

## Energie et transport: malgré la COP21, Tisa dérèglemente à tout-va

Rien ne change ! En dépit des crises financière et environnementale, illustrant des échecs patents, malgré les critiques venues aussi bien de personnalités politiques, d'associations, de la société civile, ils n'en démordent pas : la déréglementation de tout reste leur horizon indépassable. C'est ce qui transparaît [des nouveaux documents révélés par WikiLeaks](#) sur l'accord en cours de négociation sur les services (*Trade in services agreement* ou Tisa) publiés en partenariat par Mediapart et 12 autres médias et organisations internationaux. Les « *très bons amis des services* », comme ils se surnomment entre eux, continuent leurs discussions souterraines pour pousser toujours plus loin l'abaissement des normes et des droits sociaux et environnementaux, l'affaiblissement des États, face à la puissance de l'argent.

Sans WikiLeaks, Tisa serait resté un nom inconnu. Personne n'aurait rien su des négociations souterraines de ce traité qui se veut le pendant du traité commercial transatlantique (Tafta ou Ttip), discuté dans les mêmes conditions d'opacité. Les parlementaires auraient découvert un jour un traité qu'ils sont censés approuver d'un bloc, sans possibilité d'amendement ou de discussion. Ils n'auraient même pas pu avoir accès aux travaux et documents de travail qui sont en train de servir à l'élaboration du texte : tout est censé rester classé « secret défense » ou plus exactement « secret affaires » pendant cinq ans après l'adoption du traité.

En juin 2014, WikiLeaks avait révélé le contenu des [négociations secrètes](#) menées par des responsables issus d'une vingtaine de pays, emmenés par les États-Unis, l'Europe, l'Australie et le Canada, sur les services financiers. Depuis, le site dévoile régulièrement les [différentes étapes des discussions](#), portant sur d'autres chapitres comme les services informatiques, les transports maritimes, les télécommunications. En juillet 2015, de nouveaux documents démontraient la volonté de [mettre à bas tous les services publics](#). Aujourd'hui, WikiLeaks dévoile les avant-projets portant sur l'énergie et les transports négociés à l'automne 2014.

**( [Retrouver les documents sur WikiLeaks](#) )**

La révélation de ces documents, en pleine COP21, est un exemple édifiant du double discours. Alors que les dirigeants politiques de tous les pays soutiennent en chœur la nécessité d'adopter une croissance « verte », de lutter contre le réchauffement climatique, d'autres responsables des mêmes pays négocient en coulisses pour tenter d'arracher le plus possible de concessions, pour dynamiter les règles environnementales « *contraires à la grande libéralisation des affaires* ». L'association Public services international (internationale des services publics), qui travaille en commun avec WikiLeaks sur Tisa, n'a pas manqué de relever cette duplicité. « *Alors que les chefs d'État s'apprêtent à signer un accord international à Paris contre le réchauffement climatique, leurs négociateurs se retrouvent à Genève pour élaborer secrètement un nouvel accord commercial qui permettra d'étendre l'exploration des énergies fossiles et causera encore plus de dommages pour le climat* », indique-t-elle dans un communiqué publié en même temps que les documents de WikiLeaks.

Car c'est bien de « *big business* » qu'il s'agit. À la lecture du projet Tisa, visant à mettre à bas toutes les barrières réglementaires et autres dans les services à l'énergie, le texte semble plus écrit pour des géants comme Bechtel, Halliburton, Schlumberger, Veolia ou Engie (ex-GDF-Suez) que pour des sociétés innovantes apportant des prestations de services dans les énergies renouvelables.

La Norvège et l'Islande ne s'y sont pas trompées. Les deux pays, très impliqués dans l'énergie et la transition énergétiques, ont fait une proposition commune dans le cadre de ces négociations secrètes. Publiée par WikiLeaks, celle-ci révèle en creux le projet général des négociations : un abandon total de la souveraineté des États en matière d'énergie pour laisser la place aux « spécialistes », les géants du secteur.

Tout en plaidant pour la levée des barrières s'opposant à une plus grande compétition dans les services, les deux pays insistent sur le fait « *que chaque partie [on ne parle plus d'État dans les textes d'étude de Tisa – ndlr]*

conserve le droit de réguler et d'introduire ou de maintenir des mesures concernant les services à l'énergie afin de répondre aux objectifs légitimes de politique nationale ». Une limitation des pouvoirs des États en ce domaine aurait-elle donc été envisagée, pour que les deux États éprouvent le besoin de rappeler ces droits ? L'explication fournie par les deux pays dans un argumentaire venant compléter leur projet et publié aussi par WikiLeaks laisse soupçonner le pire : « Le droit des parties de réguler les services et d'introduire de nouvelles régulations pour répondre à des objectifs politiques nationaux est particulièrement pertinent en matière de services à l'énergie », expliquent les deux pays.

Q 12: Is it necessary to have such articles? What is the purpose/value added?

A: The main purpose of this Article is to state explicitly that commitments with regard to energy related services will in no way limit the sovereignty or sovereign rights of Parties over energy resources. We have tried to exemplify this in Article VI para. 3 of the Proposal, by stating that each Party continues to hold the exclusive right to:

- decide the geographical areas to be made available for exploration, development and exploitation of its energy resources;
- decide the optimisation of the rate at which their energy resources be depleted or otherwise exploited;
- specify and enjoy any taxes, royalties or other financial payments payable by virtue of such exploration and exploitation;
- regulate the environmental and safety aspects of such exploration, development and exploitation;
- participate in such exploration and exploitation, inter alia, through direct participation by the government or through state enterprises.

Un extrait de l'argumentaire © Wikileaks

Mais que contient donc le projet concocté par les grands négociateurs, pour que la Norvège et l'Islande tiennent aussi à rappeler que « les engagements pris en matière de libéralisation des services à l'énergie ne limitent en aucune façon la souveraineté ou les droits des parties sur les ressources énergétiques » ? Les deux pays prennent le soin de préciser les droits exclusifs que les pays sont en droit de conserver, selon eux. Ils préconisent ainsi que les États gardent des droits exclusifs « pour déterminer les zones géographiques qui peuvent faire l'objet d'exploration, de développement et d'exploitation de ses ressources énergétiques, de déterminer le rythme auquel ces ressources sont réduites ou exploitées, d'arrêter et de bénéficier des taxes, royalties et tout autre paiement liés à ces explorations et exploitations, de réglementer les aspects environnementaux et sanitaires de ces exploitations, de pouvoir participer à des projets d'exploitation et d'exploration, entre autres, à travers des participations directes du gouvernement ou au travers des entreprises d'État ».

## Dans le monde des services mondialisés

Cette simple énumération fait un peu froid dans le dos. Est-ce seulement une précaution de juristes et d'avocats estimant que les choses vont mieux en les disant qu'en les taisant afin d'éviter toute contestation ultérieure ? Ou est-ce que les négociateurs de Tisa entendent aller beaucoup plus loin dans les remises en cause des prérogatives des États dans ces domaines ?

Les multinationales ne cachent plus leur volonté de se débarrasser de toutes les contraintes environnementales et réglementaires imposées par les États, qui font obstacle, expliquent-elles, au développement et à l'exploitation des ressources énergétiques et minières. Le gouvernement français lui-même semble sensible à leurs arguments, et prendre la voie tracée dans le cadre des négociations de Tisa.

Ainsi, dans le grand fatras de la loi Macron votée à coups de 49-3, un article a été inclus au milieu de la réforme des taxis, des notaires et des services d'autobus : la réforme du code minier. Revenant sur les dispositions prises dans le code civil napoléonien, qui prévoit que le sous-sol appartient à l'État et que son exploitation est strictement encadrée, l'article prévoit de revenir sur nombre d'encadrements, dans l'espoir de « revitaliser l'activité d'exploration minière ». La mesure, rédigée sous la pression de tous les groupes attirés par l'exploitation des gaz de schiste en France, est devenue moins urgente depuis que le cours du pétrole s'est effondré, rendant

toute exploitation de gaz de schiste non rentable. Elle chemine donc doucement, en attendant que le prix du baril se remette à flamber.

C'est le même objectif de dérégulation à tout-va, de contestation de tout pouvoir étatique qui domine dans les négociations sur les transports. Les documents publiés par Wikileaks ne parlent que d'une seule activité de transport : [le transport routier](#). C'est sans doute le domaine qui intéresse le plus les « *très bons amis des services* ».

Dans leur esprit, rien ne doit faire obstacle aux grands voyages des marchandises. Ainsi certains recommandent que « *les parties doivent reconnaître le rôle essentiel des routes internationales pour le transport des biens périssables et que de tels transports ne peuvent être indûment reportés par des règles routières, en particulier celles restreignant les transports pendant certains jours* ». Les interdictions de transports routiers le week-end en France, déjà largement mises à mal, deviendraient ainsi illégales, si le texte était adopté.

De même, toutes les dispositions pour limiter le transport routier, faire payer le transit international, imposer le ferroutage, comme en Suisse par exemple, seraient aussi considérées comme des entorses à la concurrence et jugées illégales. « *Les parties doivent abolir et s'abstenir d'introduire le moindre obstacle administratif et technique qui pourrait constituer une restriction déguisée ou avoir des effets discriminatoires sur la liberté des services dans le transport international* », est-il proposé. Impossible avec une telle clause d'avoir la moindre politique en vue de limiter ou d'encadrer le transport routier.

Mais cela va plus loin encore. Le projet prévoit que les États ne pourraient pas poser de restriction sur les habilitations données aux chauffeurs. Il suggère même que ces derniers renoncent à leur contrôle du territoire et délègue l'attribution des visas à d'autres. Il propose ainsi que ce rôle soit confié à des associations de transports, qui serviraient d'intermédiaires et se porteraient garantes dans l'attribution des visas pour leurs membres. Elles pourraient leur délivrer des visas annuels voire pluri-annuels, en lieu et place des États.

Bienvenue dans le monde des services mondialisés, des travailleurs détachés, sans droit, sans loi. « *Si ce projet de Tisa est instauré, nous assisterons dans le transport routier à ce qui s'est passé dans d'autres secteurs : cela va servir à consolider le pouvoir des multinationales* », préviennent Mac Urata et Sarah Finke, responsables de la Fédération internationale des salariés du transports (ITF) dans [une réponse elle aussi révélée par Wikileaks](#) (lire ci-dessous). « *ITF croit qu'il est important pour les gouvernements de développer une politique de transports correspondant au niveau de développement des pays. En principe, chaque pays devrait fonder sa politique sur des objectifs et des programmes sociaux et économiques (...) Ce n'est pas la façon dont les champions de Tisa veulent organiser le monde. Les conséquences combinées des propositions de Tisa constitueraient d'importants obstacles pour n'importe quel État désireux d'investir et de gérer ses infrastructures nationales, de planifier leur développement ou de défendre des normes sociales et de santé dans l'industrie du transport elle-même* », dénoncent-ils, avant de rappeler les dégâts causés dans ce milieu par les chauffeurs envoyés de l'Europe de l'Est, exploités et sous-payés. « *Et bien sûr, ce texte a été négocié en secret, sans discussion significative, sans possibilité d'inclure des clauses environnementales ou sociales* », ne peuvent-ils s'empêcher de relever.

Ainsi va le monde des « *très bons amis des services* ». Et tous les dirigeants politiques nationaux comme européens se taisent, gardant le silence sur ces négociations aussi opaques que le traité transatlantique. Pendant combien de temps encore vont-ils continuer à cacher leur jeu ?

## ITF road transport section's assessment of the TISA Annex on road freight transport and related logistic services

**Contacts:** Mac Urata, Road Transport Section Secretary <urata\_mac@itf.org.uk>  
Sarah Finke, ITF Policy Coordinator <finke\_sarah@itf.org.uk >

If implemented, the TISA draft texts we've seen would do in freight road transport what they would do in other sectors, that is, they would consolidate the power of the global majors. The economic and commercial pressure exerted by biggest freight customers, that results in fragmentation and increased layers of sub-contracting, would be increased.

This text needs to be read alongside other leaked TISA Annexes which impact significantly on road transport freight, namely those on maritime transport and on competitive delivery. The approach of dividing these chapters calls into question whether a piecemeal rather than a logical integrated approach is being employed.

In the maritime transport annex, multimodal transport operators are given an upper hand. They may be given “reasonable” and “non-discriminatory” access to road, rail or inland waterways transport services and related auxiliary services. In the competitive deliver annex, the market expansion of the major private operators is given priority – an expansion that depends entirely on breaking open state ownership of post and delivery services in the developing world.

The ITF believes that it is important for governments to develop a transport policy that suits their countries' level of development. In principle, each country should base its policies on social and economic goals and programmes - and its transport should support and enable those government objectives.

However this isn't how the TISA champions would organise the world. The combined impact of the leaked TISA documents' provisions would constitute serious barriers for any state wanting to invest in, manage and operate its national infrastructure, to plan development or to defend social and safety standards across the transport industry itself.

The provisions envisage “processes for the transfer of the management of public infrastructure for logistics services related to road transport”. This could be disruptive for many countries and workforces and allow for the speedy market entrance of the bigger multimodal logistics operators at the expense of local economies.

Roads, bridges and tunnels tend to be public infrastructure, raising more questions about the potential impact on a state's ability to manage its own infrastructure. The provisions in Article 9 under Exceptions, which allow for parties the right to regulate and to protect the proper integrity and operation of it infrastructure, are thus not sufficient assurance.

And of course, this text was negotiated in secret with no meaningful discussions, nor any possibility of the inclusion of a sustainability or labour chapter.

In road freight transport this is particularly disastrous. Indeed it's likely because of the pre-existing labour market and social problems in the sector that the EU has stated that given the nature of road transport, it sees no value in this Annex.

Eastern European drivers and those from further afield who work in the EU are already paid indecently low wages (because they live and work in one country but are paid according to their home country), are working extremely long hours and are living in insanitary conditions at truck stops and in parking lots across mainland Europe. This is not a situation that needs liberalisation – nor does it need replication. Rather it needs better regulation, road safety oversight, health and environmental oversight and proper enforcement. The ITF believes this Annex would likely create similar situations elsewhere in the world.

If progressed, this Annex would envisage opening up all international and domestic road transport services - including cabotage - of all TISA signatories to operators from the other signatory countries.

Australia's position (Article 2) is to expand the scope to “include more freight transport services, add a full range of auxiliary transport services and related services such as rental of commercial vehicles with operator.” Thus a driver from one country could be hired with his or her truck or van to work in another's domestic market. This would produce serious social, safety and environmental problems.

The section expediting the paperwork for the temporary stay of professional drivers for up to one year demonstrates an unprecedented vision of as workers from one country are imported to deliver services in another. There is no credible research or statistical analysis to justify or explain the need such a proposal. We know from experience that the risk of exploitation in this situation is extremely high. The envisaged issuance of visas via transport associations, not governments, is a clear safety and security risk, both in terms of loss of government and security oversight and because those associations' priorities are naturally commercial, as opposed to those of public safety.

And, because driver fatigue and inexperience are some of the biggest factors in road safety, the prospect of increasing numbers of exhausted drivers who are unfamiliar with their environment and whose vehicles are not subject to stringent checks is worrying for any roadside community.

The Annex does not concern itself with the environment, and it does not deal overmuch with safety. Safety standards are required to be “not more restrictive than necessary;” “undue traffic rules” cannot apply and “timely delivery in order to avoid deterioration of goods” takes precedence. The Annex states that: “no limitations shall be imposed on vehicles in transit or their drivers except where necessary for the protection of public safety, safety, environment, infrastructure and other public policy reasons ... on a non-discriminatory basis.” These provisions are explicitly designed to reduce regulation. Even where they do recognise the role of public policy, given the necessity test and the non-discrimination requirements here, they are insufficiently robust to provide the necessary protections.

This Annex represents an ideological attack that ignores the unqualified need for regulation in this sector. Some parties are even questioning a proposed requirement under Article 7 on Transparency that information about social regulations be provided between parties.

In summary, the race to the bottom - via the fragmentation of the trucking industry and via lack of regulation, will continue. With the implementation of this text, a desperate situation could emerge in road freight transport. That this chapter is already fatally flawed has at least been recognised by the EU member countries. However what it does expose is the ideological commitment to deregulation and liberalisation whatever the circumstances, and the disregard for working people as well as for safety and the environment that runs throughout TISA. TISA won't deliver value for people; that's clear. But neither will it deliver benefits for governments, for responsible business, or indeed for the planet.