

Transport routier : L'Europe sociale marque un tout petit point

Yann Le Pollotec

S'il est un domaine où le dumping social et fiscal fait des ravages, c'est bien celui des transports routiers.

Avec les cadences infernales imposées par les flux tendus, on peut parler à juste titre de salaire de la peur. Un salaire de la peur qui est bien trop souvent une rétribution horaire de misère, qui pousse à enchaîner heures de conduite sur heures de conduite, trajet sur trajet, au mépris de la sécurité, au mépris de la santé. Les temps de conduite peuvent actuellement atteindre les 70 heures voir les 74 heures hebdomadaires. Les petits entrepreneurs du transport routier vivent avec l'angoisse quotidienne de la faillite, victimes du dogme criminel de la concurrence libre et non faussée, de la course à la compétitivité.

On ne peut donc que se réjouir, qu'enfin le Parlement européen, et le Conseil de l'Union européenne, se soient décidés à légiférer, en ce début février 2006, sur la réglementation sociale des transports routiers. Jusqu'ici une seule loi existait : celle qui consiste à transporter une marchandise d'un point à un autre dans un minimum de temps, et avec un coût minimum, y compris au prix de vies humaines, les assurances assumant les risques. Cette loi porte un nom : c'est la loi de la jungle. C'est pourquoi, il était grand temps de faire quelque chose, pour que les routes de l'Union européenne ne ressemblent plus en permanence au « Paris-Dakar ».

Cependant, on ne peut que regretter, comme Jacky Hénin le fit en séance plénière du Parlement, la timidité du texte final, malgré les efforts courageux et tenaces d'amendements faits par les députés du groupe GUE/NGL. Ainsi, les temps de conduite devraient être désormais limités à 56 heures hebdomadaires, sur l'ensemble du territoire de l'Union européenne. Une période ininterrompue de repos quotidien de 11 heures est obligatoire. Le taux minimum de contrôle sera, à partir de 2008, porté à 2% des jours « prestés » en 2008 et 3% en 2010. Une liste commune aux États membres de l'Union européenne, des infractions à la réglementation sociale des transports routier a pu être établie. Par contre, il n'existe aucune harmonisation européenne des sanctions. Toutes références à la directive sur l'aménagement du temps de travail, impliquant des obligations légales, ont été exclues de la directive. Les députés européens ultra-libéraux, ont hurlé au Big-Brother, à propos de l'installation obligatoire de tachygraphes électroniques, normalisés pour contrôler le respect de la réglementation. Ils crient à l'atteinte aux libertés individuelles lorsqu'on demande des périodes de repos obligatoires et des temps de conduite maximum. Par contre, lors la séance du Parlement consacrée aux problèmes de sécurité intérieure de l'Union européenne, ces mêmes députés étaient prêts à ficher, écouter, filmer, embastiller tout un chacun sous le prétexte de menaces terroristes. Mais, les terroristes, les plus dangereux pour

nos sociétés européennes ne sont-ils pas, les patrons voyous, qui, en violant les lois sociales, en encourageant le dumping social et fiscal entre les peuples européens, sont directement responsables quotidiennement de centaines d'accidents mortels sur les routes d'Europe ?

L'impôt imbécile de Chirac sur les billets d'avion : une occasion manquée

Yann Le Pollotec

Jacques Chirac s'est donné comme objectif de faire que la France, et l'Union européenne contribue plus et mieux à la lutte contre la misère et au combat contre les grandes pandémies en Afrique.

On ne peut que soutenir cette louable ambition du Président de la République. On aurait pu penser que pour financer ce noble objectif, notre Président de la République aurait été le promoteur d'une taxe sur les mouvements et la circulation des capitaux en Europe, puis dans le monde. Cette taxe, sans être révolutionnaire, aurait eu, à la fois, l'avantage d'assurer de manière pérenne le financement de l'aide à l'Afrique, et de frapper le mouvement accéléré des capitaux vers les places et valeurs boursières les plus spéculatives. En effet l'un des maux qui frappe le continent africain, est l'immigration de ses capitaux vers les places boursières européennes, asiatiques ou américaines.

Malheureusement, fidèle à ses principes politiques, Chirac, a préféré taxer la circulation des hommes plutôt que celle du Capital. En effet, l'aide au développement devrait être financée par une taxe sur les billets d'avion. Cet impôt vient d'être voté par l'Assemblée nationale française, Chirac milite pour son extension au reste de l'Union européenne, voire au monde entier. Outre que le fait que les voyages aériens ne sont plus, depuis quelques décennies, l'apanage de quelques privilégiés mais un vecteur important des grandes migrations humaines, on peut douter fortement de la justice comme du rendement de cette nouvelle taxe. Pire, ce nouvel impôt servira de prétexte à des réductions d'effectif dans les compagnies aériennes, il entravera encore un peu plus le droit de chaque être humain à la liberté de circulation.

Finalement, Chirac se donne bonne conscience en proposant ce gadget pour financer l'aide au développement de l'Afrique. Mais, faute d'audace, sa proposition va encore aggraver les discriminations par le fric à l'accès aux transports aériens tandis qu'elle n'incitera pas à modifier les logiques financières à la base des dérives des pays pauvres. ■

(1) Helmuth Markov, membre du PDS et député du GUE/NGL, était le rapporteur parlementaire sur cette directive.

(2) C'était la proposition de l'économiste James Tobin. Les communistes en avaient été les porteurs dès 1995, lors de la campagne présidentielle.