

## **Paquet mobilité - Un compromis du Conseil très satisfaisant et inespéré. Mais l'OTRE ne baisse pas la garde... !**



## **Paquet mobilité - Un compromis du Conseil très satisfaisant et inespéré. Mais l'OTRE ne baisse pas la garde... !**

Dans la nuit de lundi à mardi, à Bruxelles et après quatorze heures de négociations, les ministres européens des transports sont parvenus à un compromis sur la réforme des règles sociales du transport routier international, objets d'intenses tractations depuis son lancement il y a dix-huit mois. Ce compromis devra néanmoins être soumis aux députés européens... pour l'adoption d'un texte définitif.

L'OTRE se félicite grandement de ce résultat et note que de nombreux points qu'elle défendait

ont été accueillies 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 que le statut de travailleur détaché soit désormais appliqué dans le transport international. À l'exception importante, toutefois, des « opérations bilatérales », c'est à dire une simple livraison d'un pays A à un pays B, par opposition à un enchaînement d'opérations au fil du continent.

Un élément clé du compromis entre les ministres des transports de l'Union, pour améliorer l'application de la loi, sera nécessairement de disposer d'un moyen fiable d'enregistrer le moment et l'endroit où le camion a franchi une frontière. De la même manière, il permettra de localiser les activités de chargement et de déchargement. C'est l'obligation de mettre en place la seconde version du tachygraphe intelligent.

**Tous les véhicules effectuant des opérations de transport international devraient être équipés de ce dispositif d'ici à la fin de 2024. Ce point fondamental permettra à l'évidence de faciliter grandement le contrôle de ces règles.**

Satisfaction de noter qu'aux termes de ce compromis du Conseil, le statut de travailleur détaché sera aussi automatique lors des opérations de cabotage. La limite actuelle de trois opérations en sept jours est maintenue dans le texte mais, entre deux séries de cabotage dans un pays, les transporteurs devraient désormais respecter une « période de carence » de cinq jours, afin d'empêcher la dérive croissante du cabotage permanent.

L'accord prévoit des conditions de travail propres aux conducteurs : d'une part le repos hebdomadaire normal doit être pris à l'extérieur de la cabine et d'autre part le conducteur doit retourner dans son pays d'origine toutes quatre semaines, ou toutes les trois semaines s'ils cumulent deux repos réduits successifs.

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.

Même s'il s'agit d'un compromis favorable, la bataille n'est pas gagnée. Il faut désormais soumettre le texte au Parlement européen qui pourra l'amender pour aboutir à un texte définitif.

Satisfaite, oui. Mais l'OTRE n'en reste pas moins prudente et vigilante car l'issue de cet accord du Conseil n'est pas acquise...

**Contact presse :**  
**Jean-Marc RIVERA, secrétaire général**  
**06 30 12 37 37**

