

Informations complémentaires

Site internet du CESE

<http://www.eesc.europa.eu>

Section «Transports, énergie, infrastructures et société de l'information» (TEN)

<http://www.eesc.europa.eu/?i=portal.fr.ten-section>

Groupe d'étude permanent «Mise en œuvre du livre blanc sur les transports»

<http://www.eesc.europa.eu/?i=portal.fr.transports-permanent-study-group>

Livre blanc de 2011: «Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources»

http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011_white_paper_en.htm

Avis du CESE

Les effets des conclusions de la COP 21 en matière de politique européenne des transports (2016)

<http://www.eesc.europa.eu/?i=portal.fr.ten-opinions&itemCode=38424>

Le marché intérieur du transport routier international de marchandises: dumping social et cabotage (2015)

<http://www.eesc.europa.eu/?i=portal.fr.ten-opinions&itemCode=36372>

Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Progrès et défis (avis exploratoire à la demande du Parlement européen) (2015)

<http://www.eesc.europa.eu/?i=portal.fr.ten-opinions&itemCode=34623>

Livre blanc «Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources» (2011)

<http://www.eesc.europa.eu/?i=portal.fr.ten-opinions&itemCode=20491>

Manifestations connexes

Audition publique du CESE sur «Les effets des conclusions de la COP 21 en matière de politique européenne des transports», 4 avril 2016

<http://www.eesc.europa.eu/?i=portal.fr.events-and-activities-cop21-transport-impact>

Conférence du CESE sur le thème: «Transport routier: dumping social et intégration des infrastructures transfrontalières», 11 et 12 novembre 2015

<http://www.eesc.europa.eu/?i=portal.fr.events-and-activities-road-transport>

Conférence de la Commission européenne sur le transport routier: «Driving change for business and people» (Favoriser le changement pour les entreprises et les citoyens), 19 avril 2016

http://ec.europa.eu/transport/modes/road/event/2016-road-transport-conference_en

Conférence à haut niveau de la Commission européenne: «A Social Agenda for Transport» (Un programme social pour le secteur des transports), 4 juin 2015

http://ec.europa.eu/transport/media/events/event/high-level-conference-2015-social-agenda-transport_en

eesc.europa.eu/ten

ten@eesc.europa.eu

EESC-2016-64-FR



Comité économique et social européen

Le transport routier

La position du CESE – Octobre 2016

Introduction

Le transport routier est une composante essentielle du marché unique de l'UE et de l'économie de l'Union dans son ensemble. Il s'agit par ailleurs d'un secteur économique fondamental à part entière, qui emploie environ 5 millions de personnes dans l'Union, génère près de 2 % du PIB de l'UE et influe directement sur la qualité de vie de millions de citoyens européens. Le secteur européen du transport routier s'est sensiblement développé au fil des ans, au bénéfice du commerce, de l'économie et de la libre circulation. Cependant, ce succès a également ses revers, et le secteur est aujourd'hui confronté à des défis considérables liés à la sûreté et à la sécurité routières, aux conditions de travail des conducteurs professionnels et à la nécessité de réduire la pollution atmosphérique et sonore ainsi que notre empreinte carbone, auxquelles le transport routier contribue de manière significative¹.

Le secteur des transports est responsable de 25 % des émissions de gaz à effet de serre de l'UE, ce qui le place au deuxième rang de ceux qui génèrent le plus d'émissions, après la production d'énergie². Si l'UE souhaite atteindre les objectifs fixés dans les conclusions de la COP 21 ainsi que ses propres objectifs climatiques à long terme, elle doit réduire sensiblement les émissions imputables au secteur des transports. Le transport routier est particulièrement concerné, étant donné qu'il représente plus des deux tiers des émissions de gaz à effet de serre liées aux transports.

L'accès au marché dans des conditions équitables et la dimension sociale du transport (routier), y compris la lutte contre le dumping social, comptent également parmi les grandes priorités politiques actuelles de l'UE.

Mesures prises par l'Union européenne

La politique des transports de l'Union européenne vise à créer les conditions permettant au secteur du transport routier de

fonctionner efficacement, en toute sécurité et en limitant au maximum son incidence sur l'environnement³.

Il est indispensable de renforcer la sûreté et la sécurité des transports pour améliorer les conditions de travail dans le secteur. L'ouverture des marchés des transports en Europe a sensiblement accru la pression concurrentielle exercée sur les transporteurs et leurs travailleurs mobiles. L'UE a donc mis en place un cadre de règles sociales applicables aux transporteurs de marchandises et de voyageurs par route qui poursuit trois objectifs complémentaires: assurer une protection sociale appropriée des travailleurs du secteur, garantir une concurrence équitable entre les entreprises et améliorer la sécurité routière en prévenant la fatigue au volant⁴.

La COP 21 de Paris a débouché sur un accord historique. Il sera néanmoins nécessaire, au cours des prochaines années, de déployer des efforts considérables pour traduire ces engagements ambitieux en actions concrètes. Dans son Livre blanc sur les transports (2011), la Commission européenne a déjà fixé des objectifs qui sont conformes à ceux de la COP 21 (réduction de 60 % des émissions de gaz à effet de serre par rapport aux niveaux de 1990). Cette stratégie globale prévoit également une série de mesures et d'initiatives visant à poursuivre la décarbonisation des transports en Europe. La Commission a réaffirmé ces objectifs dans le cadre d'action de l'UE en matière de climat et d'énergie à l'horizon 2030 (2014) et a déclaré, dans le paquet «Union de l'énergie» (2015), que l'UE devait accélérer la décarbonisation du secteur des transports. En juillet 2016, elle a entrepris de présenter une communication sur Une stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions, qui indique comment le secteur des transports peut contribuer à réaliser l'objectif de réduction des émissions de 30 % d'ici à 2030 et qui fournit aux États membres et aux parties prenantes des orientations sur les différents moyens de l'atteindre.

1. Brochure Transport routier: changer de cap, Commission européenne, 2012.

2. Pages internet de la Commission européenne consacrées à l'action pour le climat (en anglais):

http://ec.europa.eu/clima/policies/international/paris_protocol/transport/index_en.htm

3. Pages internet de la Commission européenne consacrées à la promotion d'un transport terrestre efficace, sûr et respectueux de l'environnement (en anglais):

<http://ec.europa.eu/transport/modes/road/>

4. Pages internet de la Commission européenne consacrées aux dispositions sociales dans le domaine du transport routier (en anglais):

http://ec.europa.eu/transport/modes/road/social_provisions/

La Commission européenne a récemment organisé des conférences à haut niveau, qui ont réuni des décideurs politiques tant nationaux qu'europeens, des experts, des représentants des partenaires sociaux et d'autres acteurs clés pour débattre de diverses questions liées aux transports. La conférence sur le transport routier (2016) a mis l'accent sur les initiatives envisagées par la Commission européenne dans le domaine du transport routier pour garantir le bon fonctionnement du marché intérieur dans ce secteur, un meilleur respect de l'environnement par la décarbonisation des transports (en particulier le transport routier) ainsi que le respect des droits des travailleurs. Lors de la conférence sur le thème «Un programme social pour le secteur des transports» (2015), d'importantes questions sociales en lien avec la politique des transports ont été soulevées, parmi lesquelles la préparation de la main-d'œuvre de demain dans le secteur, l'amélioration de l'emploi et des conditions de travail ainsi que la participation accrue des partenaires sociaux à la politique européenne des transports.

Position du Comité économique et social européen (CESE)

La section «Transports, énergie, infrastructures et société de l'information» (TEN) du Comité, et notamment son groupe d'étude permanent «Mise en œuvre du livre blanc sur les transports», examine et traite activement ces évolutions fondamentales qui auront de profondes répercussions sur la future politique des transports de l'UE.

Aspects sociaux

Dans son avis intitulé «Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Progrès et défis»⁵, le CESE se prononce avec force pour une amélioration des normes sociales, l'harmonisation des conditions sociales et de travail et la lutte contre les pratiques de dumping social et salarial, qui sont autant de conditions indispensables à un fonctionnement harmonieux et équitable du secteur des transports. L'avis sur «Le marché intérieur du transport routier international de marchandises: dumping social et cabotage» insiste sur la nécessité à la fois de lutter contre les pratiques illégales et frauduleuses et d'assurer une mise en œuvre et un contrôle appropriés, tout en demandant de clarifier et de simplifier les règles d'accès au marché dans le secteur du transport routier. Plus particulièrement, le CESE:

- réitère son soutien à l'objectif de la Commission Juncker de lutter contre le dumping social, comme il l'a exprimé dans son avis de 2015 sur la «Feuille de route pour un espace européen unique des transports», ainsi que dans sa demande invitant la Commission à proposer des mesures préventives;
- regrette que la notion de dumping social, si largement utilisée, ne soit pas définie. Aux fins de son avis, il considère comme étant du dumping social les «pratiques visant à contourner les réglementations sociales ou relatives à l'accès au marché (entreprises "boîtes aux lettres"), ou les pratiques en violation avec celles-ci, afin d'acquiescer un avantage concurrentiel»;
- se félicite de l'intention de la Commission de simplifier et de clarifier les règlements de l'UE, de renforcer les critères d'établissement afin d'éviter l'usage abusif de sociétés «boîtes aux lettres», et d'élaborer un paquet «Mobilité des travailleurs» afin de faciliter la libre circulation des travailleurs et d'améliorer la capacité des États membres à lutter contre le dumping social, la fraude et les abus en matière de détachement de travailleurs et d'accès aux prestations sociales;
- estime qu'il est urgent de prévoir une action au niveau de l'UE pour éviter le risque d'une fragmentation du marché intérieur des transports par route du fait de mesures nationales unilatérales de lutte contre le dumping social. Une action efficace de l'UE peut créer des conditions favorables à la poursuite de l'ouverture du marché;
- souligne qu'un contrôle de conformité renforcé ne doit pas être synonyme d'exigences disproportionnées entravant une concurrence normale entre les entreprises de transport européennes et la réalisation du marché intérieur dans le secteur du transport routier;
- rappelle que, lorsqu'elle propose une simplification des dispositions relatives à l'accès au marché, y compris le cabotage, la Commission pourrait envisager la possibilité d'aligner les règles en matière de transport routier de marchandises sur celles qui sont applicables à la prestation temporaire de services en général, en tenant compte de la spécificité du secteur des transports. La simplification des règles d'accès au marché fournirait une base pour une application plus cohérente et une culture accrue du respect des règles, ce qui limiterait les possibilités de dumping social. La simplification devrait être étroitement liée à une mise en œuvre rigoureuse des mesures arrêtées pour éviter le dumping social;

- invite la Commission et les États membres à encourager l'échange d'informations et les meilleures pratiques concernant l'application efficace de la réglementation, pour lutter contre les abus et le dumping social.

L'avis a été présenté et a servi de base à un débat lors d'une conférence sur «Le transport routier: dumping social et intégration des infrastructures transfrontalières», organisée conjointement par le CESE et le Conseil économique et social du Luxembourg à l'initiative de la présidence luxembourgeoise (et qui s'est tenue à Luxembourg les 11 et 12 novembre 2015).

Incidences des conclusions de la COP 21

L'accord de la COP 21 est le premier par lequel tous les États membres des Nations unies se soient jamais engagés à accélérer la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Le secteur des transports étant l'un de ceux qui produisent le plus de gaz à effet de serre (71 % de ses émissions étant imputables au transport routier), il connaîtra un bouleversement radical qui aura des répercussions sur tous les domaines de notre quotidien. Afin d'associer la société civile et d'échanger les points de vue sur la manière de conduire ces changements fondamentaux dans le secteur des transports, une audition publique a été organisée (le 4 avril 2016 à Bruxelles) par la section TEN du CESE, en coopération avec la commission des transports et du tourisme (TRAN) du Parlement européen. Les résultats de cette manifestation ont alimenté l'avis d'initiative du CESE sur «Les effets des conclusions de la COP 21 en matière de politique européenne des transports»⁶:

- le CESE se félicite de l'adoption de l'accord de Paris par la 21e session de la Conférence des parties (COP 21) de la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques, ainsi que de la contribution prévue déterminée au niveau national de l'UE et de ses États membres, prenant l'engagement d'une réduction des émissions domestiques des gaz à effet de serre (EGES) d'au moins 40 % vers 2030 et de 80 à 95 % à l'horizon 2050 par rapport au niveau d'émissions de 1990;

• l'objectif d'une réduction de 60 % des EGES concernant les transports peut donc toujours être considéré comme d'actualité et conforme à l'objectif général de l'UE dans le cadre de la COP 21, à condition que les actions et initiatives afférentes soient mises en œuvre d'urgence, avec la détermination requise et dans les meilleurs délais;

• le CESE souligne qu'il convient d'appliquer le principe du pollueur-payeur avec flexibilité, en particulier dans le cas des zones reculées rurales, montagneuses et insulaires, afin d'éviter des effets inversement proportionnels aux coûts et afin de préserver son utilité comme moyen d'infléchir les choix concernant l'organisation des opérations de transport tout en supprimant toute concurrence déloyale entre les divers modes de transport;

• de toute façon, l'application du principe pollueur-payeur ne suffira pas pour assurer la transition vers une société à faible utilisation de carbone. Des mesures supplémentaires, telles que l'accroissement de l'efficacité énergétique, de l'électromobilité, du covoiturage et de la comodalité, le développement des sources d'énergie alternatives, l'élaboration de normes de qualité environnementale et, avant tout, la promotion des transports publics, sont d'autant plus importantes;

• il ne s'agira pas de freiner la mobilité en tant que telle mais de réduire les déplacements motorisés individuels dès lors qu'une alternative valable existe et de favoriser les transports collectifs dans l'intérêt général de l'environnement, afin d'éviter que les villes n'étouffent dans la circulation;

• la mobilisation dont ont fait preuve des organisations de la société civile et des acteurs économiques et sociaux dans le cadre de la COP 21 devra être poursuivie pour amplifier un mouvement civique pour la justice climatique et le désinvestissement dans les activités polluantes. Par conséquent, le CESE recommande le recours au dialogue participatif avec la société civile.

5. JO C 291 du 4.9.2015, p. 14.

6. JO C 303 du 19.8.2016, p. 10.