

Quelle Europe ?

D'aucuns m'ont souvent demandé ce que voulait dire OTRE. Une fois cette réponse apportée, tout naturellement une seconde question arrivait : « Mais pourquoi européenne si vous ne défendez l'intérêt que de PME françaises ? ».

Je m'exécutais alors en expliquant que la France est au carrefour de l'Europe du Nord et du Sud, ce qui avait pour conséquence d'impacter directement ou indirectement notre marché intérieur et donc nos entreprises.

Quinze ans après, le constat, amer, ne peut que nous donner raison. C'est ainsi que si le pavillon routier français reste le quatrième pavillon européen en terme de trafic, il n'est plus aujourd'hui qu'au 14e rang dans le transport international et le 20e pays caboteur. Il effectue désormais 91 % de ses trafics sur le marché national. Conséquence de sa perte de compétitivité au niveau européen.

À l'inverse, le pavillon polonais, entré simplement il y a dix ans sur le marché européen, est le deuxième pavillon en termes de volume et le premier pavillon international. Le transport international représente 61 % de ses activités. Pis encore, le pavillon polonais réalise à lui tout seul 25 % du trafic de poids lourds européen !!!! Et nous ne parlons là que du trafic des plus de 3,5 T... Une autre étude du ministère sur les véhicules utilitaires légers (VUL) indique que la part de ceux-ci dans le transport international fait en France est aujourd'hui d'environ 10 %, fait majoritairement par des Polonais.

Mais la Pologne n'est pas le seul pavillon, et d'autres pavillons Est-européens se déploient encore plus à l'international, à commencer par la Hongrie dont la part de trafic intérieur n'est que de 24 % ou par la Slovaquie de 16 % !

Ces chiffres laissent pour le moins perplexe... Encore plus lorsqu'on observe l'attitude de ces mêmes pays dans un autre domaine de la politique européenne actuelle : l'application de sa politique migratoire. Ces pays refusent tout simplement de prendre leur part dans l'accueil des populations migrantes et ferment leurs frontières pour empêcher l'entrée sur leur sol de ces populations. En agissant de la sorte, ils mettent en péril la cohésion européenne mais pis encore ils négligent les principes fondamentaux de l'Union européenne : liberté de circulation des personnes et des biens. Pourtant ce sont les mêmes qui hurlent au scandale et soulèvent ces mêmes principes lorsque les gouvernements français et allemands mettent en place l'obligation de rémunérer leurs conducteurs aux conditions nationales lorsqu'ils sont chez nous. Cette défiance n'est plus acceptable. Que font-ils de l'Europe ?

À l'heure où certains s'alarment de la fin de l'espace Schengen, du retour aux frontières, et des conséquences financières pour l'économie européenne, il est temps que nos gouvernants prennent conscience de la nécessité de retrouver les valeurs fondatrices de l'Union européenne, à savoir un marché commun régulé.

Il est temps aussi que ceux qui ne veulent pas appliquer en toute bonne foi les lois européennes soient enfin durement sanctionnés. La prise de conscience doit être maintenant immédiate dans

les faits. Ceux qui se font chaque jour voler un peu plus leur travail ne peuvent plus entendre de la part de nos gouvernants qu'« ils œuvrent pour un monde meilleur ». Faute de décisions rapides et efficaces, la rancœur va s'amplifier et la rupture avec l'Europe consommée.

Il y a trois ans, le président de la République battait campagne sous le slogan « Le changement c'est maintenant ! ». Il est grand temps que cela devienne réalité et que les transporteurs français voient le fret qu'ils doivent transporter ne plus être pris par des camions étrangers qui travaillent sur le marché intérieur français sans respecter les règles et contribuent à une concurrence déloyale qui exacerbe nos entreprises.