

**Avis du Comité économique et social européen sur la «Feuille de route pour un espace européen unique des transports — Progrès et défis»**

**(avis exploratoire à la demande du Parlement européen)**

(2015/C 291/03)

**Rapporteur: Raymond HENCKS**

**Corapporteur: Stefan BACK**

Le 13 janvier 2015, le Parlement a décidé, conformément à l'article 304 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, de consulter le Comité économique et social européen sur la

*«Feuille de route pour un espace européen unique des transports — Progrès et défis»*

(avis exploratoire).

La section spécialisée «Transports, énergie, infrastructures, société de l'information», chargée de préparer les travaux du Comité en la matière, a adopté son avis le 8 avril 2015.

Lors de sa 507<sup>e</sup> session plénière des 22 et 23 avril 2015 (séance du 22 avril 2015), le Comité économique et social européen a adopté le présent avis par 96 voix pour, 2 voix contre et 2 abstentions.

## **1. Conclusions et recommandations**

1.1. Le CESE réitère son soutien <sup>(1)</sup> aux objectifs fixés en 2011 dans le livre blanc intitulé «Feuille de route pour un espace européen unique des transports» (ci-après «feuille de route»). L'espace européen unique des transports demeure l'un des principaux points au programme. Des défis majeurs freinent encore la réalisation de l'espace unique européen des transports, qui a pour but d'assurer une croissance économique et une création d'emplois durables, ainsi que des emplois et des conditions de travail de qualité.

1.2. Compte tenu des dix priorités de la Commission Juncker pour la période 2015-2019, du programme de travail de la Commission pour 2015 et des objectifs de la feuille de route, le CESE insiste sur ce qui suit.

1.3. Une mise en œuvre efficace du Fonds européen pour les investissements stratégiques (FEIS) peut permettre que davantage de ressources du MIE soient disponibles là où les financements privés ou la taxation ne fonctionneront pas. En tout état de cause, les 2,7 milliards d'EUR qui seront transférés du budget prévu pour le transport dans le cadre du MIE vers le FEIS devront être réservés aux transports. Le CESE répète qu'une réelle planification des infrastructures transfrontalières est nécessaire lors de la mise en œuvre du RTE-T, afin d'optimiser l'efficacité des ressources.

1.4. Une application simultanée des principes du «pollueur payeur» et de l'«utilisateur payeur» affaiblira les financements fondés sur le second. Des concepts de taxation de l'usage des infrastructures plus simples et plus clairs s'imposent. Des possibilités d'ajustement de ces taxes sont nécessaires pour assurer la cohésion, éviter l'exclusion sociale et garantir une cohérence avec les taxes et redevances en général.

1.5. Le marché intérieur des transports est loin d'être achevé. L'avis du Comité <sup>(2)</sup> du 11 juillet 2013 sur le quatrième paquet ferroviaire soutient l'objectif de réaliser le marché ferroviaire unique en Europe en vue de procurer des transports de haute qualité exempts de problèmes aux frontières. Le CESE, comme exposé dans son avis de 2011 sur la feuille de route <sup>(3)</sup>, demande la réalisation d'une évaluation équilibrée de l'impact des mesures prévues dans cette direction. Il se félicite de l'intention affichée par la Commission européenne de clarifier les règles d'accès au marché dans le domaine du transport routier afin de faciliter leur mise en œuvre et le contrôle de leur application.

---

<sup>(1)</sup> Avis du Comité économique et social européen sur le «Livre blanc — feuille de route pour un espace européen unique des transports — vers un système de transport compétitif et économe en ressources» (JO C 24 du 28.1.2012, p. 146).

<sup>(2)</sup> Avis du Comité économique et social européen sur le «Quatrième paquet ferroviaire» (JO C 327 du 12.11.2013, p. 122).

<sup>(3)</sup> Voir note de bas de page n° 1.

1.6. Le CESE approuve l'accent mis par la Commission Juncker sur le dumping social. Il demande à la Commission de proposer des mesures préventives. Les États membres devraient renforcer le contrôle de la conformité, notamment grâce à l'amélioration de la coopération transfrontalière, y compris l'échange d'informations et des sanctions adéquates concernant en particulier les sociétés écrans et le faux travail indépendant. Il y a lieu de combler les lacunes de la législation relative à l'accès aux professions des transports et aux permis professionnels ainsi qu'à la coordination de la sécurité sociale. Les mesures de contrôle doivent être proportionnées et éviter d'imposer une charge administrative inutile aux parties concernées.

1.7. Le transfert modal doit être flexible et s'adapter aux conditions locales, notamment pour ce qui est de la limite de 300 kilomètres envisagée pour le transport routier, qui n'est pas praticable dans les régions éloignées et faiblement peuplées dotées d'un réseau ferroviaire peu développé.

1.8. Des infrastructures et des services de transport adéquats sont indispensables, y compris dans les régions isolées. Une nouvelle initiative devrait être ajoutée à l'annexe I de la feuille de route: doubler l'usage des transports en commun dans les zones urbaines d'ici 2030, grâce à des installations et des infrastructures qui facilitent la mobilité des piétons, des cyclistes, ainsi que des personnes âgées et des personnes à mobilité réduite, dans le cadre de plans de mobilité urbaine.

1.9. Le CESE insiste sur la valeur des droits des passagers, au vu de l'émergence de nouveaux concepts d'offres de transport comme Uber.

1.10. Le CESE suggère de mettre en place un dialogue participatif lors de la préparation de la version révisée de la feuille de route et renvoie, à cet égard, à son avis du 11 juillet 2012 <sup>(4)</sup>.

1.11. Le CESE propose une réévaluation globale, à la lumière de sa faisabilité politique actuelle, du plan d'action exposé à l'annexe I de la feuille de route.

## 2. Révision de la feuille de route de 2011 — aperçu général

2.1. Le Parlement européen envisage de publier un rapport d'initiative sur la mise en œuvre de la feuille de route et, dans ce contexte, a demandé au CESE d'élaborer un avis exploratoire sur le sujet.

2.2. Dans cet avis <sup>(5)</sup>, le CESE accueille favorablement les démarches de la Commission, mais constate l'existence d'un fossé important entre les objectifs et les moyens permettant de les atteindre et de les financer.

2.3. Le CESE remarque que la plupart des observations qu'il a formulées dans son avis restent pertinentes, notamment pour ce qui est des points suivants <sup>(6)</sup>:

- le problème du financement des investissements nécessaires pour atteindre les objectifs concernant, par exemple, les infrastructures, les carburants de substitution, ainsi que les systèmes de propulsion et leurs infrastructures connexes; la taxation et le financement privé ne fonctionnent pas dans tous les cas,
- une meilleure coordination entre les États membres pour ce qui est de la planification des infrastructures,
- la reconnaissance du rôle essentiel du transport comme facteur de compétitivité et de prospérité, ainsi que la nécessité de créer un système de transport européen intégré; le soutien à l'élaboration d'une stratégie en faveur d'un transport européen efficace, réellement durable et prenant en considération les défis économiques, environnementaux et sociaux. Les évolutions de tous les modes de transport doivent davantage tenir compte du dialogue social et le renforcer. Notamment dans le transport routier, elles vont de pair avec des mesures visant à éviter des écarts abusifs entre les niveaux de salaire et les normes de protection sociale,

<sup>(4)</sup> Avis du Comité économique et social européen sur le «Livre blanc sur les transports: vers l'adhésion et l'engagement de la société civile» (JO C 299 du 4.10.2012, p. 170).

<sup>(5)</sup> Voir note de bas de page n° 1.

<sup>(6)</sup> Voir l'avis cité dans la note de bas de page n° 1, et notamment ses paragraphes 1.4, 1.5, 1.6, 1.7, 1.8, 1.11, 1.12 et 3.15.

- l'approche rigide en matière de transfert modal des transports routiers sur des distances supérieures à 300 kilomètres, qui n'est pas réaliste dans certains cas (par exemple dans les grands pays dotés d'un réseau ferroviaire de faible densité),
- l'importance d'une utilisation optimale des ressources disponibles, y compris des infrastructures et des véhicules, et la garantie de flux de transport optimisés grâce à une logistique efficace, exploitant des ressources telles que le fret en ligne et les corridors verts,
- la nécessité d'assurer la continuité des compétences grâce à des efforts en matière d'éducation et de recrutement; des conditions sociales adéquates pour les travailleurs mobiles,
- l'insuffisante prise en compte de l'importance du transport urbain, y compris celui de marchandises (premier/dernier kilomètre).

2.4. Quatre ans après le début de la mise en œuvre de la feuille de route, le CESE prend note d'un certain nombre d'initiatives, qui n'ont toutefois donné que des résultats relativement limités à ce jour. Néanmoins, des mesures ont été prises pour soutenir cette mise en œuvre, à la fois sous la forme de propositions législatives et d'initiatives politiques. Il s'agit, par exemple, du nouveau règlement sur les orientations pour le réseau transeuropéen de transport <sup>(7)</sup> et du règlement sur le mécanisme pour l'interconnexion en Europe <sup>(8)</sup> (tous deux adoptés en 2013), de la législation sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants de substitution, ainsi que des mesures visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des véhicules.

2.5. Cependant, rares sont les progrès qui ont été accomplis pour créer les conditions nécessaires à la poursuite de l'ouverture du marché, au contrôle de la conformité et à la facilitation des transports routiers transfrontaliers. Par exemple, le registre européen des entreprises de transport routier destiné à appuyer le contrôle du respect de la réglementation du marché des transports routiers a subi des retards de mise en œuvre. Il en va de même pour le service européen de télépéage, créé pour faciliter le trafic transfrontalier, mais qui n'a pas encore été mis en place. Le problème des différences de conditions sociales entre les travailleurs mobiles et de leurs répercussions sur la concurrence est, lui aussi, loin d'être résolu. En ce qui concerne la directive sur le détachement des travailleurs, des interprétations divergentes entre les États membres, dont certains n'appliquent pas la législation correctement, entravent fortement le bon fonctionnement du marché intérieur.

2.6. Pour ce qui est du financement, le CESE fait remarquer que, bien que les ressources destinées au MIE soient largement insuffisantes, le secteur du transport est l'une des principales priorités du FEIS que la Commission et la Banque européenne d'investissement (BEI) sont en train de mettre en place; c'est également ce qui ressort, entre autres, du rapport élaboré par le groupe de travail conjoint de la BEI et de la Commission chargé de définir les critères de sélection pour les projets à financer. Le CESE fait remarquer, dans ce contexte, que les 2,7 milliards d'EUR de financement destinés au MIE dans le domaine des transports sont redirigés vers le FEIS. Il importe d'utiliser ces fonds au bénéfice du secteur des transports dans le cadre de la mise en œuvre du FEIS.

2.7. À cet égard, le CESE tient à souligner qu'il importe que ces investissements ne soient pas limités à la seule extension de l'infrastructure, mais qu'ils appuient également des projets de modernisation et d'amélioration de la performance du secteur, ainsi que des mesures en faveur d'une main-d'œuvre bien formée et qualifiée.

### 3. Le transport dans le programme de travail de la Commission

3.1. Le CESE constate que, parmi les orientations politiques pour les cinq prochaines années et les dix priorités énoncées par le président Juncker, et reprises dans le programme de travail pour 2015 de la Commission, l'espace européen unique des transports n'est pas cité <sup>(9)</sup>.

3.2. Vu que le transport est un secteur économique important et qu'il demande souvent des solutions adaptées en raison de ses particularités, le CESE juge qu'il aurait été opportun d'en faire un thème spécifique lié, par exemple, à la priorité 1 («Croissance et emplois») ainsi qu'aux priorités 3 et 4 («Union énergétique» et «Approfondissement du marché intérieur»), qui portent toutes sur cette question. Cela se justifie notamment au regard du marché intérieur, sachant que la politique des transports est traitée dans un chapitre précis du TFUE et abordée séparément dans la stratégie Europe 2020 et dans les deux actes pour le marché unique.

<sup>(7)</sup> Règlement (UE) n° 1315/2013.

<sup>(8)</sup> Règlement (UE) n° 1316/2013.

<sup>(9)</sup> COM(2014) 910 final.

3.3. Compte tenu de l'orientation générale fixée dans le cadre des priorités politiques de la Commission Juncker, à savoir que cette dernière travaille en partenariat étroit avec le Parlement européen et en coopération avec les États membres pour définir le programme politique de l'Union européenne, le CESE propose que les initiatives de la liste figurant à l'annexe I de la feuille de route soient réexaminées à la lumière de leur faisabilité politique.

#### 4. Cohésion territoriale

4.1. La feuille de route ne fait pas référence à la cohésion territoriale.

4.2. Conformément aux articles 90 et 91 du traité, la politique commune des transports a pour but de favoriser la cohésion territoriale, en l'occurrence d'assurer l'accessibilité au réseau de transport, y compris dans les régions rurales à faible densité, souvent désertées par toute offre de transport public et où les habitants sont privés d'une alternative à la route. À cet égard, le CESE rappelle un objectif antérieur de l'Union européenne, à savoir celui de garantir que la plupart des citoyens et entreprises de l'Union européenne se trouvent à moins de 30 minutes de trajet de ce réseau, objectif qui semble avoir été oublié<sup>(10)</sup>.

4.3. Même si la feuille de route constate, en ce qui concerne l'accessibilité, qu'un écart risque de continuer de se creuser entre les zones centrales et les zones périphériques, l'objectif n° 4 du livre blanc, «Maintenir un réseau ferroviaire dense dans tous les États membres», reste lettre morte, dans la mesure où aucune initiative concrète n'est associée à cet objectif et que de plus en plus de liaisons régionales sont sacrifiées sur l'autel de la rentabilité.

4.4. Le CESE rappelle, dans ce contexte, sa remarque concernant l'obligation préconisée par la feuille de route d'attribuer les contrats de service public dans le seul cadre d'appels d'offres concurrentielles. Le CESE avait demandé à ce que la Commission européenne «produise, avant de présenter des propositions à ce sujet et au plus tard dans les six mois à compter du 3 décembre 2014, un rapport sur la mise en œuvre du règlement (CE) n° 1370/2007, comme prévu à son article 8, paragraphe 2».

4.5. Le CESE estime donc que, conformément à l'article 174 du traité de Lisbonne, qui prévoit qu'une attention particulière soit portée aux régions qui souffrent de handicaps graves et permanents, les autres transports de passagers qui ne sont pas uniquement destinés aux touristes doivent être classés comme services d'intérêt général et, par conséquent, répondre à des critères d'universalité, d'accessibilité (y compris pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite), de continuité, de qualité et de prix abordable.

#### 5. Transport durable

5.1. Dès 2007, à mi-parcours du livre blanc 2001-2010, la Commission avait dû constater que «l'Europe ne s'est pas encore engagée sur la voie du transport durable»<sup>(11)</sup>. Le CESE estime que, depuis lors, l'approche n'a guère évolué.

5.2. Dans un avis exploratoire intitulé «Un avenir durable pour les transports»<sup>(12)</sup>, le CESE a constaté que si les transports sont la clé d'un grand nombre de libertés (liberté de vivre et de travailler dans différentes régions du monde, de profiter de biens et de services divers, d'échanger et d'établir des contacts personnels), il n'en reste pas moins qu'une des missions fondamentales du politique est de définir un encadrement pour ces libertés et même d'imposer des limites, dès lors qu'elles affectent, voire qu'elles menacent, d'autres libertés ou besoins, par exemple lorsqu'il en va de la santé des gens, de notre environnement ou de notre climat, mais aussi des besoins des générations à venir.

5.3. La feuille de route part de l'idée que «freiner la mobilité n'est pas une option». Le CESE rappelle le point 3.9 de son avis de 2011 sur la feuille de route<sup>(13)</sup>, selon lequel il importe que cette affirmation ne soit pas interprétée comme allant à l'encontre de toute mesure visant à rendre le transport plus durable et efficace dans l'utilisation des ressources. Elle ne s'oppose pas non plus à la promotion d'un changement comportemental en faveur de l'utilisation de moyens de transport plus durables ou de la limitation des transports.

5.4. Ainsi, il est indéniable que la mobilité est un droit garantissant l'accès de chaque citoyen à des activités économiques, sociales et culturelles, et son droit à profiter de celles-ci. On ne saurait toutefois ignorer le comportement trop souvent non durable que constitue l'utilisation individuelle de véhicules privés pour aller «d'un endroit à un autre» ou le refus, pour des raisons de convenance personnelle, de prendre les transports en commun disponibles. La limitation des déplacements individuels inutiles et la réduction des encombrements de circulation, notamment grâce à des mesures dissuasives appropriées, à des mesures visant à encourager le recours aux transports publics ou à des innovations en matière d'organisation du travail (par exemple les heures de travail flexibles), constituent des solutions qu'il y a de toute évidence lieu d'envisager.

<sup>(10)</sup> Publication de la Commission européenne intitulée «Comprendre la politique européenne — Transports», p. 2.

<sup>(11)</sup> COM(2007) 642 final.

<sup>(12)</sup> Avis du Comité économique et social européen sur la communication de la Commission «Un avenir durable pour les transports: vers un système intégré, convivial et fondé sur la technologie» (JO C 255 du 22.9.2010, p. 110).

<sup>(13)</sup> Voir note de bas de page n° 1.

5.5. Le CESE estime donc qu'un accent particulier devra être mis sur la recherche et l'innovation dans le domaine des véhicules propres, n'émettant pas de particules et sûrs, dont le bruit serait réduit sans que cela ne porte atteinte à des normes de sécurité élevées, pour tous les modes de transport, et des carburants de remplacement, y compris les infrastructures nécessaires.

5.6. Pour y parvenir, il faudra accélérer la normalisation technique et la régulation (action sur les prix, subventions, taxations), notamment dans le secteur de l'automobile, qui représente plus de la moitié des émissions du monde routier.

5.7. S'il y a convergence sur les objectifs et orientations à long terme entre les États membres de l'Union européenne, des divergences fondamentales subsistent au niveau du développement et des sensibilités propres à chaque pays.

5.8. Ainsi, certains pays essayent de promouvoir les véhicules propres moyennant des aides à l'industrie automobile, des primes parfois généreuses pour l'acquisition de telles voitures, une détaxation des biocarburants, des remises sur les tarifs des péages autoroutiers, une taxation des voitures polluantes et une prime à la casse pour les vieilles voitures.

5.9. Or, force est de constater qu'on est encore très loin des objectifs fixés en la matière. Les effets de ces aides sont très limités, au point qu'elles ont parfois déjà été fortement réduites, voire supprimées. Les ventes peinent à démarrer, ce qui cause de sérieux problèmes aux constructeurs qui ont opté pour une filière électrique complète. Le CESE estime important de maintenir et d'étendre les mesures incitatives pour parvenir à la décarbonisation; il juge néanmoins qu'il convient de soutenir le développement non seulement de véhicules propres, mais aussi de tous les modes de transport propres.

## 6. Principe du pollueur-payeur et de l'utilisateur-payeur

6.1. Selon la Commission, les tarifs et les taxes doivent être restructurés afin de mieux tenir compte des principes du pollueur-payeur et de l'utilisateur-payeur, et de refléter les coûts totaux, y compris les coûts d'infrastructures et externes.

6.2. Le CESE insiste pour que soit faite une nette distinction entre ces deux principes, qui sont totalement différents par leur nature et leur objectif.

6.3. Le CESE approuve le principe du pollueur-payeur en tenant compte du coût économique de la non-durabilité, mais remarque que souvent, en particulier dans les régions rurales et à faible densité de population, il n'existe pas d'alternative aux moyens de transport polluants; les entreprises et les citoyens concernés ne peuvent être sanctionnés ni voir leur compétitivité réduite pour cette raison. De même, les taxes sur la pollution ne peuvent simplement être ajoutées au prix des biens et des services et imposées aux consommateurs sans qu'un changement comportemental n'ait lieu.

6.4. Le CESE se prononce toutefois contre une généralisation de l'application indifférente du principe de l'utilisateur-payeur dans la mesure où le transport public relève du service d'intérêt économique général et que le Protocole 26 sur les SIG, annexé au traité de Lisbonne, invite les États membres à veiller à ce que ces services aient un niveau de qualité élevé et soient abordables.

6.5. L'accessibilité tarifaire ne saurait donc être sacrifiée au profit d'une tarification selon les coûts. En plus, une telle mesure serait contreproductive par rapport aux démarches en vue d'une décarbonisation des transports et aux initiatives de nombreuses autorités organisatrices de transport urbain qui ont fait le choix de la gratuité des transports publics pour certaines catégories d'âge ou sociales, voire pour tous les citoyens; elle toucherait principalement les personnes les plus vulnérables.

## 7. Mobilité urbaine

7.1. Pour aboutir à une mobilité intégrée et durable dans les zones urbaines, on ne pourra se limiter au seul retrait progressif des véhicules utilisant des «carburants traditionnels».

7.2. Le CESE met à nouveau l'accent, comme dans son avis de 2011 relatif à la feuille de route<sup>(14)</sup>, sur la nécessité absolue de développer les transports publics urbains et la logistique urbaine dans le cadre d'une politique de transport durable (voir l'examen figurant aux paragraphes 31, 33 et 41 de la feuille de route). Cependant, la Commission part apparemment de l'idée que la principale solution aux problèmes urbains réside dans les innovations technologiques en matière de production de voitures propres; il s'agit en l'occurrence d'une vision à long terme, alors qu'il faut maintenant agir à court terme pour réduire la pollution atmosphérique et les bruits urbains, et que, de toute façon, les encombrements en zone urbaine ne peuvent être résolus que par la promotion des transports publics.

<sup>(14)</sup> Voir l'avis cité dans la note de bas de page n° 1, et notamment ses paragraphes 1.11, 1.12 et 4.29.

7.3. Le CESE regrette que le recours accru aux transports publics en zone urbaine ne soit pas clairement énoncé comme objectif, par exemple au point 2.3 de la liste des initiatives annexée à la feuille de route. Il demande à la Commission de compléter le livre blanc dans ce sens et de fixer comme objectif le doublement de l'utilisation de l'usage des transports publics en zone urbaine à l'horizon 2030, en prévoyant des installations et des infrastructures facilitant la mobilité des piétons, des cyclistes, des personnes âgées et des personnes à mobilité réduite. Des systèmes de transport intelligents sont indispensables pour fournir aux usagers les informations nécessaires sur les moyens de transport à leur disposition. Cependant, ces systèmes nécessitent des fréquences et longueurs d'onde radio adéquates, sujet que le livre blanc n'aborde pas.

7.4. Le CESE réitère donc son soutien à la communication de la Commission de 2013 sur une mobilité urbaine compétitive et économe en ressources <sup>(15)</sup>, ainsi qu'aux mesures prises actuellement pour la mettre en œuvre.

7.5. Le CESE déplore, comme dans son avis de 2011 sur la feuille de route <sup>(16)</sup>, que les transports urbains ne figurent pas au programme législatif de l'Union européenne; il estime qu'il y a lieu d'harmoniser les mesures relatives aux critères d'installation et d'exploitation de péages urbains et de systèmes de restriction d'accès pour les véhicules polluants et de les intégrer pleinement aux plans de mobilité urbaine, lesquels devraient également, à leur tour, être rendus obligatoires pour les grandes villes. L'harmonisation de ces éléments serait salutaire pour l'environnement et le fonctionnement du marché intérieur.

## 8. Droits des passagers

8.1. Dans son avis sur la communication traitant des droits des passagers dans tous les modes de transport <sup>(17)</sup>, le CESE avait estimé que les dix droits spécifiques recensés dans ladite communication devraient être complétés par trois autres droits, à savoir le droit à la sécurité (comprenant aussi bien la sécurité technique du matériel de transport que la sécurité physique des passagers), le droit à des normes minimales de qualité de service, de confort et d'accessibilité, ainsi que le droit de protection de l'environnement.

8.2. Dans ses remarques au sujet de l'avis du CESE, la Commission a reconnu que les droits proposés représentent des facteurs importants qui devraient être pris en considération dans les futures législations en matière de droits des passagers. Le CESE propose donc que l'objectif n° 9 de la feuille de route, qui vise à ce que *l'Union européenne soit le chef de file mondial en matière de sûreté et de sécurité des transports pour tous les modes de transport*, soit concrétisé et que les droits actuels soient complétés dans le sens demandé.

8.3. Le CESE attire l'attention sur l'émergence de sociétés d'entremise dans le secteur des services aux passagers, comme Uber, qui semblent proposer une sorte de courtage de services de transport, dans le cadre desquels la relation entre courtier, chauffeur et passager paraît floue à plus d'un égard. Il demande à la Commission d'analyser la situation du point de vue de la sécurité, de la responsabilité d'Uber et/ou des chauffeurs, ainsi que des droits des passagers au regard des dispositions du TFUE, de la législation sociale et des droits des consommateurs.

## 9. Dimension sociale de la feuille de route

9.1. Le CESE estime que le bon fonctionnement et une concurrence loyale dans le secteur des transports exigent également l'amélioration des normes sociales, l'harmonisation des conditions sociales et de travail, et l'élimination des pratiques de dumping social et salarial.

9.2. Il y a toutefois lieu de préciser que de nombreux secteurs du transport pâtissent de pratiques abusives, y compris du contournement ou de la violation de la législation du travail et/ou sociale. Pour ce qui est du détachement de travailleurs et du travail non déclaré, le CESE accueille favorablement la directive 2014/67/UE relative à l'exécution de la directive 96/71/CE concernant le détachement de travailleurs, qui sera transposée dans les législations nationales d'ici juin 2016, ainsi que la proposition, actuellement à l'examen, de décision établissant une plate-forme européenne dans l'objectif de renforcer la coopération visant à prévenir et à décourager le travail non déclaré, dont le but est d'améliorer la surveillance et la coopération transfrontalière en vue d'empêcher les pratiques illégales <sup>(18)</sup>.

<sup>(15)</sup> Avis du Comité économique et social européen sur la communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions — «Ensemble vers une mobilité urbaine compétitive et économe en ressources» [COM(2013) 913 final] (JO C 424 du 26.11.2014, p. 58).

<sup>(16)</sup> Voir note de bas de page n° 1.

<sup>(17)</sup> Avis du Comité économique et social européen sur la «Communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil — une vision européenne pour les passagers: communication sur les droits des passagers dans tous les modes de transport» [COM(2011) 898 final] (JO C 229 du 31.7.2012, p. 122).

<sup>(18)</sup> COM(2014) 221 final — 2014/0124 (COD).

9.3. Comme le signale la Commission dans sa communication <sup>(19)</sup> sur l'état du marché du transport routier dans l'Union européenne, le respect insuffisant de la réglementation sociale peut être imputé à l'absence de mesures contraignantes concernant le nombre et la fréquence des contrôles. Le CESE se félicite donc de la directive 2014/67/UE et renouvelle son soutien à la future proposition de décision établissant une plate-forme européenne visant à prévenir le travail non déclaré, mentionnée au paragraphe précédent <sup>(20)</sup>.

9.4. Étant donné que l'Union n'a aucune compétence pour harmoniser pleinement les normes du droit du travail, et qu'elle ne peut qu'introduire des normes minimales, il revient au dialogue sectoriel d'assurer un ensemble harmonisé de normes sociales, de normes de santé et de sécurité au travail, uniformément applicables dans les États membres. Il convient de fournir les ressources et le soutien nécessaires pour parvenir à ce résultat.

9.5. La Commission devrait donc prendre des mesures pour améliorer l'application du cadre juridique sectoriel et pour le consolider de façon à répondre aux défis. Elles doivent comprendre des mesures de surveillance et des sanctions efficaces afin d'éliminer les pratiques abusives et les infractions à la législation sociale. Il y a lieu de combler les lacunes de la législation relative à l'accès aux professions des transports et aux permis professionnels, à la coordination de la sécurité sociale, aux travailleurs intérimaires et à la sous-traitance à des fins de dumping social. Parmi les autres questions qu'il convient d'aborder figurent la mise en place de mesures adéquates pour lutter contre les sociétés écrans et le faux travail indépendant, ainsi qu'une meilleure définition du lieu d'affectation permanent et du lieu d'affectation temporaire pour les travailleurs mobiles du secteur des transports. Le CESE souhaite une action coordonnée des États membres dans ce domaine.

## 10. Procédure

10.1. Le CESE suggère de mettre en place un dialogue participatif lors de la préparation de la version révisée de la feuille de route et renvoie, à cet égard, à son avis du 11 juillet 2012 sur le «Livre blanc sur les transports: vers l'adhésion et l'engagement de la société civile» <sup>(21)</sup>.

Bruxelles, le 22 avril 2015.

*Le président*  
*du Comité économique et social européen*  
Henri MALOSSE

---

<sup>(19)</sup> COM(2014) 222 final.

<sup>(20)</sup> Avis du Comité économique et social européen sur la proposition de décision du Parlement européen et du Conseil établissant une plate-forme européenne dans l'objectif de renforcer la coopération visant à prévenir et à décourager le travail non déclaré [COM (2014) 221 final — 2014/0124 (COD)], JO C 458 du 19.12.2014, p. 43.

<sup>(21)</sup> Voir note de bas de page n° 4.