

Mais que fait donc la Commission européenne ?

Yann Le Pollotec

Transport ferroviaire : mais que fait donc la Commission européenne ?

En septembre dernier, on inaugurerait en grand pompe, l'Autoroute ferroviaire Bettembourg-Perpignan (AFBP). Réalisation « exemplaire » (Sic), l'AFBP était censée préfigurer le futur réseau continental d'autoroutes ferroviaires d'une Union européenne des transports, soucieuse du respect de l'environnement et rompant avec le tout camion.

Malheureusement sept mois après sa mise en service, l'AFBP ne fonctionne qu'entre 30 et 40 % de sa capacité en raison du non-respect des directives européennes 96/53/CCE et 97/27/CCE qui limitent la hauteur maximale des camions à 4 mètres (+/- 1 %). Or la majorité des semi-remorques européens dépassent les 4 mètres de plus de 30 % et ne peuvent être donc transportés sur des wagons en raison des gabarits des caténaires, des tunnels et autres ouvrages d'art. Tout cela compromet donc fortement le développement et l'existence même des autoroutes ferroviaires en Europe.

On ne peut que s'interroger sur le manque d'empressement, pour le moins inhabituel, de la Commission européenne à faire respecter ses propres directives en la matière. Des esprits chagrins pourraient y voir l'effet du pouvoir d'influence du lobby du patronat routier européen sur la Commission européenne. Impossible voyons, tous les traités européens ne rappellent-ils pas que la Commission est gardienne de l'intérêt général.

Quelques épines de la transposition en droit français de la « Directive service » (ex-Bolkestein) !

Contrairement à l'affirmation du PS et de la droite, les « services sociaux d'intérêt général » (SSIG, en français service public) sont concernés par la « directive service » ex-Bolkestein. En effet ceux-ci ne sont exclus de la directive notamment que pour certains d'entre eux (le logement social, les services à la petite enfance et à la famille,...).

Toutefois, cette exclusion théorique du cadre de la « directive service », de certains services publics, n'empêche ni l'application de la jurisprudence de la cour européenne, ni l'interprétation que fait la Commission de celle-ci. En particulier, l'exclusion de ces services de l'application des règles du marché intérieur n'est possible que dans la mesure où ils font l'objet d'un mandatement de l'autorité publique. C'est-à-dire une autorisation et une obligation de fournir une prestation. Pour la mise en œuvre de ces règles, l'année 2008 va être décisive. En effet, le calendrier de transposition de la « directive service » va justement coïncider avec l'obligation des États membres de l'Union européenne de recenser et de justifier la conformité aux textes européens de toutes les aides publiques des collectivités locales et des administrations centrales, cela avant le 19 décembre 2008.

Or, c'est justement le mandatement qui justifie les aides et financements publics et fonde l'exclusion théorique de certains services publics du cadre de la « directive service »⁽¹⁾. La remise en cause des aides publiques, est bien l'un des enjeux centraux de la « directive service » : il en a déjà été question pour le logement social, dans le litige qui a opposé les Pays-Bas à la Commission européenne et qui est à l'origine

d'un protocole annexé au Traité de Lisbonne. Elle va se poser dans d'autres domaines de l'action sociale, allant jusqu'à l'aide à l'enfance, l'aide aux personnes âgées...

De même, la transposition de la « directive service » en droit français risque de toucher la garantie décennale en matière de construction⁽²⁾ qui est une institution très importante et propre à la France. Or elle est de fait remise en question par la « directive service » car les entreprises de construction qui viendront opérer en France ne seront plus obligées de s'y conformer. Dans tous les domaines la « directive service » est décidément porteuse de graves régressions.

Dissuadons le projet Mandelson de casse totale des instruments de défense commerciale de l'Union européenne

En ce premier semestre de 2008, l'ultra libéral Commissaire européen au Commerce international, l'Anglais Peter Mandelson⁽³⁾ a décidé de reporter « sine die » son projet de « réforme des instruments de défense commerciale de l'Union européenne » invoquant « un contexte politique pas facile ».

Cette réforme, dont l'idée avait été lancée en 2006, devait être initialement présentée fin 2007. Elle constituait un véritable encouragement à la délocalisation, avec un désarmement commercial complet de l'Europe et une quasi-disparition des mesures anti-dumping. La « réforme » devait porter surtout sur les mesures antidumping, les plus utilisées, qui permettent d'imposer des taxes aux entreprises exportant vers l'Europe des produits à des prix inférieurs à leurs coûts de production. Le commissaire Mandelson voulait, notamment permettre aux entreprises européennes qui délocalisent une partie de leur production dans des pays émergents à bas coût de main d'œuvre, à faible réglementation sanitaire, sociale et écologique, d'en être exemptées au moins partiellement.

Il souhaitait par ailleurs que les intérêts des importateurs et distributeurs (défendus en particulier par des pays dominants dans les services financiers comme le Royaume-Uni) soient favorisés au détriment des intérêts de l'industrie et des services non financiers. Alors que l'intérêt de tous les salariés du monde, serait à niveau équivalent, de taxer le dumping salarial, fiscal, social, sanitaire et écologique, il s'agissait de mettre encore plus en concurrence les peuples tout en favorisant les intérêts des multinationales européennes.

Alors que le Parlement européen doit adopter un rapport sur les instruments de défense commerciale de l'Union européenne, présenté par le député suédois ultra libéral Fjellner, tout doit être fait pour l'amender de sorte que Peter Mandelson soit dissuadé de remettre sur le tapis son projet mortel pour l'emploi industriel et de service en Europe et dans le reste du monde.

(1) Arrêt Corbeau de la Cour de justice européenne de 1993 qui « déclare que les États peuvent conférer des droits exclusifs à des entreprises lorsque cela se révèle nécessaire pour l'accomplissement de missions d'intérêt général ».

(2) En France, pendant 10 ans, le constructeur est censé garantir la bonne qualité de la construction. Il doit prouver qu'il n'a pas fait de fautes.

(3) Figure du blairisme en Grande-Bretagne.