L'Europe soutient-elle le secteur du transport?

Le Paquet Mobilité, on nous en rebat les oreilles depuis quelques mois déjà. Mais de quoi s'agit-il au juste? Il s'agit de propositions de la Commission européenne visant à «*améliorer*» le secteur du transport. Pas moins de 11 millions de personnes travaillent dans le transport en Europe, soit 5% de l'emploi total. Le transport de marchandises ainsi que le transport des personnes sont deux secteurs en pleine croissance. On prévoit d'ici 2050 une croissance de plus de 40% dans les deux secteurs. C'est la raison pour laquelle l'Europe souhaite une meilleure régulation et une meilleure « harmonisation » du secteur du transport ainsi qu'une clarification des règles existantes. Ce serait une bonne chose... si la pratique ne démontrait pas le contraire.

Qu'y a-t-il dans le Paquet Mobilité?

En réalité, il y a trois Paquets Mobilité. Le Paquet Mobilité 1, lancé en juin 2017, concerne notamment l'accès au marché (lisez entreprises boîtes aux lettres), les temps de conduite et de repos des chauffeurs de camion et des conducteurs de bus et de car, le détachement des travailleurs du transport ainsi que le cabotage.

Le Paquet Mobilité 2, qui date de novembre 2017, porte notamment sur la libéralisation du secteur des autobus et des autocars.

Le Paquet Mobilité 3, lancé en mai 2018, a trait à la nouvelle génération des tachygraphes avec localisation GPS automatique et numérisation de tous les documents de transport. Les émissions de CO_2 figurent également à l'agenda.

Les discussions actuelles concernent avant tout le premier Paquet Mobilité.

Comment se réalise un tel Paquet Mobilité?

L'initiative émane de la Commission européenne qui élabore une série de propositions qu'elle dépose au Parlement européen. La discussion au sein du Parlement terminée, des négociations s'engagent entre la Commission européenne, le Parlement et les Etats membres. Jusqu'ici, le Parlement européen n'a pas encore adopté une position claire et nette, mais un lobby patronal puissant met tout en œuvre pour limiter au maximum la régulation.

Qu'a déjà fait le Parlement européen?

Le Paquet Mobilité a été examiné par deux commissions parlementaires, la commission Emploi et la commission Transport. La commission Emploi se montre très sensible aux conséquences négatives du dumping social et mise sur la sécurité. En revanche, la commission Transport adopte une position tout à fait contraire. Elle souhaite adapter les temps de conduite et de repos en allongeant les premiers et en réduisant les deuxièmes. Elle veut à nouveau autoriser la prise du repos hebdomadaire dans la cabine du camion alors qu'un arrêt de la Cour de Justice vient de l'interdire. En ce qui concerne le cabotage et le détachement, elle veut réduire les règles au strict minimum, de sorte que les chauffeurs pourraient rouler presque tout le temps et partout en Europe tout en étant payés au salaire en vigueur dans le pays où ils sont inscrits. Enfin, elle souhaite que les conducteurs de bus et de car puissent travailler jusqu'à douze jours d'affilée, avec toutes les conséquences que cela pourrait avoir sur la sécurité routière.

L'UBT fait entendre sa voix à Strasbourg!

Mais les syndicats ne l'entendent pas de cette oreille. Sous la direction de l'ETF, la Fédération européenne des travailleurs du transport, dont Frank Moreels est président, toute une série d'actions ont été organisées. Et l'UBT se trouvait toujours aux avant-postes. C'est ainsi qu'au cours des derniers mois, nous sommes intervenus auprès de nombreux députés européens et même auprès de plusieurs partis politiques. L'UBT ne s'est pas seulement adressée aux partis amis, mais à tous les partis démocratiques. Et avec succès. Lors du vote du 14 juin au Parlement européen, ils ont tenu parole et voté contre les propositions de la commission Transport.

L'UBT a aussi organisé deux fois une lourde mobilisation pour être présente avec une délégation importante à Strasbourg. Ce n'est que de cette manière que nous pouvons démontrer aux députés européens que nous sommes décidés à la jouer dur. Nos militants étaient en première ligne, aussi bien le 29 mai que le 12 juin!

Lobbying auprès de plusieurs partis

Etant donné l'importance du Paquet Mobilité, l'UBT s'est livrée à un lobbying effréné au cours des dernières semaines. Ainsi, nous sommes intervenus auprès de tous les membres belges de la commission Transport du Parlement européen. D'abord par lettre, ensuite en les rencontrant individuellement. Des députés pas seulement du PS et du sp.a mais aussi d'autres partis. Nous leur avons exposé chaque fois les dangers menaçant le secteur, tant à Bruxelles qu'à Strasbourg. Ils ont de grandes responsabilités et doivent les assumer. Frank Moreels: «*Nous avons heureusement pu compter sur le soutien important de Kathleen Van Brempt (sp.a) et de Hugues Bayet (PS). Ils nous ont toujours informés immédiatement des dernières évolutions. Au sein du groupe des Socialistes et Démocrates, ils jouent un rôle crucial dans la défense de nos positions. Ce n'est d'ailleurs un secret pour personne qu'il y a dans ce dossier une fracture entre l'Est et l'Ouest qui traverse tous les groupes politiques*».

Aussi bien le 29 mai que le 12 juin, les très nombreux militants de l'UBT ont été encouragés par des députés européens de différents pays et de différents groupes politiques. Députés hollandais, anglais, allemands, italiens, portugais, français de différents groupes politiques allant de l'extrême gauche à la droite modérée, sont venus témoigner leur solidarité avec les manifestants. Car ils connaissent l'enjeu: l'avenir du secteur, ni plus, ni moins!

Et maintenant?

Comme il y a un tel écart entre les positions des deux commissions, les membres de la commission Transport ont exigé un vote du Parlement européen réuni en séance plénière sur leur rapport. Ce vote a eu lieu le 14 juin et s'est soldé par un échec cuisant pour la commission Transport. Les deux commissions, celle de l'Emploi aussi bien que celle du Transport, peuvent maintenant déposer de nouvelles propositions au Parlement qui seront soumises au vote le 4 juillet. Entretemps, nous poursuivons nos actions de lobbying. Du 2 au 4 juillet, nous aborderons individuellement à Strasbourg tous les députés européens de tous les groupes politiques et de tous les pays, et ce en collaboration avec d'autres syndicats européens. L'UBT sera bien entendu de la partie.

Mais même après le vote du 4 juillet, la bataille ne sera pas terminée... En effet, une fois que le Parlement européen aura arrêté sa position, des négociations devront être engagées avec la Commission européenne et les Etats membres. Et les Etats membres sont divisés. Les pays est-européens et ouest-européens ont des positions nettement divergentes sur le cabotage et les temps de conduite et de repos. Par ailleurs, il y aussi le puissant lobby de l'IRU, la fédération internationale des employeurs. Au nom de la libre circulation des biens et des personnes, ceux-ci craignent comme la peste l'intensification de la lutte contre le dumping social. Ce combat risque donc d'être de longue haleine ...

L'UBT a mobilisé jusqu'à deux fois lourdement pour les actions à Strasbourg. Avec succès!

John Reynaert, adjoint au Secrétaire fédéral UBT Transport routier et Logistique, adresse la parole aux militants.

Le 22 juin dernier, l'UBT a reçu une délégation du sp.a dans le cadre d'une visite au port et surtout aux dockers.

La députée européenne Kathleen Van Brempt en discussion avec des dockers.

Une délégation de l'UBT a été reçue le 29 mai par Hugues Bayet (PS) et Kathleen Van Brempt (sp.a) au Parlement européen à Strasbourg.