

Paquet Routier : la valse de Vienne à trois temps...



Paquet Routier : la valse de Vienne à trois temps...

Trois mois après avoir succédé à la Bulgarie à la Présidence de la Commission européenne, et après les débats agités au Parlement européen, la nouvelle présidence autrichienne vient de faire, début octobre, des propositions dans trois domaines sensibles du Paquet Routier : méthode pour appliquer le détachement aux conducteurs, l'encadrement du cabotage, l'installation des tachygraphes de deuxième génération pour les contrôles et l'organisation du temps de travail.

Véritable tentative de synthèse pour accorder des positions antagonistes entre les groupes opposés de l'Est (Visegrad) et de l'Ouest (Alliance), l'Autriche ne désespère pas et a annoncé que son objectif, est toujours de trouver un accord en Conseil des ministres des transports de l'Union le 5 décembre prochain.

Contexte a publié récemment le document issu de la réunion du groupe d'experts transports terrestres du Conseil de l'UE, le 1^{er} octobre dernier. Le ton y est plutôt mesuré. On est loin de l'attitude qu'avait cru devoir adopter la présidence bulgare. Le document autrichien s'articule autour de trois propositions, trois temps essentiels pour conduire à un accord...

Le premier sur le tachygraphe 2

La proposition de Vienne sur la mise en place de la nouvelle génération de l'outil de contrôle qu'est le tachygraphe va dans le sens de la position française depuis le départ, et de l'Alliance du routier, à laquelle elle appartient.

Sur le détachement, point le plus sensible politiquement, Vienne propose d'« *abandonner le concept de période de franchise* » pour l'application de ce statut, et la bataille inhérente du nombre de jours proposé par les uns et les autres.

À la place, elle propose de se concentrer sur le type d'opération de transport, afin de déterminer si oui ou non, le détachement s'applique. Ainsi, elle exclut le transit du détachement (rien de nouveau), mais aussi ce qu'elle appelle les « *opérations bilatérales de transport* ». Sans changement, la proposition ne remet pas en cause le principe du détachement appliqué dès la première opération de cabotage.

Le deuxième sur le cabotage

Les autrichiens proposent de maintenir la règle de 2009 sur le cabotage, autorisant trois opérations pendant une période de sept jours. Mais, elle ajoute une période de carence dite « *cooling off* » de quatorze jours. La Commission, elle, proposait d'autoriser les opérations de manière illimitée pendant cinq jours.

La proposition de Vienne tente de préserver l'esprit de la directive qui fait du cabotage une mesure qui évite les kilomètres à vide. Elle veille à ne pas trop limiter l'accès des transports étrangers à un marché national, et de répondre ainsi aux souhaits du groupe de Visegrad de poursuivre la croissance de leur pavillon, vecteur de développement économique.

La proposition permet également de mettre le « holà » à une trop grande libéralisation du cabotage, avec cette période de carence, voulue par l'autre groupe d'États, notamment réunis sous l'Alliance du routier.

Le troisième sur le temps de travail

L'Autriche propose de garder la période de deux semaines comme référence pour calculer le

nombre d'heures maximum de travail (90 heures) d'un chauffeur et la période de quatre semaines comme référence pour le retour de ce dernier au domicile.

L'objectif affiché est de favoriser le repos normal de 45 heures à la maison au moins toutes les quatre semaines. À défaut, le repos doit être pris « *hors de la cabine dans un lieu convenable, payé ou fourni par l'employeur* », mais, « *exceptionnellement* », peut-on lire dans la proposition autrichienne, il peut être pris dans le véhicule si celui-ci est garé dans une « *zone dédiée, avec des commodités convenables pour le conducteur* » et si la cabine du camion « *remplit certaines conditions minimales* ». Ces commodités et conditions devant être précisées par acte délégué.

Ces propositions autrichiennes recueillent l'approbation de l'OTRE...

Les partenaires de l'Union ont rouvert leur dossier, fermé depuis trois mois... La valse des propositions et des contrepropositions repart sous la conduite de l'Autriche. On dit de la valse viennoise qu'elle se danse le plus souvent à droite, avec des périodes, plus courtes, de valse à gauche pour éviter... que la tête des danseurs ne tourne à force de danser dans un seul sens...

C'est tout ce que l'on peut espérer sur un sujet aussi sensible et vital pour le transport !

Philippe BONNEAU