

# Résolutions

adoptées au  
Congrès 2009 de l'ETF



EUROPEAN TRANSPORT  
WORKERS' FEDERATION



27 - 29 MAY 09 • PONTA DELGADA • AZORES



# Table des matières

## RÉSOLUTIONS ADOPTÉES AU CONGRÈS 2009 DE L'ETF

PONTA DELGADA, 27-29 MAI 2009

<b>Résolution 1:</b> Une Stratégie Syndicale pour un Transport Durable	3
<b>Résolution 2:</b> Stratégie de l'ETF pour une Pêche Durable	22
<b>Résolution 3:</b> Construire des Syndicats Forts	26
<b>Résolution 4:</b> Dialogue Social Sectoriel Européen	33
<b>Résolution 5:</b> Les Droits Fondamentaux par opposition aux Libertés Économiques	36
<b>Résolution 6:</b> La Coordination dans les Entreprises Multinationales et les Comités d'Entreprise Européens	42
<b>Résolution 7:</b> La Crise Économique et Sociale dans le Transport	45
<b>Résolution 8:</b> Une Charte pour les Gens de Mer de l'UE	52
<b>Résolution 9:</b> Représentation de l'UE au sein des Organismes Internationaux	54
<b>Résolution 10:</b> Législation Européenne sur les Voies Navigables	55
<b>Résolution 11:</b> Lutte des Dockers contre les Tentatives de Libéralisation du Secteur Portuaire de l'UE	56
<b>Résolution 12:</b> Réponse Syndicale à la Privatisation et Libéralisation des Transports	60
<b>Résolution 13:</b> Jugements Antisyndicaux prononcés par la Cour de Justice des Communautés Européennes – CJCE	61
<b>Résolution 14:</b> Le Dialogue Social et les Droits des Travailleurs	62
<b>Résolution 15:</b> Formation pour les Organisations Membres de l'ETF	64
<b>Résolution 16:</b> La Politique Revendicative de l'ETF en matière de Salaire sur le Continent Européen	65
<b>Résolution 17:</b> Arrêtons le Dumping Social	66
<b>Résolution 18:</b> Contre le Racisme et la Xénophobie, et pour l'Égalité des Droits de tous les Travailleurs	68
<b>Résolution 19:</b> Donner un Avenir à l'Europe Sociale	71
<b>Résolution 20:</b> Transport Maritime Européen	81
<b>Résolution 21:</b> L'heure de la Riposte Combative	82
Déclaration portant sur la Colombie	84

**STRONG UNIONS  
FOR  
SUSTAINABLE  
TRANSPORT**

ETE CONGRESS  
27-29 MAY 09 - PONTA DELGADA - AZORES



**Item 8**  
Report on Activities

ETE CONGRESS  
27-29 MAY 09 - PONTA DELGADA - AZORES

**STRONG UNIONS  
FOR  
SUSTAINABLE  
TRANSPORT**

ETE CONGRESS  
27-29 MAY 09 - PONTA DELGADA - AZORES

**STRONG UNIONS FOR SUSTAINABLE TRANSPORT**

ETE CONGRESS  
27-29 MAY 09 - PONTA DELGADA - AZORES



## Une Stratégie Syndicale pour un Transport Durable

### Introduction<sup>1</sup>

Suite à la Déclaration de Rio sur l'environnement et le développement en 1992, la signature du Protocole de Kyoto qui – en 1997 – décline des objectifs précis de réduction des gaz à effet de serre (GES) pour 2012 et, plus récemment, en 2007, l'engagement du Sommet européen à diminuer les émissions de GES de 20% à l'horizon de 2020 (par rapport à leur niveau de 1990), le public s'est sensibilisé au problème du réchauffement global. Se fixer l'objectif d'un transport non-polluant et énergétiquement efficace est très important pour le bien-être des personnes et de toute l'humanité.

Les changements intervenus dans les modes de production industrielle et dans le commerce ont multiplié les besoins de transport. D'une part, la réorganisation de la production industrielle et les délocalisations, qui lui sont inhérentes, ont entraîné une véritable baisse des émissions dont se rendent responsables, en Europe, les autres secteurs industriels. Par contre, ce même phénomène a engendré une hausse incessante des activités de transport de marchandises. Les transports se rendent responsables de 23,8% des émissions de GES et on estime qu'ils consomment un tiers de la demande finale d'énergie en Europe.<sup>2</sup>

L'ETF estime que le commerce et l'industrie, ainsi que les gouvernements, en Europe, ont le devoir de déployer des efforts pour contribuer à la réalisation des objectifs de réduction des émissions de GES, car ils ont encouragé activement l'avènement du mode actuel de production et de fonctionnement au moindre coût. Le secteur du transport doit jouer un rôle actif dans cette démarche ainsi que sur la voie de la promotion d'un transport non polluant. L'ETF est donc favorable à la promotion d'un transport durable. Elle insiste cependant sur la notion de durabilité et de durabilité des transports qui ne peut se limiter aux seuls aspects environnementaux comme le croit, à tort, le public. La durabilité est tridimensionnelle : environnementale, sociale et économique. Cette tridimensionnalité est d'ailleurs reconnue par la Stratégie de Lisbonne de 2001 et la Stratégie de développement durable de 2001. Le transport ne peut être pérenne en l'absence d'une démarche sociale durable.

Le secteur des transports est touché de plein fouet par l'actuelle crise économique, conséquence d'une crise financière révoltante et d'une distribution injuste des richesses, dont les effets sur l'industrie ne se sont pas fait attendre. La crise aggrave le risque d'accélération du dumping social. Les gouvernements nationaux et les institutions européennes sont invités instamment à introduire des mesures efficaces pour soulager les préjudices sociaux de cette crise et assurer un investissement à long terme dans un avenir pérenne pour les travailleurs et les populations. Une politique, qui se propose un développement et un transport durable, ne peut être que l'aboutissement d'une stratégie à moyen

1 **Note** : L'ETF représente les travailleurs de tous les modes de transport, de la logistique ainsi que les travailleurs de la pêche. Ce document concerne essentiellement le pilier transport de l'ETF pour toute l'Europe – du Sud, de l'Est, occidentale et nordique –, de l'Union européenne et hors Union européenne. Un document complémentaire traite d'une politique durable pour le secteur de la pêche dans une perspective syndicale.

2 Chiffres de l'Agence européenne pour l'environnement, <http://www.eea.europa.eu/themes/transport/about-transport>.

et à long terme qui se doit de garantir la survie à long terme de la planète, l'égalité entre tous et la protection sociale à tout un chacun. Aux travailleurs des transports, elle doit assurer la durabilité de leur vie active<sup>3</sup>.

### Pourquoi le secteur des transports n'est-il pas durable actuellement en Europe?

Il serait injuste de lever un doigt accusateur en direction de l'industrie des transports. Un certain nombre d'éléments tels que le changement des modèles de production industrielle, les modifications des choix opérés personnellement par les citoyens auxquels la politique des transports emboîte le pas, ainsi que l'absence de politique des transports au niveau européen, depuis quelques décennies, sont à l'origine du constat que nous faisons aujourd'hui.

Le déclin d'industries de base comme la sidérurgie et le charbon a affecté la structure des transports. Parallèlement, les industries de fabrication et les modes de consommation se sont convertis à un fonctionnement en flux tendu et stock zéro ; leurs activités de transport et de logistique ont été externalisées, accompagnées d'une importante flexibilité et de coûts sans cesse revus à la baisse. Les stocks ne se sont cependant pas évaporés. Au lieu d'être entreposés dans les entreprises, « ils se déplacent ». La logistique, l'ensemble des activités en amont ou en aval du transport (entreposage, conditionnement, gestion de l'information...), a connu une montée en puissance qui a accompagné celle des flux tendus; elle s'est réalisée en comprimant les coûts sociaux et en approfondissant la précarité de l'emploi. Le néolibéralisme économique, la délocalisation de pans entiers de l'industrie et la mondialisation ont modifié la nature des produits qui sont transportés en Europe et ont considérablement accru les volumes et les distances. Les modes de production ont changé, les lieux de fabrication et d'assemblage des produits semi-finis sont de plus en plus éloignés. Les coûts extrêmement bas des transports, qu'une politique sociale et de transport erronée a permis, favorisent l'émergence d'un « transport déraisonnable » comme, par exemple, le révèle le yoghourt, bien connu pour être un produit clairement local mais dont les ingrédients peuvent parcourir une distance de 10.000 km avant de rejoindre le consommateur.

Ces changements dans l'organisation de la production industrielle et dans les systèmes de transport et de logistique – qui en sont la suite logique – reposent, dans une certaine mesure, sur le faible niveau des coûts de transport. La cause en est une profonde dérégulation et fragmentation de l'industrie qui s'est accompagnée d'une concurrence acharnée et, par voie de conséquence, de l'application de taux peu élevés. Parmi les effets, épinglons les marges bénéficiaires extrêmement étroites dans des segments importants de toute la chaîne des transports. De nombreux employeurs essaient d'accroître leurs marges bénéficiaires en pratiquant le dumping social et des conditions de travail précaires. La grande mobilité des travailleurs dans le secteur des transports, qui en est par ailleurs une des caractéristiques, facilite ce dumping social. Il est plus présent dans le secteur du transport maritime, du transport routier, du transport par navigation intérieure et dans les activités d'entreposage. Il est, en revanche, plus réglementé dans l'aviation civile et les chemins de fer, secteurs dans lesquels cette tendance se fait néanmoins sentir suite à la mise en œuvre de politiques de privatisation et de libéralisation. L'augmentation des coûts, engendrée notamment par les nouvelles mesures de sûreté, plus particulièrement dans le secteur de l'aviation civile, a comprimé les marges bénéficiaires et multiplié les pressions sur les conditions de travail et de rémunération.

3 « 21. Pour la CES, une **vie active durable** rime avec santé et sécurité au travail et tient aussi compte de nouveaux risques, une vie active dans laquelle les travailleurs ne seraient pas usés par le travail. Cela implique aussi des relations contractuelles modernes et stables offrant des possibilités de carrière, la sécurité, un salaire égal à travail égal et la réconciliation des vies personnelles, familiales et professionnelles. Donner la priorité à des mesures permettant de mettre un terme à tous les types de discrimination, ce qui inclut la discrimination sexuelle, est essentiel à une vie active durable et équitable. » Résolution de la CES : « UNE NOUVELLE DONNE EN POLITIQUE SOCIALE », Comité exécutif, 4 et 5 mars 2008.

La montée de l'individualisme dans les styles de vie des personnes, le recours à la voiture particulière en tant qu'expression de la liberté individuelle ont fait de l'industrie automobile l'employeur le plus important en Europe. Cette politique de développement des infrastructures, la politique du logement (responsable de l'urbanisation incontrôlée) et la politique fiscale ont donné à la voiture particulière un avantage que s'est vu refuser le transport public. Les conséquences en sont les encombrements et les problèmes graves de pollution dans les villes, où vivent 80%<sup>4</sup> de la population européenne. On constate les mêmes tendances en Europe centrale et de l'Est, en Europe du Sud-est, en Russie et en Ukraine, depuis les changements politiques intervenus dans ces régions. Il en va de même en Turquie, pays candidat à l'adhésion à l'UE, dont la part du transport ferroviaire, encore plus importante, se contracte alors que se développe la part du transport routier.

Les avantages fiscaux octroyés à certains modes de transport et le financement par les deniers publics des coûts externes des transports (par exemple, les coûts engendrés par le bruit et les émissions de GES) contribuent au développement d'un système de transport non durable.

La politique des transports de l'UE n'a pas connu de véritable existence avant le début des années 1990 et lorsqu'elle a pris corps, avec le premier Livre blanc sur les transports, fin 1992, elle s'est limitée à libéraliser et à fomentier l'émergence d'un marché intérieur pour tous les modes de transport. La politique européenne des transports s'est contentée d'un rôle d'appui au développement du marché intérieur européen que sa libéralisation a facilité. Ainsi donc la politique européenne des transports a contribué à un système de transport non durable. Ce n'est que dans son deuxième Livre blanc sur les transports, en 2001, que la Commission européenne a introduit des objectifs tels que le changement modal, qui tendent à promouvoir un meilleur équilibre entre les modes de transport et à découpler la croissance économique de la croissance des transports. Les instruments sont cependant demeurés essentiellement au service de la libéralisation ; des instruments plus proactifs comme l'internalisation des coûts externes, une politique d'aménagement intégré de l'espace et une politique d'infrastructures qui ne se cantonnent pas aux RTE-T, n'ont pas été développés. Les nouvelles finalités se convertissent en de vains exercices de rhétorique, et le découplage entre croissance économique et croissance des transports a même été officiellement abandonné.

L'incidence de la politique des transports de l'UE ne se s'arrête pas à ses frontières. La politique de développement de corridors paneuropéens de transport (qu'illustre bien le programme TRACECA, dont la finalité est de développer un couloir de transit Est-Ouest depuis l'Europe, à travers la mer Noire, le long du Caucase et de la mer Caspienne jusqu'en Asie Centrale, en passant par l'Ukraine et la Turquie, dont l'accord date de 1998) a remplacé la politique européenne de voisinage et d'extension des réseaux transeuropéens, c'est-à-dire la négociation de traités de transport (par exemple, entre l'UE et la Suisse, entre l'UE et l'Europe du Sud-est) ainsi que les accords sur l'établissement de dialogues bilatéraux (par exemple, entre l'UE et la Russie). La finalité demeure cependant inchangée, à savoir exporter la politique de libéralisation, de dérégulation et de restructuration des anciennes entreprises publiques, au-delà des frontières de l'Union européenne, afin de promouvoir, de par l'Europe, un transport rapide des marchandises et la levée des contraintes. La concentration des moyens financiers sur ces projets menace les infrastructures auxiliaires, voire l'accessibilité aux régions rurales, notamment dans les pays voisins de l'UE. La dimension sociale brille par son absence et les normes minimales de l'acquis social de l'UE ne protègent pas les travailleurs des pays qui n'en sont pas membres.<sup>5</sup>

4 Pour une Europe en mouvement - Mobilité durable pour notre continent : Examen à mi-parcours du livre blanc sur les transports publié en 2001 par la Commission européenne (COM(2006)314), p. 14

5 Le futur Traité transport entre l'UE et l'Europe du Sud-est pourrait déroger à la règle suite aux activités intenses de lobby que l'ETF a réalisées pour obtenir l'introduction d'un chapitre social dans ce traité qui devrait voir le jour prochainement.

La politique de libéralisation a ébranlé la durabilité écologique. Elle a fragilisé la durabilité sociale du système de transport. Côté travailleurs, cette politique de libéralisation, de promotion à tout crin du marché intérieur et de la globalisation s'est réalisée sur le dos des travailleurs du secteur : les compressions d'emplois ont été énormes dans certaines branches, les emplois de qualité ont été remplacés par des emplois plus médiocres, l'insécurité s'est accrue, la discrimination fondée sur la nationalité des travailleurs s'est développée, les travailleurs intérimaires se sont multipliés, le statut d'indépendant (faux) s'est imposé plus largement, les formes de travail atypique et précaire se sont étendues, les contrats de travail se sont délocalisés, l'application de la directive sur le détachement des travailleurs, par exemple, dans les services de cabotage a été insuffisamment contrôlée, la flexibilité s'est accrue (temps de travail, intensité du travail, etc.), les investissements dans la formation, la santé et la sécurité au travail ont été amputés et le dumping social a fleuri. La sous-rémunération du travail et les « working poor »/travailleurs pauvres se développent dans le secteur des transports et de la logistique, jusqu'à constituer des phénomènes endémiques.

Pour les femmes, notamment, des pans importants du marché du travail – que représente le secteur des transports – restent ainsi inaccessibles et, quand elles y accèdent tant bien que mal, c'est souvent dans des conditions de travail à temps partiel et de plus en plus précarisées. Ne pouvant réconcilier cette vie de travail et la vie de famille, ou en assurer ainsi le gagne-pain, elles sont souvent rejetées par ce secteur industriel.

L'ETF constate qu'il existe bien peu d'études sur la situation sociale des travailleurs des transports et des femmes travailleuses dans ce secteur. Aucune étude sérieuse n'a été faite sur les conséquences sociales de la politique des transports de l'UE. L'ETF a été confrontée à un manque profond d'intérêt et de respect des conséquences sociales de cette politique. C'est inacceptable, d'autant plus que le secteur est intensif en main-d'œuvre et que les transports représentent 5% des emplois en Europe. A la lumière de l'inadéquation entre les prévisions démographiques et la très faible attractivité des métiers des transports, on peut légitimement anticiper l'apparition de problèmes graves de recrutement dans cette industrie.

### Que veut l'ETF ?

Pour empêcher la propagation des tendances dont le constat vient d'être dressé, l'ETF en appelle à porter un coup d'arrêt aux politiques de libéralisation de l'UE et aux politiques nationales de privatisation ! En finir avec l'idéologie qui prétend que les forces du marché et la concurrence engendreront, sans intervention, une meilleure efficacité du système de transport ! L'ETF veut, comme première mesure, un moratoire sur la libéralisation des modes de transport car elle se limite à remplacer des monopoles publics par des monopoles privés, voire à fragmenter et à fomenteur une mise en concurrence destructrice aux dépens des travailleurs. L'ETF veut une **politique de transport, une politique sociale, financière et de cohésion active et intégrée**, qui soit le socle d'un système de transport durable, en Europe, tant sur le plan environnemental que sur le plan social et économique. Elle la veut pour toute l'Europe, au-delà du périmètre de l'Union européenne. L'Union européenne doit donc respecter ces principes dans le cadre de sa coopération avec les pays voisins.

L'ETF veut une **politique de transport active** qui repose sur une tarification juste, un transfert modal et la promotion de chaînes de transport multimodales. L'ETF s'oppose à la mise en concurrence des modes de transport pour ne pas privilégier un mode de transport au détriment d'un autre. L'analyse et l'évaluation de l'intégralité de la chaîne de transport sont le passage obligé pour garantir des conditions environnementales, sociales et de sécurité. C'est une condition préalable à la promotion d'une association durable des modes de transport – dans le transport de voyageurs



et de marchandises – dans le cadre d'un système multimodal. La question de l'identification des responsables de l'organisation de ces chaînes durables de transport est importante. Pour l'ETF, elle ne peut être laissée au marché. Cette responsabilité revient aux Etats nationaux et, au sein de l'UE, à la Commission européenne en coopération avec les institutions de l'UE.

L'ETF insiste sur la nécessaire évaluation des conséquences sociales, à court et long terme, que pourraient engendrer un transfert entre les modes de transport ainsi que les changements qui interviendraient au fil de la promotion d'une chaîne de transport multimodale durable. Les effets quantitatifs et qualitatifs sur l'emploi (pressions sur le temps de travail, sur les salaires, etc.) qu'entraînerait une politique active de changement modal doivent être révélés et des mesures sociales devront être adoptées pour en compenser les éventuels impacts négatifs.

**L'ETF revendique une politique d'infrastructures et d'investissements dans les infrastructures** qui donne la priorité à des modes de transport plus durables et encourage le transport combiné, de nœuds intermodaux et de terminaux. Une planification intégrée et coordonnée du développement des infrastructures au niveau européen, national et régional est indispensable au tissage d'une chaîne de transport multimodale durable. Cette politique doit servir d'étai à la promotion de la cohésion économique et sociale. Cela vaut également pour le niveau paneuropéen. La coopération en matière de politique d'infrastructures et de promotion de projets doit assurer la protection et, donc, rejeter la destruction de l'infrastructure existante lorsqu'elle respecte l'environnement.

**L'ETF veut une politique de mobilité qui respecte la dimension sociale et écologique. A cette fin, elle reconnaît que la mobilité est :**

- un droit individuel, et
- un bien public qui doit être mis à la disposition de chaque citoyen.

**La mobilité est un bien public** parce qu'elle garantit l'accès à la vie économique, sociale et culturelle. Le **transport public** est le meilleur moyen d'assurer la mobilité et il doit donc assurer cet accès à tous les citoyens dans des conditions sûres et écologiquement durables. C'est un service public. Ce droit est garanti par des équipements, des infrastructures, des réseaux et un savoir-faire qui se sont étioilés au fil du temps. Ils doivent être entretenus, améliorés et transmis aux générations futures. L'Etat a le devoir de se porter garant de ce droit. Il doit donc être au cœur de la politique de transport de voyageurs. L'ETF veut une politique européenne, nationale, régionale et locale qui encourage le transfert modal, l'abandon de la voiture particulière au profit du transport public. Il en va de la responsabilité des Etats nationaux, des régions et des villes d'offrir un transport public de grande qualité et d'en assurer le financement.

L'ETF veut que se conjuguent des politiques sociales et de transport qui garantissent des conditions de travail socialement saines, des mesures de sécurisation contre les agressions perpétrées par des tiers à l'égard des travailleurs et des usagers, des mesures de sécurité de service pour les travailleurs et les usagers, ainsi que des mesures de sécurité professionnelle pour les travailleurs de l'industrie des transports. La violence est un des principaux facteurs qui entravent une intégration adéquate des femmes dans tous les métiers des transports et leur rétention dans les emplois qu'elles occupent. Les transports occupent la deuxième place en termes de prévalence de la violence sur le lieu de travail. Une politique sociale des transports ne peut être que complexe et si elle se propose d'attirer les femmes et les jeunes vers les métiers du secteur, et de les y retenir, elle devra s'atteler au traitement de la violence.

L'ETF veut une **politique sociale pour l'industrie des transports** qui empêche et lutte contre le dumping social et la détérioration des conditions de travail dans le secteur des transports. Cette politique, qui conjugue le transport et le social, doit assurer que la concurrence – inter- ou intra-sectorielle – se fonde sur la qualité des services offerts et non sur les écarts entre les conditions sociales et de travail. L'ETF réitère son soutien aux objectifs de la stratégie de Lisbonne de créer “des emplois plus nombreux et de meilleure qualité” et l'augmentation du taux d'emploi des femmes qui doit être porté à 60%. Le secteur des transports est intensif en main-d'œuvre, il est appelé à créer des emplois, notamment des emplois pour les femmes.

Lorsqu'une politique de transport, qui promeut un revirement vers des systèmes de transport écologiquement durables, est néanmoins confrontée à des difficultés sociales et d'emploi à court terme, des mesures d'accompagnement social doivent être adoptées pour les travailleurs concernés. Des évaluations d'impact social doivent donc impérativement être réalisées à cette fin.

L'ETF insiste sur l'indissociabilité de la durabilité économique, environnementale **et sociale**.

### Les instruments

L'ETF est convaincue qu'après des décennies de dérégulation, la **re-régulation** du secteur est nécessaire. Le marché n'est pas à même d'assurer seul un système de transport durable. La nouvelle régulation de ce secteur industriel doit clairement promouvoir un transport durable, au sens plus large d'une durabilité économique, écologique et sociale. Elle doit prendre en considération les conséquences sociales qu'elle pourrait avoir, garantir une politique d'infrastructures et d'aménagement de l'espace qui soit cohérente, qui permette le développement économique des régions, dans leur intégralité, sans se limiter à certains centres économiques en Europe ou le long des corridors transeuropéens.

Le développement de la conteneurisation dans le transport des marchandises ou la création de systèmes de hubs dans celui des voyageurs, conduit à une segmentation de la chaîne de transport entre différents modes. Un conteneur utilisera successivement un ou plusieurs trains, bateaux ou avions, péniches, camions d'un bout à l'autre de sa chaîne de transport alors qu'un voyageur pourra utiliser des voitures ou des taxis, des trains, des métros, des autobus et/ou des avions d'un bout à l'autre de son voyage. Les entreprises de transport, afin d'en maîtriser toute la chaîne, se veulent de plus en plus multimodales. A l'encontre d'une logique de réseaux, la recherche de la rentabilité à court terme et la dérégulation ont renforcé les transferts modaux vers le tout à la route. Re-réguler c'est réhabiliter les politiques publiques, du niveau local au niveau global, pour qu'au sein des chaînes de transport, les transferts modaux vers les modes les plus pertinents sur le plan économique, écologique et social soient favorisés.

L'ETF soutient une **politique de tarification** qui repose sur le principe du pollueur-payeur. La pollution de l'air, les problèmes de santé dus au bruit, les émissions de gaz à effet de serre, les encombrements et les accidents, etc. ont un coût qui est actuellement financé par le public et non par les usagers, les pollueurs. Ces « coûts externes » doivent être internalisés au prix du transport.

Les décideurs politiques doivent néanmoins garantir que quelle que soit la hausse des coûts engendrée par la taxation des coûts externes, elle ne puisse être compensée par une compression des coûts du travail (diminution des rémunérations, allongement du temps de travail, etc.). Elle doit être répercutée sur les clients et/ou être épongée par les bénéficiaires des entreprises. Une voie pour y parvenir est d'établir des règles plus strictes d'accès à l'industrie et de freiner, ainsi, cette concurrence acharnée qu'alimentent les surcapacités. C'est la seule manière d'assurer que la taxation des coûts externes

soit un incitant aux investissements dans des technologies vertes et l'utilisation de modes de transport plus durables. C'est la seule manière d'assurer que soient poursuivis indissociablement des objectifs écologiques et sociaux.

La mise en œuvre du principe du pollueur/utilisateur-payeur doit prendre en considération la dimension internationale et les conséquences sociales dans les secteurs des transports, qui sont directement exposés à la concurrence internationale. Les conséquences sociales sur les travailleurs des transports dans les différents modes doivent donc être évaluées. Un dialogue social doit se nouer au niveau européen, national, sectoriel et de l'entreprise pour faire face aux éventuels effets de la politique d'internalisation à court et à long terme, et trouver des solutions pour les travailleurs concernés.

L'UE et les gouvernements nationaux doivent développer des programmes pour répondre aux conséquences sociales que cette politique pourrait avoir à court terme. Ils doivent soutenir des programmes de transfert vers d'autres emplois alternatifs. Pour financer ces programmes, une partie des rentrées des taxations des coûts externes des différents modes de transport pourrait être utilisée. L'ETF revendique d'étendre le « Fonds européen d'ajustement à la mondialisation » et de soutenir des mesures sociales pour compenser les effets négatifs des politiques adoptées pour faire face au changement climatique.

Une part plus importante des émissions de gaz à effet de serre par le transport routier est imputable à l'utilisation de la voiture particulière. Il est urgent de promouvoir des voitures propres ainsi qu'un transfert modal de modes de transport individuels vers des modes de transport collectifs. Il incombe aux gouvernements nationaux, régions et municipalités de décider de l'application des principes du pollueur-payeur dans les cas d'utilisation de la voiture particulière. L'ETF insiste cependant sur la nécessité d'un transport public qui soit une alternative à l'utilisation de la voiture particulière et qui soit correctement financé pour assurer à tous les usagers l'accès à des services de qualité.

L'ETF précise encore que les différents modes de transport sont soumis à différents régimes fiscaux au niveau international, européen et national. Un système équitable de tarification doit également prendre en considération ces différents régimes.

**La politique d'infrastructures** est un instrument essentiel à la promotion de modes de transport plus durables ainsi que de nœuds intermodaux, de terminaux, du transport combiné et de solutions multimodales de transport. Il va sans dire que tous les modes de transport sont nécessaires.

Cependant, les politiques européennes et nationales d'infrastructure ne doivent pas se concentrer sur le développement d'axes/corridors transeuropéens qui sombrent dans la démesure. Pour promouvoir la cohésion économique et sociale dans les différentes régions d'Europe, il est indispensable d'assurer une meilleure liaison aux infrastructures transeuropéennes et de développer l'accès des régions à ces infrastructures par le déploiement de modes de transport durable. C'est particulièrement vrai en Europe centrale et de l'Est, où les contraintes financières conduisent à concentrer les investissements en infrastructures sur les corridors transeuropéens et les infrastructures routières alors qu'on assiste à la fermeture de lignes ferroviaires et à la mise à l'écart de régions entières, qui se retrouvent dépourvues de toute desserte ferroviaire.

L'ETF insiste sur la nécessité d'une meilleure intégration de la planification du développement des infrastructures entre les niveaux européen, nationaux et régionaux. Un instrument européen devrait naître et y veiller.

**Le financement de l'infrastructure** doit être prioritaire, notamment dans la situation actuelle de crise économique et financière. Cependant, l'existence des critères de Maastricht s'est avérée porter préjudice à la nécessaire action politique et économique. Le plafonnement à 3% du déficit public devrait donc être levé, notamment pour permettre des investissements dans la construction et le maintien d'infrastructures de transport durables dans les Etats membres de l'UE. Cela devrait être annonciateur de l'amorce d'une réévaluation complète des critères de Maastricht afin d'y inclure les emplois, la durabilité sociale et environnementale. Les rentrées qui proviendront de la taxation des coûts externes doivent être partiellement affectées à la durabilité des infrastructures. Dans le contexte de la crise financière et économique, l'ETF revendique la création d'un programme d'investissement qui finance, entre autres, une infrastructure de transport durable.

La promotion de **véhicules, navires et avions propres** doit se poursuivre. La promotion de technologies qui valorisent l'efficacité énergétique et des carburants, et la réduction des émissions est indispensable à l'amélioration de la durabilité écologique des transports. L'ETF est favorable à une politique environnementale qui établisse des normes d'émission qui incitent à être innovants. La politique de la recherche doit promouvoir une diminution de la pollution et une efficacité énergétique accrue. L'introduction de combustibles alternatifs doit cependant éviter les effets secondaires négatifs, qu'illustre bien la production de biocarburants lorsqu'elle remplace celle de produits alimentaires, lorsqu'elle détruit des forêts tropicales, etc.

Les technologies qui encouragent une « **utilisation intelligente des transports** » peuvent contribuer à valoriser l'efficacité, à éviter des transports à vide et, par conséquent, à réduire la pollution engendrée par le secteur. Cependant, l'impact social de ces mesures doit être évalué. Une planification plus efficace des flux de transport exige une planification socialement acceptable des horaires de travail, des pauses et des temps de repos, de la charge de travail, etc. La politique de recherche doit intégrer la recherche technique et sociale. Elle doit tendre à utiliser plus positivement une meilleure planification des flux de transport en vue d'un meilleur équilibre entre travail et vie privée pour les travailleurs des transports et entrepôts, et ainsi faciliter l'accès des femmes à l'emploi dans le secteur.

**Sans une meilleure sécurité pour les travailleurs et les usagers des transports, la durabilité des transports demeurera un mirage.** Les procédures et règlements de sécurité doivent être améliorés, leur contrôle doit pouvoir compter sur des moyens suffisants et des sanctions doivent être appliquées aux donneurs d'ordre en cas de non-respect de ces règles. La re-régulation implique également une adaptation des règles de circulation et de navigation pour limiter les conséquences des congestions et des pollutions, la réglementation du cabotage, l'imposition de conditions d'accès plus sévères à l'activité d'employeur du transport, la définition de normes de sécurité plus exigeantes pour les matériels, l'accès à la profession doit être réservé aux travailleurs mobiles qui ont suivi les cours de formation initiale et continue.

L'ETF considère que la condition indispensable à la mise en œuvre d'une politique de transport durable est la prise en compte des conséquences sociales des transferts modaux pour tous les salariés du transport. A l'inverse d'une politique de mise en concurrence des modes de transport, renforçant le moins disant social, une politique de transport durable tend à valoriser les compétences et les conditions sociales de l'ensemble des salariés du secteur des transports. Cela nécessite une gestion prévisionnelle de l'emploi, de la formation professionnelle et des compétences, ainsi que la revalorisation des métiers du transport et de la pêche sur l'ensemble du continent européen. Au contraire de la dérégulation qui privilégie le court terme, une politique de transport durable permet aux autorités publiques de gérer un développement à moyen et à long terme.

Au cœur des revendications de l'ETF pour l'adoption de mesures politiques de promotion d'un transport durable, il y a l'exigence d'une **politique sociale** cohérente **pour l'industrie des transports**.

**En ce qui concerne la politique sociale de l'UE pour l'industrie des transports :**

- Promouvoir l'emploi des femmes dans le secteur des transports en vue de réaliser les objectifs de la stratégie de Lisbonne en matière d'emploi des femmes ; quant à l'ambition d'attirer des femmes vers des métiers du secteur des transports, elle dépendra dans une large mesure des incitants qui seront mis à la disposition pour adapter l'industrie aux besoins spécifiques des femmes travailleuses.
- Améliorer la législation nationale et de l'UE sur le temps de travail d'application à tous les modes de transport ; inclure dans la législation sur le temps de travail des mesures pour assurer de meilleurs arbitrages entre la vie professionnelle et la vie privée.
- Mettre en œuvre effectivement la législation sociale en matière de temps de travail et de repos dans tous les secteurs ; introduire et/ou améliorer la législation de l'UE en imposant des contrôles réguliers du temps de travail et de repos du personnel mobile des transports ainsi que de véritables sanctions en cas de non-respect ; interdire la délocalisation des contrats de travail, adapter la directive sur le détachement des travailleurs afin qu'elle soit applicable aux travailleurs mobiles des transports ; élaborer une liste noire des entreprises qui ne respectent pas la législation sociale ; renforcer de la part des Etats membres les capacités et la qualité des autorités de contrôle, et promouvoir une meilleure coordination et communication entre elles.
- Valoriser la législation sur la formation et la certification en vue d'améliorer les qualifications, asseoir des exigences fortes d'apprentissage tout au long de la vie, introduire la certification où elle n'existe pas encore, si elle est souhaitée par les travailleurs ; la certification facilite la mobilité géographique des travailleurs et il s'agit d'un droit des citoyens de l'UE au sein de l'UE.
- Ne pas percevoir les normes de santé et de sécurité au travail comme des coûts et des obstacles à l'efficacité ; au contraire, ces normes doivent être introduites, améliorées et mises en œuvre.
- Introduire ou valoriser la législation de l'UE qui stipule actuellement les normes minimales en matière d'effectifs à bord des transbordeurs qui assurent des liaisons maritimes, à bord des navires qui se consacrent à la navigation sur les voies d'eau intérieures et les effectifs engagés dans les activités aéroportuaires de services aux avions pour leur garantir certains niveaux de sécurité et de qualification.
- Imposer à travers une législation de l'UE des critères de qualité, sociaux et environnementaux aux appels d'offres dans le transport public, lorsque la voie de l'adjudication concurrentielle est choisie par les collectivités locales.
- Prévoir, dans le cadre d'une législation de l'UE, des mesures de protection de l'emploi des travailleurs en cas d'adjudication de services de transport public, de services d'assistance en escale ou de tout autre service.
- Mettre un terme au dumping social dans les services de cabotage et les services transfrontaliers ; assurer l'application des conditions du pays hôte aux services de cabotage ; soutenir une politique européenne dont la finalité serait de coordonner les politiques de négociation collective par delà les frontières, notamment celles qui couvrent les travailleurs mobiles en concurrence sur un même marché (cf. : conducteurs routiers internationaux).

- Abolir toute discrimination des travailleurs des transports sur la base de leur nationalité (ou lieu de résidence) ou encore toute autre forme de discrimination sur la base du sexe, de l'âge ou de la race.
- Défendre et définir les services publics et les services d'intérêt général qui ne peuvent être soumis aux seules lois du marché mais doivent plutôt répondre aux intérêts de la population.
- Réaliser des évaluations d'impact social dans chaque mode de transport (sans se cantonner à l'incidence de mesures isolées).
- Elaborer des programmes et des mesures sociales d'accompagnement en cas d'impact social négatif, à court terme, notamment dans certains modes de transport.

La Commission européenne doit promouvoir activement le dialogue social européen dans les différents secteurs des transports et vivement encourager les partenaires sociaux à trouver des solutions propres dans leur domaine de compétence au niveau européen.

L'ETF rappelle que la législation sociale de l'UE stipule des normes minimales ; les Etats membres de l'UE ont le droit de les améliorer dans le cadre des réglementations nationales et l'ETF les invite à faire usage de cette possibilité. Les normes de l'UE ne peuvent se fonder sur le plus petit dénominateur commun qui conforte certains Etats et certains employeurs à abaisser les normes nationales.

L'ETF estime que des droits, garanties et normes similaires doivent être introduits par la voie législative dans tous les pays européens qui ne sont pas membres de l'UE.

L'ETF attache une grande importance au **dialogue social européen** et invite les organisations européennes d'employeurs à s'engager dans des activités communes et à s'imposer des exigences de résultats significatifs dans les domaines suivants, par exemple :

- l'amélioration des règles en matière de temps de travail et de repos, ainsi que des normes d'apprentissage tout au long de la vie, des normes de santé et de sécurité dans les différents secteurs, etc.
- la promotion de l'emploi des femmes dans les différents secteurs des transports.

L'ETF invite les organisations européennes d'employeurs et la Commission européenne à :

- Amorcer un débat sur l'image de l'emploi dans le secteur et l'attractivité du secteur à la lumière des évolutions démographiques en Europe ;
- Introduire dans l'ordre du jour du dialogue social la responsabilité sociale de l'entreprise (RSE) – c'est-à-dire des entreprises et des donneurs d'ordre – en matière de transport durable ;
- Encourager vivement et de manière cohérente le dialogue social, en premier lieu; lorsque le dialogue social n'aboutit pas, améliorer / introduire des législations.

L'ETF souligne que les droits syndicaux, tels que le droit de s'associer et de mener des actions du travail constituent des **normes essentielles du travail**. L'ETF se dit très inquiète face à une Union européenne qui semble laisser les « li-

bertés du marché intérieur » ébranler (voire prendre le pas sur) ces normes essentielles du travail. Le dialogue social et la négociation collective, tant au niveau européen, que national ou de l'entreprise, perdent de leur signification, voire servent d'alibi pour lever la garantie de ces normes du travail.

L'ETF milite pour l'introduction d'une clause de progrès social en Europe. L'ETF refuse – comme semble l'indiquer la Cour de justice des Communautés européennes – que la dimension sociale soit subordonnée au marché et exige une hiérarchie des normes qui permette de promouvoir la liberté du marché dans le respect des droits fondamentaux des salariés et de la lutte contre le réchauffement climatique. Les réglementations sociales les plus favorables devraient s'appliquer, qu'elles proviennent du pays d'accueil ou du pays d'origine.

## Que se propose de faire l'ETF ?

### **Auprès des institutions européennes et des institutions internationales en Europe :**

L'ETF fera la promotion de ses propositions auprès des institutions européennes et dans le cadre du dialogue social européen en vue de réaliser un « transport durable ».

L'ETF fera la promotion de sa position sur le « transport durable » dans le cadre des activités des institutions européennes et internationales, telles que la Banque mondiale et le Fonds monétaire internationale.

L'ETF propose la création d'un observatoire social et environnemental des différents modes de transport au niveau européen pour surveiller et proposer des mesures, voire des mesures législatives, lorsque ne sont pas respectés les objectifs de durabilité.

### **Auprès des organisations européennes d'employeurs et ONG concernées :**

L'ETF discutera avec les associations européennes d'employeurs sa stratégie sur le transport durable en vue d'en évaluer en commun les conséquences sociales et de négocier – si cela s'avère nécessaire – des mesures dont la finalité sera une adaptation socialement durable des secteurs.

L'ETF discutera avec toutes les parties prenantes, par exemple, les ONG et les décideurs politiques pour leur faire prendre conscience de la relation qui unit la durabilité écologique et sociale dans le secteur des transports.

### **Auprès des organisations membres de l'ETF :**

L'ETF poursuivra sa démarche TRUST (TRade Union Vision on Sustainable Transport), qui a permis l'amorce d'un débat intersectoriel au sein des organisations affiliées. Elle va approfondir le débat sur des axes précis tels que « les modalités de promotion du transport intermodal » ou encore « le changement climatique et les transports ».

L'ETF encouragera le débat au sein des organisations membres au niveau national sur le développement de politiques nationales complémentaires.

Par la formation, l'ETF sensibilisera les travailleurs des transports aux défis que le développement durable pose à ce secteur (cf. le guide de la CES destiné aux formateurs en développement durable). Les groupes cibles seront plus singulièrement les jeunes travailleurs des transports.

## Revendications et Préoccupations Sectorielles

### Secteur du transport maritime

- Relancer le projet de Directive de l'UE sur les conditions des équipages à bord de services réguliers de transport de voyageurs et de transbordeurs assurant la liaison entre des Etats membres ;
- Elargir la « Politique d'Athènes » de l'ITF afin de l'appliquer à toutes les liaisons commerciales intracommunautaires : les conditions sociales à bord des navires assurant des liaisons entre différents Etats de l'UE devraient être celles du pays qui présente les normes les plus favorables ;
- Promouvoir une prise en considération sans restriction de l'élément humain dans toute politique de sécurité maritime : donner au secteur toute la prévisibilité nécessaire en s'attaquant à la fatigue, à l'insuffisance quantitative et qualitative de la formation, à la charge de travail excessive, à l'insécurité des équipages ;
- Englober tous les gens de mer dans le champ d'application de la législation sociale et du travail de l'UE : mettre tous les gens de mer sur un pied d'égalité avec les travailleurs à terre ;
- Lutter contre les pavillons de complaisance : réguler la concurrence en assurant que les navires battant pavillon de complaisance qui utilisent les ports de l'UE/assurent des liaisons commerciales dans les eaux de l'UE, soient régulés de la même manière que les navires battant un pavillon national ;
- Interdire strictement toute navigation de navires non conformes aux normes dans les eaux de l'UE car elle constitue un obstacle majeur à un développement durable sur le plan social et environnemental ;
- Mettre un terme à toute discrimination pratiquée sur la base de la nationalité et/ou du lieu de résidence entre gens de mer de l'UE ;
- Mettre en valeur, notamment auprès des jeunes Européens, l'attractivité de la profession maritime (améliorer l'image du secteur / promouvoir les campagnes de recrutement) ; faciliter les perspectives de carrière tout au long de la vie, valoriser les compétences des gens de mer ; les incitants et la formation devraient donner la priorité à un certificat de formation de l'UE pour les gens de mer et une garantie d'emploi au terme de la formation ;
- Traiter de la question du vieillissement de la main-d'œuvre : pas de dépassement de l'âge normal de la retraite ;
- Ecologiser l'industrie maritime : imposer une régulation plus stricte des polluants atmosphériques (SOx, NOx et les substances particulaires) et des émissions de gaz à effet de serre ; l'utilisation d'un carburant de qualité et la réduction de la vitesse des navires peuvent creuser la différence ;



- Réviser les lignes directrices de la Communauté sur les aides d'Etat au transport maritime : les futures aides d'Etat devraient être octroyées aux seuls navires battant pavillons de l'UE et être associées à l'emploi de ressortissants de l'UE ;
- Accorder aux gens de mer, employés à bord de navires de l'UE, des droits à la sécurité sociale et à une pension de l'Etat (indépendamment de leur nationalité / lieu de résidence) ;
- Intégrer les autoroutes de la mer à la rationalisation générale des flux de transport (sans se limiter aux corridors les plus rentables) ;
- Soutenir l'expansion du transport maritime à courte distance pour autant qu'il soit compatible avec un développement respectueux des aspects sociaux et écologiques ; les navires qui assurent des services de transport à courte distance devraient être modernes, arborer autant que possible des pavillons de l'UE et opérer avec efficacité, fiabilité et sécurité : ce sont autant de caractéristiques fondamentales qui sont fonction des aptitudes et de la qualité des travailleurs et d'un investissement constant dans la formation.

## Secteur de l'aviation civile

- Arrêter la libéralisation de l'industrie de l'aviation civile ;
- Créer plus d'emplois, de meilleure qualité, dans l'industrie de l'aviation civile ;
- Introduire des droits sociaux dans la législation du marché intérieur de l'aviation civile dans l'UE ;
- Intégrer une clause sociale dans tous les accords internationaux de transport aérien ;
- Combattre la sous-traitance qui ne cesse de s'étendre dans l'aviation civile ;
- Mettre en œuvre des principes de 'Just Culture' partout dans l'aviation civile ;
- Protéger les personnels au sol en cas d'appels d'offres ou de perte partielle d'activités et en cas de transfert de personnel ;
- Diminuer le poids des bagages individuels à 23 kilos (en soute) et 9 kilos (en cabine) ;
- Définir les meilleures normes de formation pour le personnel au sol ;
- Etendre l'attestation décernée au personnel navigant pour qu'elle soit plus qu'une simple attestation de formation et harmoniser le système européen d'octroi de licences au personnel navigant ;
- Prévoir des dispositions plus restrictives et harmonisées sur les limitations de temps de service et de vol ;
- Etendre les mesures d'octroi de licences aux professionnels de la sécurité du trafic aérien (Air Traffic Safety Engineering Professionals) ;

- Renforcer le dialogue sectoriel dans l'aviation civile, le consulter officiellement, en amont et au cours de tous les processus législatifs et assurer que ses conclusions soient contraignantes et efficaces ;
- Protéger les salariés des compagnies aériennes low cost et les carrières qui ne sont pas organisées syndicalement, et faire reconnaître les syndicats dans ces compagnies ;
- Réguler les agences de travail intérimaire qui mettent des travailleurs à la disposition de l'industrie aéronautique ;
- Traiter de la qualité de l'air à bord, des effets nocifs des substances toxiques, de la fatigue et de toutes les autres questions de santé et sécurité professionnelle dans l'industrie de l'aviation civile.

## Secteur du transport par route

Le métier de conducteur est un métier qualifié. Le conducteur joue un rôle-clé dans le respect de la sécurité routière, la sécurité des marchandises et des voyageurs transportés, de l'exploitation et du public au sens large. Cependant, ces évolutions dans le secteur révèlent un désintéressement de plus en plus prononcé à partager la responsabilité de la qualité de la profession, de la sécurité opérationnelle et professionnelle.

L'ETF a clairement formulé ses revendications générales pour une future politique de transport socialement durable. A ces revendications plus générales, il convient d'ajouter des revendications spécifiques du secteur transport par route.

Le secteur du transport par route de l'ETF exige des institutions de l'UE et des gouvernements nationaux qu'ils arrêtent des mesures strictes en vue d'assurer une concurrence loyale. Les mesures les plus urgentes à adopter sont :

- Un suivi et un contrôle plus étroits de la législation de l'UE en vigueur dans un contexte de libéralisation galopante et intégrale : à cette fin, la Section Transport par route de l'ETF demande aux institutions européennes de créer une **Agence européenne de la sécurité routière** qui soit chargée de réguler et suivre tous les aspects de la sécurité et les aspects sociaux du secteur, et d'appuyer de meilleurs mécanismes de contrôle au niveau des Etats membres de l'UE. Dans cette optique, une partie des rentrées de la taxation Eurovignette devrait être consacrée au contrôle (formation, mise en place de points de contrôle routier, etc.) ;
- **L'application de la législation de l'UE sur le transport routier sans aucune exception** : cette application mettra un terme à des pratiques telles que la délocalisation de flottes entières de camions, en quête d'une main-d'œuvre moins onéreuse et de règles moins strictes ;
- Dans la suite logique de ces revendications, **la Section de l'ETF exige l'inclusion des conducteurs indépendants dans le champ d'application de la directive sectorielle sur le temps de travail** ;
- Le resserrement des règles qui régissent l'accès à la profession en vue **d'éliminer les sociétés écrans, les simples boîtes aux lettres** ;
- Un secteur de transport routier durable, qui contribue à une réduction des émissions de gaz à effet de serre, suppose – entre autres – de moderniser les flottes au sein de l'UE ; à cette fin, **la Section Transport par route de l'ETF exige des mesures claires pour que les flottes ne soient pas modernisées uniquement en fonction des objectifs environnemen-**

**taux mais aussi en vue d'améliorer l'ergonomie du poste de travail**, compte tenu des longues périodes de temps que les conducteurs passent dans la cabine de leur camion ;

- La Section Transport par route de l'ETF exige que soient arrêtées de toute urgence des mesures en vue de garantir aux conducteurs **des aires de repos et de stationnement suffisantes, sûres et d'un accès raisonnable** ; le financement devrait être partiellement prélevé sur les perceptions de redevances (internalisation des coûts externes), qu'assurerait directement l'UE ou qu'elle ferait transiter par des banques d'investissement qui financent des projets européens d'infrastructures, voire encore par l'intermédiaire de la Commission européenne qui consacrerait le financement aux finalités ci-dessus évoquées.
- Dans un contexte plus large, celui de la durabilité du secteur, l'ETF est très inquiète de sa fragmentation structurelle et de l'incidence de cette fragmentation sur le secteur ainsi que des diminutions abusives des coûts opérationnels au nom de la protection de la sécurité, de la qualité de l'emploi et de la concurrence loyale ; nul n'ignore que les petites et moyennes entreprises sont très répandues dans le secteur ; l'ETF se pose la question de la durabilité sociale, économique et environnementale. C'est d'autant plus vrai à l'heure actuelle alors qu'une récession de longue durée dans toute l'Europe et que le niveau élevé des coûts de carburant vont pousser les PME à se battre encore plus dur pour rester aux affaires. Les coupures dans les coûts du travail en seront d'autant plus importantes. L'impact sur les conditions de travail et sur le respect, ou plutôt le non-respect des législations sociales sectorielles, notamment le temps de travail, le temps de conduite et de repos ne sera pas anodin. Ce doit être une des principales préoccupations des législateurs européens et nationaux, et des autorités de contrôle. Dans cette optique, l'ETF sait que la Commission européenne envisage d'alléger le fardeau administratif pour les PME, et le transport est une des cibles en la matière. Quant aux PME du secteur, des mesures pourraient être proposées concernant les frais administratifs qu'engendrent les règles sur le temps de conduite et de repos. La Section Transport par route de l'ETF exige que la Commission européenne mette un terme à cet exercice. Nous exigeons des mesures qui aident à la consolidation des entreprises dans le secteur. Nous réclamons un soutien aux PME dans deux domaines : la modernisation de leurs flottes de poids lourds et la capacité de faire appliquer la législation sociale dans le secteur (temps de travail, temps de conduite et temps de repos, formation des conducteurs).

## Secteur des chemins de fer

- Arrêter la fragmentation et séparation des entreprises ferroviaires ;
- Enterrer l'initiative de libéralisation du transport ferroviaire national de voyageurs, entreprendre une recherche sérieuse sur l'impact de la libéralisation ferroviaire, la dérégulation, la fragmentation et la privatisation sur les conditions de travail du secteur ;
- Réaliser des investissements dans des infrastructures ferroviaires, des gares et du matériel roulant pour améliorer la qualité et l'attractivité des services ferroviaires de transport de voyageurs ;
- Développer une infrastructure ferroviaire intégrée, qui fasse la promotion de la cohésion régionale et sociale, qui élimine les goulets d'étranglement au lieu de donner automatiquement la priorité au transport de fret sur certains corridors ;

- Rendre obligatoire l'intégration de critères sociaux et de qualité dans les contrats de service de transport public ; appliquer le principe que la référence doit être la convention collective du lieu où est presté le service ;
- Prévoir une protection obligatoire des travailleurs en cas de changement d'opérateur suite à la mise en adjudication de services de transport public de voyageurs ;
- Adopter une législation européenne sur la certification du personnel de bord afin d'assurer une qualification pointue et un niveau de sécurité élevé ;
- Prévoir une législation européenne sur la vérification et les contrôles du temps de travail, de conduite et de repos du personnel mobile, notamment de celui qui est engagé dans des services d'interopérabilité transfrontalière ;
- Mettre en œuvre l'accord des partenaires sociaux sur certains aspects des conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière dans le secteur ferroviaire tout en respectant la clause de non-régression ;
- Développer des normes de santé et de sécurité professionnelle d'un niveau élevé pour le secteur ferroviaire à la lumière de la valorisation de l'interopérabilité ; éliminer le principe de la reconnaissance mutuelle qui favorise l'harmonisation au niveau le plus bas ; constituer un groupe de travail horizontal sur la santé et la sécurité professionnelle au sein de l'Agence ferroviaire européenne ;
- Garantir des normes sociales aux travailleurs recrutés par des agences pour le secteur ferroviaire (conditions de travail, de rémunération, de formation, de santé et de sécurité) ; lutter contre l'emploi d'indépendants dans le secteur ; combattre la délocalisation des contrats de travail ;
- Analyser l'impact psychosociologique des services transfrontaliers en matière de sécurité professionnelle et opérationnelle, notamment les phénomènes de polyvalence.

## Secteur de la navigation intérieure

- Le secteur de la navigation intérieure en Europe est un secteur de transport tout à fait oublié alors qu'il s'agit du mode de transport le plus convivial pour l'environnement.
- Dans la navigation intérieure, la Commission n'établit aucune distinction entre le transport de marchandises et de passagers.
- Font cruellement défaut, des données précises sur l'emploi, et le besoin d'en disposer est urgent en vue d'établir une politique de l'UE pour la navigation intérieure :
  - Transport de marchandises en regard du transport de voyageurs ;
  - Personnel nautique en regard du personnel de restauration ;
  - Travailleurs indépendants en regard des travailleurs salariés ;
  - Nombre de membres de la famille qui aident les indépendants ;
  - Informations précises ventilées par âge, hommes-femmes, etc.

- Font tout autant défaut des informations précises sur la santé et la sécurité dans la navigation intérieure au niveau de l'UE ; la seule exigence de la Commission européenne est : « Des actions doivent être entreprises pour créer une meilleure image de la profession !!! »
- Un Règlement UE sur la navigation intérieure – un secteur géré par différentes Commissions fluviales – doit voir le jour de toute urgence, notamment pour :
  - des dispositions réglementaires en matière de santé et de sécurité ;
  - des exigences en matière d'équipages ;
  - des certificats de bateliers.

Compte tenu que la navigation intérieure n'est pas couverte par une législation sur l'Etat du pavillon, le secteur est victime de très nombreuses pratiques de dumping social. Seule une législation large de l'UE pourra y mettre un terme.

- La Commission européenne doit lancer de toute urgence des initiatives en vue de soutenir Aquapol et d'autres agences de la police fluviale dans le contrôle que ces agences exercent sur le secteur en vue d'assurer une capacité de contrôle quantitatif et qualitatif. Une future coopération structurelle entre les différents services nationaux de la police des eaux est un impératif incontournable et la Commission européenne doit jouer un rôle de coordination dans sa mise en place.
- Le changement climatique a des effets durs et directs sur la navigation intérieure. Les niveaux d'eau des principaux fleuves européens connaissent une baisse alarmante et des investissements additionnels dans les infrastructures sont nécessaires en vue de sauvegarder ce mode de transport respectueux de l'environnement.

## Secteur des ports et docks

- La politique portuaire est encore peu intégrée dans la politique générale des transports : des efforts plus importants doivent être déployés en vue de promouvoir le rôle des ports dans une chaîne de transport multimodal véritablement intégrée ;
- Une part significative des emplois créés, au cours de la dernière décennie, sont des emplois peu qualifiés et peu rémunérés : cette tendance doit être inversée et l'introduction d'innovations technologiques doit aller de pair avec des emplois plus nombreux et de meilleure qualité ;
- Les ports restent des lieux de travail dangereux : une formation plus importante est nécessaire ainsi que l'établissement de règles précises pour améliorer le lieu de travail sous l'angle de la santé et de la sécurité, et améliorer le contrôle de l'application du règlement en vigueur ;
- En outre, pour diminuer le nombre d'accidents du travail, les travailleurs doivent être mieux formés aux changements et innovations technologiques ;
- Les travailleurs portuaires sont également des citoyens de régions portuaires : toute décision de développement de ces régions doit se prendre en accord avec les communautés locales et les partenaires sociaux suite à des évaluations d'impact social et environnemental ;

- Compte tenu de la demande grandissante d'expansion de la capacité portuaire, des solutions alternatives devraient être soutenues (c'est-à-dire re-conceptualiser et adapter les infrastructures existantes) ; la crise actuelle révèle clairement qu'il convient d'éviter les incitants qui engendrent des surcapacités portuaires ;
- Les décisions de création de capacités additionnelles ne peuvent être laissées entièrement au marché et une certaine coordination doit être assurée au niveau régional ; le même principe devrait s'appliquer à la répartition des flux de trafic car à l'heure actuelle, la plupart des cargaisons sont manutentionnées par quelques grands ports, et le risque d'engorgement est réel ;
- La taille de plus en plus imposante des navires doit également être examinée ; pour les zones portuaires, les coûts qu'engendre ce phénomène sont très élevés d'un point de vue environnemental alors que l'avantage pour l'ensemble de la chaîne de transport reste bien peu clair ;
- Enfin, l'application des règles sur l'environnement aux activités/développement portuaires devrait être clarifiée : les ports étant des points nodaux de la chaîne logistique, ils doivent respecter les règlements en vigueur dans les différents secteurs sans qu'il y ait nécessairement une coordination qui soit assurée entre ces textes réglementaires.

## Le secteur du tourisme

- Les travailleurs du tourisme ont besoin d'emplois stables et d'horaires de travail prévisibles qui leur permettent de conjuguer la vie professionnelle et la vie privée/familiale, de leur assurer un revenu suffisant pour en vivre et une protection sociale adéquate. Ils ont également besoin de se qualifier, que soient reconnues et récompensées les compétences acquises, et de trouver dans le secteur des parcours de carrière. L'ETF souligne que la durabilité de l'emploi dans le tourisme doit s'améliorer, en diminuant la précarité et en valorisant les conditions sociales par les négociations collectives aux différents niveaux.
- L'ETF assurera que les entreprises de tourisme respectent les principes et les droits établis dans la Déclaration universelle des droits de l'homme des Nations unies, les Conventions de l'OIT, les Principes directeurs de l'OCDE à l'intention des entreprises multinationales, le Code d'éthique de l'OMT – Organisation mondiale du tourisme –, la législation sociale européenne ainsi que les droits humains, syndicaux et des travailleurs fondamentaux, tels que la liberté d'association et le droit à la négociation collective.
- L'emploi dans le tourisme se conjugue souvent avec la mobilité professionnelle. L'ETF déclare que le dumping social et la concurrence déloyale doivent être évités lorsque les travailleurs exercent leur droit à circuler librement. Les travailleurs employés dans un autre pays doivent avoir droit à des conditions de travail et une protection sociale au moins équivalentes à celles des travailleurs du pays d'accueil, comme le prévoient les lois et les conventions collectives.
- Le transport et le tourisme sont deux secteurs qui se caractérisent par une externalisation de plus en plus importante de pans entiers de leurs entreprises à des prestataires de services externes, par exemple, les services d'assistance en escale et de restauration des compagnies aériennes. L'ETF dénonce toute externalisation dont la finalité serait de réduire les salaires et d'ébranler les conventions collectives. Les entreprises doivent garantir que tous leurs prestataires de services et fournisseurs respectent les droits des travailleurs et les droits syndicaux, ainsi que les obligations prévues par la loi et les conventions collectives, notamment en matière de couverture du personnel transféré.

- L'ETF demande aux entreprises de tourisme de promouvoir l'égalité des chances, et d'œuvrer contre tout type de discrimination en fonction du sexe, de l'âge, de l'appartenance ethnique ou de l'origine nationale, de la couleur, du handicap, de l'affiliation syndicale ou politique, de la religion, de l'orientation sexuelle ou d'autres caractéristiques singulières.
- L'ETF souligne que le développement durable du tourisme n'est possible que si aux aspects économiques, de la protection de l'environnement et du patrimoine culturel, s'ajoute la dimension sociale. A cet effet, l'emploi qui se crée dans le secteur du tourisme doit être durable, car la qualité des services est largement tributaire des conditions d'emploi, de la qualification des travailleurs et de leur motivation.
- L'ETF propose la création d'un observatoire social européen du tourisme, dans lequel soient pleinement engagés les partenaires sociaux, en vue de faciliter le suivi des évolutions dans les services touristiques et l'évaluation de la durabilité sociale de l'industrie du tourisme.
- Les défis et problèmes que pose l'emploi dans le secteur doivent être traités au niveau le plus adéquat, par ceux qui fournissent des services touristiques dans lesquels ils s'investissent et travaillent au quotidien, c'est-à-dire dans le cadre du dialogue social entre employeurs et travailleurs, et leurs organisations représentatives au niveau local, national, européen ou mondial. L'ETF revendique, par conséquent, l'établissement d'un comité de dialogue social européen dans le secteur du tourisme.

*Adoptée au Congrès de l'ETF, le 29 mai 2009*

## Stratégie de l'ETF pour une Pêche Durable

### Pourquoi le secteur de la pêche n'est-il pas durable aujourd'hui en Europe ?<sup>6</sup>

Au regard des autres activités économiques, la pêche en Europe est un petit secteur, tant du point de vue de sa signification économique que de la part de l'emploi qu'il représente. L'emploi engendré par les activités de pêche se concentre dans les régions côtières, où l'économie est tributaire de la pêche, car le secteur de la capture crée également un certain nombre d'emplois indirects, surtout dans l'industrie de la transformation et du commerce. En outre, le secteur joue un rôle non négligeable dans l'offre alimentaire, le poisson étant reconnu 'bon pour la santé' et pour un régime alimentaire équilibré. La demande de poisson en Europe est en augmentation constante et l'Union dépend, d'ores et déjà et dans une large mesure, d'importations.

*Ce sont là les raisons pour lesquelles l'ETF revendique une stratégie cohérente et à long terme qui assure au secteur sa durabilité économique, sociale et environnementale.*

Malgré leur importance économique relativement limitée, les activités de la pêche ont souvent été projetées sur l'avant de la scène, notamment lors des grandes campagnes sur la protection de l'environnement qui ont qualifié les pêcheurs de prédateurs vivant, sans légitimité, de ressources publiques et des ressources naturelles des mers et des océans.

Une image aussi négative du secteur doit certainement être mise en cause : la pêche en Europe est un secteur très régulé, et contrairement à ce que tend à croire l'opinion publique, les pêcheurs ne sont certainement pas des prédateurs qui sont sans égards pour les ressources naturelles. Par ailleurs, la prise de conscience écologique du secteur s'est bien valorisée au fil des dernières décennies, notamment suite aux mesures législatives et aux contraintes qui ont été imposées au secteur.

Néanmoins, la pêche européenne n'a pas encore rempli ses objectifs de durabilité bien que ce fut précisément le but avoué de la dernière réforme de la PCP, adoptée en 2002. Grâce au projet TRUST, l'ETF a développé un large débat sur les questions économiques, sociales et environnementales.

La **dimension économique** s'inscrit en tête des nombreuses raisons qui n'ont pas promu la durabilité du secteur. Compte tenu de la **structure du marché**, le produit ne prend de la valeur qu'après sa première vente. C'est ainsi que le secteur de la capture ne bénéficie pas de la valeur ajoutée du poisson et ne peut amortir les coûts opérationnels

<sup>6</sup> Entre 2006 et 2008, l'ETF a réalisé un projet TRUST pour développer sa stratégie de transport durable. Les débats, qui ont eu lieu dans le cadre de TRUST, sont à la base des activités en cours à l'ETF sur le transport durable. Ils sont résumés dans le document du Congrès sur ce thème. Cependant, le secteur de la pêche est très régulé par la Politique commune de la pêche (PCP), le débat sur la durabilité de la pêche est bien différent de celui sur les transports. C'est la raison pour laquelle la stratégie de l'ETF pour une pêche durable est traitée dans ce document alors que les questions de transport sont examinées dans un document séparé.



sur le produit. Ceci a bien évidemment des répercussions sur les conditions de travail. En effet, pour améliorer les conditions de sécurité et de travail, il faut investir. Il en va de même de la rémunération des pêcheurs, dont une partie provient des bénéfices engrangés par la vente de la capture.

En deuxième lieu, les **instruments financiers** qui doivent servir à restructurer le secteur pour l'adapter aux restrictions qui pèsent sur les captures – tout d'abord l'IFOP et, ensuite, le FEP – n'ont pas atteint leurs objectifs car certains segments du secteur dépendent de financements publics. Cette tendance devrait être infléchie avec l'avènement de la réforme de la PCP qui est prévue pour 2013.

*Toute aide devrait être transitoire et suffisamment flexible que pour faire face aux besoins, qui se modifient au fil du temps, et aux évolutions, et devrait rompre le cercle vicieux qui crée sans cesse des liens de dépendance à l'égard de financements extérieurs. L'aide ne doit pas être accordée pour faire disparaître la flotte mais pour la moderniser, et ainsi mieux répondre aux exigences environnementales, et à l'amélioration des conditions de travail et de sécurité au travail.*

La faiblesse de la situation économique de la pêche expose le secteur à l'influence de facteurs extérieurs, comme ce fut le cas lors de l'envolée du prix du carburant, qui a provoqué récemment deux crises aiguës.

*C'est la raison pour laquelle l'ETF plaide pour une **réforme radicale** des politiques qui s'appliquent à la pêche. Elle doit permettre de remédier aux **faiblesses structurelles du secteur** et de lui conférer une stabilité à long terme, pour le bien des acteurs engagés dans les activités de la pêche. Une telle réforme devrait être élaborée dans un cadre tripartite, avec un engagement total des partenaires sociaux et des administrations nationales.*

Les problèmes structurels évoqués ne contribuent pas à rehausser les performances bien piètres du secteur, notamment sa **dimension sociale**. Jusqu'à présent, la PCP a sous-estimé l'importance de l'élément humain dans les pêcheries et la dimension sociale n'a pas été adéquatement prise en considération. Même si les appels et les campagnes syndicales au niveau européen et national sont souvent suivis de déclarations de bonne volonté de la part des employeurs et des institutions, les conditions de travail dans le secteur sont parmi les plus mauvaises en Europe et aucune amélioration majeure n'a été observée au cours de la dernière décennie. La cause principale en est le manque de volonté politique pour valoriser la situation actuelle : par exemple, bien que les financements alloués par les instruments financiers évoqués pouvaient être utilisés pour financer des interventions et améliorer les conditions de travail (formation, ajustement des équipements en vue de renforcer la sécurité, etc.), cette dimension a été sous-financée dans plusieurs Etats membres.

## Quelles sont les finalités de l'ETF ?

*L'ETF revendique l'essaimage des questions sociales dans toute politique de pêche et la valorisation de la dimension sociale qui est tout aussi fondamentale que la dimension économique et environnementale. A ce jour, l'évaluation de l'impact social des propositions législatives est restée très à la surface des problèmes, et dans la plupart des cas, sans la moindre consultation des partenaires sociaux.*

Dans le cadre des rares préoccupations pour les aspects sociaux, certaines questions essentielles ont été traitées au détriment du développement durable du secteur. A titre d'exemple, compte tenu d'un manque de **socle commun pour les certifications**, le principe/droit de la libre circulation des travailleurs ne peut s'appliquer intégralement aux

pêcheurs et, par conséquent, les navires se retrouvent souvent en manque d'effectifs faute de travailleurs qualifiés en nombre suffisant pour certains métiers dans certains pays.

Par ailleurs, la pêche est encore un des secteurs les plus dangereux pour les travailleurs. L'ETF a salué le plan d'action de la politique maritime parce qu'il reconnaît la nécessité d'améliorer les conditions de travail et il annonce une série de mesures qui devaient être adoptées en 2008.

L'ETF regrette qu'à ce jour, aucune des mesures prévues n'ait été concrétisée et elle demande instamment à la Commission européenne de mettre en application son plan. En premier lieu, la compilation de données sur les accidents doit être améliorée car la mise à la disposition de ces données est la base de toute révision de la législation en vigueur. Des mesures doivent être arrêtées pour les petites embarcations de pêche, qui ne sont pas couvertes par le champ d'application des dispositions en matière de santé et de sécurité. Les règles sur la santé et la sécurité doivent être révisées et actualisées, et le contrôle de leur mise en œuvre doit être suivi de plus près.

Une autre question cruciale que les institutions ont omis de traiter est le **système de la rémunération à la part** qui prévaut dans certains Etats membres. Ce système prévoit qu'une part, au moins, du salaire des pêcheurs soit couverte par une part des recettes obtenues de la vente de la capture. Cet accord a plusieurs répercussions négatives sur les pêcheurs : elle accroît la pression sur la productivité et, par conséquent, sur l'allongement du temps de travail ainsi que sur l'importance des effectifs ; dans certains pays de l'UE, les pêcheurs sont considérés comme indépendants compte tenu qu'une partie de leur salaire est variable et, ce statut les exclut logiquement des régimes de sécurité sociale ; les pêcheurs participent aux frais opérationnels et partagent, donc, les risques entrepreneuriaux avec les employeurs, sans pour autant bénéficier d'une aide directe lorsqu'elle est octroyée à l'entreprise.

*L'ETF veut la création d'un cadre commun de l'UE sur le droit des pêcheurs à une rémunération minimale et à la sécurité sociale.*

*La protection des travailleurs de pays tiers engagés dans les activités de pêche dans les eaux de l'UE ou sur des navires qui mouillent dans les ports de l'UE devrait être traitée au niveau de l'UE car pour le moment, aucune disposition de l'UE ne couvre les cas de violation des droits humains et des droits du travail.*

Quant à la **dimension environnementale**, reconnaissons que d'importantes avancées ont eu lieu, tout au moins, dans le cadre législatif. Parmi celles-ci, rappelons que des mesures ont été prises pour éliminer l'INN (la pêche illégale, non déclarée et non réglementée), pour valoriser le système de contrôle, pour mettre en meilleure cohérence les actions des différents Etats membres et pour élaborer une stratégie visant à éliminer les rejets.

*Bien que ces mesures doivent encore être adoptées dans leur intégralité et/ou mises en œuvre, elles constituent déjà et sans le moindre doute un pas dans la bonne direction et elles répondent à des revendications émises par l'ETF au cours des dernières années. Etant donné que le contrôle des nouvelles régulations entraînera une contribution des travailleurs, l'ETF demande instamment à la Commission et aux Etats membres d'organiser et de financer des sessions de formation et d'information auxquelles participeraient les travailleurs et leurs organisations. En outre, une ratification rapide et mise en œuvre de la Convention de l'OIT sur le travail dans la pêche, adoptée en 2007, aideront à combattre la pêche INN et à rehausser les conditions des pêcheurs de l'UE.*

*Le soutien à la recherche et au développement en vue de l'introduction de technologies plus écologiques devrait être encouragé.*

*Epingleons, dans ce cadre, les programmes de promotion d'une pêche et d'engins de pêche moins consommateurs de carburant.*

La durabilité du secteur dépend également de son **interaction avec d'autres activités connexes**. C'est la raison pour laquelle l'ETF a soutenu la création d'une politique maritime intégrée, qui minimise les incohérences et les chevauchements, qui facilite le dialogue et l'échange mutuel entre les différents secteurs maritimes. Cependant, il manque toujours le lien entre les différentes activités maritimes.

*L'ETF demande la création d'une plateforme commune, qui réunisse les partenaires sociaux et les institutions, pour traiter des questions sociales et des préoccupations que partagent plusieurs secteurs maritimes, notamment en matière de formation, de qualifications et de recrutement.*

La durabilité doit également constituer un principe directeur de la **politique extérieure de la pêche en Europe**. La flotte de la pêche de l'UE, qui est active en dehors des eaux européennes grâce à des accords de pêche entre l'UE et des pays tiers, doit respecter les communautés locales et les droits des travailleurs locaux, appliquer des modes opératoires respectueux de l'environnement, respecter les règles qui sont d'application dans les eaux communautaires. La clause sociale négociée par les partenaires sociaux européens, qui est prévue dans ces accords de pêche, représente un grand pas en avant vers la reconnaissance des droits des pêcheurs locaux et de la valeur réelle de leur travail, mais ne s'est pas avérée être très efficace.

*C'est la raison pour laquelle l'ETF veut que soit mieux définie et renforcée la valeur légale de cette clause, afin de convertir le respect des droits des travailleurs en condition sine qua non de l'octroi de droits de pêche dans des pays tiers.*

*Adoptée au Congrès de l'ETF, le 29 mai 2009*

## Construire des Syndicats Forts

### Le modèle social européen pris pour cible

L'Europe vit une période de pressions grandissantes sur les acquis sociaux et du travail, dont la propagation du dumping social et salarial, les agressions contre les organisations syndicales et l'expansion de politiques néolibérales qui exigent une réaction ferme et sans ambiguïté des travailleurs européens et de leurs organisations.

La crise financière et économique actuelle est internationale. La cupidité des protagonistes financiers, qui ont rendu les populations corvéables et malléables à merci, a un impact sur l'économie réelle, et les menaces sur l'emploi sont très graves.

Parmi les priorités des organisations membres de l'ETF, figure la protection de l'emploi en toute première place. Le moment est venu d'obliger nos gouvernements à regarder leurs responsabilités en face : d'une part, rien n'a été fait alors que les grandes banques engrangeaient des bénéfices plantureux et que se répandait le capitalisme casino, souvent aux dépens de l'épargne des travailleurs et de fonds de pension ; d'autre part, des milliards ont été tout à coup trouvés pour éviter l'effondrement du système bancaire. En d'autres termes, année après année, ils sont quelques-uns à s'être rempli les poches et aujourd'hui, les gouvernements n'auraient plus qu'à nationaliser les pertes.

Le mouvement syndical doit monter à l'assaut et exiger que le même volume d'aide soit trouvé pour assurer la sauvegarde des emplois et des conditions de vie des travailleurs, ainsi que la valorisation de leurs conditions de rémunération.

Cette crise du crédit survient à un moment où le mouvement syndical européen a été confronté à une série de décisions de la Cour de justice des Communautés européennes – les affaires Viking, Laval/Vaxholm, Rüffert et Luxembourg – dont l'impact va bien au-delà des affaires elles-mêmes ou des pays mis en cause.

Sur la base de son interprétation du Traité, tout en reconnaissant le droit de grève, la Cour a estimé que les actions ou la législation qui tendent à assurer une égalité de traitement aux travailleurs et à prévenir le dumping social, violent le Traité car elles empêchent la libre circulation des entreprises et la liberté d'établissement. On nous dit tout à coup que les libertés économiques doivent l'emporter sur les droits sociaux fondamentaux. En prononçant ces jugements, la CJCE réécrit le droit ; elle ne se limite pas à l'interpréter, ni à interpréter le Traité, d'ailleurs ; elle va au-delà en utilisant le droit pour interpréter le Traité.

La Commission européenne maintient la promotion de la libéralisation des transports et l'argument de la baisse de leur coût qu'elle doit entraîner, et donc la valorisation de son attrait pour les clients. Cependant, l'ETF préfère la coopération à la concurrence. En exacerbant la concurrence intermodale, la Commission tourne le dos à une politique de complémentarité entre les modes de transport, qui est la seule manière de rééquilibrer la part du transport par route à transférer vers d'autres modes de transport tout en permettant une prise en considération adéquate des aspects sociaux, environnementaux et techniques.

L'argument de l'élimination des monopoles, des barrières, des excès de prix des services ne tient pas la route : nous constatons que bien souvent, les monopoles publics ont été remplacés par d'autres, des multinationales, avec une compression de l'emploi, une augmentation des prix au consommateur, une baisse de la qualité des services et une charge supplémentaire pour les budgets nationaux.

Sous le prétexte du mode opératoire du marché, des livraisons en flux tendu, du zéro délai et du stock zéro, les formes d'organisation du travail ont été appelées à se flexibiliser, « moderniser » est le terme consacré. Nous avons assisté au développement de formes honteuses de travail précaires, notamment sur le marché de la distribution des marchandises. Les travailleurs étant payés au kilomètre ou au colis sont des exemples concrets de cette notion d' « organisation moderne du travail ».

Le mouvement syndical et des travailleurs devrait s'enorgueillir des acquis de l'Etat-providence de l'après-Deuxième Guerre mondiale. Grâce à la mobilisation sociale et au changement du rapport des forces au sein de la société, des avancées sociales de grande ampleur ont été réalisées. Même si le rapport des forces s'est modifié actuellement et que le modèle social européen a subi d'énormes pressions et offensives au fil de cet ère du néolibéralisme, il est vrai que l'Europe occidentale est encore la région la plus avancée de la planète en termes de protection sociale et de droits syndicaux. Mais nous devrions nous poser la question de savoir : pour combien de temps encore ? La pression exercée à la baisse pourrait ébranler tout le système.

C'est précisément parce que nous sommes fiers de notre modèle social – qui conjugue les cultures de relations du travail nordiques, des pays du Sud et d'autres pays européens – que nous nous battons contre les offensives dont il est la cible au cours des dernières années. Et le temps est venu de clamer haut et clair : ASSEZ ! BAS LES PATTES SUR NOS DROITS (TOUCHE PAS A NOS DROITS) !

Les conventions collectives, le droit à l'action du travail et au dialogue social (coopération bi- et tripartite) se sont développés pour constituer les piliers essentiels du modèle social européen. Cependant, le rapport des forces ayant opéré un glissement très marqué en faveur des employeurs au cours de cette période de néolibéralisme, leur hostilité à l'égard des organisations syndicales s'est affirmée. Les employeurs ont commencé à s'attaquer à ce qu'ils avaient accepté dans le passé, dans le cadre de négociations et accords avec les organisations syndicales, alors que le rapport des forces était plus favorable aux travailleurs. Le dialogue social s'est progressivement vidé de son contenu, dans de nombreux cas. L'engagement de l'ETF à l'égard du dialogue social demeure mais nous nous rendons compte que ce que nous pouvons obtenir à la table des négociations avec les employeurs est tributaire de notre capacité à mobiliser sur les lieux de travail et dans la société. Notre tâche principale est, par conséquent, de renforcer nos organisations syndicales et de mobiliser des forces sociales suffisantes pour changer le rapport des forces dans la société.

## Revigorer la force syndicale

L'importance des transports et des travailleurs des transports dans le fonctionnement de l'économie globalisée tout au long de la chaîne de transport doit être claire dans tous les esprits, à commencer par les esprits syndicaux du secteur des transports. Les employeurs sont certainement conscients des faiblesses et menaces de cette globalisation du marché. C'est la raison pour laquelle les syndicats des transports sont une cible préférentielle des stratégies de libéralisation et de dérégulation des marchés.

Pour être capables de relever les défis auxquels sont confrontées les organisations membres de l'ETF, il faut utiliser tous les outils possibles pour défendre et améliorer les conditions de vie et de travail de leurs membres.

C'est une tâche qui revient en priorité aux organisations syndicales elles-mêmes : le niveau moyen de syndicalisation doit s'élever si nous voulons un véritable rapport de forces. Renforcer les organisations syndicales des transports est au cœur de toute stratégie. Mis à part quelques exceptions, nous assistons à une perte généralisée de membres depuis le dernier Congrès.

Malgré l'impact que peut avoir la crise économique actuelle, voire qu'a réellement cette crise, sur l'emploi, à la vérité, au fil des dernières années, nous avons assisté à une croissance ininterrompue des transports, de tous les modes de transport.

Cette période de crise et de pertes d'emplois doit être également perçue par les organisations syndicales des transports comme une opportunité : le moment est venu de renforcer nos revendications antérieures, d'adopter des politiques durables, mais aussi d'élargir le champ du recrutement et de l'organisation, d'être plus présents, grâce à nos interventions, sur le lieu de travail.

### a) Elargir l'influence syndicale

Comme évoqué ci-dessus, le niveau moyen de syndicalisation dans le secteur des transports reste peu élevé et la tendance est plutôt au recul. Même si nous reconnaissons qu'il y a de nombreux facteurs externes au mouvement des travailleurs qui peuvent contribuer à creuser l'écart entre les travailleurs et leurs organisations représentatives, nous savons tous qu'il demeure des zones d'ombre et qu'elles représentent une occasion de donner un nouvel élan au recrutement.

Organiser **des travailleurs non syndiqués et des travailleurs précaires** est indispensable en temps de crise. Ils pourront ainsi non seulement voir les organisations syndicales en lutte pour la protection de leurs emplois mais aussi les voies qu'elles utilisent pour prévenir l'envolée du nombre de chômeurs qui multiplie les pressions sur la capacité de négociation de ceux qui travaillent.

Promouvoir **l'emploi des femmes** dans le secteur des transports, qui aille de pair avec une meilleure intégration des revendications en matière d'égalité femmes-hommes dans la négociation collective. Ce sont autant de mesures qui méritent une meilleure attention des organisations membres. Les transports ont un grand potentiel de développement de l'emploi des femmes et les organisations syndicales ont tout intérêt à participer dès le début à la garantie d'une intégration adéquate et non discriminatoire. A cette fin, il est nécessaire que les questions d'égalité femmes-hommes soient traitées en tant que grandes priorités dans le cadre des politiques syndicales.

S'adresser aux **jeunes travailleurs des transports** va exiger de nouvelles formes, éventuellement moins formelles, pour assurer leur participation à la vie et aux débats syndicaux. Il est particulièrement important d'assurer des échanges d'expériences intersectorielles et de par l'Europe. Les jeunes travailleurs ne sont pas seulement l'avenir du syndicalisme mais ils sont également l'avenir des transports. En réalité, de plus en plus, nous entendons parler du manque d'attractivité des métiers des transports. Les syndicats doivent être capables de se mettre à l'écoute des attentes des jeunes afin de les intégrer pleinement dans leurs cahiers de négociations. Nous ne pouvons faire l'impasse sur l'inclusion des revendications des jeunes en tant que citoyens dans les politiques syndicales générales et, à cette fin, nous devons développer des axes d'intérêt commun.

Le nombre de **travailleurs migrants** dans les transports en Europe augmente et, souvent, ces travailleurs ne sont pas seulement non syndiqués mais ne disposent pas d'organisations syndicales dans leurs pays qui soient à même de représenter leurs intérêts en tant que travailleurs mobiles. Plusieurs organisations membres ont déjà lancé leurs propres actions à l'endroit des travailleurs migrants dans des lieux stratégiques qu'ils peuvent approcher. Il s'agit d'informer mais aussi de recruter et d'organiser dans le cadre des syndicats des pays d'accueil. Certains travaillent sur les points de passage plus sensibles ou les hubs où des informations sont mises à la disposition des travailleurs migrants dans les principales langues.

**Le personnel cadre et professionnel** dans les transports prend de l'importance. Le nombre de professionnels s'est largement accru au fil des dernières années. Comprendre les attentes précises de ces travailleurs nous permettra, en tant qu'organisations syndicales, de couvrir non seulement un segment de plus en plus considérable de travailleurs, mais également de promouvoir une meilleure compréhension entre les différents types de travailleurs au sein d'une même entreprise ou dans le secteur des transports.

**La logistique** est un autre secteur dans lequel les organisations syndicales des transports n'ont pas assez investi de ressources. Cependant, il y a beaucoup à faire en ce qui concerne les droits fondamentaux, le temps de travail, une formation adéquate, etc. autant de domaines dans lesquels les organisations syndicales seront à même d'exercer leur influence. Avec son nouveau Comité intersectoriel sur la logistique, l'ETF veut multiplier ses activités vis-à-vis de ces travailleurs.

- L'ETF continuera son travail avec ses organisations membres en vue de développer la syndicalisation dans le transport et s'adresser plus précisément aux catégories de travailleurs ci-dessus identifiées.
- Le Comité des femmes de l'ETF poursuivra ses activités dans la foulée du plan d'action qui sera adopté par la Conférence des femmes et les expériences positives des réunions avec les différentes Sections sur les questions hommes-femmes. De telles actions doivent s'inscrire dans la durée.
- L'ETF intégrera le thème de l'organisation des travailleurs non organisés dans ses projets sous l'intitulé Information et formation, en identifiant les secteurs clés et les régions dans lesquelles les interventions doivent être prioritaires.
- En ce qui concerne les jeunes travailleurs, l'ETF organisera une Conférence européenne pour les jeunes travailleurs des transports en 2011 avec des activités préparatoires dès 2010.
- L'ETF va coopérer avec ses organisations membres et développer des campagnes d'information pour les travailleurs des transports, dont les travailleurs migrants, dans des lieux stratégiques qui seront choisis en commun.

## b) Promouvoir la coopération transfrontalière

Un front important pour promouvoir la force syndicale est la stimulation de la coopération transfrontalière. Le nombre grandissant d'entreprises multinationales qui dominent des marchés clés et des axes de transport requiert une nouvelle coordination syndicale et des échanges d'informations.

Dans le cadre de la Stratégie de l'ITF « Organisons-nous mondialement » adoptée au Congrès de Durban en 2006, l'ETF a un rôle clé à jouer car la plupart des **opérateurs mondiaux** ont des activités significatives sur tout le continent

européen. C'est la raison pour laquelle, il est nécessaire de consolider le lien entre les deux secrétariats et d'assurer la programmation d'activités et la définition de priorités communes.

Une attention particulière doit être prêtée aux **hubs et corridors clés** (y compris les ports intérieurs) dans lesquels, avec la coordination de l'ETF, les sections et organisations membres peuvent coopérer et rationaliser leurs ressources pour le recrutement et l'organisation, partager les coûts et valoriser leur visibilité parmi les travailleurs des transports.

L'idée d'une **syndicalisation transfrontalière** a été discutée à plusieurs occasions et est perçue comme une voie éventuelle pour dépasser les difficultés rencontrées lorsque nous essayons d'organiser les travailleurs des transports dans leurs pays d'origine, même lorsque nous nous limitons à ne le faire que temporairement.

Un autre domaine dans lequel l'ETF doit développer un travail commun avec ses membres est celui de la **coordination de la négociation collective** qui doit donner la priorité aux entreprises multinationales. Les échanges d'informations sur les évolutions en Europe sont essentiels aux organisations syndicales pour élaborer leurs stratégies de négociation et coordonner leurs pratiques avec des évolutions ailleurs. Certaines expériences ont été amorcées dans le secteur ferroviaire et d'autres Sections pourraient vouloir s'en inspirer pour avancer sur cette dimension.

L'ETF a adopté une politique à l'égard des multinationales, qui porte essentiellement sur la coordination des organisations syndicales et des CEE<sup>7</sup> lorsque des mesures de restructuration sont annoncées au niveau européen/multinational. Ce type de coordination et d'échange d'informations est fondamental pour les organisations membres, pour leur permettre de gérer adéquatement les négociations avec les entreprises multinationales.

- L'ETF continuera de travailler étroitement avec l'ITF sur les opérateurs mondiaux et les multinationales, et nouera des liens avec des réseaux syndicaux mondiaux là où ils existent.
- Les études et recherches existantes seront utilisées pour identifier et soutenir le travail prioritaire au niveau européen, dans les hubs et le long des corridors, toujours en étroite coopération avec les organisations nationales membres concernées.
- Les discussions sur l'affiliation transfrontalière et la coordination de la négociation collective doivent être portées au niveau des Sections en vue d'identifier les modèles qui peuvent le mieux servir la protection des travailleurs des transports tout en stimulant la force syndicale.

### c) Education et formation au service des membres

L'ETF a un rôle important à jouer dans la promotion de la capacité dont ont besoin ses organisations membres. Grâce à des contacts plus étroits avec ses organisations affiliées dans les différentes régions, le Secrétariat a pu identifier des domaines prioritaires d'intervention.

Afin de combler l'écart entre les organisations affiliées mieux préparées et les autres qui ont plus besoin d'aide, l'ETF donnera la priorité à l'élaboration de **modules de formation de base** qui fomentent de meilleures compétences de communication et négociation, préparent au dialogue social et aux stratégies d'organisation. Les organisations

<sup>7</sup> Une motion séparée traitera du travail spécifique des CEE.



membres des pays d'Europe centrale et de l'Est, ainsi que les syndicalistes des pays d'Europe occidentale qui seront élus devraient avoir la primeur de ces activités. La coopération avec le Département d'éducation de l'ITF et l'Institut syndical européen devrait être promue en assurant la nécessaire adéquation aux besoins précis des régions.

**L'information** est également un outil majeur pour rehausser la visibilité de l'ETF, auprès de ses membres, et partager des expériences et bonnes pratiques. Outre les réunions des Sections, le Secrétariat mène à bien de nombreuses autres activités dont les organisations membres ne sont pas souvent conscientes. La mise en œuvre de la Stratégie de communication, notamment en direction des organisations affiliées, restera une grande priorité.

## d) Dialogue social sectoriel européen<sup>8</sup>

Engagée actuellement dans six comités de dialogue social sectoriel (CDSS), l'ETF n'a eu de cesse de réaffirmer son engagement à l'égard du **dialogue social européen** lorsqu'elle peut y engranger une valeur ajoutée pour ses membres. Trop souvent, nous sommes confrontés à un manque de mandat ou de volonté à s'engager dans des négociations significatives de la part des employeurs.

Une fois encore, seuls des syndicats forts permettront un rapport de forces qui poussera les organisations d'employeurs vers la table des négociations, en vue d'y valoriser les conditions de vie et de travail de nos membres.

S'il est important de ne pas perdre de vue la nécessité de construire une force syndicale, l'ETF continuera de rechercher des résultats positifs au sein des CDSS et l'éventuelle création d'un CDSS pour le travail portuaire.

## e) Défense des droits syndicaux

Face à la vague actuelle d'offensives contre les droits du travail et les droits syndicaux, l'ETF doit se maintenir à l'avant-garde du mouvement syndical qui **refuse tout compromis, toute mise en péril des droits et principes fondamentaux**.

L'ETF continuera de travailler avec l'ITF, la CES et d'autres fédérations syndicales européennes en vue de protéger et renforcer le modèle social européen, d'intervenir auprès des institutions européennes, de promouvoir des alliances avec les ONG concernées, de combattre les appels à l'approfondissement de la dérégulation et l'élimination des acquis sociaux collectifs.

## f) Une ETF forte

La force de l'ETF vient de ses membres. Tout comme ses organisations membres au niveau national, l'ETF ne peut être efficace dans son rôle de représentation de ses membres au niveau européen que si elle est respectée pour le sérieux de son travail et le rapport de forces que lui donnent ses organisations affiliées face aux institutions et organisations d'employeurs. Alors que plus de 70% des législations nationales actuelles sont dictés par la législation de l'UE, pouvons-nous nous permettre de négliger l'importance d'avoir une forte représentation à Bruxelles ?

L'ETF ne sera pas une « organisatrice de réunions », mais une organisation qui ripostera combattivement. Les domaines d'action ci-dessus évoqués exigent un engagement actif de tous, organisations membres et Secrétariat, et de

<sup>8</sup> Sur ce sujet, le Congrès se verra également soumettre une motion thématique.

nouvelles formes de travail et de communication, de nouvelles attitudes et une volonté d'agir. Un débat en profondeur sur les priorités et une évaluation adéquate des ressources doivent se réaliser pour que la Fédération soit capable d'offrir aux organisations membres ce qu'elles attendent et ce dont elles ont besoin. **Des ressources humaines et financières additionnelles** seront nécessaires pour que l'ETF puisse faire face à ses responsabilités.

Une ETF forte se fera avec des syndicats forts aux ressources humaines et financières renforcées. Leur développement contribuera au développement de l'ETF par leur rayonnement national et leur capacité d'engagement dans les combats communs nécessaires au niveau européen.

*Adoptée au Congrès de l'ETF, le 29 mai 2009*

## Dialogue Social Sectoriel Européen

La crise économique mondiale, conséquence de l'effondrement des marchés financiers internationaux, a un impact dramatique sur le gagne-pain des travailleurs de par le monde. L'Europe n'y fait pas exception et c'est par centaines, voire milliers, que se comptent les pertes d'emplois dans tous les secteurs. Des PME ferment et les entreprises multinationales réduisent les emplois ou les horaires de travail. Le chômage et le chômage partiel sont en hausse. Les travailleurs temporaires, les travailleurs à temps partiel et les travailleurs précaires sont les premières victimes.

Si dans le passé, le modèle social européen a essuyé certaines attaques, l'aggravation de la crise financière, économique et social laisse apparaître, de plus en plus au fil du temps, la nécessité d'une régulation sociale européenne. L'« acquis social communautaire » s'est principalement fondé sur la législation, jusqu'à présent. Plus récemment, certains accords sont devenus contraignants par la voie appelée de la « législation européenne négociée », qui est l'aboutissement d'accords entre des partenaires sociaux européens, que prévoit le Traité d'Amsterdam.

Pendant des années, l'ETF s'est engagée dans le dialogue social sectoriel européen (DSSE) dans les secteurs suivants : transport par chemins de fer, par route, par navigation intérieure, par aviation civile, transport maritime et la pêche. Ces structures ont eu recours à une large palette d'outils (accords, déclarations, projets communs...), ont décidé de recommandations communes, qui ont été soumises aux institutions européennes et aux membres nationaux des partenaires sociaux européens, et elles ont défini des priorités à inclure dans leurs programmes de travail. Les Comités européens de dialogue social sectoriel auxquels participe l'ETF sont parmi les plus productifs.

Pour l'ETF, ce dialogue social sectoriel au niveau européen doit contribuer et promouvoir la croissance, des emplois de qualité et des politiques de transport durables. L'ETF envisage ces programmes de travail comme étant des moyens de renforcer l'autonomie des partenaires sociaux. Précisons néanmoins que pour l'ETF, l'approche législative et l'approche négociatrice sont complémentaires et nécessaires pour développer les droits sociaux. A cette fin, il est donc indispensable que les politiques européennes de transport intègrent la dimension sociale dans la législation, mais cela demeure encore un vœu.

### Il y a encore quelques grands obstacles à franchir

L'ETF sait que le développement du dialogue social européen suppose un engagement fort des représentants européens et nationaux des employeurs et des organisations syndicales. A cet égard, l'ETF souhaite mettre en lumière que le dialogue social est d'une importance cruciale pour construire la confiance et la bonne foi entre organisations syndicales et organisations d'employeurs, et s'acheminer vers des solutions équilibrées aux questions sociales, développer la cohésion sociale au niveau européen et national. L'ETF regrette donc le manque de volonté des employeurs dans certains secteurs pour s'impliquer dans des discussions et négociations constructives et fructueuses. La réticence de

bon nombre d'organisations d'employeurs à donner un mandat clair à leurs associations européennes pour négocier en leur nom a été le principal obstacle aux avancées du dialogue social sectoriel au niveau européen.

Au-delà, le dialogue social sectoriel au niveau européen ne peut être un instrument qui occupe les représentants des travailleurs du transport et de la pêche à d'autres tâches non prioritaires pour eux. Lors de négociations en vue d'aboutir à des programmes ou activités de travail communs, l'intérêt doit être partagé par les travailleurs et les employeurs, et l'ETF doit toujours veiller à s'assurer d'une valeur ajoutée potentielle de ces activités, projets, etc. pour ses membres.

L'élargissement de l'UE a poussé sur le devant de la scène un certain nombre de questions : manque d'organisations représentatives des employeurs dans plusieurs nouveaux Etats membres et pays candidats, une fragmentation parfois extrême des organisations syndicales et, par conséquent, une faible couverture des conventions collectives de branche dans ces pays. Outre les problèmes rencontrés dans ces pays, c'est l'avenir même des négociations européennes menées en toute autonomie entre les partenaires sociaux (article 139) qui est mis en cause. Les récentes déclarations de responsables de la Commission selon lesquelles pourrait être envisagée une révision des textes juridiques issus d'accords entre partenaires sociaux, sans consentement mutuel, risque de créer un précédent inacceptable et de saper par conséquent les efforts et la confiance des partenaires sociaux.

Le dialogue social sectoriel au niveau européen doit tisser des connexions plus étroites avec les dialogues/négociations au niveau national. Le dialogue social européen doit aussi être mieux structuré au niveau syndical (délégations, mandats, etc.). Une réponse à ces questions sera nécessaire si le mouvement syndical veut asseoir un véritable niveau européen de négociation sociale et régulatrice. Des stratégies doivent être mises au point par les membres de l'ETF en amont des réunions.

La Décision de la Commission, en date du 20 mai 1998, prévoit que les Comités européens de dialogue social sectoriel soient consultés par la Commission européenne sur les évolutions qui peuvent avoir des implications sociales au niveau communautaire. Ce ne fut pas toujours le cas. Dans la plupart des cas, les services de la Commission (DG TREN et DG MARE) ne consultent pas les Comités européens de dialogue social sectoriel pertinents sur les propositions qui ont des implications sociales. Ils se limitent parfois à les en informer *a posteriori*.

### La voie à suivre

Le dialogue social sectoriel européen devrait inaugurer une nouvelle ère, qui valorisera la capacité du dialogue social à négocier des accords contraignants et engagera les associations européennes d'employeurs des transports dans des activités communes, menées avec des représentants de l'ETF, pour mettre en œuvre des programmes de relance et des politiques industrielles qui garantissent l'avenir industriel et social des différents secteurs des transports et de la pêche. L'ETF recherchera un engagement plus actif des employeurs dans la lutte contre la crise, par une pratique plus mûre du dialogue social européen avec la volonté que tout un chacun y trouve son compte. L'ETF fera la promotion d'une gestion stratégique de l'emploi et du capital humain.

L'ETF souhaite imposer un saut qualitatif vers un dialogue social sectoriel de par l'Europe, en assurant une meilleure mise en relation avec le niveau national et le niveau intersectoriel en Europe. L'ETF garantira à ses membres une valorisation de leur capacité et, notamment, des membres dans les nouveaux Etats membres et pays candidats afin de leur permettre de participer à part entière au dialogue social sectoriel européen et de renforcer le dialogue bipartite au niveau national.

L'ETF renforcera la mise en œuvre et le suivi indépendant des accords-cadres au niveau européen, les déclarations communes ou les codes de conduite signés avec les organisations d'employeurs. L'ETF s'impliquera dans les efforts consentis pour assurer une « convergence en amont » de ces outils.

L'ETF poursuivra ses efforts pour assurer une consultation officielle adéquate des Comités européens de dialogue social sectoriel par la Commission, sur toutes les questions et propositions qui, au niveau communautaire, ont des implications sociales. Toutes les informations pertinentes et délais raisonnables devront être soumis à ces Comités afin qu'ils puissent, à leur tour, répondre comme il se doit aux consultations. La Commission doit assumer ses responsabilités en tant qu'institution qui propose les textes législatifs au dialogue entre les partenaires sociaux.

La Commission devrait déployer différents moyens en vue d'encourager vivement les associations européennes d'employeurs des transports à avoir un mandat qui leur permette de s'engager dans des négociations contraignantes. La Commission devrait mettre clairement les employeurs face à leurs responsabilités et débattre avec les associations concernées de la voie à suivre. L'ETF ne se rendra disponible que pour des discussions et négociations chargées de sens, qui peuvent apporter une valeur ajoutée à l'amélioration des conditions de vie et de travail des travailleurs des transports et de la pêche.

*Adoptée au Congrès de l'ETF, le 29 mai 2009*

## Les Droits Fondamentaux par opposition aux Libertés Économiques

### I – Point de départ

C'est à travers une structure tripartite, impliquant non seulement les partenaires sociaux mais également les gouvernements, que l'OIT définit des normes minimales pour de nombreux secteurs de l'industrie. En raison précisément de leur caractère de normes minimales, les instruments adoptés constituent un plancher, en deçà duquel aucun Etat membre ne peut descendre.

La tendance progressive de l'UE, qui consiste à limiter la capacité des Etats membres à s'engager activement dans les institutions internationales – sous le prétexte, compréhensible, de favoriser une approche coordonnée de l'UE –, soulève cependant des inquiétudes quant à l'étendue des limites que l'UE peut imposer à la volonté des Etats de s'impliquer dans l'amélioration du cadre mondial, notamment des normes de sécurité, de travail, sociales et environnementales.

Par ailleurs, alors que tous les Etats membres de l'UE (et les pays candidats) ont ratifié les normes fondamentales du travail de l'OIT – notamment celles qui concernent la liberté syndicale, la négociation collective et le droit de grève –, comment est-il possible que la Commission insiste sur la mise en équilibre, d'une part, de l'exercice des droits sociaux fondamentaux et des droits fondamentaux du travail, et d'autre part, des effets potentiels que ceux-ci pourraient avoir sur ce qu'on appelle les libertés de marché ?

### II – Une hiérarchie reconnue – du mondial au régional

L'OIT fut créée en 1919, dans la foulée d'une guerre destructrice, dans le but de concrétiser une vision fondée sur le principe qu'une paix universelle et pérenne ne peut être bâtie que sur la base d'un traitement décent des travailleurs. En 1946, l'OIT devenait la première agence spécialisée de l'ONU<sup>9</sup>.

Le 9 mai 1950, la Déclaration Schuman proposa de créer une Communauté européenne du charbon et de l'acier (CECA), devenue réalité avec le Traité de Paris signé le 18 avril 1951. Celle-ci instituait un marché commun du charbon et de l'acier entre les six pays fondateurs (Belgique, République fédérale d'Allemagne, France, Italie, Luxembourg et Pays-Bas). L'objectif, suite à la Seconde guerre mondiale, était d'assurer la paix entre nations européennes vaincues comme victorieuses, de les réunir et de les engager, sur un pied d'égalité, dans une coopération au sein d'institutions communes<sup>10</sup>.

<sup>9</sup> Cf. le site Internet de l'OIT.

<sup>10</sup> Cf. le site Internet de la Commission.

En vertu de la législation et de la coutume européenne, est garanti le respect du fonctionnement de toutes les institutions qui ont vu le jour avant l'Union européenne. L'OIT étant son aînée de plus de 30 ans, elle mérite, à tous égards, le respect de l'Union européenne.

En termes légaux, l'on peut dire qu'il existe une « hiérarchie des sources de droit ». Celle-ci signifie qu'un ordre d'importance très clair est défini dans les textes législatifs. Les droits nationaux prévalent sur les droits régionaux, et ces derniers prévalent sur les droits locaux.

En se fondant sur le même raisonnement au niveau mondial, l'on peut affirmer que les textes juridiques internationaux devraient prévaloir sur leurs pendants européens, tout en gardant à l'esprit que cette hiérarchie des sources de droit – qui est universellement reconnue – prévoit clairement que des règles plus favorables peuvent toujours être développées à différents niveaux (notamment au niveau régional).

### III – Minima internationaux opposés à la législation de l'UE

A plusieurs occasions, la Commission européenne a pris l'initiative de proposer d'intégrer les conventions de l'OIT et d'autres institutions internationales dans le cadre légal communautaire. Ce fut le cas, également, d'accords entre partenaires sociaux, notamment dans le secteur maritime. C'est ainsi que les Conventions maritimes de l'OIT, dans leur version consolidée de 2006, ont été transposées en directive de l'UE, avec le soutien inconditionnel de la Commission. A d'autres occasions, la Commission a cependant refusé de s'aligner sur les instruments précédemment convenus, comme ce fut le cas lorsqu'elle opposa une fin de non recevoir aux demandes des travailleurs portuaires de promouvoir la ratification par les Etats membres des Conventions 137 et 152 de l'OIT, portant sur le travail portuaire. Son argument était alors que ce cadre conventionnel allait à l'encontre des libertés de marché, plus précisément la liberté d'établissement et de prestation de services.

En regard de la tradition sociale très ancienne de l'OIT, il est totalement inacceptable que ses Conventions, qui sont le résultat d'années de négociations tripartites, ne soient pas reconnues par la Commission européenne comme des référentiels minimaux universels incontestables.

Les quatre décisions récentes de la Cour de justice des Communautés européennes – Viking, Laval, Rüffert et Luxembourg – sont susceptibles d'entraîner de graves répercussions négatives sur les droits du travail et les droits sociaux des travailleurs à travers toute l'Europe. Les libertés et droits fondamentaux, que les organisations syndicales européennes ont conquis de haute lutte pour leurs membres, sont désormais menacés par ces arrêts selon lesquels il convient de mettre un frein auxdits droits, afin d'éviter toute entrave potentielle aux libertés économiques qui sont au cœur du Traité de l'UE.

Confrontés aux éventuelles contradictions entre les décisions de la Cour et les instruments de l'OIT qui peuvent avoir été enfreints, certaines personnes de la Commission ont clairement affirmé que la législation communautaire prévaudrait sur les Conventions de l'OIT, et notamment sur l'éventuelle violation de la Convention 98 de l'OIT relative à la liberté syndicale et à la négociation collective.

La situation est terrible : le mouvement syndical en Europe est la cible d'une agression stratégique et les droits des travailleurs sont mis en péril ; la seule solution sur le long terme consiste à réformer le droit européen de façon à formellement sécuriser les droits des travailleurs.

## IV – Perspective d’avenir

Depuis 2007, tous les Etats membres ont ratifié les huit Conventions fondamentales de l’OIT, ou les normes fondamentales du travail :

- Abolition du travail forcé Conventions 29 & 105
- Liberté syndicale Conventions 87 & 98
- Elimination de la discrimination Conventions 100 & 111
- Elimination du travail des enfants Conventions 138 & 182.

**L’ETF REVENDIQUE** que la Commission européenne prenne toutes les mesures possibles pour garantir qu’à tous les niveaux, l’acquis communautaire de l’UE s’inscrive dans la droite ligne de ces conventions fondamentales, sans préjudice du principe des conditions plus favorables et de la clause de non-régression.

**L’ETF REVENDIQUE EN OUTRE** que toutes les Conventions pertinentes relatives aux transports et à la pêche soient considérées comme des minima que ne peut mettre en cause la législation européenne. La nécessaire coordination de l’intervention des Etats membres de l’UE, au sein des institutions internationales universelles ou régionales, ne peut pas être utilisée pour entraver la soumission par les Etats membres, individuellement, de propositions qui encouragent la sécurité, les droits sociaux ou la protection des travailleurs.

**L’ETF APPELLE** au respect des conventions de l’OIT considérant le droit de grève comme un droit fondamental : « *Le droit de grève est un des moyens essentiels dont disposent les salariés et les syndicats pour défendre leurs intérêts. Le service minimum ne peut être imposé, sauf aux besoins essentiels au sens strict ; c’est-à-dire ceux qui mettraient en danger la vie ou la sécurité des personnes* ». En l’espèce, les grèves dans les transports ne présentent pas de telles mises en danger.

**L’ETF SOUTIENT FERMEMENT** les appels de la CES à l’adoption d’un « protocole de progrès social », juridiquement contraignant, qui serait annexé au Traité de l’Europe<sup>11</sup>. Le protocole proposé subordonnerait concrètement les libertés économiques contenues dans le Traité aux droits sociaux et du travail.

**L’ETF APPELLE** à la révision de la Directive sur le détachement des travailleurs afin de clarifier qu’elle n’a jamais eu pour intention d’affaiblir la protection et les droits des travailleurs détachés, mais plutôt de garantir le principe fondamental « à travail égal, salaire égal » et de garantir que les conditions du pays d’accueil s’appliquent et prévalent.

**L’ETF APPELLE** ses organisations affiliées à activement informer et mobiliser leurs membres dans le cadre de la campagne électorale que mènent les candidats aux élections au Parlement européen, en vue de soutenir ceux qui, une fois élus, s’engageront à promouvoir les causes et principes susmentionnés.

**L’ETF REVENDIQUE** la mise en place d’un Observatoire social européen, afin d’évaluer la mise en œuvre de la législation sociale, d’assurer le suivi des efforts de promotion d’un niveau élevé d’emploi, des garanties de protection sociale, de la lutte contre l’exclusion sociale, d’un haut niveau d’éducation, de formation et de protection de la santé, ainsi que du protocole de progrès social.

<sup>11</sup> Joint en annexe de ce document.

*Adoptée au Congrès de l’ETF, le 29 mai 2009*



# Proposition de la CES pour un Protocole de « progrès social » (clause/déclaration)

## Remarque préliminaire:

La proposition suivante de texte de Protocole est basée sur l'hypothèse de l'entrée en vigueur du Traité de Lisbonne et elle fait donc référence aux articles du Traité sur l'Union européenne (TUE) et du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE), dans la version consolidée qui a fait suite au Traité de Lisbonne (avec références croisées vers les Traités actuels chaque fois que cela s'impose pour une bonne compréhension).

## Protocole sur la relation entre les libertés économiques et droits sociaux fondamentaux à la lumière du progrès social

LES HAUTES PARTIES CONTRACTANTES

Vu l'article 3(3) du Traité sur l'Union européenne,

**CONFIRMANT** leur attachement aux droits sociaux fondamentaux tels qu'ils sont définis dans la Charte sociale européenne signée à Turin le 18 octobre 1961 et dans la Charte communautaire de 1989 sur les droits sociaux fondamentaux des travailleurs,

**RAPPELANT** que l'Union œuvrera en faveur d'une économie sociale de marché très compétitive, visant le plein emploi et le progrès social (article 3(3) alinéa 1 du TUE)

**RAPPELANT** que le marché unique est un aspect fondamental de la construction de l'Union mais qu'il n'est pas une fin en soi; il doit être utilisé au service du bien-être de tous, conformément à la tradition de progrès social ancrée dans l'histoire de l'Europe;

**ATTENDU QUE**, conformément à l'article 6(1) du Traité sur l'Union européenne, l'Union reconnaît les droits, libertés et principes exposés dans la Charte des droits fondamentaux, en particulier les droits sociaux fondamentaux inscrits dans cette Charte,

**GARDANT A L'ESPRIT** que, en vertu de l'article 9 (nouvelle clause sociale horizontale) du Traité sur le fonctionnement de l'UE, dans la définition et la mise en œuvre de ses politiques et activités, l'Union tiendra compte des exigences liées à la promotion d'un haut niveau d'emploi, de la garantie d'une protection sociale adéquate, de la lutte contre l'exclusion sociale, et d'un niveau élevé d'éducation, de formation et de protection de la santé humaine,

**AYANT A L'ESPRIT** que l'Union et les Etats membres auront pour objectif d'améliorer les conditions de vie et de tra-

vail afin de permettre leur harmonisation tout en assurant leur amélioration (article 136 (1) Traité CE = Article 151(1) TF UE),

**RAPPELANT** que l'Union reconnaît et encourage le rôle des partenaires sociaux, en tenant compte de la diversité des systèmes nationaux, et facilitera le dialogue entre les partenaires sociaux, en respectant leur autonomie (article 136a nouveau = article 152 TF UE)

**SOUHAITANT** souligner l'importance du progrès social afin d'obtenir et de conserver le soutien des citoyens et des travailleurs européens en faveur du projet européen,

**DESIRANT** établir des dispositions plus précises sur l'application du principe de progrès social; **ONT CONVENU** des dispositions suivantes, qui seront annexées au Traité sur l'Union européenne et au Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne:

## Article 1 – Principes

Le modèle social européen est caractérisé par le lien indissoluble existant entre efficacité économique et progrès social, modèle dans lequel l'économie sociale de marché fortement compétitive ne constitue pas une fin en soi, mais devrait être utilisée pour le bien-être de tous, conformément à la tradition de progrès social ancrée dans l'histoire de l'Europe et confirmée par les Traités.

## Article 2 – Définition de progrès social et son application

Le progrès social et son application signifient en particulier que:

### (1) L'Union

- a. améliore les conditions de vie et de travail de sa population ainsi que toute autre situation sociale,
- b. assure l'exercice effectif des droits et principes sociaux fondamentaux, et en particulier le droit de négocier, conclure et appliquer les conventions collectives et de mener des actions collectives,
- c. protège en particulier les travailleurs en reconnaissant le droit des travailleurs et des syndicats à lutter pour la protection des normes existantes ainsi que pour l'amélioration des conditions de vie et de travail des travailleurs dans l'Union, y compris au-delà des normes existantes, et en particulier à combattre le dumping social et la concurrence déloyale sur les salaires et les conditions de travail, et à réclamer un traitement égal des travailleurs quelle que soit leur nationalité ou pour toute autre raison,
- d. assure la préservation des améliorations et évite toute régression concernant le droit dérivé déjà existant.

### (2) Les Etats membres et/ou les partenaires sociaux,

- a. ne soient pas empêchés de conserver ou d'introduire des mesures protectrices plus strictes compatibles avec les traités,
- b. évitent, en appliquant le droit dérivé de l'Union, toute régression concernant leur droit national, sans préjudice du droit des Etats membres d'élaborer, à la lumière de l'évolution des circonstances, des dispositions législatives, réglementaires ou contractuelles différentes qui respectent le droit communautaire et l'objectif de progrès social.

### Article 3 – La relation entre les droits fondamentaux et les libertés économiques

(1) Rien dans les Traités, et en particulier aucune libertés économiques ou règle de concurrence, ne peut avoir la priorité sur les droits sociaux fondamentaux et le progrès social tel qu'il est défini à l'article 2. En cas de litige, ce sont les droits sociaux fondamentaux qui ont la priorité.

(2) Les libertés fondamentales ne peuvent être interprétées comme conférant aux entreprises le droit de les exercer afin d'échapper ou de contourner les lois et pratiques nationales en matière sociale et en matière d'emploi ou de dumping social.

(3) Les libertés fondamentales, telles qu'elles sont établies dans les Traités, seront interprétées de manière à ne pas violer l'exercice des droits sociaux fondamentaux tels qu'ils sont reconnus dans les Etats membres et par le droit communautaire, y compris le droit de négocier, de conclure et d'appliquer les conventions collectives et de mener des actions collectives, et à ne pas porter atteinte à l'autonomie des partenaires sociaux lors de l'exercice de ces droits fondamentaux dans le cadre de la poursuite des intérêts sociaux et de la protection des travailleurs.

### Article 4 – Compétences

Afin d'assurer le progrès social, l'Union prendra, si nécessaire, des mesures dans le cadre des dispositions des Traités, y compris dans le cadre de (article 308 EC Traité=) l'article 352 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. (voir une disposition similaire dans le Protocole sur le marché intérieur et la concurrence)

## La Coordination dans les Entreprises Multinationales et les Comités d'Entreprise Européens

### Les organisations affiliées à l'ETF, qui participent au Congrès 2009 de l'ETF

**Reconnaissent la nature transnationale des transports au sein du marché intérieur de l'UE.** En Europe, le transport est associé organiquement à la reconfiguration en cours actuellement du marché intérieur de l'UE. La liberté d'entreprendre de par l'Europe et la mobilité de plus en plus importante des personnes dans tout le continent requièrent des services et opérations rapides et efficaces de transport de par l'Europe. C'est la raison de l'envahissement croissant des transports par des multinationales qui s'efforcent de se positionner dans un environnement marqué au sceau d'une compétitivité extrême. Le transport est une industrie qui est exposée aux changements structurels externes (tels que ceux qu'induit la délocalisation de la production). En outre, le transport est l'objet de changements intérieurs, aiguillonnés par la nécessité de s'adapter de manière permanente et rapide aux exigences d'une mobilité accrue des marchandises et des personnes. Il y a plus de 80 multinationales opérant en Europe dans le secteur des transports. Elles ont induit une large palette de mesures de réorganisation, qui vont du regroupement par la voie de fusions, de rachats, d'acquisitions, de dégraissage par l'externalisation, la sous-traitance et la délocalisation de divisions d'entreprises.

**Reconnaissent que les entreprises transnationales entraînent inexorablement dans leur sillon des mesures de réorganisation qui se traduisent par un impact social.** Dans les transports, à l'instar de la plupart des secteurs industriels, toute fusion européenne, rachat, externalisation ont un impact immédiat sur le travail et l'emploi. Les mesures de réorganisation des entreprises sont décidées de nos jours par les directions centrales. Elles touchent rarement un seul pays et sont, encore plus rarement, discutées avec les groupes de travailleurs concernés. Dans les transports, quel que soit leur caractère transnational, ces mesures seront moins visibles – en regard, par exemple, de la réorganisation des activités de production et de consommation – et, par conséquent, l'impact social qui y est associé sera moins palpable. Alors que la délocalisation d'un établissement fera la une des journaux en Europe, la sous-traitance transnationale des services de messageries express semble à peine perceptible. C'est pourquoi les organisations syndicales nationales peuvent être moins à même de traiter les conséquences sociales des restructurations européennes dans les transports (pertes d'emplois, mutation de personnel, remplacement de contrats à durée indéterminée par des contrats de travail intérimaire) et, par exemple, des mises en réseau informelles.

**Reconnaissent que, compte tenu du contexte, les Comités d'entreprise européens sont le niveau auquel doit se faire la représentation des travailleurs au niveau européen.** Les Comités d'entreprise européens répondent à la nécessité d'adaptation du dialogue social aux exigences du marché unique. Ils constituent un pas important sur la voie du développement d'un système de relations du travail au niveau européen. C'est précisément le caractère transnational de la réorganisation des entreprises et leur restructuration dans les transports, ainsi que dans tous les autres secteurs industriels, qui poussent les organisations syndicales de l'ETF à rechercher des solutions au-delà du périmètre natio-

nal. Dans ce contexte, les Comités d'entreprise européens jouent un rôle essentiel d'instances de représentation des travailleurs, dont les fonctions et compétences sont coulées dans le droit du travail de l'UE. Il est cependant d'une importance majeure de disposer d'une présence syndicale forte au sein de chacun de ces CEE du secteur. Des quelque 80 multinationales actives dans le secteur, 20 disposent d'un Comité d'entreprise européen. Un nombre moindre de ces Comités jouissent d'une présence syndicale bien implantée.

**Reconnaissent que la nouvelle Directive sur les CEE entraînent des améliorations substantielles dans la politique qui les régit, revalorisent les droits et les ressources des CEE.** En décembre 2008, une nouvelle Directive CEE a été adoptée par les institutions européennes. Il s'agit d'un cadre légal valorisé qui renforce les droits des travailleurs à être informés et consultés sur des mesures de restructuration transnationale. Elle reconnaît les organisations syndicales européennes et leur rôle aux côtés des travailleurs dans la négociation d'accords de CEE. Elle légitime le lien entre les structures nationales et les CEE.

Dans cette optique, les organisations syndicales affiliées à l'ETF s'engagent à coopérer pleinement à la coordination de la Fédération européenne des travailleurs des transports afin de maîtriser cet aspect du travail des multinationales. Elles coopéreront plus précisément à la mise en place de Comités d'entreprise européens. Ce faisant, l'ETF et ses organisations syndicales affiliées respecteront au pied de la lettre les lignes directrices de l'ETF. Voici les grands domaines de travail de l'ETF en la matière :

## Principe directeur

Dans toutes les questions en lien avec les multinationales et les Comités d'entreprise européens, l'ETF dispose d'un mandat inconditionnel de coordination. L'ETF sera en contact avec ses organisations affiliées, fera la promotion et exprimera les intérêts transnationaux des travailleurs, avant tout.

## Objet

Par leurs actions dans ce domaine, l'ETF et ses organisations affiliées auront pour finalité de :

- Renforcer la présence syndicale dans les entreprises multinationales ;
- D'avoir des accords CEE de bonne qualité ;
- D'aider les CEE à asseoir leurs droits et à en assurer le respect ;
- De consolider les liens entre les organisations syndicales nationales et les CEE.

## Rôle de coordination de l'ETF

La fonction de coordination se concentrera sur, mais sans se limiter à :

- La démarche de création d'un CEE ;
- La négociation de nouveaux accords;
- La garantie d'une bonne présence syndicale dans les instances qui négocient des accords CEE et dans les CEE eux-mêmes ;

- Des circonstances exceptionnelles, lorsque des multinationales annoncent l'intention de mettre en place des mesures de restructuration transnationales ;
- Le renforcement de la coopération entre les syndicats nationaux et les Comités d'entreprise européens.

### Outils et politique de coordination

Les activités de l'ETF à l'endroit des multinationales et les CEE seront régis par les lignes directrices de l'ETF. Ces lignes directrices et la politique de l'ETF constituent un cadre évolutif, à mettre à jour chaque fois que ce sera nécessaire, et cette nécessité sera dictée par la pratique et l'expérience.

### Aménagements institutionnels

L'ETF constituera un Comité ETF sur les multinationales. En termes de fonctions politiques, ce Comité aidera le Secrétariat de l'ETF à formuler des lignes directrices, des outils et des politiques. Le Comité coordonnera et traitera de cas précis comme, par exemple, la représentation transnationale des travailleurs, les droits d'information et de consultation, les restructurations. Sans le cadre de ce périmètre, le Comité sur les entreprises multinationales développera son propre mandat. Le Comité exécutif de l'ETF sera l'instance décisionnelle de toutes les questions politiques et évaluera régulièrement, voire approuvera, les activités de l'ETF sur les multinationales et les CEE. Il le fera sur la base de rapports du Secrétariat de l'ETF.

*Adoptée au Congrès de l'ETF, le 29 mai 2009*

## La Crise Économique et Sociale dans le Transport

Le Congrès de l'ETF en 2009 a la ferme conviction que la crise économique actuelle présente une ampleur, une profondeur et une gravité sans précédent, depuis celle qui fut la "mère de toutes les crises", celle de 1929 – 1932. Une comparaison avec la crise dite des années trente est incontestablement justifiée :

Toutes les régions économiques du monde ont été touchées simultanément par les manifestations de cette crise. Selon des données de l'OCDE, le PIB des pays qui en sont membres a connu un recul de 1,5% au 4<sup>ème</sup> trimestre de 2008 en regard de la même époque l'année antérieure ; la comparaison du 3<sup>ème</sup> trimestre révèle une chute de 7,1% ; et les déclinés au cours de ces périodes dans les pays de la zone euro ont été, respectivement, de 3,5% et 5,9%. Pour 2009, l'OCDE prévoit dans les pays qui en sont membres une baisse du PIB de -4,3% et de -4,1% dans la zone euro. Pour l'Allemagne, les grands instituts de recherche sur l'économie annoncent un déclin de l'économie allemande de 6%. Cette régression importante ne manquera pas d'ébranler les autres Etats européens. Les économies émergentes et les pays en développement sont également massivement affectés par la crise. Selon un rapport de la Banque mondiale publié en vue du Sommet du G20, en mars 2009, un très grand nombre de pays en développement sont d'ores et déjà touchés par la crise économique. Outre la stagnation économique, bon nombre de ces pays sont également confrontés à l'effondrement de leurs systèmes financiers et de leurs devises, conséquences de la fuite des capitaux. Au cours de la seule année 2009, les pertes financières prendront des proportions inégalées dans les pays en développement. La situation des populations dans ces pays sera d'autant plus vulnérabilisée, fragilisée que persistera la crise alimentaire actuelle, qu'a provoquée l'envolée des prix des produits de base et des produits alimentaires dans le monde en développement. Au total, l'OCDE s'attend à une baisse du PIB mondial de -2,75% en 2009. Un des vecteurs et amplificateurs de ces perspectives économiques fort sombres sont la contraction de la consommation privée dans le monde entier, un resserrement du crédit, et globalement, une confiance qui s'étirole.

Aucun secteur de production n'échappe à ce marasme. Dans les pays en développement, le secteur de la construction, de l'exploitation minière et de la fabrication sont au premier rang des victimes. Ce sont donc essentiellement les secteurs dont la production à l'exportation a assuré la part la plus importante des recettes des pays concernés. Dans la même veine, la production de l'UE dans les différents secteurs est confrontée à son recul le plus important depuis plus de 50 ans, avec des pertes particulièrement élevées dans l'industrie de l'automobile et les secteurs qui en sont particulièrement proches tels que la sidérurgie et la construction.

Suite à des taux de croissance annuels de près de 8% au fil des dernières années, au niveau mondial, l'infléchissement des échanges commerciaux était déjà palpable au printemps dernier. Au 4<sup>ème</sup> trimestre de 2008 et au premier trimestre de 2009, le recul des échanges commerciaux était déjà de -20%. En 2009, les économistes s'attendent à la diminution la plus importante depuis 80 ans. Dans ses prévisions à mi-parcours de l'évolution de l'économie mondiale, l'OCDE prévoit un recul supplémentaire de 13,2% en 2009. Les difficultés que connaît le commerce sont intimement liées à la récession générale dans le secteur manufacturier et touchent tous les pays tournés plus vers

l'exportation. Les crédits des banques privées se raréfient et cette raréfaction est un problème supplémentaire pour le commerce mondial.

La crise économique actuelle est avant tout une crise générale, celle d'une accumulation excessive de capitaux qui est une caractéristique intrinsèque au mode de production capitaliste. La raison en est une production qui a sombré dans la démesure sans prendre véritablement en considération les besoins sociaux. Rien ne semble pouvoir arrêter cet accroissement sans fin de l'offre de biens et la baisse des coûts de production par une compression incessante des salaires, qui finit par grignoter, éroder le pouvoir d'achat de la société dans son ensemble. Par conséquent, il n'est plus possible de dégager des marges bénéficiaires acceptables et le déploiement de cette suraccumulation de capital – qui se caractérise par une surproduction et une sous-consommation généralisées – s'avère de plus en plus difficile.

Un trait néanmoins peu courant de cette crise économique est la crise apparemment mondiale des marchés financiers et des banques. Tout a commencé avec la bulle spéculative du marché immobilier américain qui a fini par éclater. La commercialisation de titres immobiliers toxiques sur des marchés financiers internationaux insuffisamment régulés ont conduit les grandes banques et, dans leur foulée, toute l'économie mondiale à la catastrophe. La crise des marchés financiers internationaux est une manifestation spéciale de la crise de la régulation du secteur de la production capitaliste, qui est apparue en même temps que la crise économique actuelle. Pour enrayer le rétrécissement de plus en plus important des marges bénéficiaires, reflet de la crise du fordisme et de son régime d'accumulation, un changement de paradigme important, voire radical, s'est opéré dans les politiques économiques internationales dès la fin des années 1970. La teneur de ces nouvelles politiques a été et demeure une volonté à tout crin de diminuer l'imposition des entreprises et du capital, d'introduire de nombreux programmes de réduction des coûts, de contracter, voire de privatiser les régimes de sécurité sociale et les entreprises publiques, de donner la priorité à la lutte contre l'inflation au lieu d'assurer l'emploi, de développer une politique de libéralisation générale du marché et d'adopter un large éventail de mesures d'approfondissement de la dérégulation et de la libéralisation dans les grands champs politiques. Mais avant tout, la position des salariés et des organisations syndicales a été et demeure affaiblie par les pressions qui s'exercent en permanence sur les conditions salariales et, plus généralement, sur les conditions de travail.

Une des conséquences en est l'émergence d'un secteur financier qui pèse d'un poids trop lourd et de la dérégulation la plus totale. Ce secteur financier se caractérise par la dépolitisation du système bancaire, par de nombreuses vagues de spéculation et, enfin, par des tendances à la fuite des capitaux, lorsqu'ils sont confrontés à des politiques salariales et économiques qui ne les satisfont pas. Dans une économie dominée par des considérations financières, les entreprises investissent de plus en plus dans le secteur financier, abandonnant ainsi l'économie réelle, compte tenu des meilleures perspectives de profit dans le premier cas de figure. L'obésité qu'a ainsi développé le secteur financier est la conséquence d'une distribution déséquilibrée des revenus entre le capital et le travail, que ne font que renforcer les politiques néolibérales. Un manque d'investissement dans l'économie réelle, d'une part, et un manque de demande effective suite à des rentrées insuffisantes, notamment pour les plus bas salaires, d'autre part, enclenche un cycle de taux de croissance qui ne cessent de plonger.

Pour tous ceux qui ont comme gagne-pain la rémunération de leur travail, la forme néolibérale de « régulation » économique a des répercussions négatives très profondes. La distribution des avoirs et revenus dans la société est extrêmement inégal. Alors que les détenteurs de capitaux s'enrichissent, les salaires réels stagnent et la paupérisation menace, voire s'affirme, pour un nombre de plus en plus grand de personnes. Les personnes, qui ont emploi rémunéré, doivent accepter la flexibilisation de leurs horaires et conditions de travail, qui pèsent, voire entravent leur mode



de vie et leurs possibilités de développement personnel, qui font fi de leur situation personnelle. Outre une pression généralisée sur les salaires, les entreprises exercent des pressions encore plus importantes sur leurs salariés en exploitant les différentes conditions qui leur sont appliquées dans les différents pays, et par conséquent, en les divisant, en tirant le meilleur avantage des écarts entre les législations nationales et du travail ainsi qu'entre les dispositions des différentes conventions collectives qui régissent le statut des travailleurs ou encore en jouant sur les différences de productivité. Dans des périodes de crise, comme celle que nous vivons, ces tendances ne feront que s'aggraver pour les personnes qui vivent des revenus de leur travail. Par ailleurs, le nombre de salariés dont les entreprises n'ont plus besoin est de plus en plus élevé. Par conséquent, le chômage guette. L'OCDE prévoit une véritable envolée du chômage dans le monde entier jusqu'à la fin de 2010. Selon ses estimations, son taux sera proche des 10% dans tous les pays qu'elle représente et devrait même atteindre 11,7% dans la zone euro. Les femmes en seront les premières victimes.

Les manifestations et conséquences concrètes de l'actuelle crise économique mondiale sont fonction de la situation nationale et régionale, ainsi que des politiques économiques. L'effondrement du commerce mondial et le ralentissement généralisé de la production, conséquence de la surproduction ou d'une absence de demande réelle a des répercussions dévastatrices sur l'industrie de transports. Le transport de marchandises est cependant plus durement touché par la crise que le transport de voyageurs. Mais le transport de voyageurs ne sera pas épargné, il sera de plus en plus ébranlé par la crise qui, si elle persiste, entraînera une baisse du tourisme et des économies dans les services de transport public.

En général, d'énormes pressions s'exercent sur le secteur au nom de la compétitivité et les tendances aux concentrations prévalent largement. Pour réduire les coûts, à l'instar des autres secteurs, les entreprises essaient de déréguler l'emploi, d'introduire des temps de travail plus longs et plus flexibles, de faire reculer les salaires. La délocalisation de la production, sous forme de changement de lieu d'implantation des établissements ou des sièges, de « dépaillonnement » donc, est une pratique déjà très répandue. Les entreprises rencontrent très peu de résistance dans ces opérations, leurs capitaux et moyens de production présentant d'ores et déjà un haut degré de mobilité. Les entreprises sont aidées par des politiques générales de libéralisation et de dérégulation des marchés. En fonction des différentes législations nationales, le traitement des capitaux, des moyens de production et des effectifs diffère. C'est un trait caractéristique de notre secteur. Notamment la diversification des dispositions qui régissent l'emploi des salariés de nationalités différentes sur le même lieu de travail prend en étau des droits des travailleurs, conquis pourtant de haute lutte, qui fut longue et pénible. En ces temps de crise économique, ce ne sont pas seulement les tendances à la concentration mais aussi les offensives contre les droits des travailleurs qui se multiplieront. Comme dans les autres secteurs économiques, les salariés sont confrontés à des pressions grandissantes sur leurs salaires, à des contrats de plus courte durée, à des coupures dans les avantages offerts par les entreprises ou encore à des contractions des mesures de recyclage et formation continue et, enfin, à la menace de voir leur contrat de travail résilié, tout simplement.

Le secteur des transports est un champ d'intérêts contradictoires et souvent émaillé de tensions. Les personnes ne sont pas de simples salariés dans les entreprises de transport, dans la production des moyens de transport ou dans la construction et le fonctionnement des infrastructures de transport. Elles participent aussi à des modes de transport, elles en utilisent les services pour l'exercice de leur métier ou leurs loisirs, et trop souvent, elles souffrent du stress que leur provoquent les transports. La politique de transport est donc un très vaste domaine politique dans lequel l'environnement, la santé et les loisirs sont tout simplement des dimensions importantes au même titre que l'économie et les emplois. La politique actuelle des transports répond cependant, unilatéralement,

aux intérêts des entreprises (privées) ; les besoins des personnes – salariés du secteur, usagers ou victimes – que devraient satisfaire les transports ne sont pas pris en considération. La politique de transport de l'UE n'est pas parvenue à assurer un système de transport juste, équilibré et durable. Plutôt que d'assurer un fonctionnement et un transport public accessible sur tout son territoire, elle continue à confier tout cela à des politiques de privatisation et de libéralisation des marchés au service des grandes entreprises (monopoles) qui peuvent ainsi accroître leur capitalisation. Pour justifier de telles politiques, l'UE ne fait état que du coût économique de cette prestation de service, mais tout le coût social, environnemental, voire le coût social pour les salariés concernés et les personnes qui dépendent des transports, est négligé. Ces politiques ne sont pas seulement des leviers des tendances actuelles à la concentration, elles sont la raison des inquiétudes sociales et écologiques, et elles mettent en péril la sécurité même des transports.

La crise économique actuelle révèle au grand jour les insuffisances du « modèle régulateur néolibéral » et reprofile à un horizon proche la nécessité d'une intervention planifiée de l'Etat dans le cycle économique ainsi que dans la planification de la structuration sociale, en général, et donc dans tous les domaines politiques. C'est la raison pour laquelle l'ETF plaide pour un changement politique fondamental à l'échelle du monde. Le néolibéralisme doit être relégué au passé dans tous les Etats, dans toutes les institutions de l'Etat, nationales et internationales. Simultanément, l'ETF revendique une nouvelle donne sociétale, sociale et écologique.

La crise financière et économique actuelle détruit le capital superflu. Le secteur financier, surdimensionné, doit retrouver une dimension raisonnable. Parallèlement, les systèmes de fonctionnement financier et bancaire sont des éléments indispensables au financement de toute production et au paiement des transactions. Les mesures de sauvetage des banques dans le monde entier, les montants colossaux d'aide octroyés aux systèmes financier et bancaire ne font qu'alourdir la difficile mais nécessaire consolidation et ils contribuent également à subsidier et soutenir financièrement, avec des deniers publics, les détenteurs de capitaux au dépens de la majorité de la population. L'aide publique aux banques doit donc toujours être assortie de différentes conditions et exigences qui doivent encadrer les fonds propres des actionnaires, la politique des dividendes, le déploiement des ressources, les politiques de crédit, les rémunérations, la rétention des emplois et certaines obligations de reddition de comptes vis-à-vis des instances élues telles que les parlements, par exemple. Généralement, le public et l'Etat doivent avoir des droits de codétermination des politiques des entreprises, en disposant de représentants au sein des directions des banques, par exemple. Certaines activités entrepreneuriales telles que les transactions par trop spéculatives doivent être interdites et les exigences minimales qui pèsent sur les fonds propres des actionnaires doivent être resserrées. Les politiques de crédit bancaire doivent se prêter à une forme de planification des investissements par les Etats. Ce sera impératif pour trouver une issue à la crise économique actuelle et pour éviter des crises de cette ampleur à l'avenir. Il sera également nécessaire de (re-)nationaliser de grandes banques compte tenu de l'importance qu'elles ont pour l'économie.

A l'instar du système bancaire, le système de la banque centrale – la Banque centrale européenne (BCE) et les différentes banques centrales nationales – doit être soumis au contrôle politique et démocratique des instances élues et représentatives. Tant la surveillance du système bancaire que de la politique monétaire ne doit plus s'inscrire dans une logique privée d'exploitation du capital ; elle doit être guidée par les nécessités et les exigences sociétales et sociales.

Dans la même optique, les marchés financiers doivent – dans le monde entier – être contraints au contrôle politique et régulés en conséquence. Les institutions financières ne doivent pas échapper à la surveillance de l'Etat, les innovations financières doivent se voir imposer des mesures de normalisation et ne pouvoir se soustraire à l'approbation des

instances de contrôle. L'introduction de taxes sur les transactions financières a pour objet d'empêcher la spéculation excessive en renchérissant les mouvements de capitaux. Des recettes additionnelles seront ainsi engrangées que pourront redistribuer les institutions internationales. Pour enrayer la fuite des capitaux, qui peut perturber le développement économique et social des Etats et des régions, et pour protéger les Etats de tout chantage que pourraient permettre certaines politiques sociales et économiques nationales, que les capitaux mondiaux ne peuvent souhaiter, les mouvements de capitaux doivent (eux aussi) être contrôlés par les Etats.

Outre la nécessaire re-régulation du secteur financier et son retour à sa mission macroéconomique première, qui est de financer des investissements réels, une réorientation fondamentale des politiques macroéconomiques doit être opérée par tous les Etats. Dans le passé, les politiques de libéralisation et de privatisation ont engendré une situation, dans laquelle la multiplication des pouvoirs du capital était une priorité, les tendances à la concentration étaient valorisées et les revenus étaient distribués de manière très inégale de par le monde, au profit des recettes engendrées par les bénéficiaires et les avoirs. Les programmes qui, dans le passé, ont été conçus pour alléger les manifestations de la crise consistaient en avantages fiscaux et de crédit, en offres diverses de subsides aux (grandes) entreprises privées dont les grands bénéficiaires ont été les détenteurs de capitaux. Dans la situation actuelle, il est indispensable d'introduire des incitants d'une portée très large pour valoriser le pouvoir d'achat des populations, en général, qui vivent des revenus de leur travail. Un vaste programme mondial de reprise et de relance s'impose au niveau mondial et il ne peut être inférieur à 2% du PIB mondial. Le Programme européen de relance économique, qui a été adopté par la Commission européenne, doit se renforcer au même titre que les programmes nationaux de relance. Avant tout, ces programmes doivent prendre en considération les groupes qui sont les laissés pour compte du marché du travail. Les différents programmes nationaux ne peuvent faire l'économie d'une harmonisation internationale. Ce sont surtout les Etats qui ont accumulé des excédents de recettes d'exportations aux dépens d'autres Etats en introduisant leurs propres politiques monétaires, fiscales et sociales restrictives qui sont invités à renforcer leur demande intérieure. Des domaines d'une importante stratégie pour toute l'économie et la conception de conditions sociales dans une société, tels que l'industrie de l'énergie, les chemins de fer et les télécommunications dont la privatisation engendre la précarisation de la condition des personnes concernées, doivent redevenir des services publics. La recapitalisation des entreprises privées doit être soumise à une conditionnalité d'emploi et sociale ; les pouvoirs publics doivent avoir des droits de vote dans les instances de direction de ces entreprises. S'agissant du « sauvetage » d'entreprises, on ne peut ignorer que la crise peut être utilisée pour opérer un nettoyage. Au-delà des critères stratégiques pour les différents secteurs de l'économie dans son ensemble, la perspective syndicale doit aussi en appeler au respect des dispositions du droit du travail ou à l'acceptabilité sociale des emplois dans une entreprise.

Au niveau européen, c'est un changement fondamental de paradigme qui doit se réaliser dans la politique économique, et il doit modifier le pacte de croissance et de stabilité. Sa future politique monétaire doit non seulement poursuivre la stabilisation du secteur financier, mais miser sur la croissance et l'emploi. Une politique fiscale d'expansion doit stabiliser la demande privée à tous les niveaux si l'ambition est de développer un niveau d'emploi satisfaisant. Les investissements publics dans les infrastructures publiques et sociales, le logement social et subventionné par l'Etat ainsi que les institutions d'éducation publique doivent être promus et l'emploi doit se développer dans le secteur public. La libéralisation du marché doit prendre fin ou être infléchie.

Au niveau de l'UE et des Etats membres, une campagne pour un Etat-providence qui défende – entre autres – les droits de ceux qui vivent des revenus de leur travail est nécessaire. A cette fin, une « union sociale » active est une nécessité au même titre que des Etats-providence, qui organisent et mettent en œuvre des services d'intérêt général

qui relèvent de la responsabilité du secteur public et appartiennent à l'Etat. Le renforcement du régime de sécurité par la valorisation des prestations de chômage, par exemple, doit aussi permettre de mieux couvrir les travailleurs qui ont un emploi, de mieux les protéger lors de conflits du travail afin qu'ils ne soient pas obligés d'accepter sans résistance la dégradation de leurs emplois sous l'effet de mesures introduites par les entreprises. Inspirés par le principe de la solidarité, des Etats-providence bien développés doivent protéger toutes les personnes qui vivent de leur travail contre tout risque social et lutter efficacement contre la pauvreté et l'exclusion. Il est notamment nécessaire de garantir une sécurité minimale et de renforcer l'accompagnement des travailleurs qui perdent leur emploi. La mise au point de normes minimales sociales à l'échelle européenne est indispensable. Les systèmes de sécurité sociale ne doivent pas être soumis aux vicissitudes des marchés (financiers) privés. Il convient donc d'arrêter la privatisation des systèmes de sécurité sociale, et de renforcer, de développer les systèmes de cotisations par répartition. Les cotisations des entreprises aux systèmes de sécurité sociale doivent se fonder sur des paiements, considérés comme des investissements en valeurs par les entreprises. La part des recettes fiscales allouée aux régimes de sécurité sociale doit être accrue. Pour assurer un financement équitable d'Etats-providence bien développés, la fiscalité qui pèse sur la propriété et les avoirs doit être plus importante, et les taxes sur les plus-values et les actifs, ainsi que sur les revenus les plus élevés doivent être revues à la hausse.

Au cours des dernières décennies, les bénéficiaires ont connu une augmentation exponentielle alors que les revenus du travail n'ont enregistré qu'une hausse modérée. Cette envolée disproportionnée n'est pas seulement injuste d'un point de vue sociétal et social mais une répartition aussi inégale affaiblit le pouvoir d'achat des personnes qui vivent des revenus de leur travail et, est très contestable, dans la perspective d'une politique de relance. Il est plus particulièrement important, dans cette période, d'accroître les revenus (salaires) des personnes qui vivent de leur travail. Le devoir qui incombe donc aux organisations syndicales est de redoubler de vigueur dans leur lutte pour une majoration des salaires réels bruts au lieu d'accepter une politique d'austérité salariale, voire de véritables contractions que provoquerait un temps de travail revu à la baisse. La politique salariale doit être guidée par la marge de distribution qui se dégage des gains de productivité et des taux d'inflation. Au niveau européen, une bonne dose de détermination est nécessaire pour que chaque pays définisse son salaire minimum en fonction de sa situation nationale. Au niveau européen, les règles en matière de temps de travail, voire les autres dispositions légales qui régissent l'emploi, doivent être sensiblement valorisées. Au niveau de l'UE, le développement d'une coordination des contrôles des conditions de travail et conditions sociales par les inspecteurs du travail et les pouvoirs publics doit empêcher de contourner la législation du travail et la législation sociale, et d'ébranler les conventions collectives. L'objectif doit être de créer un emploi socialement sûr et de renforcer, voire développer les droits dont les salariés peuvent revendiquer le respect de la part de leurs entreprises, tant nationales qu'internationales.

Par principe, la mission des organisations syndicales est de lutter pour le statut et les intérêts de tous ceux qui vivent des revenus de leur travail. Il est inacceptable que des emplois soient créés sur la base de conditions salariales et de travail inhumaines, simplement pour gonfler les chiffres de l'emploi. Les secteurs de production plus critiquables sur le plan social et écologique doivent être repensés dans une optique de respect des principes de durabilité. Dans la perspective d'une politique de transport socialement et écologiquement durable, la crise actuelle est l'occasion de développer des conceptions qui s'inscriront dans la logique de la réalisation de ces objectifs, dans l'intérêt des salariés des transports, des personnes qui dépendent des transports pour l'exercice de leur métier, pour leurs loisirs, et dans l'intérêt des personnes qui subissent le stress des transports. Seules des approches intégrées pourront engendrer un système de transport juste, équilibré et durable.

Les politiques actuelles de libéralisation et de privatisation doivent être éliminées dans le secteur des transports. Les structures des monopoles privés, impossibles à contrôler, doivent être correctement redivisées. Les notions de transport durable doivent être développées au niveau de l'UE et au niveau des Etats membres. A cette fin, il conviendra d'appliquer des règles adéquates et de mettre à la disposition les moyens nécessaires à la R&D en la matière ainsi que les infrastructures indispensables. Le développement et la mise en œuvre d'une conception écologiquement et socialement durable des transports n'aboutiront que si sont pris en considération les véritables coûts de tous les modes de transport.

A l'instar du transport de marchandises, les systèmes de transport public de voyageurs en milieu urbain et sur de longues distances doivent être dotés des infrastructures publiques nécessaires, correctement développées, que doivent assurer des politiques publiques adéquates. Les systèmes de transport collectif doivent avoir la priorité. Une mobilité non entravée, sans barrière, est une condition sine qua non pour la participation des personnes à la vie sociale et publique. Cela signifie que les transports publics doivent être faciles d'accès, d'un prix raisonnable et être assurés en un temps raisonnable. L'offre de services de transport public doit donc être constamment développée et adaptée aux besoins des personnes concernées ; l'utilisation de ces systèmes doit être garantie par l'élaboration de tarifs sociaux adéquats. Le financement du transport public urbain doit pouvoir compter sur des financements publics suffisants et des tarifs locaux. En général, toute conception intégrée et raisonnable des transports doit être en harmonie avec tous les types de transport individuel de voyageurs pour un bon équilibre de son fonctionnement et de sa conception.

*Adoptée au Congrès de l'ETF, le 29 mai 2009*

## Une Charte pour les Gens de Mer de l'UE

**Le Congrès de l'ETF, réuni à Ponta Delgada, Açores (Portugal),  
du 27 au 29 mai 2009,**

**PROFONDEMENT INQUIET** du recul constant de l'industrie européenne du transport maritime, notamment de la diminution des immatriculations dans les premiers registres de l'UE, et des très nombreuses pertes d'emplois qu'entraîne ce déclin pour les gens de mer des pays concernés,

**PREOCCUPE** par le dépavillonnement de navires de l'UE qui se repavillonnent auprès des registres de complaisance et/ou des deuxièmes registres contrôlés par l'UE, tenus responsables de la dérégulation du secteur, qui frappe de plein fouet toutes les catégories d'emploi des gens de mer des pays concernés dont les économies nationales sont victimes de cette anomalie que représentent les pavillons de complaisance,

**REGRETTANT** que des gouvernements européens introduisent des politiques de laisser-faire dont la finalité est de libéraliser les conditions d'emploi, d'approfondir la dérégulation de l'industrie du transport maritime et, au-delà, de proposer des notions telles que la « flexicurité », synonyme de « flexexploitation »,

**DEPLORANT** l'attitude de ces gouvernements, plus précisément au sein de l'Union européenne, qui cèdent aux revendications des armateurs prônant l'autorégulation du transport maritime,

**SOUCIEUX** de la nécessité plus qu'urgente pour les Institutions de l'Union européenne, plus particulièrement, d'accueillir les propositions de l'ETF à l'endroit de la future politique maritime de l'UE et d'adopter des mesures concrètes en vue de promouvoir l'emploi de gens de mer européens,

**INVITE INSTAMMENT** les gouvernements européens, le Parlement européen et la Commission européenne, ainsi que tous les décideurs politiques concernés à réviser fondamentalement les conditions d'emploi des gens de mer et autres salariés du secteur maritime de l'UE et à s'engager fermement, dans les meilleurs délais, à promouvoir une Charte pour les gens de mer de l'UE et pour une industrie maritime durable en Europe,

### **CHARTRE QUI DEVRAIT PREVOIR :**

- Des possibilités d'emploi plus nombreuses pour les jeunes gens de mer de l'UE ;
- L'élimination du dumping social et de la désescalade des salaires ;

- La suppression des échappatoires aux règles qui régissent l'octroi d'aides d'Etat, la redéfinition des gens de mer de l'UE ainsi que le refus d'accorder aux pavillons de complaisance des aides d'Etat au tonnage ;
- La couverture pleine et entière des gens de mer par le champ d'application des Directives sociales et du travail comme c'est d'ores et déjà le cas pour les salariés à terre, afin que les gens de mer ne soient plus victimes de discrimination et jouissent, logiquement, des mêmes droits ;
- La re-régulation du secteur maritime en vue de stabiliser et promouvoir une industrie maritime pérenne en Europe, en mettant enfin un terme aux piètres conditions de vie et de travail, et en vue de fonder le recrutement et la rétention des compétences maritimes ;
- La réhabilitation de la Directive équipages, retirée en 2004, afin de créer le cadre législatif nécessaire à la mise en œuvre de ladite « Politique d'Athènes » dont l'intention est d'assurer une égalité de traitement dans le secteur du transport intracommunautaire par transbordeurs ;
- La régulation de la concurrence dans le secteur en vue de garantir que les navires battant pavillon de complaisance, mouillant dans des ports de l'UE et réalisant des liaisons entre des pays de l'UE, soient régulés de la même manière que les navires battant pavillon d'un Etat membre ;
- La garantie et le respect inconditionnels des droits des gens de mer à la sécurité de l'emploi, à la limitation de la durée du travail, à la sécurité sociale et à une pension d'Etat.

*Adoptée au Congrès de l'ETF, le 29 mai 2009*

## Représentation de l'UE au sein des Organismes Internationaux

Le Congrès de l'ETF, réuni à Ponta Delgada, Açores (Portugal), du 27 au 29 mai 2009,

**CONSTATANT** le besoin de fonder l'économie globalisée sur la mise en œuvre du droit international et d'assurer le respect par les Etats des obligations que les traités internationaux leur imposent,

**SALUE** les initiatives visant à réguler les paradis fiscaux et réclament la régulation et la transparence de l'intégralité des activités offshore, dont l'attribution de pavillons de complaisance,

**SE DIT** très préoccupé de la volonté de l'UE, de ses institutions et de la CJCE de subordonner au droit, aux Règlements et Directives de l'UE le droit international et les obligations qu'imposent les traités internationaux aux Etats membres, dont la Convention FAL de l'OMI et les règles de Schengen sont une bonne illustration,

**SE DECLARE** très inquiet de la position qu'a coordonnée l'UE dans le cadre de la révision de la Convention STCW de l'OMI qui tend à l'affaiblir et à rejeter l'idée d'adopter des normes minimales obligatoires en matière d'équipages pour mieux garantir la sécurité et éviter une fatigue excessive,

**IINVITE** l'UE à respecter le droit international et les obligations qu'imposent les traités internationaux aux Etats membres de l'UE plutôt que de les subordonner au droit communautaire,

**DEMANDE** à l'UE et aux Etats membres de traiter le problème des pavillons de complaisance dans le cadre des initiatives qui sont prévues contre les paradis fiscaux,

**INTERPELLE** l'UE et ses Etats membres auxquels il demande de soutenir et de maintenir les dispositions les plus importantes de la Convention STCW, de ne pas l'affaiblir en se montrant trop laxistes ou en prévoyant une trop grande flexibilité qui compromettrait la valorisation des compétences des gens de mer, dont l'importance est primordiale pour éviter les accidents maritimes et assurer une meilleure protection environnementale,

**EXHORTE** l'UE et ses Etats membres à soutenir l'adoption d'un mécanisme transparent et contraignant afin de garantir un effectif minimal en vue d'une meilleure sécurité et d'une fatigue moins intense, et

**ENGAGE** l'UE et ses Etats membres à ratifier la Convention du travail maritime de l'OIT ainsi que sa Convention 185.

*Adoptée au Congrès de l'ETF, le 29 mai 2009*



## Législation Européenne sur les Voies Navigables

La Section navigation intérieure de l'ETF a appris à la dure que les lois et règlements actuellement applicables à l'industrie sont très complexes et ne sont pas dépourvus d'ambiguïté. La cause en est simplement que les institutions et organisations sont nombreuses à avoir des compétences dans les domaines sociaux et économiques de la navigation intérieure. La navigation intérieure est organisée par, en autres :

- L'Union Européenne
- Les gouvernements nationaux
- La Commission centrale pour la navigation du Rhin
- La Commission Danube.

Cette situation, qui a ses raisons historiques, provoque :

- Une ambiguïté extrême, dont usent et abusent certains employeurs, qui profitent des insuffisances et controverses législatives pour organiser le dumping social et une concurrence déloyale aux dépens des travailleurs ;
- Un vide juridique qui ne permet pas aux droits des travailleurs d'exister et ne prévoit pas de moyens pour les contrôler ;
- L'absence de législation de l'Etat du pavillon dans le transport par voies navigables ne fait qu'aggraver cette ambiguïté ;
- Le contrôle pratiquement impossible pour le gouvernement et les institutions au niveau national, car il serait difficile et prendrait beaucoup de temps, ne fait que renforcer l'opacité de ce flou.

L'ETF REVENDIQUE :

- Une législation sociale uniforme et unique en Europe, pour tous les secteurs, pour tous les travailleurs, même les indépendants, assurant ainsi tant aux travailleurs qu'aux autorités de contrôle de disposer d'un cadre clair;
- Des réformes radicales de plusieurs instances politiques européennes ;
- Une intégration solide et rapide de la Commission centrale pour la navigation du Rhin en vue de garantir l'uniformité et la compatibilité avec d'autres législations européennes ;
- Un véritable lien juridique entre l'armateur du navire et les droits sociaux des travailleurs à bord (pour tisser le lien avec la législation sociale du pays de l'armateur).

*Adoptée au Congrès de l'ETF, le 29 mai 2009*

## Lutte des Dockers contre les Tentatives de Libéralisation du Secteur Portuaire de l'UE

Entre 2001 et 2006, la Section Ports et docks de l'ETF a lutté contre lesdits paquets portuaires, soit deux tentatives de libéraliser les ports européens et de déréguler l'organisation du travail dans le secteur. Dans les deux cas, grâce aux pressions exercées par les organisations syndicales, le Parlement européen a rejeté les textes soumis par la Commission européenne.

Parmi les principaux facteurs qui ont animé ces campagnes menées par la Section contre ces propositions, figurent la solidarité et la coordination transnationale :

- Chaque organisation membre a contribué aux campagnes et mobilisé ses membres en fonction de ses moyens ;
- La mobilisation ne s'est pas limitée aux responsables syndicaux : les militants de base ont été pleinement engagés au fil du déroulement des campagnes et informés de la dangerosité des textes de la Commission ;
- Les actions au niveau national (grèves, journées d'informations, rassemblements, etc.) ont été menées à bien dans chaque pays au cours des mêmes journées afin de mettre en exergue la dimension européenne de la lutte et le lien de solidarité entre les différentes organisations syndicales nationales ;
- Une campagne massive de lobby s'est également réalisée au niveau européen et national en vue d'expliquer, de manière détaillée, aux décideurs politiques les raisons pour lesquelles les propositions de la Commission auraient porté préjudice aux travailleurs portuaires, en particulier, et au secteur dans son ensemble.

L'exemple des luttes des dockers devrait être partagé avec toutes les organisations affiliées à l'ETF et les éléments-clés de la campagne des dockers devraient être pris en considération dans toute campagne menée par l'ETF contre les tentatives de libéraliser plus avant les transports, d'empirer les conditions de travail et de précariser les travailleurs.

### La future politique portuaire

Dans le passé, la relation entre les syndicats européens de dockers, les institutions et les employeurs portuaires a souvent été émaillée de conflits et d'affrontements. Néanmoins, suite à la défaite des deux PP, les deux acteurs institutionnels et partenaires sociaux ont opté plus pour le dialogue, ont recherché une meilleure coopération et partagé les solutions en vue de définir une politique portuaire européenne pour l'avenir.

Néanmoins, les dockers de l'ETF sont toujours déterminés à en revenir à la lutte et à mettre en cause l'actuel climat qui prévaut au sein du dialogue si devaient refaire surface des tentatives de libéralisation sauvage, de dérégulation de

l'emploi, de substitution des travailleurs portuaires par d'autres catégories de travailleurs qui leur enlèveraient ainsi leur emploi ou de l'imposition de modèles d'organisation non souhaitables tant au niveau national qu'europpéen.

## Le secteur portuaire et la crise économique actuelle

La crise économique que vit actuellement le monde et la chute qu'elle entraîne des flux de transport touchent de plein fouet les ports européens. Dans cette optique, l'ETF et ses organisations syndicales membres ont la conviction que :

- Cette crise ne devrait pas être utilisée par les employeurs en tant qu'excuse pour précariser le travail portuaire, pour licencier des travailleurs et pour remplacer les emplois permanents par des emplois précaires car :
  - La crise sera limitée dans le temps et sera suivie par une reprise de la croissance du transport maritime : les ports sont donc indispensables à la relance économique ;
  - Les travailleurs formés et qualifiés sont indispensables à des offres de services portuaires productifs et efficients ; en outre, la formation et les compétences des travailleurs étant un des indicateurs pour mesurer la performance et la fiabilité portuaire, il est fondamental pour chaque port/opérateur d'investir dans ces dimensions pour maintenir une bonne réputation et attirer de nouvelles opportunités commerciales ;
  - La plupart des entreprises engagées dans les opérations portuaires voient leurs bénéfices reculer mais sans accuser de pertes réelles ; cela signifie que licencier des travailleurs maintenant reviendrait à prendre une mesure préventive et inadéquate.
- Le ralentissement actuel des activités portuaires devrait être plutôt perçu comme une opportunité de former et recycler les travailleurs et de développer de nouvelles compétences, notamment dans l'utilisation de nouvelles technologies.
- Si nécessaire, les gouvernements nationaux devraient être disposés à allouer des financements en vue de verser des indemnisations et à adopter des mesures de sécurité sociale pour soulager l'impact de la crise sur les travailleurs portuaires, comme c'est le cas dans les autres secteurs économiques.
- En vue de mitiger les effets de la crise sur le travail portuaire, il devrait y avoir des mécanismes qui revoient – entre autres – la politique des heures supplémentaires et donnent la priorité au partage du travail disponible, en utilisant les congés/vacances disponibles, en éliminant l'externalisation, en appliquant la mise à la retraite anticipée ou échelonnée sur une base volontaire. Mais les décisions d'application de ces mesures devraient être négociées avec et avalisées par les organisations de travailleurs.
- La crise économique actuelle démontre toute la vulnérabilité du système économique occidental et le prix extrêmement élevé des spéculations financières dangereuses, animées par l'appât du gain, que paient les travailleurs. C'est la raison pour laquelle la mise en place d'un nouveau système qui se fonde sur la concertation et le tripartisme doit voir le jour.

## Un plan d'action pour la formation des travailleurs portuaires

La formation et les qualifications des travailleurs portuaires sont une priorité pour la Section Ports et docks, en vue d'améliorer les niveaux de sécurité et faire face aux changements technologiques. Dans ce cadre, la Section propose l'ébauche du plan d'action suivant à mettre en oeuvre au cours du prochain mandat :

- Développer un ensemble d'exigences communes en matière de formation et de qualifications au niveau européen ; c'est la tâche des partenaires sociaux :
  - qui devront respecter les particularités au niveau national qui sont la conséquence de contextes différents ;
  - qui devront se réaliser sans saper les bonnes pratiques en place.
- L'industrie portuaire de l'UE a besoin d'un haut niveau de formation et de qualifications pour :
  - consolider et valoriser la compétitivité des ports européens ;
  - renforcer la sécurité des lieux de travail dans les ports de l'UE ;
  - assurer un travail décent aux travailleurs portuaires.
- Les travailleurs portuaires sont des travailleurs professionnels. Les dispositions en matière de formation doivent être conçues pour assurer un parcours de carrière et la polyvalence aux travailleurs. Certains modèles d'organisation du travail peuvent contribuer à cet objectif. Des compétences non contraignantes devraient être prévues dans la formation des travailleurs portuaires.
- Les dispositions en matière de formation ne doivent pas être laissées aux mains du marché :
  - Les Etats nationaux doivent assumer leurs responsabilités et contribuer au financement et au soutien de modèles de formation dans les ports compte tenu du rôle fondamental de la formation pour empêcher les risques environnementaux et les maladies professionnelles, pour assurer que les travailleurs portuaires puissent véritablement jouir de ce droit à être formés ;
  - Les partenaires sociaux devraient jouer un rôle important dans toute la mesure du possible et recourir, à cette fin, à la négociation collective.
- Les rapports sur les accidents devraient être améliorés. Il faut en identifier les causes afin de détecter les éléments à améliorer.
- La crise actuelle ne devrait pas dévier les efforts en matière de formation : au contraire, les phases de ralentissement devraient être utilisées pour multiplier les offres de formation dans la perspective de la reprise de l'économie.
- Les administrations nationales devraient investir de manière plus significative dans les inspections et les contrôles pour assurer une mise en oeuvre adéquate des régulations existantes.
- Les syndicats devraient être engagés dans toutes les formations, notamment en matière de santé et de sécurité.
- Les nouvelles catégories de travailleurs présents dans les ports, qui sont souvent non qualifiés et affectés à des emplois précaires, devraient bénéficier de ces programmes de formation.

- Les PME présentent les niveaux de formation et de sécurité les plus bas. Des actions devraient être entreprises par les administrations, conjointement avec les partenaires sociaux, pour encourager les PME à appliquer des mesures de formation et améliorer leur sensibilisation à l'importance de la formation.

## **Le politique de transport de l'UE et les ports voisins des pays tiers**

Dans certaines zones du territoire de l'UE, la proximité entre ports de l'UE et d'autres ports de pays tiers peut ouvrir la voie à la création de ports de complaisance qui, parce qu'ils appliquent des normes sociales inférieures, peuvent faire baisser les prix et attirer les usagers.

Dans certains cas, ces ports de pays tiers sont intégrés aux corridors de transport de l'UE et bénéficient donc de financements de l'UE pour accroître la capacité et/ou moderniser les structures existantes.

L'ETF croit fermement que l'affectation de financements de l'UE à des ports de pays tiers devrait être conditionnée au respect de normes sociales et à l'application de conditions de travail justes, afin d'éviter une concurrence qui tire les prix vers les bas ainsi que le développement du dumping social.

*Adoptée au Congrès de l'ETF, le 29 mai 2009*

## Réponse Syndicale à la Privatisation et Libéralisation des Transports

Le Congrès se réjouit du soutien et de l'aide, que la Fédération européenne des travailleurs des transports a assurés à la Conférence des syndicalistes ferroviaires européens, organisée en juin 2008, pour dénoncer la privatisation des chemins de fer. Le Congrès adresse un message de solidarité à toutes les organisations syndicales qui luttent contre la privatisation et la libéralisation.

Le Congrès a la conviction que les conséquences de la privatisation, libéralisation et fragmentation sont :

- autant d'offensives portées à la sécurité, aux rémunérations, aux conditions, aux pensions, à la syndicalisation et à la négociation collective ;
- l'abandon du transport social que remplacent des systèmes de transport guidés par le seul appât du gain au service des intérêts des grandes entreprises, qui font reculer l'exercice de la responsabilité démocratique et favorisent la montée en puissance de monopoles privés de transport ;
- l'augmentation des coûts des transports, la baisse de leur efficacité, la priorité donnée aux bénéficiés qui l'emportent sur les besoins de la communauté.

Le Congrès est scandalisé par la libéralisation et la privatisation qu'imposent les directives de l'Union européenne, souvent contre les souhaits des parlements élus démocratiquement, comme l'illustre bien l'obligation de mise en adjudication des services de transbordeurs Caledonian MacBrayne.

Le Congrès constate que cette approche des services publics est coulée dans le Traité de Lisbonne et, par conséquent, il demande instamment à l'ETF de mener à bien une campagne et des activités de lobby en vue de défendre fermement cette position au sein de la CES, du Parlement européen et de la Communauté au sens large.

Le Congrès demande également à l'ETF de réunir des informations précises, qui puissent être distribuées aux organisations membres, sur les évolutions observées dans la privatisation des transports mais également sur les efforts déployés, dans certains cas avec succès, pour maintenir ou assurer que les systèmes de transport demeurent publics. La situation des pays de chacune des organisations affiliées doit être examinée et ces informations doivent être mises à jour et redistribuées aux organisations affiliées par la publication régulière d'un bulletin.

*Adoptée au Congrès de l'ETF, le 29 mai 2009*

## Jugements Antisyndicaux prononcés par la Cour de Justice des Communautés Européennes – CJCE

Le Congrès estime que les arrêts prononcés dans les affaires Viking, Laval, Ruffert et Luxembourg par la Cour de justice des Communautés européennes sont un véritable scandale, traduisent une réelle offensive contre la négociation collective et le droit de grève.

Le Congrès a la conviction qu'il est urgent de mener une campagne vigoureuse pour que soit réhabilité le droit de grève, qui est un droit humain fondamental et qui, tout en étant reconnu, peut se voir annihilé par les arrêts de la Cour de justice des Communautés européennes.

En invoquant les dispositions en matière de « libre circulation », les juges de l'UE, qui ne sont pas élus, ont vidé de son contenu la notion d'Europe sociale et ont ébranlé la capacité des organisations syndicales à protéger les travailleurs.

Le Traité de Lisbonne ne ferait qu'aggraver ces offensives en transférant des attributions accrues à la CJCE, lui permettant ainsi d'interpréter la Charte des droits fondamentaux en cas de conflit.

Le Congrès constate que cette approche des services publics est coulée dans le Traité de Lisbonne et, par conséquent, il demande instamment à l'ETF de mener à bien une campagne et des activités de lobby en vue de défendre fermement cette position au sein de la CES, du Parlement européen et de la Communauté au sens large.

La menace, que laissent planer les arrêts de la CJCE, constitue l'offensive la plus fondamentale portée contre les droits syndicaux depuis des générations, et c'est la raison pour laquelle le Congrès demande à l'ETF d'envisager la tenue d'une conférence spéciale, à laquelle les organisations membres seront autorisées à envoyer des représentants en vue de sensibiliser aux implications des affaires jugées par la CJCE et l'invite également à discuter, voire coordonner des stratégies de campagne dont la finalité sera de protéger et de promouvoir les droits syndicaux.

*Adoptée au Congrès de l'ETF, le 29 mai 2009*

## Le Dialogue Social et les Droits des Travailleurs

Les organisations syndicales des travailleurs du transport maritime, ferroviaire, routier, de l'aviation civile et de la navigation intérieure des Etats de l'Europe du sud-est, affiliés à la Fédération internationale des ouvriers des transports (ITF) et à la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) : l'Albanie, la Bosnie-Herzégovine, la Croatie, l'ancienne république yougoslave de Macédoine, le Monténégro, la Serbie et la MINUK en application de la Résolution 1244 du Conseil de Sécurité des NU,

s'adressent aux délégués au 3<sup>ème</sup> Congrès de l'ETF.

Compte tenu que la région a encore été confrontée aux conséquences d'hostilités qui sévissent dans la région depuis 1991, nous souhaitons mettre en lumière la nécessité de la préservation de la paix en tant que condition première au développement économique et l'introduction de la démocratie dans les pays de l'Europe du Sud-est ainsi que la coexistence de leurs peuples.

### Attendu que :

Des principes ont été introduits par le processus de stabilisation et d'intégration pour la coopération entre l'UE et la région, et la nécessité de coopération entre les pays de la région ;

Les travailleurs des transports, des différents modes, assurent les liens entre les pays de la région et avec les pays voisins et au-delà, et sont donc des participants activement engagés dans le déplacement sans heurts des marchandises et des personnes ;

Les droits sociaux fondamentaux sont garantis par l'*acquis communautaire de l'UE*, la déclaration de l'OIT sur les principes et droits fondamentaux au travail de 1988 ;

Il est important et nécessaire de parvenir à un traité transport entre l'UE et les pays de la région, dont la finalité sera une intégration progressive de ces pays dans un marché paneuropéen libre et unifié ;

Demandons à la Commission européenne de préparer des stratégies afin de prévoir, donner suite et suivre les effets sociaux des réformes introduites dans le secteur des transports en Europe du Sud-est ;

Demandons aux gouvernements de tous les Etats membres de la région ainsi qu'aux associations d'employeurs de poursuivre, de mettre en œuvre et de développer tout en l'appréciant le dialogue social avec les organisations syndicales des travailleurs des transports ; un tel dialogue est particulièrement important dans un contexte d'ouverture des marchés, de compétitivité accrue et de modernisation, de valorisation de l'efficacité technique ;

Revendiquons le respect du principe du dialogue social qui doit se concentrer sur les questions cruciales suivantes :



- La préservation et mise en œuvre des droits fondamentaux des travailleurs qui sont d'ores et déjà acquis, dans le respect de la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales, la Charte sociale européenne, la Charte communautaire des droits sociaux fondamentaux ;
- La législation du travail en vue d'améliorer les conditions de travail et les conditions sociales ainsi que le niveau de vie ;
- La protection et la sécurité au travail, qui sont une dimension très importante du secteur des transports, et
- L'égalité des chances entre femmes et hommes, ainsi que l'égalité de rémunération pour un même travail ;

Revendiquons de nos partenaires sociaux et gouvernements l'élaboration de leurs plans d'actions afin d'assurer un niveau de droits sociaux pour les travailleurs régionaux des transports qui soient dignes des travailleurs de notre époque ;

Estimons tout à fait nécessaire d'introduire le suivi des conditions de travail et des effets sociaux ainsi que les effets que produira la mise en œuvre du traité transport au niveau paneuropéen sur l'emploi ;

Dénonçons publiquement la corruption, la privatisation irrationnelle du secteur des transports et la garantie de priorités illimitées au capital au mépris de l'importance de la dimension publique inhérente au secteur des transports et la nécessité de conditions de rémunération et sociales justes pour les travailleurs des transports.

*Adoptée au Congrès de l'ETF, le 29 mai 2009*

## Formation pour les Organisations Membres de l'ETF

Le thème du Congrès « Des syndicats forts pour un transport durable » est un thème très ambitieux et très exigeant auquel nous nous rallions inconditionnellement.

Pour réaliser cette « force syndicale », l'ETF doit fournir un outil « durable ». La formation est l'outil-clé pour la création de cette « force syndicale » car tant la connaissance que les compétences peuvent creuser l'écart.

C'est pourquoi nous demandons au Congrès de soutenir notre revendication, à savoir de développer des programmes et moyens de formation pour les organisations membres de l'ETF.

*Adoptée au Congrès de l'ETF, le 29 mai 2009*

## La Politique Revendicative de l'ETF en matière de Salaire sur le Continent Européen

L'harmonisation vers le haut des salaires en Europe est une condition indispensable d'une concurrence non faussée, surtout quand des entreprises sont libres d'exercer leur activité sur un même marché.

Les tentatives d'imposer les conditions sociales du pays d'origine nous révèlent le risque qu'en l'absence d'une régulation basée sur le droit du pays d'accueil, la dégradation soit rapide et brutale pour les salariés dans l'ensemble de l'Europe. En complément à son action contre ces projets libéraux, l'ETF entend fixer un axe de travail sur les salaires tout en reconnaissant les difficultés qu'il convient de surmonter.

Pour éviter le Dumping Social il est nécessaire d'élever le niveau des salaires, en augmentant le plus rapidement possible les salaires les moins élevés.

Sur le continent européen comme au sein de la communauté européenne, différentes cultures coexistent. Le salaire peut notamment être garanti par les accords d'entreprise, de branche, de région, par un salaire minimum légal professionnel ou interprofessionnel fixé par la loi.

Parmi les 20 pays qui disposent d'un salaire minimum interprofessionnel les écarts sont de 1 à 17 en donnée brute, de 1 à 7 en tenant compte des différences de pouvoir d'achat. La fixation d'un salaire minimum européen s'imposant à tous n'est pas d'actualité. ETF ne souhaite pas fixer un salaire de référence alignant tous les salaires vers le bas mais agir pour l'harmonisation des salaires vers le haut.

En partant, en priorité, des catégories de salariés en situation de concurrence sur un même marché, ETF et ses sections travailleront à définir un niveau salarial horaire et mensuel de référence de haut niveau et à définir des étapes permettant de faire progresser les salariés les moins bien payés, en utilisant tous les moyens de l'action syndicale pour l'imposer.

L'ETF exige que le temps de travail rémunéré prenne en compte tous les temps passés au service de l'employeur et que la durée maximum du temps de travail soit respectée et appliquée pour tous afin que les salariés ne soient pas conduits à obtenir le niveau de salaire par l'augmentation de leur temps de travail et du temps passé au service de l'employeur.

*Adoptée au Congrès de l'ETF, le 29 mai 2009*

## Arrêtons le Dumping Social

Le marché européen des transports est le terrain d'accueil d'un très large éventail de formes diverses de dumping social. L'élargissement de l'UE, associé au développement du marché intérieur, a contribué à l'ouverture de l'Europe et à une mise en concurrence des salaires tout à fait différente de ce que nous avons connu dans le passé.

Le mouvement syndical européen a essayé de combattre le dumping social en sauvagardant le principe du « pays du travail », en s'opposant à la Directive Services que la Commission avait proposée en 2003.

La lutte a été couronnée de succès mais la frustration a vite remplacé ce goût de réussite lorsque la Cour de justice des Communautés européennes a prononcé ses jugements dans les affaires Laval, Rüffert, Viking et Luxembourg.

Ces jugements consacrent le maintien du principe du pays d'origine prévu dans la Directive et tant les Etats membres que les syndicats ont des possibilités très étroites d'imposition de leurs conditions nationales en tant que normes minimales appliquées à tout travailleur employé dans leur pays.

Les organisations syndicales européennes ont également essayé de mitiger la concurrence salariale particulièrement destructrice en recommandant l'application stricte de règles au cabotage. Ce travail a connu un succès très relatif et il semblerait que le marché des transports soit appelé à subir une dérégulation à long terme. Tout le trafic au niveau de l'UE sera traité comme du trafic national. Le marché intérieur du transport s'ouvre ainsi sans restriction au dumping social.

Globalement, ce panorama est alarmant et c'est grave, et c'est tout le mouvement syndical européen qui doit s'engager à monter une stratégie pour contrecarrer cette poussée.

Les points de départ devraient se diversifier : l'ETF devrait maintenir son soutien aux organisations syndicales des pays dont les salaires sont particulièrement peu élevés, devrait s'efforcer d'éviter les retombées des arrêts antisyndicaux prononcés par la Cour de justice en renforçant les droits syndicaux au niveau de l'UE, en renforçant la Directive sur le détachement des travailleurs et en affirmant sans ambages que le principe du pays du travail est le principe juridique essentiellement d'application pour les travailleurs détachés.

En outre, un ensemble de règles doivent reconnaître les boycotts syndicaux, ainsi que toutes formes de sympathie avec ceux-ci, comme méthode légitime pour garantir des conditions de travail acceptables et une coopération réelle entre les organisations syndicales de différents pays et de différents secteurs.

A la lumière de ces éléments, le Congrès propose que:

- l'ETF travaille avec ses organisations syndicales affiliées à la mise au point d'affiliations transfrontalières afin que nos membres puissent jouir d'une aide syndicale indépendamment de leur lieu de résidence au sein de l'UE;
- l'ETF et ses organisations membres s'efforcent d'éviter les effets des jugements antisyndicaux prononcés par la Cour de justice des Communautés européennes.

*Adoptée au Congrès de l'ETF, le 29 mai 2009*

## Contre le Racisme et la Xénophobie, et pour l'Égalité des Droits de tous les Travailleurs

Le Congrès de l'ETF prend acte de l'arrêt de travail non officiel qu'ont décidé récemment les travailleurs très qualifiés et syndiqués du secteur de la construction à la raffinerie pétrolière Lindsey au Royaume-Uni. Très rapidement, leur ont emboîté le pas dans tout le pays leurs collègues employés sur tous les chantiers du pays.

Une couverture médiatique trompeuse, tant en Grande-Bretagne qu'en Europe, a qualifié le conflit d'inspiré par le racisme, par une volonté de conserver les emplois britanniques pour les travailleurs britanniques. La réalité est sensiblement différente. Il est vrai que certains des grévistes ont brandi des calicots revendiquant « Des emplois britanniques pour les travailleurs britanniques » mais il s'agissait d'une parodie de la déclaration du Premier ministre, Gordon Brown, dans un de ses derniers discours. Il avait clairement utilisé cette expression pour – semble-t-il – essayer d'apaiser les craintes que les politiques néolibérales en Grande-Bretagne et la dérégulation des marchés du travail – encourageant le moins-disant – avaient engendrées, craintes de voir mises en péril les possibilités d'emploi pour les travailleurs britanniques. Cette terminologie a simplement terni un panorama déjà fort sombre car rien ne semble se profiler qui aille au-delà d'un simple renflouement des banques, à un moment où la crise se répand comme une traînée de poudre, ébranle toute l'économie réelle et que se multiplient les licenciements de travailleurs.

En réalité, la grève Lindsey n'a jamais pris à partie les travailleurs étrangers mais dénoncent le travail à bon marché assorti de piètres conditions contractuelles qui remplace de plus en plus le travail dans le cadre de contrats à durée indéterminée et dans le respect de la convention collective nationale. Un projet de construction d'une raffinerie pour le géant pétrolier, Total, ne prévoit pas un seul emploi pour les travailleurs couverts par la convention collective nationale. Au crédit des délégués syndicaux et grévistes, dont la plupart sont affiliés à UNITE, les fascistes qui ont essayé d'exploiter ce conflit ont été entièrement rejetés et c'est le slogan d'UNITE qui a remplacé le leur « une égalité de droits pour tous les travailleurs » et « une égalité de rémunération pour tous les travailleurs ». La campagne pour un accès juste à l'emploi des travailleurs britanniques de l'industrie de la construction n'a rien à voir avec l'exclusion d'autres ressortissants de l'UE des gisements d'emploi en Grande-Bretagne. L'enjeu est de protéger ceux qui travaillent en Grande-Bretagne de toute forme d'exploitation indépendamment de leur lieu d'origine.

Ce que nos médias antisyndicaux ont oublié de relever est la contribution d'un ensemble de lois antisyndicales en Grande-Bretagne (qu'un nombre croissant d'autres Etats membres de l'UE admirent) à cette tendance à la dérégulation, la privatisation et une faible protection des marchés du travail, ainsi que l'appui que lui offrent les arrêts controversés récemment prononcés par la Cour de justice des Communautés européennes (CJCE) qui limitent le droit de grève dans des situations comme celle qui est ici dénoncée.

Aux termes du droit de l'UE, les entreprises mondiales ayant leur siège en Europe peuvent mettre en adjudication leurs contrats de services dans les Etats membres de leur choix et embaucher leurs travailleurs dans les pays de leur choix. Les travailleurs peuvent être « détachés » dans des pays tels que le RU dans des conditions qui sont celles de leur pays d'origine. Ces conditions peuvent être inférieures à celles en vigueur dans le pays de travail. La Directive sur le détachement des travailleurs, qui date de 1996, prévoit cependant que tous les travailleurs détachés au RU doivent jouir des conditions minimales prévues par la législation britannique.

Compte tenu du niveau assez médiocre des dispositions en matière de droits des travailleurs au RU, les travailleurs détachés ne recevront rien de plus que le salaire minimum légal, qui est très peu élevé (moins de la moitié du salaire moyen payé à un ressortissant national), notamment s'il s'applique à des travailleurs formés ou qualifiés. La loi ne prévoit pas de conditions particulières pour la prestation d'heures supplémentaires ou de primes. Alors que la Directive sur le détachement des travailleurs exige que les entreprises étrangères respectent le temps de travail légal, la loi prévoit la possibilité d'y renoncer individuellement (opt-out). Cette Directive est donc bel et bien battue en brèche par le gouvernement britannique.

Dans certains cas, les travailleurs détachés doivent se voir appliquer les dispositions des conventions collectives, mais cela ne vaut que dans les pays où les conventions collectives sont « universellement applicables », dans un secteur et dans une zone géographique donnés. Ce n'est pas le cas au Royaume-Uni où les conventions sont négociées au niveau de l'entreprise. Par conséquent, la Directive sur le détachement des travailleurs permet que les dispositions salariales des conventions collectives de ce pays soient enfreintes par des entreprises ayant leur siège dans d'autres nations. Cet état de fait, associé aux décisions de la CJCE, ont confirmé le droit des employeurs à recourir à de la main-d'œuvre meilleur marché pour remplacer les travailleurs syndiqués qui sont couverts par les conventions collectives tout en limitant de droit fondamental à se mettre en grève dans de telles situations.

Rappelons en premier lieu, l'affaire de l'entreprise de transbordeurs Viking, dans laquelle la CJCE s'est prononcée contre le droit de grève des gens de mer finlandais lorsque l'employeur a décidé de remplacer ses équipages finlandais par des effectifs estoniens pour en baisser le niveau salarial. Est venue ensuite l'affaire Laval, dans laquelle la CJCE a arrêté que les autorités suédoises de Vaxholm ne pouvaient annuler un contrat conclu avec la firme de construction lettone Laval alors que les syndicats locaux la poursuivaient en justice pour avoir employé de la main-d'œuvre bon marché, s'appuyant ainsi sur les conditions coulées dans la convention nationale. Dans l'affaire Rüffert, la CJCE a décidé que l'Allemagne ne pouvait obliger un sous-traitant polonais à payer ses travailleurs plus que le salaire minimum. Au Luxembourg, encore, la CJCE s'est prononcée contre le droit de grève qui limiterait le recours à une main-d'œuvre importée d'un autre Etat membre.

D'autres implications pourraient limiter plus encore l'action collective si une action du travail devait être entreprise en violation de l'article 43 du Traité CE (liberté d'établissement). L'employeur pourrait poursuivre en justice le syndicat (plutôt que l'Etat membre) et que le syndicat ait respecté le droit national ne serait pas une défense recevable. Ce sera un problème qui touchera plus particulièrement les secteurs des transports et la question a été soulevée dans l'affaire *BALPA contre British Airways* (2008), lorsque BALPA menaçait d'entreprendre une action judiciaire suite à l'initiative « Open Skies » de l'entreprise par laquelle les organisations syndicales craignaient de perdre des emplois. L'action a été abandonnée bien qu'elle respectait le droit britannique, car les coûts qu'entraînent ces contentieux et les dommages dont ils sont assortis, sans connaître le montant qui pourrait être éventuellement récupéré, auraient pu conduire le syndicat à la faillite. Une plainte a été introduite par BALPA auprès de l'OIT, du Comité européen

des droits sociaux du Conseil de l'Europe et du Comité international des droits économiques, sociaux et culturels, le 8 octobre 2008.

Compte tenu de la grande décentralisation de la négociation collective au Royaume-Uni, la vulnérabilité des organisations syndicales suite aux restrictions imposées par les prononcés dans les affaires *Rüffert* et *Luxembourg* n'a fait que s'aggraver. Dans le contexte actuel, il semblerait que la politique appelée « London Living Wage », introduite par l'ancien maire de Londres, ainsi que la nouvelle revendication des travailleurs du transport par bus à Londres, en matière de conditions de travail et de salaires, n'auront jamais de légitimité car imposées par une collectivité locale, sans être par ailleurs adoptées en tant que politique par la « Olympic Development Authority » (autorité en charge de l'organisation des jeux olympiques).

UNITE – the Union demande à toutes les organisations membres de l'ETF de se faire de plus en plus entendre concernant ces arrêts de la CJCE. Nous lui demandons de déployer tous les efforts possibles pour dénoncer ces arrêts qui contredisent les conventions de l'OIT, pour se plaindre auprès du Comité des droits sociaux du Conseil de l'Europe et pour introduire des procédures auprès de la Cour européenne des droits de l'homme, si elle le peut, sans oublier de faire descendre le message dans la rue, auprès du public sur ces questions. Nous demandons à l'ETF de se mobiliser auprès du Parlement européen et de la Commission, à tous les niveaux, pour faire entendre et comprendre notre point de vue.

L'alternative est que les lieux de travail soient foulés au pied par les employeurs qui engageront à des taux de rémunération de plus en plus bas et enclencheront une désescalade des conditions de vie des travailleurs. Il semblerait que ce soit ce qu'ambitionne actuellement la Commission européenne néolibérale, avec le soutien de la CJCE et de nombreux gouvernements néolibéraux en Europe.

Il est temps non seulement pour les travailleurs, mais pour toute la société, de s'éveiller aux dangers du futur. Le message est clair pour tous les travailleurs : rejoignez les organisations syndicales et lutez dur pour défendre vos conditions ; lutter contre le racisme et la xénophobie et défendez une égalité de droits pour TOUS les travailleurs.

*Adoptée au Congrès de l'ETF, le 29 mai 2009*



## Donner un Avenir à l'Europe Sociale

### Les exigences d'un modèle économique et social alternatif dans l'UE

#### Priorité à la justice sociale dans l'Union européenne

Près de 3 générations de paix, c'est-à-dire la période la plus longue que les citoyens européens ont connue dans toute l'histoire du continent. Ceux qui considèrent acquise cette situation oublient la fonction de pacification qu'a remplie le processus d'intégration européenne depuis ses premiers balbutiements, après la Deuxième Guerre mondiale.

Mais la situation actuelle du projet européen est néanmoins préoccupante. La paix est plus que l'absence de guerre et de violence militaire. En interne, la paix signifie également la paix sociale, incarnée par la justice sociale. Et c'est bien sur ce front que l'Union européenne affiche de graves déficits, et cette tendance est de plus en plus marquée. Le développement des politiques économiques, sociales, salariales et fiscales dans l'UE engendre des tensions sociales dans les Etats membres. Pour éviter de mettre en péril la paix intérieure, au sein de l'Union européenne, il est nécessaire d'en infléchir les politiques actuelles. L'UE a un besoin urgent d'un modèle économique et social alternatif.

Le processus d'intégration s'étant intensifié au fil du développement du marché intérieur, de l'Union économique et monétaire, et de l'élargissement de l'UE à l'Europe centrale et de l'Est, les citoyens de nombreux Etats membres n'ont pas perçu l'UE comme synonyme d'une prospérité croissante, de revenus plus élevés et de la multiplication des emplois. Bien au contraire, ils considèrent l'UE comme un véhicule de redistribution des revenus du bas vers le haut, de coupures dans les régimes de sécurité sociale, de pertes d'emplois et d'inégalités sociales accrues. Les citoyens de l'UE subissent l'impact de processus socioéconomiques radicaux :

- un recul important des taux salariaux dans le produit national brut de l'UE des 27, notamment dans la zone Euro ;
- une inégalité de plus en plus prononcée dans la répartition des revenus entre riches et pauvres dans l'UE ;
- le développement d'un secteur peu rémunéré dans lequel une part croissante des salariés ont des emplois atypiques et ne sont pas couverts par les mesures de protection sociale en place dans l'UE ;
- des baisses de prestations de chômage, notamment pour les chômeurs de longue durée, qui vont de pair avec des réformes libérales du marché du travail dans presque tous les pays de l'UE ;
- le démantèlement de l'Etat-providence, avec baisse des pensions aux personnes âgées et des services de santé dans toute l'UE ;
- une redistribution de la charge fiscale au profit des entreprises et des plus hauts revenus dans tous les Etats membres de l'UE ;
- des compressions d'emplois dans les entreprises, dont le retour sur capital a connu un essor exceptionnel.

Ces évolutions sont, en premier lieu, le fruit d'un changement radical de la vision de la politique économique et sociale, qui a été définie par l'Acte unique européen en 1987 et de l'introduction du marché intérieur. Ces projets ont marqué un tournant dans l'UE, un abandon de la politique keynésienne pour faire place à une vision néolibérale.

Politiquement, l'ETF est convaincue de l'urgence de contrer le modèle économique et social néolibéral établi dans les anciens Traités de l'UE et de le remplacer par un modèle alternatif qui se fonde sur une vision sociale de l'Europe. C'est la seule voie pour dépasser dans l'UE la crise de confiance qui est actuellement très profonde. L'UE doit défendre une politique de plein emploi, accroître les revenus des populations, dépasser les inégalités sociales, sauvegarder l'Etat-providence social, abolir le travail sans protection sociale et promouvoir les droits des salariés et la démocratie industrielle. Ce n'est que si l'UE parvient à réaliser cette transformation sociale qu'elle jouira du soutien à long terme de sa population.

### Reconcevoir le modèle économique de l'Union européenne

Avec l'Acte unique européen (1987) et le Traité de Maastricht (1993), la philosophie néolibérale a imposé sa suprématie idéologique aux processus d'intégration européenne. L'Acte unique européen avait comme axe prioritaire la réalisation du marché unique assorti de quatre libertés fondamentales appelées : libre circulation des marchandises, des services, des personnes et du capital. Le Traité de Maastricht a dégrossi le terrain de l'introduction de l'Union économique et monétaire. Lors de l'élaboration de ces deux projets socioéconomiques fondamentaux, les Etats membres de l'UE ont décidé clairement et se sont abstenus de créer une union sociale, une union fiscale et un système européen de négociation collective.

Dans l'Union économique et monétaire de l'UE, la devise commune est soumise à des compétences communes et, donc, européennes, alors que les politiques salariales, sociales et fiscales sont délibérément laissées aux mains des Etats membres, les pratiques de dumping en étant la conséquence structurelle logique. Dans un tel système, les Etats nationaux se font la concurrence pour attirer les investissements des investisseurs internationaux, et cette concurrence se réalise au prix de la baisse des coûts salariaux et prestations sociales, ainsi que du taux d'imposition des entreprises. L'Union économique et monétaire de l'UE a lancé une course générale à la baisse des coûts du travail, au démantèlement de l'Etat-providence social et à la baisse de la fiscalité des entreprises.

Ce type de concurrence transfrontalière peut être qualifié de système d'Etats concurrents. Ce système est un vecteur fort pour la réalisation des objectifs du néolibéralisme : les pouvoirs de l'Etat, notamment de l'Etat-providence, peuvent être amputés, les coûts salariaux et connexes ainsi que la fiscalité des entreprises peuvent être diminués, alors que les forces de marché ont les coudées de plus en plus franches sous l'effet de la dérégulation et de la privatisation.

En outre, les objectifs macroéconomiques de la vision néolibérale se réalisent sous la forme d'une Union économique et monétaire. Le Traité de Maastricht établit la Banque centrale européenne, une institution dont le premier engagement est la lutte contre l'inflation. Sur la base du Traité de Maastricht et des règlements de l'UE qui s'inscrivent dans le cadre du Pacte de stabilité et de croissance, la politique fiscale doit prioritairement consolider les budgets publics. Les marges de manœuvre, c'est-à-dire la gestion des rentrées et dépenses et, par conséquent, la stabilisation de l'économie à l'aide de la politique fiscale, sont donc sévèrement rétrécies. Contrairement au Plan Werner du début des années 1970, la version que donne Maastricht de l'Union économique et monétaire ne prévoit pas de gouvernement économique européen, et il est donc impossible de coordonner efficacement les politiques fiscales des Etats membres de la zone euro, voire de réaliser l'harmonisation et une conjugaison adéquate des politiques monétaires et fiscales. Les faiblesses de la conception de la politique économique dans la zone euro ont été plus particulièrement perceptibles lorsqu'a éclaté la bulle de la nouvelle

économie en 2001. Contrairement aux Etats-Unis, la Banque centrale européenne et les gouvernements nationaux de la zone euro n'ont pas lutté activement contre la stagnation économique entre 2001 et 2005, en introduisant, notamment, des politiques de stabilisation et de stimulation.

Dans la crise économique mondiale que nous vivons actuellement, qui concerne dans une large mesure également les Etats européens, la faible capacité de l'UE à agir est d'une clarté effrayante. Même si l'UE est une zone économique qui présente un niveau élevé d'interdépendance, dans laquelle les Etats nationaux sont à peine à même de poursuivre leurs propres politiques de reprise économique, la Commission n'a pas les attributions pour prescrire un programme de stimulation économique à toute l'Union alors qu'il serait absolument nécessaire. Par contre, des protagonistes nationaux importants – l'Allemagne et la France – se perdent en luttes intestines sur la portée et les outils du programme de stimulation sans que la Commission ait le droit de faire entendre raison à ces Etats et ne prescrive un programme européen. Contrairement aux Etats-Unis d'Amérique, l'UE n'a qu'une capacité limitée de mitiger la portée et de réduire la durée de la crise économique. Sa réaction ne peut être que rapide et ciblée.

De cette critique du statut actuel des politiques économiques de l'UE, l'ETF en induit qu'il convient de revendiquer les réformes suivantes :

- La Banque centrale européenne doit être soumise au contrôle démocratique et s'engager à réaliser les objectifs suivants : une croissance économique élevée, le plein emploi et une grande stabilité monétaire. Les objectifs conflictuels qui seront le fruit de ces engagements doivent être acceptés ; ils doivent obliger la BCE à poursuivre une politique monétaire flexible et à harmoniser ses politiques avec les politiques fiscales et salariales.
- A court et moyen terme, les politiques nationales doivent être coordonnées au niveau de l'UE de manière à pouvoir pleinement exploiter la marge d'action en politique économique et doit se réaliser une harmonisation adéquate des politiques monétaires et fiscales européennes. A cette fin, une Commission européenne démocratisée pourrait se voir donner un mandat, en coopération avec le Conseil des ministres de l'économie et des finances (Ecofin), qui consisterait à définir l'orientation de base de la politique fiscale des Etats membres en fonction de leurs situations économiques respectives (consolidation ou expansion).
- Une condition préalable à une telle politique est, néanmoins, que les principes fondamentaux du Pacte de stabilité et de croissance de 1997 soient révisés. Ce pacte prévoit que tous les Etats membres doivent éviter « des déficits publics excessifs », de plus de 3% du produit intérieur brut (PIB). Cette règle, déjà imposée par le Traité de Maastricht, a été durcie lors du Sommet d'Amsterdam. Après les réformes de 2006, le Pacte ne se réconcilie toujours pas avec la nécessité de poursuivre une politique fiscale anticyclique. Dans une situation de crise, les Etats membres de l'UE doivent être à même de stimuler la demande en creusant la dette publique afin de combler le vide de la demande créé par les processus du marché. Dans ce contexte, les déficits provoqués par le cycle économique doivent être acceptés. En phases d'expansion et de croissance, les rentrées fiscales additionnelles doivent aussi être utilisées pour réduire les déficits budgétaires. Les contraintes qui pèsent sur l'endettement public ne devraient pas s'ériger en dogme et en objectifs à poursuivre à tout prix dans une économie en expansion, car des dépenses creusant le déficit pour des investissements qui misent sur l'avenir, comme dans le secteur de l'éducation, peuvent être chargés de sens pour l'Etat.
- Les politiques de dumping fiscal doivent prendre fin grâce à l'introduction d'une base d'imposition commune dans le cas de la fiscalité de l'entreprise et l'introduction de taux d'imposition minima pour l'impôt sur le revenu et l'impôt sur les entreprises, et par l'harmonisation des règles qui prévoient de rendre compte des bénéfices accumulés.

- A long terme, il faudrait également prévoir de transférer de plus en plus de pouvoirs décisionnels en matière de politiques économiques et fiscales vers le niveau européen. Pendant de nombreuses années, la France a revendiqué un tel transfert, qu'elle appelait la mise en place d'un gouvernement économique européen. La finalité est d'établir, aux côtés de la BCE, une institution de politique fiscale qui ait des pouvoirs du même type pour créer une égalité de traitement des politiques monétaires et fiscales, et permettre une véritable politique économique et de stabilisation européenne. Cette revendication est une revendication de principe. Les politiques fiscales doivent être mieux coordonnées au niveau européen. C'est particulièrement vrai pour la zone euro. Mais les politiques de coordination ne doivent pas être une fin en soi. Elles doivent assurer la croissance, l'emploi et une transformation écologique de l'industrie. Le gouvernement économique européen aurait la responsabilité de la mise en œuvre d'une politique économique d'expansion en vue d'une croissance quantitative. Il devrait assumer la responsabilité d'activités communes telles que l'établissement d'infrastructures transnationales compétitives. Lui donner des attributions fiscales et les moyens financiers de réaliser ces activités aurait un sens. Une politique économique européenne digne de ce nom est tributaire d'une telle attribution de compétences fiscales.
- Le budget devrait être restructuré au plus tard au cours du prochain mandat financier (qui commence en 2014) :
  - Le budget se concentrera sur la croissance, l'emploi et les questions sociales. Pour valoriser le poids des questions de sécurité sociale, il est nécessaire de donner plus d'importance ou de restructurer le Fonds social européen (FSE).
  - Ce fonds doit pouvoir agir de plein droit, indépendamment des politiques structurelles, et il doit jouir d'un poids financier plus lourd. Contrairement au passé, le fonds ne doit pas être prioritairement à la disposition de régions économiquement plus faibles ; il doit être ouvert à toutes celles qui ont besoin d'être soutenues dans leur lutte contre les problèmes que pose le marché du travail (tels que des taux de chômage élevés, des taux d'emploi des femmes trop faibles, des taux élevés d'échecs scolaires, des niveaux d'éducation trop peu importants, c'est-à-dire pour réaliser les objectifs fixés dans le contexte de l'actuel processus de Lisbonne).

### Coordonner les politiques de protection sociale au niveau européen

Dans l'optique du revirement opéré dans l'idéologie sociale et compte tenu de différents facteurs tels que le chômage massif, les déficits budgétaires et les changements démographiques, l'Etat-providence en Europe est soumis à des pressions depuis le début des années 1990. Selon la philosophie du diktat de l'offre, le désengagement de l'Etat et, notamment, de l'Etat-providence devait activer les incitants associés à la performance et promouvoir les leviers de la croissance. En conséquence, tous les pays européens ont réformé leurs systèmes de santé, de pension et de marché du travail, et ces réformes ont été associées à des coupures importantes dans les prestations de sécurité sociale aux citoyens. Dans les systèmes de santé, la liste des prestations a été amputée et les contributions et paiements individuels effectués par les patients ont été revus à la hausse. Dans les systèmes de pension, les conditions d'éligibilité ont été resserrées et les formules de calcul des pensions de vieillesse ont été modifiées. En dernière instance, le niveau relatif de paiement des pensions et les ratios des revenus de remplacement ont été gravement diminués, et c'est un processus qui s'approfondira sérieusement au cours des décennies à venir compte tenu des réformes d'ores et déjà décidées, dont l'adoption est faite pour les systèmes de pension. Quant aux prestations de chômage, la durée des paiements et les ratios des revenus de remplacement ont été abaissés. Les réductions les plus sévères pèsent sur les chômeurs de longue durée.

La dégringolade des prestations de sécurité sociale a encore exacerbé le système intra-européen des Etats concurrents. L'amputation des dépenses de protection sociale, qui représentent en moyenne quelque 30% du PIB, est perçue comme encourageant la concurrence et une meilleure compétitivité internationale de l'Europe. Dans les années 1970 et 1980, les dépenses en protection sociale ont augmenté plus rapidement que le PIB. Les ratios de prestations de sécurité sociale, qui mesurent le ratio du total des paiements au titre de la protection sociale dans les rentrées agrégées de l'Etat, sont donc à la hausse dans tous les Etats. Plus les Etats sont riches, plus élevés sont les ratios des prestations de sécurité sociale et, statistiquement, le lien est très significatif (taux de détermination de 80%).

Depuis les années 1990, ce ratio a baissé en Europe. Les Etats, qui affichaient des ratios de paiements de sécurité sociale très élevés en regard de la moyenne européenne, c'est-à-dire des Etats comme la Suède, le Danemark, la Finlande et les Pays-Bas ont diminué ces niveaux. Cette diminution a parfois été drastique mais ils continuent à présenter des taux beaucoup plus élevés en Scandinavie que la moyenne de l'Europe occidentale. Des économies, qui connaissent une expansion rapide, comme l'Irlande et l'Espagne, ont découplé la protection sociale de la croissance économique et leurs ratios de paiement ont chuté de manière significative. Ces évolutions sont également perceptibles dans les Etats d'Europe centrale et de l'Est, notamment dans les trois pays baltes, en République slovaque et en Pologne. Lorsque les Etats opèrent de telles dissociations et revoient à la baisse leurs paiements de sécurité sociale pour dégager des avantages compétitifs au sein de l'Europe, on peut qualifier leur politique de dumping social. Ces politiques portent en elles des risques plus importants d'infections. On peut aller jusqu'à dire que pour les Etats-providence, le dumping social s'étendra sans coordination des politiques au niveau européen.

Dans un nouveau modèle économique et social, la logique qui sous-tend le système des Etats concurrents devra être rompue par l'introduction de politiques de re-régulation au niveau européen. L'ETF revendique donc que les Etats-providence européens mettent en place un pacte de stabilité sociale. Ce pacte contiendra un accord sur le couplage entre Etat-providence et niveau de développement économique des Etats respectifs. Mesurés à l'aune des revenus par tête d'habitant, il y a quatre clubs d'Etats dans l'Union européenne. Pour chacun de ces clubs, il y aurait une marge, une plage, de ratios de paiements de sécurité sociale. Le club des Etats plus riches aurait une plage plus large que le club des Etats plus pauvres. Les Etats en processus de rattrapage économique passeraient d'une fourchette plus étroite à une fourchette plus large.

Un tel accord sur de telles marges devrait permettre :

- de mettre un terme aux politiques de dumping social ; les pays ne pourraient plus individuellement tirer des avantages compétitifs d'une sécurité sociale amoindrie, en deçà de la moyenne que leur permet de pratiquer leur niveau de revenus ;
- des économies nationales moins développées ne seraient pas soumises à des pressions économiques excessives par cette forme de régulation de la politique sociale ; ils ne devraient assurer que le niveau de sécurité sociale que leur niveau de revenus leur permettent raisonnablement d'offrir ;
- alors les pays moins développés opéreraient un rattrapage économique, leur ratios de paiement de sécurité sociale s'approcheraient progressivement de ceux du reste de l'UE ; leurs dépenses en prestations de pensions de vieillesse, prestations de maladie, handicap et chômage se hisseraient à ces niveaux supérieurs en termes relatifs et absolus ; les plages des groupes à revenus plus bas et moyens seraient donc progressivement élargies ;

- la régulation quantitative des politiques sociales serait limitée au départ à un minimum au niveau de l'UE, une redistribution des revenus entre les Etats membres n'étant pas à l'ordre du jour dans cette étape ; cette régulation ne s'appliquant pas seulement à des agrégats (ratios de paiements de sécurité sociale), l'autonomie des Etats de l'UE établie par le principe de subsidiarité n'en serait pas affectée dans un premier temps lorsque des paiements de sécurité sociale seraient alloués à différents types de prestations (pensions de vieillesse, santé, chômage, allocations familiales).

La concrétisation d'une telle conception régulatrice marquerait une rupture avec le régime néolibéral des Etats concurrents dans le domaine des politiques de protection sociale. En application des principes du pacte de stabilité sociale, une politique d'harmonisation économique et sociale, et de progrès collectif serait poursuivie au sein de l'UE. Des stratégies de dumping comme celle-ci, qui ont été mises en œuvre par l'Irlande et l'Espagne dans l'ancienne UE et ont été depuis adoptées par les trois Etats baltes de la République slovaque dans le groupe des nouveaux Etats membres, pourraient être interdites dès le départ.

### Revitaliser les politiques du marché du travail de l'Union européenne

Pour combattre efficacement le chômage en Europe, il est nécessaire de reconcevoir les politiques économiques (cf. Section 2). Les politiques du marché du travail et les réformes structurelles ne peuvent être couronnées de succès que dans un environnement macroéconomique favorable, qui se propose de dépasser les taux de croissance particulièrement bas que nous connaissons actuellement. En conséquence et pour améliorer sa position compétitive au plan international, l'Europe et ses concurrents mondiaux doivent entrer dans une course à la valorisation de la qualité et non à la baisse infinie des salaires et normes sociales. L'Europe doit se souvenir de ses forces, c'est-à-dire de la grande qualité de ses produits et services, de la formation excellente de sa force de travail et de son emploi régulé et socialement protégé. Par conséquent, les éléments positifs des politiques du marché du travail – préventives et actives – doivent être mis de l'avant dans la politique du marché du travail de l'UE afin d'intégrer un nombre plus élevé de personnes au marché du travail et de contrecarrer les divisions de ce marché. Des politiques actives de marché du travail sont donc nécessaires.

Des initiatives nationales et européennes sont indispensables pour prévenir le « piège de la précarité » et améliorer la situation contractuelle de nouvelles formes d'emploi afin que les formes atypiques soient soumises aux mêmes normes de la législation sociale et du travail que les types d'emploi qualifiés de « normaux » et afin d'éviter une marginalisation de plus en plus importante en cas d'exclusion du marché régulier du travail. La protection européenne de formes atypiques et précaires d'emploi est indispensable à la prévention d'une érosion plus profonde des normes sociales. Mais tout cela suppose une vision stratégique d'une politique du marché du travail qui considère l'amélioration de la qualité du travail comme son objectif premier. En établissant de meilleures normes européennes pour le travail à temps partiel, les contrats à durée déterminée, le travail temporaire, le temps de travail, la protection contre le licenciement, des règles sur le remplacement du salaire en cas de mise au chômage et en poursuivant des politiques préventives et actives du marché du travail, les marchés du travail doivent être régulés de manière à lutter contre le « piège de la précarité » et le « piège de la pauvreté ».

L'emploi transfrontalier et le détachement de salariés se développent de plus en plus dans des domaines-clés de la politique sociale européenne. La montée des mouvements migratoires, la libre circulation des travailleurs et la liberté inconditionnelle de prestation de services mettent en péril le modèle social européen, notamment lorsque les intérêts et les droits acquis des salariés en matière salariale ne sont pas au cœur des politiques de l'UE et sont laissées à la merci d'une politique néolibérale de marché unique. Dans ce domaine, les Etats membres sont invités à renforcer le type d'emploi standard en

fonction de leurs coutumes nationales et à limiter toute pratique qui tendrait à contourner la norme établie en recourant à des formes d'emploi atypique.

Par conséquent, l'ETF revendique :

- une amélioration de la Directive temps de travail de l'UE, qui ne mette pas en cause la décision de la Cour de justice des Communautés européennes sur le temps pendant lequel le personnel est à la disposition de l'employeur (qu'elle juge être du temps de travail), doit limiter l'allongement de la période de référence aux dérogations prévues dans les conventions collectives, mettre un terme à la pratique de dépassement du temps de travail hebdomadaire maximum par la conclusion d'accords « volontaires » de renoncement à cette limite maximale (ledit « opt-out » individuel) et doit prévoir un droit à modifier un horaire de travail individuel pour des raisons familiales ;
- une révision de la Directive de l'UE sur les travailleurs détachés en vue d'appliquer d'une manière cohérente et incontestable le principe du lieu de travail, et de couler dans le droit le principe de l'égalité de conditions et de rémunération pour un même travail.

## Renforcer les droits sociaux fondamentaux par opposition aux libertés du marché

Après ces longues années consacrées au débat sur la Constitution européenne qui n'a pas vu le jour et suite à la proposition d'un mini-Traité de Lisbonne, aurait dû enclencher le dépassement du découplage entre l'ordre économique européen et l'ordre social européen. Au lieu de cela, ce fut l'occasion de cimenter un système double qui se ventile en un système économique européen néolibéral, d'une part, et des traditions nationales d'Etat-providence ainsi que des mécanismes politiques de protection sociale dans les Etats membres, d'autre part. Ce système double n'est pas équilibré. Son déséquilibre est le résultat d'une plus grande importance accordée dans la loi aux libertés dites fondamentales que sont la libre circulation des marchandises, la liberté d'établissement, la liberté de prestation de services, la libre circulation du capital. Si le Traité simplifié de Lisbonne devait entrer en vigueur en l'état, cette réalité serait gravée dans le droit et il serait pratiquement impossible de lui faire opérer un revirement.

Le pathos du libellé (« libertés fondamentales ») tend à dissimuler le fait que ces libertés ne sont pas des droits à des libertés, au sens traditionnel des valeurs fondamentales reconnues en Europe. Ce sont de simples règles contractuelles pour déréguler le marché européen. La Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne est la seule voie de dépassement de ce déficit, à première vue. En mettant les dispositions générales de l'article 53 de la Charte – à savoir les libertés dites fondamentales ou libertés du marché – sur un pied d'égalité avec les droits de l'homme, les garanties constitutionnelles que contiennent ces droits fondamentaux deviennent relatives, doivent se conformer au marché et perdent donc de leur valeur.

La voie vers l'expansion presque illimitée desdits droits fondamentaux de l'UE au dépens des garanties essentielles contenues dans le droit constitutionnel national est de plus en plus tracée par la Cour de justice des Communautés européennes et elle a avancé en la matière, notamment depuis les changements intervenus dans la composition de ses chambres lors de l'élargissement de l'UE en 2004. Ses arrêts doivent permettre une concurrence directe entre différents niveaux de régulation et donc l'intensification de la mise en concurrence des instances de régulation.

Les arrêts prononcés par la Cour de justice des Communautés européennes, en 2007, dans les affaires Viking et Laval, accordent systématiquement la priorité à la liberté d'établissement (Viking) ou à la liberté de prestation de services (Laval)

sans justification étayée par le Traité de l'UE, alors que ces droits sont comparés au droit de grève et droit à la négociation collective.

Selon la CJCE, les Etats membres de l'UE ne peuvent limiter la liberté de services et d'établissement que pour « des raisons impérieuses d'assistance sociale ». Tout mouvement de grève et convention collective seront examinés par la CJCE au détriment des Etats membres et dans la droite ligne de la connaissance antérieure, sans a priori social, de la nature impérieuse de ces raisons. Dans ce contexte, les dispositions sociales des conventions collectives ne sont pas supposées peser d'un poids décisif car les intérêts des salariés ne sont pas identiques à ceux de l'aide sociale. Le droit de grève et de négociation collective ne sont pas protégés en tant que tels, ils ne seront envisagés qu'en complément de plusieurs autres considérations dans l'examen des « raisons impérieuses d'assistance sociale » et ils sont ainsi dévalorisés. Dans l'arrêt Viking, la CJCE en vient même à la conclusion – erronée, néanmoins – que la dignité humaine devrait se mettre au diapason des libertés du marché, s' « harmoniser », pour reprendre ses termes.

Contrairement au vote de l'avocat général de la Cour dans l'affaire Rüffert (2008), la CJCE estime les textes légaux allemands sur la nature obligatoire des conventions collectives comme une violation de la Directive sur le détachement des travailleurs que limite donc la CJCE pour assurer que les obligations se plient à la liberté de prestation de services.

L'arrêt de la CJCE contre la législation qui protège les salariés au Luxembourg s'inscrit dans la même optique. Avec l'analyse bornée qu'elle fait des politiques sociales et toutes les réserves potentielles contre les dispositions individuelles prévues dans la loi luxembourgeoise sur le détachement des travailleurs, la Cour européenne des Communautés européennes fait montre d'une interprétation excessivement large de la Directive services. La Cour de justice des Communautés européennes en revient à l'ère Bolkestein et à son interprétation de la Directive sur le détachement des travailleurs dont elle veut ignorer les améliorations introduites par le Parlement européen au projet original de la Directive services de la Commission européenne.

Dans ses arrêts dans les affaires Viking, Laval, Rüffert et Luxembourg, la CJCE – sans aucune légitimité reconnue par le droit communautaire – veut limiter le droit de grève, le droit à la négociation collective et les normes de protection sociale dans les Etats membres même lorsqu'ils ont la priorité dans la constitution nationale. Partout où les droits et normes de protection sont renforcés ou encore partout où les évolutions médiatiques vont en ce sens, comme c'est le cas dans de nombreux Etats d'Europe centrale et de l'Est, les gouvernements verront, grâce à ces arrêts de la CJCE, leurs politiques antisyndicales justifiées.

L'ETF critique le fait que la Cour de justice des Communautés européennes, l'institution sans légitimité démocratique et la plus opaque, se qualifie sans la moindre légitimité de fer de lance et d'exécuteur, voire bourreau, constamment au service du système économique et régulateur néolibéral, échappant à tout contrôle prévu par les droits fondamentaux, et le fait qu'elle proclame en dernière instance la primauté des libertés du marché sur l'ordre du travail et l'ordre social des Etats membres, voire la dignité humaine, qui devrait être ajustée aux libertés du marché. Les arrêts plus récents de la CJCE pourraient mettre durement à l'épreuve la loyauté des salariés dans des pays importants de l'UE. Finalement, ces arrêts doivent être révoqués. Le respect des conventions collectives doit se poursuivre et demeurer le pilier de la politique sociale dans la législation qui régit les contrats.



Le Congrès de l'ETF revendique :

- que la législation qui régit la politique sociale, telle que la Directive sur le détachement des travailleurs et les droits (sociaux) fondamentaux comme le droit de grève ne doivent pas être subordonnés aux libertés dites fondamentales du marché unique ; la tension entre les « libertés fondamentales » et les droits sociaux fondamentaux doit se résoudre à l'avantage des droits fondamentaux ; les droits sociaux fondamentaux doivent avoir préséance sur les règles qui régissent la compétitivité et les libertés fondamentales du marché unique ; ces éléments doivent être assurés irrévocablement par des ajustements de la législation de l'UE directement applicable (législation primaire) ; les traités doivent aussi contenir des dispositions obligatoires qui prévoient que l'UE n'œuvrera pas seulement pour le progrès économique mais aussi pour le progrès social ;
- dans ce contexte, le principe de l'égalité des rémunérations et des conditions d'emploi pour un même travail réalisé dans le même lieu doit s'imposer à toutes les autres considérations ; la Directive sur le détachement des travailleurs doit être amendé pour que les salaires et conditions d'emploi des salariés détachés soient soumis à la législation du travail et à la législation sur la négociation collective du lieu de réalisation du travail, sans que puisse planer le moindre doute ni la moindre réserve, et tout en maintenant le principe légal de déroger à une convention collective si cette dérogation est favorable au salarié ;
- pour assurer un contrôle efficace des salaires et des conditions d'emploi des salariés détachés, une coopération transnationale réelle entre autorités doit être assurée (service et exécution à l'étranger) ; des contrôles nationaux internes efficaces ne doivent pas être contrecarrés par des dispositions imprécises de la législation européenne ;
- l'ETF demande au Conseil de l'UE de se prononcer pour l'application de ces principes dans un avenir proche ; le mouvement européen des travailleurs ne peut accepter et n'acceptera pas la poursuite d'une politique d'intégration européenne sous des auspices néolibéraux, c'est-à-dire une politique qui, fondamentalement, menace les intérêts de millions de salariés européens ; les syndicats européens se réservent donc le droit de plaider, lors de referenda à venir, pour un « NON » aux traités de l'UE et pour le blocage de tout processus d'intégration tant que le droit primaire de l'UE ne donnera pas préséance aux droits sociaux fondamentaux par opposition aux « libertés fondamentales » du marché.

**Le Congrès de l'ETF revendique :**

**Pas moins d'Europe, mais une Europe de plus en plus sociale !**

L'analyse du système de législation économique et social dans l'UE et les arrêts de la Cour de justice des Communautés européennes ont démontré que la conception actuelle de l'Union européenne prépare la voie à la violation des intérêts des salariés de nombreuses manières différentes mais jamais anodines. Le désintérêt de la population pour les affaires de l'UE est associé au manque de confiance des salariées dans les attributions de l'Union européenne en matière de protection sociale. Leur méfiance ne se fonde pas sur « des déficits d'information » concernant l'intégration européenne ou certains vestiges d'une conscience toujours et encore façonnée par l'Etat-nation ; c'est plutôt le résultat de leur vécu personnel, à savoir que l'UE encourage le dumping salarial et social, et n'est plus à même de créer le plein emploi.

L'ETF critique la tentative de conférer des pouvoirs constitutionnels à des politiques économiques et sociales qui se sont converties en principes néolibéraux dans les Traités de l'UE et la volonté de leur donner une valeur sempiternelle ou presque. Dans cette démarche, les Traités de l'UE vont bien au-delà de la portée politique qu'ont les constitutions nationales dans les Etats membres. Aucun Etat membre n'a une constitution qui prescrit l'orientation de la politique monétaire et fiscale. Aucun Etat n'a de constitution qui fonde fermement ses politiques sur un système de fédéralisme concurrentiel. Cette prescription unilatérale des Traités de l'UE viole les dispositions en matière de contenu et de barrières de protection sociale prévus dans les constitutions de nombreux Etats membres. Le système d'Etats concurrents, avec ses effets négatifs sur la politique salariale, sociale et fiscale, deviendrait une caractéristique sempiternelle en vertu du Traité de Lisbonne. L'ETF s'oppose à cette démarche.

Le scepticisme de plus en plus prononcé à l'égard de l'UE révèle que les conséquences du chapitre économique et social des Traités mettent de plus en plus mal à l'aise les citoyens européens. Suite aux referenda organisés en France, aux Pays-Bas et en Irlande, et auxquels la population a répondu « Non », l'UE devrait abandonner la politique d'une non remise en question de son train-train habituel et lancer un grand débat sociétal au sein de l'UE sur l'avenir social de l'Union européenne. Cela déboucherait sur un nouveau Traité de l'UE, dont le contenu traiterait de l'orientation de ses politiques sociales, dont sont responsables les gouvernements démocratiquement élus dans les Etats membres, sans prédétermination du résultat. Les politiques monétaires et fiscales doivent être libérées de leurs jougs et se voir offrir des espaces de respiration pour promouvoir la croissance et l'emploi. Dans la politique salariale, sociale et fiscale, la régulation au niveau européen doit être utilisée pour empêcher les pratiques de dumping.

Notre réponse au dynamisme inhérent au système d'Etats nationaux concurrents ne doit pas être la formule « moins d'Etat national et moins d'Europe ». Au contraire : nous avons besoin de plus d'Europe mais d'une Europe différente. Et cette Europe différente a besoin d'un nouveau système de régulation pour les politiques économiques et sociales en Europe. En d'autres termes, des politiques qui donneront un avenir au modèle social européen alternatif. Ceux qui s'accrochent désespérément au néolibéralisme mettent cependant en péril le processus d'intégration européen et contribuent à un retour au nationalisme et au protectionnisme. Ceux qui se rendent responsables de l'amorce du dumping salarial, social et fiscal ne devraient pas être surpris par l'écart qui se creuse entre les peuples d'Europe au lieu du rapprochement. Le risque d'une aliénation de plus en plus importante des citoyens par rapport aux idées et principes européens ne peut être vaincu que par la réalisation d'une Europe démocratique et sociale.

*Adoptée au Congrès de l'ETF, le 29 mai 2009*

## Transport Maritime Européen

Le Congrès de l'ETF, réuni à Ponta Delgada, Açores (Portugal), du 27 au 29 mai 2009

**CONSTATE** que les horaires de travail excessivement longs des gens de mer engagés dans le transport maritime côtier en Europe sont la cause profonde de nombreuses catastrophes maritimes,

**NOTE** avec grande préoccupation que bon nombre de gens de mer, notamment, des officiers de quart sur les navires à deux bordées sont souvent appelés à travailler 18 heures par jour,

**NOTE** avec vive inquiétude que les enquêtes sur les accidents maritimes en France et au Royaume-Uni ont révélé que la plupart d'entre eux, dans le transport maritime côtier en Europe, ont été provoqués par du personnel navigant souffrant d'un manque considérable de sommeil,

**NOTE** que la Convention 180 sur les horaires de travail prévoit deux systèmes alternatifs pour les gens de mer, à savoir le système des « heures de repos » et le système des « heures de travail » ; le système des « heures de repos » permet un temps de travail journalier pour les gens de mer plafonné à une moyenne de 13 heures (ou encore une moyenne hebdomadaire de 91 heures) ; le système des « heures de travail » permet un temps de travail journalier maximal de 10,3 heures (soit 72 heures par semaine) ; malgré le stress et la fatigue des membres des équipages à bord, tous les Etats membres ont opté pour le système des « heures de repos », pénalisant de cette manière le système des deux quarts ; cela signifie que de nombreux navires engagés dans le transport maritime côtier en Europe ne fonctionnent qu'avec deux titulaires du brevet de chefs de quart, c'est-à-dire le capitaine et un officier ;

**REGRETTE** que toute diminution du temps de travail du personnel navigant ne soit réalisable qu'en prévoyant un minimum de trois navigants à bord de tous les navires qui appliquent un système de deux quarts ;

**INVITE** les gouvernements européens, le Parlement européen, la Commission européenne et tous les politiciens à déployer des efforts pour assurer que les navires qui opèrent dans les eaux côtières, dont le voyage dure plus d'une journée, aient à bord un minimum de trois titulaires de brevets de quart quel que soit le pavillon/registre du navire et respectent intégralement les dispositions réglementaires de la Convention STCW.

*Adoptée au Congrès de l'ETF, le 29 mai 2009*

## L'heure de la Riposte Combative

Le mouvement syndical est à la croisée des chemins. Il est confronté à la crise financière et économique la plus grave et la plus profonde depuis les années 1930. Parallèlement, le mouvement syndical est la cible d'offensives très lourdes de la part de la Cour de justice des Communautés européennes. En moins d'un an, elle a prononcé quatre jugements (Viking, Laval, Rüffert et Luxembourg) qui limite la capacité syndicale à défendre les intérêts de leurs membres. Par ailleurs, c'est tout le modèle social européen qui est menacé car les employeurs se désengagent progressivement du compromis historique qui constitue la base même du modèle social.

Le contexte est celui d'une humanité qui est menacée de catastrophe environnementale/climatique, que provoquent essentiellement les activités humaines. Les travailleurs des transports de par l'Europe seront gravement ébranlés par ces évolutions. Tous ces défis obligent le mouvement syndical à repenser sa situation, réévaluer ses stratégies et mobiliser toutes ses forces pour le changement social, politique et économique.

### La crise

La crise financière et économique n'est ni une catastrophe naturelle, ni un problème qu'aurait provoqué un marché pourri du logement aux Etats-Unis. Elle est l'effet logique de 30 années de politiques néolibérales. Elle est l'aboutissement de contradictions intérieures, au sein de l'ordre économique existant. La dérégulation de l'économie, la privatisation des services publics, la redistribution de la richesse du bas vers le haut et la financiarisation de l'économie ont contribué à l'avènement de cette crise.

Le credo néolibéral nous a suriné que la dérégulation et la privatisation allaient dynamiser l'économie et son efficacité ; elles devaient relancer la croissance, une plus grande prospérité et un meilleur-être pour nous tous. Il n'a pas été présenté comme un écran de fumée qui occulte les intérêts des riches et des nantis. Le néolibéralisme est donc complètement discrédité. Toute mesure pour contrecarrer la crise doit donc non seulement s'atteler aux symptômes mais aux causes profondes. Nous avons besoin d'une large re-régulation et démocratisation de l'économie.

### Les jugements de la Cour de justice des Communautés européennes

Les jugements prononcés dans les affaires Viking, Laval, Rüffert et Luxembourg représentent un nouveau tournant en Europe. Il est clair que la législation du travail ne relève plus de la seule responsabilité des Etats-nations mais est subordonnée à la libre circulation des capitaux, des marchandises et des services, à l'accès au marché. Les jugements ont aussi précisé que toute action syndicale peut être jugée illégale si la Cour de justice l'estime disproportionnée en regard de son contexte.

Ces jugements sont des offensives lourdes contre les droits syndicaux en Europe. Le dumping social massif ne sera qu'un des effets graves de ces arrêts. Associés à la crise financière et économique, ils sont encore plus préjudiciables. Les jugements sont annonciateurs d'une politique plus autoritaire et plus oppressive à l'égard des organisations syndicales, afin de résoudre les crises dans le meilleur intérêt des spéculateurs et des intérêts des entreprises. Le mouvement syndical doit donc relever ces défis avec la volonté ferme de contrecarrer ces jugements et de corriger le tir juridique.

## Le modèle social européen

Le changement profond du rapport des forces dans la société, qui s'est réalisé au fil des 30 dernières années, sape l'existence même du modèle social européen. Les employeurs se sont désengagés du pacte social, au fil du temps. Il était la base même du modèle social dans la période qui a suivi la Deuxième Guerre mondiale. L'agression contre ce qui avait été accepté comme compromis social plus large a commencé.

Le chômage s'était stabilisé à un niveau élevé dans la plupart des pays européens et, sous l'effet de la crise, reprend vigueur. Le travail précaire se multiplie de manière exponentielle. La flexibilité, dont la version toilettée se nomme 'flexicurité', sape les conditions de travail et la régulation du travail. Les services sociaux, les pensions et les prestations de chômage sont attaqués de par l'Europe. Le rôle des conventions collectives et de la négociation collective est mis à mal par la Cour de justice des Communautés européennes.

## L'heure de la riposte a sonné

L'ETF et ses organisations membres doivent faire face à la situation en contre-attaquant. L'heure de la riposte est venue. Nous pouvons apprendre de notre histoire qu'en dernière instance, c'est la force de nos organisations syndicales, notre capacité à agir et notre solidarité mutuelle qui auront raison de ces agressions. Nous devons donc organiser plus de travailleurs des transports, renforcer nos organisations syndicales, construire des alliances à l'intérieur et à l'extérieur du mouvement syndical, développer des politiques alternatives et mobiliser nos membres.

La crise financière et économique actuelle n'est pas seulement une menace pour nos membres, les travailleurs des transports et les personnes, en général, mais aussi une opportunité importante. Le discrédit du néolibéralisme et la crise environnementale ont ouvert la porte à une pensée alternative, à de nouvelles analyses et stratégies. Nous devrions profiter de l'occasion, au mieux, pour lancer une contre-offensive. Nos revendications doivent être de désarmer les spéculateurs financiers, de démocratiser l'économie, de promouvoir des investissements durables dans l'environnement et l'économie réelle, de créer des emplois et un travail décent, d'assurer des services sociaux de grande qualité. Les droits syndicaux et autres droits humains fondamentaux doivent avoir la priorité sur les dogmes économiques de la liberté du marché.

L'ETF doit plus particulièrement se positionner en tête d'une campagne vigoureuse contre les jugements antisyndicaux de la Cour de justice des Communautés européennes. Il faudrait établir en toute clarté que ces offensives contre les droits syndicaux et les restrictions aux actions syndicales en Europe ne seront jamais acceptées, et que nous utiliserons tout ce qui est en notre pouvoir pour les contrecarrer, notamment le recours à l'action industrielle, du travail, le cas échéant.

*Adoptée au Congrès de l'ETF, le 29 mai 2009*

# Déclaration portant sur la Colombie

Le Congrès de l'ETF, se réunissant à Ponta Delgada du 27 au 29 mai 2009

Conscient que la Colombie est l'endroit le plus dangereux du monde pour être syndicaliste, et conscient que les activistes et membres syndicalistes se trouvent quotidiennement menacés de meurtre et de répression.

Conscient que l'Union européenne négocie actuellement un Accord de libre échange avec le régime en place, qui permet le traitement en toute impunité des attaques menées contre les membres de syndicats.

Affirme sa pleine solidarité avec le mouvement syndical colombien, y compris les syndicats des transports, et soutient leur appel de ne pas conclure un tel Accord de libre échange entre l'UE et le gouvernement d'Alvaro Uribe sans y inclure une clause sociale qui garantisse la liberté d'association et qui reçoive le plein soutien du mouvement syndical colombien.

En appelle à l'ETF, conjointement avec la CES, pour faire pression sur la Commission européenne pour s'opposer à la négociation de tout accord de libre échange qui ne répondrait pas aux revendications des syndicats colombiens.

En appelle à l'ITF pour travailler en étroite relation avec ses syndicats colombiens afin de les soutenir dans leur lutte et afin d'éveiller les consciences, avec ses membres européens, quant à la nécessité d'afficher une solidarité concrète avec les syndicats de Colombie et d'autres pays où le syndicalisme est sujet à des attaques.

*Adoptée au Congrès de l'ETF, le 29 mai 2009*





**EUROPEAN TRANSPORT  
WORKERS' FEDERATION**

Rue du Marché aux Herbes, 105, Bt 11

B-1000 BRUSSELS

Tel: +32.2.285 46 60

Fax: +32.2.280 08 17

e-mail: [etf@etf-europe.org](mailto:etf@etf-europe.org)

web: [www.etf-europe.org](http://www.etf-europe.org)