

Les trains, les vaches et le cabotage

Le 19 avril dernier se réunissait à Bruxelles l'ensemble des acteurs de l'Europe des transports pour débattre de l'avenir du transport routier en Europe. Cet aéropage de représentants de tous les pays de l'Union était présent, bon gré, mal gré... En effet, les prises de positions de l'Allemagne et de la France, notamment sur les travailleurs détachés, ont, semble-t-il déclenché l'ire de certains États de l'Union européenne qui y voient une entrave à leur expansion ; mais nous y reviendrons. Elles ont aussi déstabilisé Violeta BULK, la Commissaire européenne aux transports et à l'énergie, et l'administration européenne toutes deux contraintes d'organiser cette grande conférence.

Mais le plus grand mérite de ces prises de positions est qu'elles ont obligé tout le monde à sortir du bois s'agissant du cabotage et du dumping social ! Un consensus a même été trouvé : le cadre actuel du cabotage ne permet de pouvoir être interprété correctement...

Vous me direz, en ayant dit cela, on a tout dit et son contraire. C'est vrai ! Mais, enfin, les représentants du transport routier de l'Est européen comme ceux de leur gouvernement sont sortis du bois, en avouant que l'envahissement du marché européen par leur pavillon routier était bien une stratégie économique, et que dès lors « Circulez, il n'y a rien à voir ! » !

À écouter les représentant polonais, slovènes, et consorts, toute mesure législative intérieure serait contraire aux principes fondamentaux du droit européen car elle serait une entrave à la libre circulation des marchandises, et donc à leurs affaires ! Du même coup, il serait hors de question pour ces pays, et ceux qui ont décidé d'utiliser leur main d'œuvre, que la directive « détachement des travailleurs » s'applique au transport routier... De même, un État qui instaurerait une vignette sur la circulation des véhicules se mettrait en faute ! C'est ainsi que le Royaume-Uni a reçu ces jours-ci une mise en demeure de la Commission européenne pour entrave et discrimination envers des salariés étrangers (argument récurrent avancé par les Polonais, comme je vous l'affirmais). Surprenant tout de même de se voir dénoncer pour ne faire que la juste application de la loi européenne édictée par la Commission européenne... Si cette affaire devait aller devant la justice continentale, les juges européens apprécieraient !

En résumé, leur philosophie peut être décrite, comme le cabotage irrégulier et l'exploitation des salariés d'Europe de l'Est sont l'essence et l'avenir du transport routier européen, laissez-nous vivre avec nos trains de camions qui vous dépouillent, et transporteurs d'Europe occidentale, contemplez notre œuvre comme les vaches regardent les trains passer !

Vous vous doutez bien que le représentant de l'OTRE à la conférence n'a pu laisser passer de telles messages sans réagir, rejoint en cela par d'autres représentants professionnels des pavillons d'Europe de l'Ouest, à l'exception de la délégation espagnole, forte d'un pavillon à nouveau en croissance, qui rejoignait les partisans de l'ultra-libéralisme routier. Il est à noter, en revanche, que le syndicat européen de salariés du transport routier ETF, s'est aligné sur les positions développées par l'OTRE.

L'OTRE a rappelé que le transport routier ne pouvait déroger à la règle des travailleurs détachés,

même si les salariés du secteur étaient mobiles. Il a rappelé que le détachement de ces travailleurs ne pouvait être séparé de la question du cabotage illégal. Il a appuyé l'idée que le contrôle du cabotage pouvait être effectué par le biais du contrôle de la taxation sur les routes. Pour rappel, c'est exactement ce que demandait l'OTRE dans sa proposition de vignette sur la circulation des poids lourds, en lieu et place de la surtaxation du gazole de quatre centimes décidée par le gouvernement pour remplacer l'écotaxe, il y a 18 mois.

Ces points de vue, diamétralement opposés, ont démontré qu'il était nécessaire de revoir la législation européenne, tant sur la question des travailleurs détachés, que sur celle du cadre du cabotage et de son contrôle.

Au vu de tous ces éléments, la Commission européenne a décidé de lancer une grande consultation pour la révision des textes et que des initiatives parlementaires seraient prises pour améliorer et réguler le marché des transports routiers européens.

Cependant, cette consultation va prendre plusieurs mois, et pendant ce temps-là les PME françaises vont-elles devoir continuer de constater les dégâts sur leur marché, et s'assimiler jour après jour aux fameuses vaches qui ne peuvent que regarder passer les trains ?!

Pourtant, les textes existants permettraient de stopper cette descente aux enfers des prix. C'est la clause de sauvegarde du marché intérieur qui accorde de suspendre pendant une période de six mois, renouvelable une fois, toute opération de cabotage routier sur notre territoire. Ce sont les textes européens !!! Mais le gouvernement se refuse, pour l'instant, à saisir la Commission, sur ce qui n'est finalement qu'un droit des États membre à préserver leur propre économie des transports. Qui plus est, les données économiques prouvent que les prix du marché et le marché lui-même se sont écroulés depuis un an.

Le gouvernement doit entendre cette demande, première étape nécessaire dans le déploiement de sa future politique des contrôles, et première étape vers un marché français des transports rééquilibré. Il doit l'entendre car les transporteurs français ne peuvent plus être les dindons de la farce européenne.