Transports publics dits « sur mesure »

Quid des travailleurs ?

D'après les premiers projets concernant les « zones de transport », un arrêt d'autobus sur cinq devrait disparaître en 2022 en Flandre. Les telbus seront eux aussi supprimés, tandis que les nouveaux « flexbus » devront combler les trous les plus importants. Les personnes vulnérables et les habitants des régions rurales n'auront plus accès aux transports. Et quid des chauffeurs, des travailleurs ? Quelles sont les conséquences pour eux de toutes ces suppressions ?

Le concept de la « Mobility as a service » (MaaS), c'est-à-dire les « transports sur mesure », devrait selon les sociétés de transport offrir une réponse à l'encombrement des routes, à la congestion des villes, à un environnement qui étouffe. L'idée du concept MaaS est d'offrir aux utilisateurs des solutions de mobilité sur mesure en fonction de leurs besoins individuels, des solutions offertes par des entreprises de mobilité publiques et privées. Ça sonne très prometteur... ou y a-t-il anguille sous roche ?

Nous avons rencontré deux experts de l'UBT en autobus et en mobilité. Que pensent-ils d'un point de vue syndical de ces nouvelles ambitions dans leurs régions respectives ?

Steven Steyaert (responsable du secteur Bus et Car pour la Flandre) n'y va pas par quatre chemins.

Steven : Le démantèlement des transports publics dure déjà depuis deux législatures. La politique néolibérale et les nombreuses économies réalisées par la ministre Lydia Peeters (Open Vld) et son prédécesseur Ben Weyts (N-VA) ouvrent la porte à la privatisation totale du marché, avec toutes les conséquences néfastes pour la qualité, la disponibilité et l'emploi. De cette manière, le « bus ou le tram » finira par disparaître complètement.

La ministre Peeters maintient que la suppression de certaines lignes et de certains arrêts n'est pas une opération d'économies. Ce n'est pas vrai ! Il s'agit effectivement d'économies et de démantèlements en tout genre, tant auprès de la Régie qu'auprès des loueurs. Elle veut répercuter un maximum de tâches sur les autres modes de transport, de sorte que les utilisateurs devront payer plus et que les subsides aux transports publics pourront être diminués. Et le projet MaaS, transports sur mesure, s'inscrit parfaitement dans cette politique. Les budgets libérés pour ce projet sont d'ailleurs largement insuffisants, on dirait une coquille vide remplie d'ambitions vaines.

L'UBT trouve par conséquent qu'il est inacceptable que les économies dans les transports publics perdurent et s'aggravent même. Il faut au contraire investir davantage dans les transports publics dont le but n'est pas de réaliser des profits. On supprime aussi des modes de mobilité avant de présenter une alternative opérationnelle. On crée la pauvreté dans le domaine de la mobilité et on ne freine pas seulement l'utilisation des transports publics, on veille en plus à promouvoir l'utilisation de la voiture privée pour les déplacements. Avec la crise du Coronavirus, l'impact sur la route n'est pas encore aussi visible à cause du télétravail, mais le jour où tout le monde se déplacera à nouveau pour se rendre à son travail, l'impact du démantèlement des transports publics sera on ne peut plus évident.

Un enjeu de taille

L'UBT se demande maintenant comment on va régler tout ça. Comment l'utilisateur trouvera-t-il son moyen de transport ? Restera-t-il payable et accessible ? Et combien de travailleurs perdront leur emploi ?

Steven : Actuellement, ils ne parviennent même pas à lancer leur fameuse centrale de la mobilité. Cette centrale sera une initiative privée (en ligne), une plateforme chargée de veiller à répondre aux besoins individuels des voyageurs au moyen de solutions de transport efficaces destinées à organiser la correspondance entre transports et voyageur et permettre à ce dernier d'arriver à destination par l'utilisation de plusieurs modes de transport.

D'un point de vue syndical, il convient de souligner que cette fameuse modernisation implique de nombreuses menaces. Nous avons parmi les loueurs des centaines de chauffeurs qui risquent de perdre leur emploi en raison de la suppression des Telbus et ils ne sont pas au courant d'un passage ou d'un transfert éventuels vers cette centrale de la mobilité.

Il importe aussi de savoir que cette vision du Gouvernement flamand sur les transports sur mesure

Steven Steyaert & Johnny Coin

est basée sur le principe de la flexibilité et du moindre coût, pour ensuite laisser les transports publics complètement aux mains du marché. Ce glissement vers l'économie collaborative ne nous plaît nullement. Nous avons vu les dégâts que celle-ci a causés dans le secteur des taxis. Ces solutions ne rapportent rien à l'État car il y a absence de cotisations sociales et en plus, il s'agit d'entreprises qui ne respectent pas les droits des travailleurs. Un modèle social et efficace de transports publics coûte de l'argent, c'est vrai, mais il constitue un engagement des pouvoirs publics envers le citoyen. Ne laissons donc pas les transports publics aux mains du secteur privé qui n'est mu que par l'appât du gain.

L'UBT n'a d'ailleurs jamais été consultée lors de l'élaboration des projets et aujourd'hui encore, les portes restent fermées car on refuse tout dialogue. Nous devrons continuer à exercer des pressions sur le monde politique pour trouver un maximum d'alliés déterminés à faire face à ces situations. Nous restons vigilants, voilà notre promesse !

Et quelle est la situation en Wallonie ? Est-on également occupé à instaurer cette multimodalité dans les transports publics ?

Johnny Coin (responsable du secteur Bus et Car pour la Wallonie) ne peut que confirmer les propos de Steven.

Johnny : Évidemment, contrairement à la situation en Flandre, les socialistes sont représentés au Gouvernement wallon. Le cadre politique n'est donc pas tout à fait le même. Mais le secteur de la mobilité en Wallonie est confronté aux mêmes problèmes que la Flandre et Bruxelles, à savoir l'augmentation du nombre d'utilisateurs de la route. Il y a de plus en plus de voitures sur nos routes et l'offre en termes de transports publics est malheureusement insuffisante.

Ces défis donnent heureusement lieu à des projets d'amélioration de la mobilité et des services de transports publics. Pour le TEC, la mobilité de demain ne doit plus être considérée comme des services de transport fragmentés, mais comme un service universel d'accès facile pour tout le monde. C'est ce fameux concept du « MaaS » sur lequel collaborent les quatre sociétés de transports publics belges. En Wallonie, une série d'initiatives ont déjà été lancées comme les lignes express (lignes qui comptent moins d'arrêts sur les longs trajets et relient les grandes villes entre elles). À Liège par exemple, on fera rouler le tram pour améliorer la mobilité dans le centre-ville. Et à Charleroi, avec un projet impliquant la ville, le TEC a l'ambition d'aménager une voie de circulation réservée uniquement aux bus. Tous ces projets sont nettement moins drastiques qu'en Flandre, mais ils sont déjà élaborés en vue de la mobilité de demain.

Les conséquences pour nos chauffeurs, et je parle uniquement du secteur privé, donc pas pour la Régie, seront plutôt minimales. Le secteur privé a d'ailleurs intérêt à conclure des contrats pour ces nouvelles formules et j'espère aussi pour les engagements de demain. Mais nous continuons bien sûr à suivre attentivement la situation pour qu'elle bénéficie aux passagers et aux chauffeurs, et pas seulement au portemonnaie des autorités wallonnes.

Rester vigilants (y compris au plan européen)

Mais la mobilité ne s'arrête quand même pas aux frontières ?

Johnny : Non, c'est correct. Nous devons rester vigilants sur le plan national et international. Comme organisation syndicale, nous devons bien entendu consacrer une grande attention à la problématique de la mobilité dans le pays. Nous devons tenter de rester partie prenante en vue de maintenir les infrastructures existantes et de garantir l'emploi de nos chauffeurs, aujourd'hui et demain. Nous devons nous armer sur base de notre savoir-faire et de notre contrôle des changements et des automatisations qui nous attendent, car ces solutions futures auront un impact énorme sur l'emploi.

Mais ce n'est pas seulement dans les services publics d'autobus que la vigilance sera de mise. Nous devons continuer à travailler de manière intense avec les autres syndicats européens — ce que l'UBT fait dans le cadre de l'ETF — afin d'améliorer également la mobilité de nos conducteurs d'autocar qui sillonnent toute l'Europe. Eux aussi ont traversé des temps difficiles au cours de la période écoulée dans un secteur qui subit une pression énorme.

Un tel focus international est important parce que les règles dans les secteurs de la mobilité sont de plus en plus souvent dictées par l'Europe.

Conclusion : le dossier de la mobilité comprend de nombreux chapitres. L'UBT entend avoir son mot à dire pour veiller à ce que ce dossier reste un dossier social qui porte une attention importante aux gens et au climat. ■

THE FUTURE IS PUBLIC TRANSPORT

La campagne « The future is public transport » organisée par l'ITF/ETF demande de consacrer une grande attention à l'importance et à l'avenir des transports publics. Avec la reprise économique et le secteur des soins de santé qui subit moins de pressions, nous devons veiller à ce que les investissements dans les transports publics soient garantis, voire intensifiés. Les projets en matière de mobilité et la création d'emplois doivent veiller à ce que tout le monde puisse avoir accès à des transports publics fiables et abordables.

Soutenez la campagne en visitant le lien

www.itfglobal.org/en/campaigns/future-public-transport