

## **Paquet mobilité : attendre et voir... après le 26 mai !**



## **Paquet mobilité : attendre et voir... après le 26 mai !**

La mandature du Parlement européen s'achève. Une autre va s'ouvrir pour cinq ans après le renouvellement de fin mai qui conduira à la désignation, outre de nouveaux députés au suffrage universel, à une nouvelle Commission européenne (le gouvernement de l'Union européenne), un nouveau président à de nouvelles Commissions parlementaires, notamment celle du transport...

Impossible ici de faire un bilan exhaustif de ce que fut cette mandature 2014-2019 sur le plan législatif dans le domaine du transport. Mais force est de constater que les dix derniers mois ont été révélateurs des divisions européennes concernant la réforme sociale du transport routier. Fanny ROUX dans sa brillante livraison de Contexte du 12 avril dernier évoque *une saga du paquet mobilité, ou comment bloquer un texte au Parlement européen*.

Jusqu'à très récemment, les députés européens n'avaient pas encore réussi à se mettre d'accord sur une réforme d'envergure des conditions sociales européennes des conducteurs routiers dans le cadre du *Paquet Mobilité*. Le 4 avril dernier, le Parlement de Strasbourg a adopté une position commune. Dans la douleur. Après presque deux ans de discussions.

## **L'OTRE l'a jugé globalement positive même si, partiellement, elle juge cet accord comme imparfait.**

Aux termes de ce texte de compromis, on ne peut que se satisfaire qu'ait été adopté dans l'ensemble de l'Union européenne, un droit encadré du détachement propre au secteur du transport routier. On regrette il est vrai, la mesure liée aux opérations bilatérales consistant en un aller et retour du pays d'origine à un autre État membre et que soient autorisées deux opérations de transport pendant cet aller-retour. L'OTRE l'a redit dans sa communication estimant que cette disposition est de nature à complexifier les contrôles. Les affres du compromis sans doute...

Comment également ne pas se féliciter de la généralisation de l'interdiction du repos normal des conducteurs dans leur cabine ? Cette mesure, déjà en application en France depuis la loi SAVARY de juillet 2014, associée avec l'obligation de disposer d'un droit de retour régulier dans le pays d'origine, a été une demande récurrente et permanente de l'OTRE. Cela ne peut que contribuer à lutter contre la concurrence sociale déloyale, à mettre un terme aux conditions de vie dégradantes de nombreux conducteurs étrangers et à l'image négative qu'elles engendrent auprès du grand public.

De la même façon, l'OTRE considère que la mesure visant à inclure dans le champ d'application de la réglementation de l'accès à la profession et du transport routier de marchandise les véhicules utilitaires entre 2,4 et 3,5 tonnes pour les transports internationaux, est un grand pas pour lutter

contre la concurrence déloyale subie par notre pays depuis plusieurs années.

Mais nous le disions déjà ici il y a quelques semaines, l'OTRE reste prudente et vigilante car cette décision doit maintenant être examinée dans le cadre des discussions tripartites ([le fameux trilogue](#)) entre le Parlement européen, le Conseil des ministres et la Commission transports.

Et là... les vieilles querelles, déjà exacerbées sur ce dossier entre les pays d'Europe centrale et de l'Est et ceux des pays de l'Ouest de l'Union pourraient reprendre, certains n'acceptant pas ce compromis taxé sur les uns de trop libéral quand d'autres le jugent beaucoup trop protectionniste...

Sur un plan purement politique, il aurait été préférable de battre le fer quand il était chaud et poursuivre la procédure du trilogue pour une adoption définitive (sur le détachement, le temps de repos et le cabotage) avant le renouvellement du 26 mai.

Malgré les efforts de la Commission, de certains députés, et notamment de la France, il n'y aura pas de réunion de négociation entre les actuels rapporteurs de la réforme et le Conseil de l'UE présidé par la Roumanie. L'organisation des trilogues sur le paquet mobilité sera du ressort de la prochaine présidence, finlandaise, et du nouveau Parlement. On ne peut que regretter le temps perdu dans ce dossier qui laisse planer un doute, une incertitude sur le devenir du transport routier européen. Même imparfait, le choix du Parlement du 4 avril dernier est une harmonisation par le haut. Tout reste cependant précaire...

Quelles seront après le 26 mai les nouveaux rapports de force politiques au sein d'une Assemblée où le *patriotisme* économique virulent de certains a conduit à défendre des positions favorisant une forme de concurrence déloyale institutionnelle ? Que restera-t-il demain des positions ou propositions actuelles dans la nouvelle mandature issue des élections européennes du 26 mai 2019 ?

Nous avons été prudents de dire que rien n'était acquis après le vote du Parlement du 4 avril sur le paquet mobilité. Notre satisfaction restée extrêmement mesurée. Les faits nous donnent raison

**OTRE**

Faisons route ensemble

<https://www.otre.org>

---

aujourd'hui car rien ne dit que, demain, les cartes ne soient pas rebattues... !

**Philippe BONNEAU**