



# UNION EUROPÉENNE DES TRANSPORTEURS ROUTIERS

BASAT - CONFARTIGIANATO Trasporti - FENADISMER - FITA - NIT  
Hungary - OBRTNA ZBORNICA SLOVENIJE - SAV - UNOSTRA - UPTR

## ***Les problèmes actuels des transports routiers de marchandises en Europe***

### **Déclaration de l'Assemblée Générale de l'UETR**

*Bruxelles, le 19 Mars 2009*

Il est bien connu que les transports routiers sont le thermomètre le plus sensible de la situation économique des marchés. En effet, **lorsque le PIB européen croît ou décroît, l'augmentation de la demande de transport augmente ou diminue dans son sillage** et ce, de manière toujours plus importante que le PIB. Nous ne connaissons pas quelle est la relation exacte (statistique) entre la dégression du PIB et la diminution des demandes des capacités. Nous craignons que l'influence d'une récession économique influe de façon extrêmement importante, plutôt même d'une façon exponentielle, sur l'activité des transports routiers des marchandises. (Voir déjà l'exemple de l'industrie automobile.) Actuellement, les transporteurs routiers européens se trouvent déjà dans une grave situation de crise.

**Il est dès lors d'autant plus crucial d'assurer aux transporteurs routiers européens les meilleures conditions d'exercice de leur profession possible sur le marché des transports européens.** Pour que les transporteurs routiers européens puissent survivre sur ce marché et accomplir leurs tâches, qui sont importantes pour l'économie, l'UETR propose de résoudre certains problèmes récurrents.

#### ***1. HARMONISATION DES CONTROLES ET DES SANCTIONES***

L'harmonisation des procédures de contrôle et des sanctions des transporteurs et de leurs conducteurs lors des transport de marchandises dans tous les pays de l'Union Européenne. Par conséquent, il convient d'assurer, dans le cas des contrôles, une limitation minimale de l'activité.

**Il convient d'établir un règlement niveau de la Communauté sur les principes des contrôles, sur la transparence, la proportionnalité et l'équité des**



**sanctions par rapport à la gravité de l'infraction tant que la limite minimale de rétention d'un travailleur mobile, des véhicules et des marchandises.**

L'UETR propose à la Commission d'envisager l'établissement d'un nouveau système de sanctionnement basé sur le nouveau règlement de l'accès à la profession.

D'une part tous les transporteurs européens doivent répondre au critère de la capacité financière, d'autre part les autorités compétentes seront obligées à établir une collaboration mutuelle entre elles. C'est à dire sans le blocage du véhicule (et le chargement) le PV du contrôle pourra être transmis à l'autorité nationale de registration du transporteur et celle-ci pourra bien vérifier si la sanction a bien été payée. Si non, cette même autorité aura toujours en main le pouvoir à sanctionner cette entreprise jusqu'à retirer sa licence. Ce système permettrait en même temps aux entrepreneurs de transférer la sanction au conducteur, si c'était indubitablement la cause de l'affaire (voir dépassement les heures de conduite).

**UETR soutienne la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil facilitant l'application transfrontière de la législation dans le domaine de la sécurité routière et souhaite l'application de la directive aussi au conducteurs des poids lourds et aux infractions spécifiques dans le domaine du transport de marchandises par route.**

## ***2. LIMITATIONS ET INTERDICTION DE CIRCULATION***

Nous proposons déterminer sur la base des analyses des trafics et de leur influence sur l'environnement, et sur la sécurité routière et sur les habitants, où il faut introduire des limitations de circulation journalières ou saisonnières.

Les limitations du transport de marchandises dans certains pays, étant temporellement et territorialement incohérents de sorte que les transporteurs ne puissent pas transporter les marchandises dans les meilleurs délais et par l'itinéraire le plus court, posent de graves problèmes aux transporteurs routiers européens.

Les conséquences négatives pour la libre prestation des services de transport sont évidentes.

**Nous proposons l'adoption d'une Directive sur les points sensibles du réseau routier et l'harmonisation des limitations à la circulation applicables à certaines périodes aux poids lourds effectuant des transports internationaux dans l'Union européenne et l'établissement d'un système de notification des heures et des durées des restrictions au niveau européen.**

## ***3. MODIFICATION DU REGLEMENT CONCERNANT LE TEMPS DE CONDUITE ET LES HEURES DE TRAVAIL***

Le thème de la sécurité sur le réseau routier restera toujours un des objectifs principaux de l'UETR, sur lequel il n'est absolument pas possible déroger. Mais



pour pouvoir améliorer l'efficacité et le caractère économique des entreprises de transports routiers l'UETR propose de modifier les règles de limitation du temps de conduite et des heures de travail d'un travailleur mobile.

En plus, nous estimons que la réglementation sociale européenne en matière de temps de conduit et de repos n'intègre pas le facteur de la cohérence avec la physiologie humaine.

Nous estimons qu'il convient d'établir les temps de conduite et de travail des transporteurs plus flexibles, étant donné que l'augmentation continue du trafic de véhicules particuliers sur le réseau routier européen empêche de continuer à réaliser efficacement les transports des marchandises en appliquant les strictes règles concernant le temps de conduite et de travail des transporteurs. **Nous proposons d'étudier à fond les propositions relatives aux temps de conduite d'une durée de 10 heures par jour pour les conducteurs de poids lourds, mais en sauvegardant le règlement concernant à la limite d'une durée maximale de 90 heures, effectuée en deux semaines.**

Toutefois ce ne signifie qu'il n'y a pas des espaces, dans le respect du principe avant rappelé, de réviser le 561/2006 et la même directive 22/2006 et en particulier la partie concernant la limite des 90 h de conduite effectuée en deux semaines et la pause de 45 h dans le weekend, surtout si effectuées dehors de la siège de l'entreprise ou du domicile du chauffeur.

#### **4. GAZOLE PROFESSIONNEL**

En faveur du renforcement de la compétitivité de l'Espace économique européen il convient de réduire les coûts de transport de marchandises. À ce titre, il importe d'établir une telle réglementation selon laquelle **les transporteurs effectuant des transports d'autrui puissent faire valoir le remboursement des accises lors de l'acquisition des combustibles pour leurs véhicules en établissant ainsi le système du gazole professionnel.**

#### **5. OBSERVATOIRE COMMUNITAIRE DES COUTS**

Empêcher la réalisation de transports sous des coûts d'exploitation du service. Concrètement, **l'établissement de mécanismes qui permettent garantir aux transporteurs, au moins, le coût réel de prestation du service, en empêchant de cette manière la prestation (vente) de services de transports à perte.** L'établissement de ce niveau minimal doit être accompagné d'un régime qui établit les sanctions adéquates qui pénalisent les conduites qui poursuivent l'inaccomplissement de ces objectifs, qui sont considérés essentiels pour une régulation ordonnée et loyale du secteur et pour l'incidence directe à la sécurité routière.



## **6. DELAI DE PAYEMENT**

L'UETR propose à régler par moyen des mécanismes légaux adéquats qui garantissent une application directe et uniforme dans tous les états membre, le caractère obligatoire du paiement des services de transport **dans un délai maximal de 30 jours**, en établissant face aux possibles inaccomplissements, des mécanismes de sanction agiles et effectifs de sorte que l'exigence de l'accomplissement de ce droit ne suppose pas pour le transporteur un obstacle administratif ou juridique qui empêche l'exercice de son droit.

## **7. REGLEMENTATION DE L'ACTIVITE DES COMMISSIONNAIRES DE TRANSPORTS**

L'UETR trouve nécessaire que tous les Etats membres affrontent les problèmes de l'intermédiation parasite dans la filière du transport qui coupe le marché sur le prix accaparant les transports pour les remettre aux transporteurs qui utilisent ou sont contraints d'offrir des prix dumping. Le phénomène est en train de prendre de plus en plus des aspects inquiétants, surtout avec la naissance journalière de nouvelles banques de frêt par internet, et surtout pour les conséquences en terme de légalité et de sécurité qui cause au secteur entier.

L'UETR a deux propositions suivantes :

Qu'un **règlement concernant l'accès à la profession et aux marchés des commissionnaires de transports** soit préparé dans un bref délai;

Que les entreprises de transports routiers qui offrent des contrats de transport aient **une disponibilité d' au moins de 60% de propres véhicules** pour son exécution.

## **8. EXCLUSION DU CADRE D'APPLICATION DE LA DIRECTIVE 2002/15 DES TRANSPORTEURS INDEPENDANTS**

Puisque le contraire suppose une limitation claire de son activité professionnelle et une porte ouverte à renforcer encore plus les relations de dépendance absolue que les transporteurs indépendants ont par rapport les grands intermédiaires et les entreprises de transport de grande dimension.

## **9. INFRASTRUCTURES ET TRANSIT ALPINES**

La déficience des infrastructures des routes transalpines et le problème du passage des Alpes posent des conditions très pénalisantes pour les transporteurs, non seulement italiens mais aussi pour tous les autres transporteurs communautaires qui ont des relations avec l'Italie. **L'opposition de l'UETR à la**



**souscription de la Convention des Alpes** veut attirer l'attention sur ce problème non seulement au point de vue des coûts mais aussi de temps de parcours.

En plus si l'on y ajoute les politiques restrictives que certaines états sont en train d'introduire, il est clair que ce problème est aggravé parce qu'il faut que les transporteurs routiers affrontent systématiquement les relations accidentées avec la Confédération Helvétique, qui représente pour l'entière mobilité européenne un vrai et propre "trou noir" pour tous les implications économiques et d'organisation qui dérivent de la mobilité des marchandises.

## **10. EUROVIGNETTE**

L'UETR est absolument d'accord avec le principe du «pollueur payeur» et par exemple avec un péage dont la hauteur dépend de l'émission du véhicule. Par contre **l'UETR n'est pas d'accord avec la position qu'aucun des «coûts externes» n'est pas encore payé par l'utilisateur.** En effet, une entreprise supporte déjà les coûts liés aux frais pour un camion qui se trouve dans un embouteillage. Il est donc évident pour les transporteurs européens qu'aussi ces coûts supplémentaires doivent être et seront répercutés au contractant du transport.

L'UETR souligne que le secteur du transport de marchandises par route est le premier à éviter les moments de congestion. Les heures restreintes d'ouverture des lieux de chargement et de déchargement, la réglementation toujours plus sévère en matière des temps de conduite et de repos et d'autres mesures restrictives rendent cela pour les transporteurs toujours plus difficile. L'UETR continue à plaider pour des investissements qui doivent augmenter la capacité d'infrastructure, parce que c'est le seul scénario réaliste dans lequel l'accroissement attendu du transport des marchandises et des personnes d'ici 20 ans, peut aller de pair avec une diminution de la congestion. De cette manière l'UETR souhaite **que les revenus des péages continuent à affluer intégralement vers l'infrastructure routière.**

