

Quelques échos de la conférence débat sur l'Union européenne du 14 décembre 2018 à Arras (URI CFDT)

« Quelques échos » ? oui, car j'ai rempli 8 pages serrées de notes manuscrites sur un cahier 24 x32, et je n'ai pas tout noté ! et aussi parce que je n'ai pas tout compris, notamment dans certains domaines techniques (maritime par ex) où je préfère m'abstenir. Sur chacun des thèmes le compte rendu ne suit pas l'ordre des échanges avec la salle, car il y a eu beaucoup d'aller-retours sur la même question. L'ensemble est bien sûr à corriger et compléter par les notes des uns et des autres présents ce jour-là.

Une formule intéressante : l'après-midi « conférence-débat » a été pensé et (bien) préparé, contrairement à beaucoup d'autres où l'intervenant fait son topo sans interruption et où souvent il reste peu de place ou d'énergie pour un débat limité à des questions / réponses style ping pong. Au contraire le 14 décembre les questions avaient été préparées à partir d'interrogations de militants recueillis dans les syndicats et classées 9 thèmes socio-économiques et 5 environnementaux : 2 seront regroupés, quatre supprimés mais un autre ajouté .. le tout soutenu par des diaporamas, et avec la possibilité de questions de la salle.

Deux Intervenants au top :

Karima Dilli, (K.D.), députée européenne EELV, présidente de la Commission Transport, et donc chargée de présenter les rapports préparatoires aux débats et votes du Parlement.. une « verte » face aux « poids lourds » (jeu de mots involontaire) des entreprises publiques et privées de transport en Europe, ça promet d'être sportif ; confirmation : Karima Dilli a la santé, notamment pour la réplique mais aussi du souffle pour cette course de fond qu'est le parcours d'une décision dans les institutions européennes.

Yves Ricordeau, (Y.R.) secrétaire confédéral chargé des dossiers européens, très informé sur l'état des relations intersyndicales au niveau européen, et de la législation sociale, très clair et pas langue de bois.

Dans ce qui suit je n'ai pas indiqué systématiquement l'intervenant ou le militant qui a apporté l'information, l'essentiel c'est le contenu.

1 questions économiques et sociales : que peut faire l'Union européenne ?

qu'est-ce que l'Europe fait face aux délocalisations ? (question des Papier Carton) :

- Ne pas tout mettre sur le dos de l'Europe ! par exemple la fermeture de Whirlpool, c'est une responsabilité française.
- Différences des politiques d'investissements entre pays européens : les entreprises françaises mettent le paquet sur les investissements « immatériels » : recherche développement, production et achats de brevets par ex.
- Dans la mondialisation économique et sociale, la France doit trouver une autre forme de rayonnement / supériorité que le niveau des salaires, où nous sommes battus par les pays de l'est et les émergents.
- Concurrence fiscale féroce entre pays européens : globalement le chantage à l'emploi a poussé les gouvernements à faire des exemptions d'impôts (zones franches, etc.) et à baisser les taux. Pas de compétence fiscale pour l'Europe mais quelques avancées, par exemple le débat sur une assiette de cotisations (fiscales ? sociales ?) commune, de façon à savoir de quoi on parle ...
- problème général de la prise de décision du Conseil (= les 27 gouvernements) : il faut l'unanimité sur les questions sociales et économiques.
- La concurrence pour les implantations se fait aussi par la qualité des services, par la position géographique, par la formation de la main d'œuvre, etc.

Harmoniser la réglementation et les cotisations sociales ? c'est déjà très difficile pour la France, alors pour l'Europe !

L'UE a établi tout un socle de droits fondamentaux (non-discrimination etc.) difficiles à appliquer mais qui se concrétisent progressivement par exemple avec le « paquet mobilités », voir point 2 ci-dessous (K.D). Depuis la crise de 2008 (origine américaine, l'Europe n'a pas sombré !) et la politique de Barroso l'écart des protections sociales entre les pays a augmenté. Mais l'harmonisation des cotisations sociales n'est pas une revendication des syndicats européens (CES). Les revendications actuelles sont :

- Des salaires minima obligatoires partout, chaque pays restant libre d'en fixer le montant.
- Des droits aux allocations chômage partout, chaque pays fixant ses modalités.
- Une obligation de négociation sociale partout.

Beaucoup de pays de l'Est n'ont pas encore ces garanties. A rappeler : l'Europe a fait avancer la législation sur l'égalité professionnelle H/F. (Y.R)

2 Travailleurs détachés :

Le « paquet mobilités », démarré en 1996, garantit mieux les droits des travailleurs détachés, obtenus de haute lutte, **sauf pour les transports** qui ont été retirés par le Conseil au dernier moment, du fait de pressions des entreprises du secteur sur l'Assemblée et le Conseil, alors que la commission transport l'avait adopté. Les entreprises du transport sont particulièrement anti-sociales, elles considèrent que les chauffeurs peuvent dormir dans le camion, et le cabotage reste sans limite puisque le maximum prévu par la Commission de 3 opérations en 7 jours a été supprimé. Mais au Conseil une nouvelle feuille de route (= plan de travail !) a été adoptée avec notamment les tachygraphes obligatoires d'ici 2024, le renforcement des contrôles et le principe « travail égal / salaire égal ». (1)

Le « paquet mobilités » (3 milliards d'euros) comprend un volet « social », mais aussi un volet « environnement », avec des taxes possibles sur les poids lourds. A suivre ! Au Conseil la fracture est entre les pays de l'ouest (Espagne et Portugal compris, cf. gouvernements de gauche) et plusieurs pays de l'Est : leurs gouvernements sont plus « accommodants » sur la protection sociale, mais ils sont minoritaires au Conseil. Si les décisions tardent, si elles se prennent après les élections (du 23 au 26 mai 2019), le risque de dumping social existe pendant les 5 ans du nouveau Parlement. (K.D).

L'inspection du travail actuelle n'est pas adaptée aux réseaux de transport, de plus des sociétés de transport « boite à lettres » se créent régulièrement dans les pays de l'Est, sans aucune activité dans ces pays, mais elles bénéficient de la législation sociale de ces pays. (Y.R)

Autre info « transport » : **le canal Seine Nord** est déjà dans le programme de financement européen mais la France (l'Etat) doit encore débloquer 100 milliards d'euros. A comparer aux 26 milliards que coûtera le Lyon Turin prévu pour 2038 ... ! Un plan européen pour rénover le ferroviaire de proximité serait plus utile. (K.D.)

3 Brexit : du fait de la présence de militants du littoral et de douaniers dans la salle beaucoup de questions et d'informations précises ont été fournies, mais difficiles à résumer !

Les négociations jusqu'en août dernier portaient sur « Brexit dur ou Brexit doux ». Depuis l'enjeu est « **accord ou pas accord** » (deal or no deal). Dans le premier cas une période de transition de 2 ans est possible, si les 27 sont d'accord. Dans la seconde situation la Grande Bretagne devient un « pays tiers » comme n'importe quel pays, et donc avec tous les contrôles administratifs, commerciaux, policiers, sanitaires, vétérinaires, sécuritaires, etc. ... dans les deux sens. (K.D)

En France le Brexit a été trop vu comme un problème pour les Britanniques, alors qu'en fait **c'est un problème pour toute l'Europe, et notamment pour les pays proches** et particulièrement **notre littoral Boulogne Calais Dunkerque (BCD)**. **Rappel** : le Brexit doit être ratifié par le Parlement européen, mais aussi par les 27 parlements nationaux ... **On n'a pas fini d'en parler !**

La CFDT a commencé à travailler sur ces questions, en particulier le problème des médicaments, les besoins en douaniers etc... (Y.R)

Boulogne, Calais et Dunkerque sont particulièrement menacés du fait de l'avance technique des ports belges et néerlandais. Pour l'instant ceux-ci sont les seuls assez grands et équipés pour pouvoir accueillir et contrôler la masse des camions britanniques post Brexit. Ils ont eu le feu vert de l'UE qui a créé un « corridor européen » vers Anvers et Rotterdam. Heureusement le 10 janvier devrait être décidé l'élargissement du corridor aux ports de C, B, D. Une avancée dans le principe, mais dans la réalité tout reste à faire : à Calais par exemple il faudra prévoir 27 km de quai supplémentaire ou de parking linéaire pour contrôler les véhicules britanniques : un camion c'est au moins 2 minutes de contrôles ! Pour financer tous ces travaux (en partie !) un fonds d'adaptation au Brexit doit être créé, le projet doit sortir avant mars pour étude par la commission Transport.

On se prépare à un Brexit dur ou à pas d'accord du tout ! 60 douaniers en plus sont prévus dans la Région, des antennes de douanes vont revivre (Amiens notamment ...) mais le recrutement et surtout la formation (Police, Douanes, Santé etc.) ne suivent pas. (Hubert Delesalle syndicat Finances Douanes : H.D.)

4 Fraude fiscale :

Les montants sont vertigineux : entre 50 et 100 milliards d'euros pour la France, environ 1000 milliards d'euros pour l'Union européenne. Le Parlement européen a voté la création d'un « Parquet européen » pour les questions fiscales, mais ce n'est pas à l'ordre du jour du Conseil, il n'y a pas de liste officielle des paradis fiscaux et la transparence sur les transactions financières n'est pas « optimale » (euphémisme). Le principe européen reste « inciter plutôt que sanctionner ! ». A tous les niveaux (Douanes, police, justice etc.) le manque d'effectifs pour lutter contre la fraude est criant. Au niveau français un petit progrès : le verrou de Bercy a partiellement été desserré. (K.D. et H.D.)

Le manque d'affectifs est l'une des conséquences du dogme politique dominant en France et en Europe : « réduire l'investissement public », même quand la création d'emplois dans le service public pourrait rapporter plus qu'elle ne coûte. (Y.R.)

5 L'Europe veut elle la fin des services publics ?

Le syndicat Pole emploi a posé la question **du maintien d'un service public de l'emploi** : le marché de l'emploi doit-il être totalement libre ? sans intervention publique ? En France il y a un risque : la libre concurrence sur ce marché aboutit à deux organisations du marché : le secteur privé pour les plus qualifiés et le secteur public (Pole Emploi) pour les personnes les plus loin de l'emploi.

L'Europe n'a **pas de définition des « services publics »** ou des « bien communs »... et au-delà pas de définition de l' « intérêt général ». Chaque pays a ses pratiques et définitions. Par exemple la formation continue, le logement social ne sont pas des services publics en Finlande, en G.B. notamment. (K.D.).

La réalité et les problématiques de la concurrence sont là, sont les mêmes avec ou sans Europe. Les grands groupes de transport-livraison, les géants du numérique sont puissants avec ou sans Europe. En France du fait de sa position hors du service public de l'emploi l'AFPA est soumise à la concurrence des entreprises privées de FC, et l'Etat se désengage en confiant la formation professionnelle aux Régions, qui feront des appels d'offre, où l'AFPA sera en concurrence avec les entreprises privées.

Certains débats sont uniquement français, souvent incompréhensibles à l'étranger : par exemple le débat prestations chômage assurantielles / prestations chômage forfaitaires.

L'Europe est indispensable pour affronter le reste du monde, notamment les poids lourds installés ou émergents (Etats Unis, Chine...), c'est au niveau européen qu'on peut défendre notre modèle social, qui inclut des services publics hors concurrence. (Y.R.)

6 Que fait l'Europe pour les jeunes :

Question posée par une salariée de la Mission Locale d'Amiens : Erasmus sert surtout aux étudiants mais peu aux « NEET » (ni employés, ni étudiants ni stagiaires) : que fait l'Europe ?

Le chômage des jeunes est une catastrophe dans certains pays : en Grèce 60% des jeunes sont au chômage. 14 millions de NEET en Europe.

La « **Garantie Jeunes** » création européenne, a été traduite en France par « Garantie jeunesse » sans que soient indiqués l'origine et le financement européens du dispositif. Cela marche bien France et dans plusieurs pays mais sans aucun suivi effectif dans chaque pays.

La Finlande a mis sur pied une « Allocation jeunesse directe et uniforme » accordée à chacun dès la naissance et versée à la majorité sous forme d'un capital.

Erasmus est en train d'être repris par certaines **filières professionnelles** européenne, les fonds Erasmus doivent être augmentés et cela pourrait concerner les apprentis en 2019.

Le « Pass Interrail » est une création de la Commission transports du Parlement, il permet dès 16 ans de circuler à coût réduit dans toute l'Europe, mais il n'est pas très utilisé en France. De même le « Service Volontaire Européen » peu utilisé dans la région (faible mobilité des jeunes). (K.D. et Y.R.)

7 Pollution et environnement :

Filière « batteries pour voitures » : il y a des projets français, allemands, suédois etc., la FGM demande un plan européen pour affronter la Chine et les Etats Unis (Tesla) qui ont pris de l'avance : l'autonomie des modèles européens est de 100 km, 400 km pour le modèle américain et 600 km pour le chinois. De plus les infrastructures européennes sont insuffisantes. Et le « Dieselgate » ne concerne pas seulement Volkswagen mais presque tous les

constructeurs européens, alors qu'au Japon et en Chine les émissions liées au diesel diminuent. Comment expliquer cette attitude de l'UE ? 12 millions de salariés travaillent dans l'automobile en Europe, aucune amende n'est prévue à l'encontre des constructeurs, le principe c'est toujours « inciter plutôt que sanctionner ». (K.D.)

Nouveau mix énergétique et économie circulaire ? L'Europe en est loin, que ce soit pour les cycles de vie des produits ou pour le plan « hydrogène » qui n'a reçu qu'un crédit de 800000 €.

Par contre l'Europe a fait avancer la législation en matière de **sécurité et de santé au travail** (notamment produits chimiques : directive REACH). Le Parlement a voté récemment deux directives ajoutant 8 nouvelles substances (dont les vapeurs diesel) dans les listes de produits cancérigènes et mutagènes.

8 Pêche européenne (et Brexit encore !) :

Une militante FGTE avait apporté un diaporama très informatif mais difficile pour des non-initiés. Ce que j'ai compris (à vérifier !) et retenu :

- les zones de pêche de l'Europe se trouvent surtout dans des eaux britanniques
- la politique commune des pêches (réglementations, quotas etc.) depuis 1983 a donné de bons résultats, certaines espèces se sont reconstituées,
- mais les goûts des consommateurs britanniques et continentaux sont très différents
- et les échanges très déséquilibrés : 600000 tonnes sont vendues par le continent à la GB, 100000 en sens inverse, ce qui fait que beaucoup de ports anglais vivent grâce aux débarquements de bateaux continentaux.
- sur les bateaux anglais équipages de plus en plus lithuaniens et sur les bateaux français des polonais sous contrats .. britanniques .. !
- malgré tout cela la pêche a été un gros argument des pro Brexit en 2017 : « sauver nos poissons et nos pêcheurs ! ».

Point non lié au Brexit : les Pays Bas sont pour la pêche électrique, qui risque de faire disparaître la pêche artisanale , les autres pays s'y opposent. (K.D.)

Pour ne pas conclure :

Sur tous ces dossiers rien n'est encore bouclé, les élections de mai prochain sont décisives pour les avancées dans les domaines social, économique, démocratique et environnemental. La CFDT a prévu un débat au Conseil confédéral avec les têtes de listes aux élections. (Y.R.)

A l'intérieur de l'Europe et à l'extérieur il faut qu'on nous entende sur nos valeurs et notre modèle, dans les domaines de la cohésion sociale, des libertés, de la paix et de l'environnement.(K.D.)

- (1)** Nouvelle étape encourageante du bras de fer avec des pays de l'Est et l'Irlande : le 3.12.18 à Bruxelles les 28 ministres des transports sont parvenus à un accord à la majorité : les chauffeurs bénéficient des conditions de détachement comme les autres travailleurs, y compris pour le cabotage. Et seul le repos journalier pourra se faire en cabine, ce n'est plus possible pour le repos hebdomadaire. Mais cela doit encore être voté par le Parlement. Voir CFDT magazine janvier 2019 p. 11.

Notes Jacques Descamps