur insofern sie über ein funktionierendes Emissionshandelssystem verfügt - ein zweifelhaftes Verdienst. Der Appell, einen weltweiten CO₂-Markt zu schaffen, dürfte allerdings von der Bush-Regierung wohlwollend aufgenommen werden. Derweil die PolitikerInnen Unentschlossenheit demonstrieren, mahnt die Wissenschaft Handlungsbedarf an: Eine vom Purdue-Institut durchgeführte Computersimulation der Klimaentwicklung sagt dramatische Veränderungen auf dem nordamerikanischen Kontinent voraus, mit Hitzewellen, Dürren und Überschwemmungen.