

Europe protectrice ou Europe supermarché ?



Europe protectrice ou Europe supermarché ?

« Le vote de la commission transports du Parlement européen entre en total opposition avec les principes que nous [ndlr. l'OTRE] défendons et que nous vous présentions dans le courrier que nous vous avons adressé le 18 janvier dernier. Les mesures votées nous apparaissent inadmissibles. Elles seraient dramatiques pour le pavillon français si elles venaient à être définitivement adoptées par le Parlement Européen.

L'adoption en séance plénière des dispositions votées par la commission transport n'est donc pas envisageable. (...) ».

C'est en ces termes directs, et sans ambiguïté, qu'Aline MESPLES, présidente de l'OTRE, s'adresse aux 74 députés français du Parlement européen dans un courrier daté du 11 juin avant la réunion du Parlement européen en séance plénière le 14 juin prochain qui devra se prononcer sur le texte du volet social du Paquet routier avant qu'il ne soit de nouveau soumis au Conseil de l'Europe à l'automne prochain.

On rappellera que, dans un vote du 4 juin dernier de la Commission transport du Parlement européen, les pays de l'Est européen sont parvenus à faire adopter leur conception du volet social du paquet mobilité. Faut-il parler d'une déclaration de guerre ? Exagéré, sans doute, mais n'en déplaise à Talleyrand, sûrement pas insignifiant...

Qu'on en juge

Selon le vote majoritaire de la Commission transport, le volet social du paquet mobilité c'est : **la non-application des règles de détachement dans le cadre de livraison internationale, un nombre illimité d'opérations de cabotage pendant 48h ou encore la possibilité pour les conducteurs de prendre leurs repos hebdomadaires dans les cabines.**

Tollé général. Mobilisation aussi dans le camp de *l'Alliance*. Ainsi la française, Karima DELLI (EELV), en sa qualité de présidente de la Commission transport, a décidé d'actionner tous les leviers pour contrer cette décision. Et de déclarer avec justesse *"ce vote est révélateur de deux visions de l'Europe, soit une Europe supermarché face à l'Europe qui protège"*. Selon la députée française EELV, les conséquences de ce vote vont se révéler *"dramatiques pour les salariés du transport routier international"*. Selon elle, le vote du 4 juin équivaut à une *"feuille de route de la concurrence déloyale"*. Mais la députée croit fermement que rien n'est perdu et que tout va se jouer en séance plénière le 14 juin prochain.

En effet, depuis le Traité de Lisbonne, aucun texte européen ne peut voir le jour sans la consultation préalable du Parlement européen qui doit voter en séance plénière sur l'ensemble des propositions législatives communautaires. À l'heure actuelle, la procédure législative concerne 85 domaines différents allant de la liberté de circulation des travailleurs à la protection des consommateurs en passant par l'environnement, la non-discrimination en raison de la nationalité et la lutte contre la fraude. Cette procédure donne au Parlement européen le pouvoir d'arrêter conjointement des textes législatifs communautaires sur un strict pied d'égalité avec le Conseil des ministres de l'Union.

Et nous y sommes...

Si la majorité des députés européens semble convaincus de la nécessité de s'opposer aux propositions de la commission transport, certains sont enclins à ne pas le faire sur le dossier du cabotage, estimant la proposition de la commission transport positive.

Or, proposer un nombre d'opérations illimités durant 48 heures glissant sur une période de 7 jours n'est pas acceptable en raison du retour d'expérience sur la législation actuelle (trois

opération de cabotage en sept jours), même si cette proposition est assortie d'une obligation de retour au pays d'origine et l'instauration d'une période de carence de 72 heures. Les fraudes sont aujourd'hui permanentes et les conséquences dramatiques. Elles conduisent à subir la captation du "marché domestique" (national et régional) principalement par les transporteurs de l'Est. La règle des 48 heures proposée sera à n'en pas douter source de fraudes, car elle sera très difficilement contrôlable.

L'OTRE rappelle que les conditions d'un contrôle efficace et effectif sont fondamentales. Elle réaffirme que la mise en œuvre du nouveau chronotachygraphe de géolocalisation permettant de suivre l'activité du véhicule par tranches de trois heures, et à chaque passage de frontière, est la solution permettant des contrôles efficaces. Mais, aussi efficace soit-il, il n'autorise pas la mise en place de nouvelles règles complexes tel que celle des 48 heures.

Toute chose dont devront se souvenir ces députés dont la plupart reviendront devant les électeurs... dans moins d'un an !

Philippe BONNEAU