

## Le chemin de croix du paquet mobilité arriverait-il à son épilogue ?!



## Le chemin de croix du paquet mobilité arriverait-il à son épilogue ?!

Le Conseil Européen a arrêté le 3 décembre sa position ([orientation générale](#)) sur une réforme essentielle du secteur des transports routiers, qui comprend les conditions de travail des conducteurs, des règles spéciales d'affichage pour les conducteurs de transport international, l'accès au marché du transport routier et une application renforcée. La réforme vise à assurer un équilibre entre des conditions de travail pour les conducteurs et la liberté de fournir des services transfrontaliers aux opérateurs. Cela clarifiera également le secteur et mettra fin aux interprétations divergentes des règles au niveau national.

L'OTRE a immédiatement réagi par [communiqué de presse](#) jugeant ce compromis du Conseil très satisfaisant et inespéré. En effet, l'OTRE se félicite grandement de ce résultat et note que de nombreux points qu'elle défendait farouchement depuis de très nombreux mois ont été accueillis favorablement par le Conseil. Satisfaction également car la pression des organisations professionnelles, celle de la France, de ses alliés et de la Commission européenne a fini par payer... [L'« Alliance du routier », dans laquelle la France a joué un rôle majeur](#), a obtenu des avancées très significatives sur les questions de cabotage, de détachement de salariés et modalités de contrôle des règles. L'ensemble de ces mesures doivent permettre de tordre le cou au dumping social, véritable plaie dans la concurrence menée par les pays d'Europe de l'Est.

## Les points forts de l'accord

Un élément clé pour améliorer l'application de la loi consiste à disposer d'un moyen fiable d'enregistrer le moment et l'endroit où le camion a franchi une frontière et de localiser les activités de chargement et de déchargement. La deuxième version du tachygraphe intelligent effectuera tout cela automatiquement. Tous les véhicules effectuant des opérations de transport international devraient être équipés de ce dispositif d'ici à la fin de 2024.

En ce qui concerne le cabotage (opérations des entreprises de transport effectuées sur un marché national en dehors de leur propre pays), le Conseil maintient la règle actuelle autorisant un maximum de 3 opérations en 7 jours. Les mesures d'application améliorées devraient rendre la surveillance de la conformité plus efficace. Pour éviter le cabotage systématique, une période de « carence » de cinq jours sera instaurée avant que de nouvelles opérations de cabotage puissent être effectuées dans le même pays avec le même véhicule.

Le transporteur devrait organiser les horaires de travail des conducteurs de manière à pouvoir rentrer chez eux au moins toutes les quatre semaines - ou, si le conducteur choisit de prendre deux pauses hebdomadaires réduites, après trois semaines de route.

Pour garantir des conditions de travail adéquates aux conducteurs, le repos hebdomadaire normal doit être passé à l'extérieur de la cabine.

La réforme précise comment les chauffeurs professionnels bénéficieront du principe du même salaire pour le même travail au même endroit. La règle générale serait que, si une opération est organisée de telle sorte que le lien entre le travail du conducteur et le pays d'établissement reste intact, le conducteur devrait être exclu des règles d'affichage. Cela signifie que les opérations de transport bilatérales sont explicitement exclues. Sur le chemin du pays de destination et sur le chemin du retour, une activité supplémentaire de chargement / déchargement est autorisée dans les deux sens sans tomber sous le régime de détachement, ou zéro en sortie et jusqu'à deux en retour. Le transit est également exclu. Pour tous les autres types d'opérations, y compris le

cabotage, le régime d'affichage complet s'appliquerait à compter du premier jour des opérations.

## **La révision du paquet mobilité très vite scellée**

Les textes adoptés lundi 3 décembre 2018 constituent la position du Conseil en vue de négociations avec le Parlement européen pour parvenir à un accord sur les textes définitifs. L'OTRE est satisfaite de ces avancées, mais elle n'en reste pas moins prudente et vigilante car l'issue de cet accord du Conseil n'est pas encore totalement acquise...

Comme l'indique [Contexte](#), l'accord entre les États du 3 décembre a sérieusement mis la pression sur les députés, qui ont accéléré leur calendrier. Selon leurs informations, ils ont décidé de fixer le nouveau vote en commission transports le 10 janvier et le vote en plénière la semaine d'après. À deux semaines de la trêve des confiseurs, cela laisse peu de temps aux groupes politiques divisés en leur sein pour s'accorder.

Même s'il s'agit d'un compromis très favorable, la bataille n'est donc pas gagnée même si elle est très bien engagée. La fragile majorité qui s'est dégagée lors du Conseil doit être maintenue, coûte que coûte, lors du nouveau vote de la commission transports et surtout par les députés du parlement Européen, car les oppositions restent bien présentes et actives.

## **Les points les plus difficiles à accepter pour Visegrad**

L'interdiction du repos hebdomadaire normal, d'au moins 45 heures, dans la cabine du camion.

Le retour obligatoire du conducteur dans son pays toutes les quatre semaines, ou après trois semaines de route si le conducteur choisit de prendre deux pauses hebdomadaires réduites.

L'introduction d'une période de cinq jours de carence avant que de nouvelles opérations de cabotage puissent être effectuées dans le même pays avec le même véhicule, tout en conservant les règles actuelles de cabotage, soit trois opérations maximum en sept jours.

L'application des règles du détachement de personnel au cabotage.

La mise en place d'un outil de contrôle fiable et obligatoire, le chronotachygraphe intelligent, dans tous les nouveaux véhicules d'ici à 2022, et au plus tard en 2024 pour tous les véhicules lourds en circulation.

