

A la rencontre d'Isabelle Durant, vice-présidente du Parlement Européen

Vol au-dessus d'un nid de coucou ?



UPTRE : Vous êtes aujourd'hui vice-présidente et membre de la Commission « Transport » du Parlement européen. La structure de décision européenne apparaît comme obscure pour beaucoup de transporteurs. Pourriez-vous nous expliquer en quelques mots qui décide et comment ?

Isabelle Durant : Je peux comprendre que le fonctionnement des institutions européennes laisse parfois

perplexe. Mais avouez que le fonctionnement « belge » s'apparente parfois aussi à un parcours du combattant. En définitive, à l'échelon européen, les choses sont moins compliquées qu'il n'y paraît. Si on devait illustrer simplement la machine européenne, on pourrait la comparer à une sorte de grand trépied. L'un des 3 pieds, c'est la Commission, une sorte de Gouvernement doté d'importantes prérogatives en matière de propositions législatives et de contrôle du

respect des textes. Ces propositions de la Commission sont débattues et adoptées par les deux autres instances (pieds du trépied) : d'une part, par le Conseil des Ministres composé, dans le cas qui nous occupe, des 27 ministres des transports, et d'autre part, par le Parlement européen. La co-décision signifie que Parlement et Conseil doivent rapprocher leurs positions et trouver un accord. Si ce n'est pas le cas, la proposition de la Commission est rejetée.

« Il faut cesser d'opposer les modes de transport les uns aux autres alors que ceux-ci devraient être essentiellement complémentaires. »

Les directives et les règlements sont les principaux actes législatifs européens. Les directives se distinguent des règlements par le fait qu'elles imposent aux Etats membres un résultat à atteindre, en leur laissant le choix de la forme et des moyens juridiques à adopter pour ce faire, tandis que les règlements sont des actes généraux et obligatoires dans tous leurs éléments, qui s'imposent automatiquement à tous, sans transposition préalable dans l'ordre juridique interne des Etats Membres.

UPTR : Beaucoup de gens perçoivent les initiatives européennes comme très éloignées des préoccupations et problèmes concrets du quotidien. Vous sentez-vous désormais sur une autre planète ?

Isabelle Durant : Sur une autre planète, certainement pas ! Le Parlement Européen est moins loin de chez moi que le Parlement fédéral ! Par contre, il est beaucoup plus difficile de faire connaître et de faire comprendre le sens et l'impact réel de tout le travail législatif que nous menons au sein de cette assemblée. Et pour cause : ces décisions ne s'appliqueront que plus tard, et trop souvent hélas, c'est l'immédiat qui prime, en politique comme dans les médias. Le fait que le Parlement fonctionne essentiellement comme un vaste collectif ne facilite pas toujours la lisibilité des positions de chacun. Pourtant, cette manière utile de travailler quand on est 736 élus de 27 pays n'empêche certainement pas d'imprimer sa marque, son point de vue, de chercher des alliances au-delà des partis ou sur base transnationale, même si cela ne se remarque

pas toujours dans l'accord (ou le non accord) final.

Rapprocher l'Europe des gens est à mes yeux un enjeu démocratique essentiel et une des priorités que je me suis fixée dans mon travail en tant que parlementaire mais également en tant que vice-présidente du Parlement européen. En effet, la distance qui sépare les membres de cette assemblée des citoyens qui les ont élus n'est selon moi pas une fatalité. Certes, il est des débats dont la technicité ne facilite pas la publicité. Le dossier de l'eurovignette en est un bon exemple, comme d'ailleurs bien d'autres questions liées au transport qui sont au carrefour entre les préoccupations bien réelles de tous les citoyens, qu'elles soient économiques, sociales ou environnementales, qu'elles concernent l'un ou l'autre secteur du transport, les automobilistes, piétons, usagers des transports en commun ou cyclistes que nous sommes tous, selon les moments, ou qu'elles nous touchent en tant que consommateurs, payant le prix du transport des biens que nous achetons, ou riverains confrontés aux nuisances générées par ce secteur.

UPTR : Les « verts européens » ont voté en faveur de l'inclusion des patrons-chauffeurs indépendants dans la Directive sur le temps de travail. L'UPTR a dénoncé une atteinte majeure à la liberté d'entreprendre estimant que cette réglementation ne devait viser que les travailleurs salariés. Les travailleurs indépendants du secteur ont été stupéfaits par votre vote. Expliquez-nous votre position ?

Isabelle Durant : Je suis heureuse que vous me posiez cette question car j'espère vivement que les quelques explications qui suivent permettront à vos lecteurs de bien saisir les raisons pour lesquelles je me suis prononcée, comme la majorité des parlementaires européens, dans le sens que vous indiquez ci-dessus, c'est-à-dire pour l'application des mêmes règles de limitation du temps de travail pour les conducteurs indépendants que pour les conducteurs salariés.

Il m'a tout d'abord semblé judicieux de tout faire pour que tous les conducteurs de poids lourds et d'autocars, quel que soit leur statut, bénéficient de périodes de repos suffisamment longues et effectives avant de prendre la route. Il en va, me semble-t-il, de la sécurité sur nos routes et autoroutes, et ce, en dépit du fait que les temps de conduite proprement dits doivent déjà être régulés par ailleurs, tant sont importantes les prestations liées aux activités de transport qui ne relèvent pas de la conduite au sens strict. Je mesure bien les difficultés que va poser le contrôle des dispositions de la directive dans un certain nombre de cas. Cependant, il me semble que le contrôle de ces dispositions eut été encore bien plus compliqué et la tentation d'opter pour un statut ou l'autre en fonction de la réglementation encore bien plus grande, en cas de régimes différenciés. J'ai ensuite précisé tenu à éviter toute distorsion de concurrence fondée sur la réglementation entre entreprises ou entre travailleurs actifs dans ces secteurs sensibles. Et mettre sur un pied d'égalité l'ensemble des travailleurs concernés m'est apparu comme un meilleur moyen d'éviter que des sala-

« Le Parlement Européen est moins loin de chez moi que le Parlement fédéral ! »



riés ne soient contraints ou fortement encouragés à devenir indépendants ou faux indépendants que de miser sur une définition plus claire ou plus restrictive du statut de travailleur salarié, dès lors que ce sont en définitive les Etats Membres eux-mêmes qui sont compétents pour les contrôles en la matière.

Enfin, vous êtes apparemment nombreux à vous inquiéter de la nécessité de laisser aux indépendants la possibilité de continuer à s'occuper de comptabilité, de prospection commerciale, de suivi de leur clientèle ou d'administration, en marge de leurs prestations de transport proprement dites. A cet égard, je me permets d'insister lourdement sur le fait que la directive ne vise que les prestations directement liées à des transports spécifiques (conduite, chargement / déchargement, temps d'attente divers, maintenance du véhicule, etc.) et en aucun cas les activités plus transversales énoncées précédemment, de sorte qu'il n'y a absolument aucune crainte à avoir quant à la possibilité de pouvoir continuer à s'occuper librement de celles-ci.

UPTR : Vous avez découvert le cahier de revendications de l'UPTR pour la présidence belge de l'Union européenne. Avec quels points particuliers pourriez-vous vous retrouver. Quels dossiers (de ce cahier de revendications ou autres ...) voudriez / pourriez-vous pousser ?

Isabelle Durant : Je voudrais tout d'abord dire que je vous rejoins entièrement lorsque vous dites qu'il faut cesser d'opposer les modes de transport les uns aux autres alors que ceux-ci devraient être essentiellement complémentaires. C'est d'ailleurs une des idées qui m'animent le plus dans le cadre du suivi de la préparation du prochain Livre blanc sur l'avenir des transports. Dans la pratique cependant, l'optimisation multimodale du secteur des transports se heurte encore à un double obstacle.

Le premier problème est que la place occupée actuellement par chaque mode dans l'ensemble des transports de marchandises (mais ceci est autant si pas plus vrai en matière de passagers) ne reflète pas suffisamment l'ensemble des coûts et bénéfices ou

des avantages et inconvénients des différents modes. En sous-évaluant les coûts externes des transports, et pas seulement des transports routiers d'ailleurs, on laisse les critères de vitesse et de prix déterminer non seulement l'importance des transports en général, mais également les choix modaux. Résultat, le « just-in-time » peut dicter sa loi : les stocks sont sur la route, les composants d'un pot de yaourt font des milliers de kilomètres, nos entreprises délocalisent à tour de bras (avec toutes les conséquences que l'on sait sur le niveau de l'emploi dans nos pays) et il devient difficile pour les autres modes terrestres, souvent plus lourds et plus lents mais moins polluants, de se développer, même aux côtés du mode routier.

Le second problème est que le secteur des transports reste encore fortement cloisonné selon des lignes de démarcation essentiellement modales. Le développement de plateformes de transbordement intermodales a partiellement résolu le problème des contraintes physiques à la mise en œuvre de transports multimodaux, mais de nombreux obstacles ou coûts

de coordination juridico-économico-administratifs subsistent qui freinent l'essor de transports véritablement multimodaux. Les premières 'victimes' de cette intégration encore insuffisante des différents modes sont les camionneurs eux-mêmes, qui sont trop souvent confrontés à des niveaux de congestion inacceptables alors qu'un recours plus régulier aux autres modes sur les longues distances, notamment, permettrait de désengorger le réseau routier.

Impossible, dans un tel contexte, de ne rien dire sur la révision de la directive Eurovignette, à propos de laquelle le ministre de la Mobilité, M. Schouppe, en charge de la présidence du conseil des ministres du Transport, est venu nous expliquer au Parlement comment il entend « relancer » le débat sur le sujet. Si je peux partager son intention sur la méthode (séparer les problématiques liées à la congestion et à l'environnement), je crains que devant la division des Etats membres sur le sujet, M. Schouppe, ministre en affaires courantes et non réélu, dans un gouvernement fédéral en panne, n'ait aucune chance de faire avancer le dossier. Une occasion manquée de plus !

A cet égard, je vous rejoins également lorsque vous écrivez qu'il est impensable de facturer aux seuls camions les coûts de la congestion. Si l'Europe et les Etats membres s'attaquent un jour à ce fléau, ce qui serait bénéfique pour tout le monde, il faut que ce soit de manière juste et équitable. Les transports de marchandises et de passagers doivent autant que possible être encadrés et régulés dans un même élan, ce qui ne veut pas forcément dire simultanément mais en tenant pleinement compte de l'impact des premiers sur les seconds. Je suis souvent frappée

de constater à quel point les livraisons de marchandises en ville, par exemple, ont mauvaise presse auprès de l'opinion et des décideurs, alors qu'elles jouent un rôle essentiel dans l'approvisionnement des centres villes et, partant, dans la possibilité d'y résider et d'y prospérer sans forcément disposer d'une voiture. Multiplier les entraves aux camions, sans offrir d'alternative crédible aux chargeurs concernés, c'est courir le risque de voir à terme certains commerces urbains fermer ou migrer vers la périphérie, obligeant les habitants à suivre le même chemin ou à dépendre d'une voiture pour leur approvisionnement, qu'ils en aient ou non l'usage par ailleurs.

Ce genre de contradictions résonne dans mon esprit comme un appel à la prudence et à l'anticipation dans la conception des politiques de transport. C'est d'ailleurs typiquement le genre d'enjeu qui sera abordé le 18 novembre prochain au Parlement européen, dans le cadre d'une journée d'étude que j'organise avec le Groupe des Verts/ALE sur le futur des transports. Un de nos objectifs est de montrer, témoignages et cas concrets à l'appui, que l'Europe a toutes les cartes en main pour se doter de transports plus performants et plus durables sans devoir pour autant réinventer la roue. Je ne doute pas que les transporteurs routiers y seront dignement représentés !

« Un de nos objectifs est de montrer que l'Europe a toutes les cartes en main pour se doter de transports plus performants et plus durables »

