NON CLASSÉ

Et pendant ce temps-là, à Luxembourg…

10 FÉVRIER 2021

Nous l'avions déjà évoqué ici pour nous en réjouir **:** le 08 juillet 2020, après de longues tractations, de multiples rebondissements, le parlement européen adoptait la première série de mesures du *Paquet Mobilité.* La COVID nous a presque fait oublier que l'Europe continue de légiférer.

L'objectif du Paquet Mobilité ? Améliorer les conditions de travail des conducteurs routiers harmoniser les règles de cabotage, celles du détachement des salariés du transport routier, équilibrer le marché en luttant contre la concurrence déloyale. Pas une mince affaire…

Et pourtant la boite à outils s'est remplie pour permettre de lutter contre des pratiques scandaleuses que même des entreprises françaises ont favorisé par l'établissement de siège fictif dans des pays à faibles coûts sociaux. Désormais et à partir de janvier 2022, les entreprises de transport routier *« établies »* à Varsovie, Bucarest, Vilnius ou ailleurs devront être en mesure de démontrer qu'elles ont un volume important d'activités dans l'État où elles sont enregistrées. De la même façon, dès janvier 2022 les transporteurs

engagés à l'international devra faire revenir ses véhicules dans l'État membre d'établissement chaque 8 semaines. Compliqué quand cet établissement n'est incarné que par… une boite postale !

Fini aussi depuis cet été une forme d'esclavagisme moderne. Le repos hebdomadaire régulier en cabine est strictement interdit. Un logement avec des installations satisfaisantes, dont les frais seront couverts par l'employeur, sera assuré aux conducteurs. Le retour du conducteur fera partie de l'obligation du chef d'entreprise. Les conducteurs engagés à l'international doivent rentrer chez eux toutes les 3 ou 4 semaines, en fonction des horaires de travail. Ces règles s'appliquent depuis le 21 août 2020.

Le cabotage ? Un encadrement plus strict ! Toujours trois opérations sur une période de sept jours mais introduction d'une période de carence de 4 jours, avant d'exercer de nouvelles opérations de cabotage dans le pays en question. Ces règles s'appliqueront 18 mois, après l'entrée en vigueur de l'acte législatif, à compter du 31 juillet 2020.

Pour les contrôles, le tachygraphe « intelligent » sera introduit de manière obligatoire à partir de septembre 2025 pour les camions engagés à l'international et dès juillet 2026 il en sera de même du « smart tachygraphe » pour les VUL. En géolocalisant le véhicule à chaque passage de frontières, puis par tranches de 3 heures et enfin à chaque opération de chargement et de déchargement, ce nouvel outil sera le garant d'un contrôle routier plus efficace. Plus simple et plus rapide, il permettra en outre l'intervention de tous les corps de contrôles compétents : gendarmerie, police et DREAL.

Les sanctions ? Perte de l'honorabilité et donc des licences communautaires.

Le Paquet Mobilité a fait ressurgir l'opposition entre Europe de l'Est et de l'Ouest, entre le groupe dit de *Visegrad* et *l'Alliance*.

Nous le disions ici le 28 octobre dernier, à peine voté ce *Paquet mobilité* que neuf pays d'Europe Centrale et de l'Est reformaient le front uni en saisissant la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) pour obtenir l'annulation des mesures du *Paquet mobilité* comme contraires aux règles européennes fondamentales du Traité de Lisbonne notamment celles sur la (fameuse !) concurrence libre et non faussée, si chère à feu le Président Giscard d'Estaing, l'un des rédacteurs du Traité.

Bulgarie, Pologne, Hongrie, Estonie, Roumanie, Lituanie, Lettonie et les deux iles États de Chypre et Malte réclament de faire cesser ces mesures qu'ils estiment être une injustice, des mesures liberticides pour leurs économies nationales, des mesures contraires aux intérêts de leurs routiers nationaux…

Il est vrai que, rien que pour la Lituanie, ces nouvelles mesures pourraient coûter 35 000 emplois, soit 111 millions d'indemnités chômage, et 102 millions d'euros de pertes fiscales.

Mais ce qu'il faut aussi rappeler c'est que les conditions qui prévalaient avant l'adoption du *Paquet mobilité* ont permis aux pays de l'Est de développer leurs activités de transports routiers au détriment et parfois (osons le mot !) en pillant les marchés des pays de l'Ouest.

Et les résultats sont là : en 2018, l'activité du transport routier représentait à elle seule en part de PIB :

– 15% en Bulgarie
– 13% en Lituanie.
– 7% en Pologne

C'est moins de 2% du PIB de la France et de l'Allemagne…

Il est grand temps que cela cesse.

L’opposition de ces pays aux nouvelles mesures du Paquet mobilité prouve qu’elles effraient, à raison, tous les pavillons caboteurs.

La bataille judiciaire est engagée à Luxembourg… Depuis bientôt six mois, les juges européens instruisent le dossier. La justice apprécie à l’aune du droit. Elle dira, *in fine*, si l’Union Européenne protège et régule (d’aucuns le disent…) ou si elle est fondamentalement… libérale (certains le veulent)!

Quelle que soit la décision outre sa motivation juridique, elle ne sera pas sans conséquences politiques.

Philippe BONNEAU