

Brexit, un choc, une espérance...

Voilà donc ! Nous y sommes. Depuis quinze jours les Britanniques ont décidé de quitter l'Union européenne.

L'onde de choc a été énorme, et les plus europhiles s'interrogent encore sur les motivations d'un peuple souverain dans sa décision de quitter l'Union européenne. Les rumeurs les plus farfelues ont circulées, tout comme les déclarations d'amour à l'Europe, de certains élus britanniques anti-brexit.

Désormais le processus est enclenché et il appartient aux élus européens et britanniques d'organiser la sortie.

Néanmoins, il est satisfaisant pour les chefs d'entreprises français, de voir que la première conséquence est indéniablement, une prise de conscience politique des raisons du désamour des peuples européens vis-à-vis de cette Europe sur laquelle nous avons fondés tant d'espoirs.

Au fil des jours, et des déclarations, tous les acteurs politiques reconnaissent que l'Europe des marchés, de la libre circulation des biens et des personnes est aujourd'hui dans une impasse. L'avenir des peuples doit être au centre des préoccupations et par voie de conséquences la situation des travailleurs, salariés ou non.

La concurrence exacerbée entre salariés a montré ses limites, elle enrichit un petit nombre d'entreprises et en appauvrit un grand nombre. Nos modèles sociaux sont menacés et la majorité des citoyens ainsi protégés ne sont pas d'accord avec leur abandon. Autant de sujets qui impactent le transport routier français depuis des années et expliquent les pertes de parts de marché.

Dans ce contexte, on peut donc s'interroger sur l'avenir de la procédure d'infraction prise par la commission européenne à l'encontre de la France de la procédure de carton jaune déposée par onze états membres contre la réforme de la directive travailleurs détachés dans le transport routier.

Les dernières déclarations de M. VALLS, premier ministre français, sur le détachement du personnel sont en tous cas, sans ambiguïté : « C'est une directive qui date de 1996. Le gouvernement français cherche aujourd'hui à convaincre - et beaucoup de pays sont d'accord avec lui - qu'il faut changer, qu'il doit y avoir une égalité de traitement, par le haut, pour lutter contre le dumping social, qu'on doit payer les cotisations sociales les plus élevées (...) Si on ne nous entend pas, il faudra dire que la France n'applique plus cette directive. »

Dans le même temps, une étude de la DGTrésor démontre que le recours au détachement du personnel doit être illégal pour être rentable. En effet, le coût d'un salarié français payé au SMIC est équivalent aux salaires + charges payés dans de nombreux pays européens. Par contre, payer un salarié qui travaille en France, aux conditions sociales et fiscales de son pays d'origine est toujours compétitif.

Dans ce contexte, est-il illusoire d'imaginer une réglementation européenne du cabotage qui restreigne son usage et en l'absence de travaux européens sur ce point, une demande française de procédure de sauvegarde pour perturbation grave du marché ?

Il est en tous cas de la responsabilité des organisations professionnelles du transport routier de poursuivre le combat engagé contre toutes les pratiques illégales qui mettent en péril les entreprises françaises.