

Adoption du Paquet routier : enfin l'Europe qui protège !



Adoption du Paquet routier : enfin l'Europe qui protège !

« Mercredi soir [le 8 juillet], les députés ont approuvé sans modification les trois actes législatifs adoptés par les ministres de l'UE en avril 2020. Un accord politique avait été conclu avec le Conseil en décembre 2019. » Ainsi débute le communiqué de presse du Parlement européen en date de ce 9 juillet, informant de l'adoption définitive du *Paquet Routier*. C'est enfin le terme de trois longues années d'âpres négociations de querelles aussi entre les différents pays de l'Union européenne avec d'un côté ceux d'Europe Centrale et de l'Est, « *Le groupe de Visegrad* », et, de l'autre, les pays de l'*Alliance* regroupant ceux de l'Europe de l'Ouest, dont la France et l'Allemagne.

Un aboutissement et, oui, disons le mot une victoire de ceux qui défendaient un modèle social à protéger mais aussi à atteindre.

Les trois axes de ce Paquet Routier ont toujours été clairement définis :

Améliorer les conditions de travail des conducteurs

Des règles claires sur le détachement des conducteurs

Une meilleure application pour lutter contre les pratiques illégales

D'ailleurs, le communiqué de l'institution parlementaire européenne poursuit en précisant : « *Le Parlement soutient les règles révisées visant à améliorer les conditions de travail des conducteurs et à mettre fin à la distorsion de la concurrence dans le secteur du transport routier (...) Les règles révisées concernant le détachement des conducteurs, leurs temps de conduite et de repos et une meilleure application des règles de cabotage (le transport de marchandises effectué par des transporteurs non-résidents dans un État membre d'accueil, à titre temporaire) visent à mettre un terme à la distorsion de la concurrence dans le secteur du transport routier et à offrir de meilleures conditions de travail aux conducteurs.* » On ne saurait-êtré plus clair !

L'OTRE qui a toujours défendu « *bec et ongle* » ce dispositif du *Paquet routier* n'a pas caché sa satisfaction à l'annonce du votre des députés de Strasbourg.

Rappelons, en quelques points, sur les trois axes, les mesures concrètes votées :

1/ De meilleures conditions de travail pour les conducteurs

Les nouvelles règles contribueront à garantir de meilleures conditions de repos aux conducteurs et leur permettront de passer plus de temps à la maison.

Les entreprises devront organiser leurs horaires de façon à ce que les conducteurs du transport international de marchandises puissent rentrer chez eux à intervalles réguliers (toutes les trois ou quatre semaines selon l'horaire de travail).

La période de repos obligatoire à la fin de la semaine, connue sous le nom de repos hebdomadaire régulier, ne peut pas être prise dans la cabine du camion. Si cette période de repos est retirée du domicile, l'entreprise doit payer les frais d'hébergement.

2/ Des règles claires sur le détachement des conducteurs

Les nouvelles règles sur le détachement des conducteurs fourniront un cadre juridique clair pour

éviter les différences d'approches nationales et garantir une rémunération équitable aux conducteurs.

Les règles de détachement s'appliqueront au cabotage et aux opérations de transport international, à l'exclusion du transit, des opérations bilatérales et des opérations bilatérales avec un chargement ou un déchargement supplémentaire par direction (peuvent être additionnés : par exemple, aucun à l'aller et deux au retour).

3/ Concurrence plus équitable et lutte contre les pratiques illégales

Des tachygraphes de véhicules seront utilisés pour enregistrer les passages frontaliers afin de lutter contre la fraude.

Les limites actuelles du cabotage restent les mêmes (trois opérations en sept jours). Pour éviter le cabotage systématique, il y aura une période de réflexion de quatre jours avant que davantage d'opérations de cabotage puissent être effectuées dans le même pays avec le même véhicule.

Pour lutter contre l'utilisation des sociétés de boîtes aux lettres, les entreprises de transport routier devraient avoir des activités substantielles dans l'État membre dans lequel elles sont enregistrées. Les nouvelles règles exigeront également que les camions retournent au centre opérationnel de l'entreprise toutes les huit semaines.

Étant donné que les utilitaires sont de plus en plus utilisées pour fournir des services de transport international, l'utilisation de véhicules utilitaires légers de plus de 2,5 tonnes sera également soumise aux normes de l'UE pour les opérateurs de transport, y compris l'équipement des fourgonnettes avec un tachygraphe.

Les pays du groupe de Visegrad sont furieux...

« Les transporteurs d'Europe de l'Est au sein de l'Union européenne seront lourdement désavantagés par rapport aux entreprises d'Europe de l'Ouest », a indiqué le syndicat bulgare des transporteurs internationaux. En Bulgarie, de nombreuses PME, qui dominent largement le secteur du transport routier, redoutent la faillite. Près de la moitié d'entre elles pourraient ne pas survivre à la réforme européenne, qui devrait faire reculer de trois points l'économie bulgare.

Que répondre sinon que la logique, le bon sens et, pour tout dire, la justice veulent que si réforme il y a, elle ne peut-être que par le haut : celle du mieux disant économique et social. Pas l'inverse. Et n'en déplaise aux apôtres du renoncement, cela passe par des conditions de travail des conducteurs dignes et respectueuses, par une concurrence non faussée.

OTRE

Faisons route ensemble

<https://www.otre.org>

Le *Paquet routier*, enfin adopté, vient répondre à cette préoccupation. Et l'OTRE s'en réjouit sans fard !

Philippe BONNEAU