

Résistance...



7 juin 2016 : la Pologne, soutenue par dix autres États européens (Hongrie, République Tchèque, Lituanie, Lettonie, Estonie, Bulgarie, Roumanie, Espagne, Portugal et Irlande) saisit la Commission européenne en exigeant des sanctions contre la France et l'Allemagne. Le but ? Les empêcher d'imposer des règles « *disproportionnées* » dans le transport routier européen, visant en particulier le salaire minimum imposée, en Allemagne depuis janvier 2015 et en France depuis juillet 2016, aux employeurs de conducteurs étrangers qui livrent ou déchargent dans ces pays.

16 juin 2016 : la Commission européenne ouvre une procédure d'infraction des procédures contre cette application systématique des législations française et allemande sur le salaire minimum dans le secteur des transports.

5 septembre 2016 : la Commission ouvre une consultation publique sur le renforcement de la législation sociale dans le secteur du transport routier, en vue de la présentation en 2017 d'une communication pour encadrer le secteur des transports routiers. « *Nous voulons mettre l'humain au*

centre de la politique routière », avait déclaré la commissaire européenne, la slovène Violeta BULC.

27 septembre 2016 : les ministres des Transports de sept États membres de l'Union (Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, France, Italie et Luxembourg) et de la Norvège adressent une lettre ouverte à Violeta BULC. Ces pays, dont les principaux fondateurs originels de la Communauté européenne, réaffirment « *sans réserve le respect des libertés fondamentales que sont la libre prestation des services et la libre circulation des marchandises au sein du marché intérieur européen* ». Mais ils dénoncent que ces mêmes libertés soient « *de plus en plus souvent invoquées de manière abusive* » par certains États pour éviter d'appliquer les règles européennes qui sont pourtant une garantie d'une concurrence loyale dans le marché intérieur.

31 janvier 2017 : à Paris, à l'initiative de la France, les huit signataires de la lettre du 27 septembre, rejoint par la Suède, ont décidé de signer une « alliance du routier » pour combattre avec force de moyens légaux la concurrence déloyale dans le transport routier.

On le sait désormais deux camps se font face désormais. Sorte de réitération routière du schisme entre occident et orient. Deux conceptions de l'humain au centre de la politique routière. À l'Ouest, les pays aux législations sociales avancées. À l'Est et dans la péninsule ibériques, les pays aux minimums salariaux parfois dix fois inférieurs à ceux de leurs partenaires occidentaux. En valeur brute, les niveaux vont de 184 euros par mois en Bulgarie à 1 923 euros pour le Luxembourg - la France se situant à la 6e place. Plusieurs variables accroissent la diversité : revalorisations différentes, systèmes d'allègement des cotisations sociales, variations en fonction de l'âge... Au milieu, une Commission européenne en arbitre dont la réponse est la mise en place d'un salaire minimum européen, sorte de mixte de synthèse bruxelloise aboutissant à une forme de légalisation du moins disant social...

C'est une proposition totalement inacceptable.

L'union non pas des États riches mais des États victimes dont le modèle social doit être une norme était un impératif. C'est chose faite. L'OTRE s'en félicite et soutient pleinement l'initiative française.

Puisse les intentions se concrétiser en actes forts pour éviter que le marché intérieur européen ne devienne une grande surface discount du transport.

Tocqueville avait raison d'écrire :

« Je crois qu'il y a des résistances honnêtes et des rébellions légitimes. »

L'OTRE ne peut mieux dire !

Ph BONNEAU