



Transport routier et logistique

E.R. : Aurélie Carette – Boulevard Baudouin 8, 1000 Bruxelles

9/7/20

Le Paquet Mobilité a été adopté !

Depuis trois ans, des discussions européennes ont lieu au sujet du « Mobility Package ».

Celui-ci vient d'être adopté par le Parlement européen, ce qui constitue une avancée majeure visant à améliorer les avantages sociaux et les conditions de travail des conducteurs.

Cette réforme relative aux chauffeurs de poids lourds en Europe régularise notamment les règles de détachement dans le transport international. Il était important pour le secteur que la réglementation soit claire afin d'éviter différentes interprétations.

Grâce à la mobilisation syndicale, nos revendications pour lutter contre la concurrence déloyale, le dumping social et l'exploitation ont été écoutées et appliquées.

1) Temps de conduite et de repos

Le conducteur doit retourner obligatoirement au moins une fois par mois dans l'une des bases opérationnelles de l'entreprise ou chez lui; aucune autre alternative n'est autorisée (pas de déclaration «volontaire» par laquelle le conducteur déclare vouloir passer son repos aux Bahamas).

2) Tachygraphe intelligent

Tous les véhicules utilitaires lourds seront munis d'un tachygraphe dans un délai de 4 ans maximum après l'adoption du paquet mobilité, soit 10 ans plus tôt que prévu par le règlement.

Les données enregistrées sont les suivantes:

- le lieu de début et de fin de la journée de travail ;
- le tachygraphe affichera l'emplacement et le conducteur devra confirmer ;
- enregistrement automatique des passages frontaliers, de la position du véhicule & du conducteur toutes les 3 heures de temps de conduite cumulées ;
- le conducteur devra lui-même définir le lieu de chargement et de déchargement, une fois la commande donnée par le conducteur, la position de véhicule & conducteur sera automatiquement enregistrée.

D'ici 2023, les autorités de contrôle pourront détecter à distance l'excès de temps de conduite.

3) Véhicules légers

Tous les VLs qui font du transport transfrontalier d'ici 2026 devront être munis d'un tachygraphe intelligent pour 2026.

A partir de juin 2022, l'accès à la profession et les règles de cabotage inclueront les véhicules légers dans le champ d'application du règlement.

4) Cabotage

La période de cabotage sera suivie d'une période de carence de 4 jours, pendant laquelle le véhicule en question sera interdit de circulation dans les États membres qui ont accueilli les opérations de cabotage.

Les règles de cabotage seront également appliquées pour les transports combinés.

5) Accès à la profession

Afin de lutter contre les entreprises boîtes aux lettres, il faudra désormais que, toutes les 8 semaines, le véhicule retourne dans le pays d'établissement de l'entreprise.

Dans le cas d'une violation des règles de cabotage, de détachement ou du règlement Rome I, le chauffeur pourrait perdre sa licence communautaire.

6) Le détachement

Les règles du détachement ne s'appliquent pas au transport bilatéral uniquement lorsque le transport commence et se termine dans le pays d'établissement de l'entreprise. Il n'est plus possible d'être établi en Roumanie et de faire du transport bilatéral depuis par exemple l'Allemagne; le bilatéral doit commencer et finir en Roumanie, sinon les salaires et conditions de travail allemandes s'appliqueront.

Dès que la Lex Specialis sera adoptée, la nouvelle directive sera d'application.

La directive de détachement est également d'application pour les conducteurs détachés au sein de la même entreprise et les conducteurs employés par les agences intérimaires.

Durant toute la période Covid-19, les chauffeurs ont continué à travailler pour approvisionner l'Europe. Tous ces points sont une étape vers un secteur du transport routier plus équitable et garantissant la sécurité des chauffeurs.