

Union Européenne - Paquet Mobilité 1

Les négociations en trilogue aboutissent à un accord !

Après l'échec des trois premiers trilogues, les négociateurs des trois grandes institutions européennes sont parvenus à un accord cette nuit. Prochaine étape ? La validation de ces compromis par la Commission, le Conseil et le Parlement européen. Une dernière phase où la FNTR, seule organisation professionnelle présente à Bruxelles de façon permanente, continuera d'être l'un des moteurs en faveur d'une régulation du transport routier de marchandises plus juste. De nombreux points positifs pour le transport routier français.

Cette nuit du 11 au 12 décembre, le trilogue s'est réuni pour la 4ème fois en 2 mois et s'est finalement accordé sur un texte de compromis avec des avancées majeures soutenues activement depuis plusieurs années par la FNTR à Bruxelles. Une réelle avancée notamment pour les transporteurs français qui contribue à une plus juste régulation du secteur.

Depuis des années, la FNTR se bat aux côtés de ses homologues notamment allemands et nordiques pour arracher cet accord. Un travail payant même si la bataille n'est pas totalement finie.

La veille du trilogue, 16 fédérations de 13 pays différents (dont la FNTR leader avec trois autres fédérations sœurs) ont rendu public le 10 décembre un communiqué de presse commun pour soutenir un accord. Position qui a pesé dans la balance. La coalition s'attend encore à quelques difficultés lors du vote prochain au Parlement et reste plus que jamais mobilisée.

A retenir tout particulièrement des compromis de ce trilogue :

1. Modification du règlement 561/2006 sur les temps de conduite et de repos.

- L'actuelle période de référence hebdomadaire de 90h de conduite sur deux semaines est maintenue comme règle générale.
- Une avancée majeure : l'obligation pour le conducteur en transport international de rentrer chez lui chaque 3 semaines. Une concession : le conducteur pourra prendre 2 périodes de repos réduit d'affilée puis son repos hebdomadaire.
- Entrée en vigueur des chronotachygraphes intelligents en 2025 pour les camions engagés à l'international ce qui permettra des contrôles beaucoup plus efficaces.
- Enfin, le repos hebdomadaire en cabine est désormais clairement et strictement interdit.

2. **Modification des règlements 1071/2009 et 1072/2009 sur l'accès à la profession et au marché.**

- Sur le cabotage : statu quo sur les 3 opérations autorisées sur une période de 7 jours. Mais, avancée notoire avec l'introduction d'une période de carence de 4 jours.
- Une infraction aux règles du cabotage et du détachement pourrait mener à la perte de l'honorabilité et donc des licences communautaires.
- En ce qui concerne le transport combiné, les pré et post-acheminement routiers sont désormais soumis aux règles du cabotage, ce qui n'était pas le cas avant et créait des distorsions importantes de concurrence.
- Enfin, et pour éviter la présence sans limite de véhicules hors de leurs frontières, chaque véhicule devra retourner dans l'État membre d'établissement au moins chaque 8 semaines.

3. **Détachement des travailleurs appliqué au transport routier**

- Le détachement s'applique au cabotage, à la partie route du transport combiné, au transport international (mais avec des dérogations pour le transit, le bilatéral + 2 opérations)
- En ce qui concerne les groupes internationaux, la règle du détachement s'applique également, pas de dérogations.

Des avancées également importantes et très positives en ce qui concerne les VUL (de 2,5t à 3,5t) en transport international qui se voient également contraints à l'installation d'un chronotachygraphe intelligent. A noter enfin, qu'ils se voient soumis aux mêmes règles d'accès à la profession que les poids lourds dès lors qu'ils roulent à l'international.

« L'obtention d'un compromis était essentiel et permet d'engager l'adoption de nouvelles règles. Certes, comme tout compromis, il ne peut pas être satisfaisant sur l'ensemble des points, mais il comprend des avancées majeures et répond aux demandes de la FNTR et de ses alliés européens » souligne Florence Berthelot, Déléguée Générale de la Fédération.

La FNTR est la seule organisation professionnelle du secteur ayant une délégation permanente à Bruxelles

Le Transport routier représente 600 000 emplois en France, 40 000 entreprises.

Il est un secteur stratégique de la transition énergétique.

Il représente seulement 5,7% des émissions de CO2 équivalent
et 1,7% des émissions de particules fines. *Chiffres CITEPA Juin 2019.*

Contact FNTR : Vanessa IBARLUCEA – 07 84 38 62 32– vanessa.ibarlucea@fntr.fr