

Paquet mobilité, à qui le dernier mot ?



Paquet mobilité : à qui le dernier mot ?

Le confinement l'aura fait (presque) passer inaperçu : le 7 avril 2020, le Conseil de l'Union a adopté le « [Paquet de mobilité](#) ». La parole est maintenant au Parlement européen, en deux consultations. Le premier vote devrait avoir lieu en juin en séance de la commission transport avant d'être débattu et voté en juillet lors d'une session plénière.

Un texte de plus dans le « mille feuilles » européens ? Sans doute. Mais il est fondamental dans les réformes qu'il pose pour le transport routier. Pour mémoire, rappelons qu'il prévoit d'établir des règles claires sur le détachement des conducteurs, en même temps que de meilleures conditions

de travail et règles sur les temps de repos. De plus, il met en place une meilleure application pour lutter contre les pratiques illégales. Outre la Directive sur le détachement des chauffeurs routiers que contient ce Paquet Routier, il s'y trouve deux autres règlements : un sur l'accès au transport routier de marchandises et un autre sur les temps de repos, de conduite et l'installation de tachygraphes.

Si l'accord maintient les limites actuelles en matière de cabotage (trois opérations en sept jours), il introduit l'enregistrement des passages de frontières par tachygraphe (et ensuite par fraction de 3 heures). L'obligation d'équipement en 2024 de tous les véhicules circulant à l'international de ce nouveau tachygraphe est à l'évidence très positif pour enfin faciliter le contrôle du cabotage. Il prévoit par ailleurs une période de carence de quatre jours avant que d'autres opérations de cabotage puissent être effectuées dans le même pays avec le même véhicule. L'OTRE avait plaidé en ce sens.

Ces deux mesures visent à éliminer le cabotage permanent, déjà illégal mais régulièrement pratiqué.

Le texte s'attaque par ailleurs aux "*entreprises boîtes aux lettres*". Les entreprises de transport routier devront avoir des activités significatives dans l'État membre où elles sont enregistrées. Les nouvelles règles précisent également que les camions devront retourner au centre opérationnel de l'entreprise toutes les huit semaines. Une nouveauté qui ne manquera pas de susciter de nombreuses controverses dans la dénomination et la localisation du centre opérationnel...

Les opérateurs utilisant des véhicules utilitaires légers de plus de 2,5 tonnes seront également soumis aux normes européennes applicables aux transporteurs et devront équiper leurs camionnettes de tachygraphes. Le conducteur livreur devra dorénavant respecter les mêmes temps de conduite et de repos que le conducteur poids lourds. C'est un réel bouleversement du monde de l'express.

Les règles du détachement s'appliqueront au cabotage et aux opérations de transport international, à l'exception du transit et des opérations bilatérales. Donc cela signifie que les dispositions présentes dans la loi allemande *MiLoG* du 1er janvier 2015 ou bien la *loi Macron* du 1er juillet 2016 sur le salaire minimum sont étendues à la communauté européenne du transport. Cela devrait donner une impulsion forte à la lutte contre le dumping social.

Tous les conducteurs dans le transport international doivent retourner chez eux toutes les trois ou quatre semaines. Le repos hebdomadaire régulier ne peut pas être pris dans la cabine du camion et les frais de logement du chauffeur sont à la charge de son employeur.

Les débats et l'élaboration de ces mesures ont donné lieu à une opposition farouche entre les pays de l'Europe Centrale et de l'Est (*Groupe de Visegrad*) et ceux de l'Europe Occidentale (*l'Alliance du routier*). Globalement, on le rappellera, les premiers étaient partisans

d'une continuité des règles spécifiques de libre-circulation des camions en Europe, les seconds pour un renforcement des contraintes.

Dans le "*bloc de l'Est*", on retrouve la flotte polonaise en pole position, mais aussi les flottes lituaniennes, hongroises, roumaines, slovaques, bulgares ou tchèques. Les règles qui prévalaient jusqu'alors ont permis un développement de leur transport routier sans commune mesure avec la taille de leurs économies respectives. À titre d'exemple, le chiffre d'affaires de la flotte polonaise représentait en 2018 7% du PIB de la Pologne (15% du PIB en Bulgarie et 13% en Lituanie) alors que celui des flottes allemandes et françaises représentait moins de 2% ... !

À l'inverse, les pays d'Europe Occidentale, ont vu monter une très forte contestation des transporteurs dans leurs pays, relayée par les médias montrant les conditions de travail indignes de conducteurs routiers étrangers employés par des sociétés boîtes aux lettres.

Le Paquet mobilité est une réponse au sentiment d'urgence lié au déclin des pavillons occidentaux confrontés à une concurrence déloyale des flottes étrangères. Tous les pays occidentaux sont d'accord sur ce point à l'exception notable des seuls Pays-Bas restés en marge au nom de la doxa libérale...

À Varsovie, le ton est différent. Le ministre des Infrastructures Andrzej Adamczyk, fort d'exhiber une bonne santé de l'économie polonaise, dont la croissance est à 4%, envisage de saisir la Cour européenne de justice de Luxembourg pour faire juger le texte du Paquet mobilité non conforme aux règles européennes fondamentales du Traité de Lisbonne. Il est rejoint par les opposants hongrois et lituaniens à l'accord qui avancent plusieurs arguments :

Les conducteurs routiers vont voir leur rémunération baisser parce qu'ils rouleront moins, alors que c'est un élément de base de leur rémunération

Cette baisse de rémunération rendra le métier moins attractif et compliquera donc encore un peu plus le renouvellement des générations

Le CO2 généré par les retours au pays est un facteur de pollution supplémentaire

La bataille sur le *Paquet Mobilité* est loin d'être terminée... Le tout est de savoir qui aura le dernier mot ?

Réponse en juillet, à Strasbourg.

Philippe BONNEAU