

**Faculté des sciences économiques,
sociales, politiques et de communication**

La dérégulation du transport routier.

Le cheminement du dumping social dans le
secteur du transport routier de marchandises à
travers les politiques européennes et l'action
syndicale. Quelles perspectives pour l'avenir ?

Auteur·es : Pascal POULIN.

Promoteur·rices : Pierre GEORIS.

Lecteur·rices : Anne DUFRESNE et Michel GRETZER

Année académique 2018-2019

Master en politique économique et sociale.

**Faculté des sciences économiques,
sociales, politiques et de communication**

La dérégulation du transport routier.

Le cheminement du dumping social dans le
secteur du transport routier de marchandises à
travers les politiques européennes et l'action
syndicale. Quelles perspectives pour l'avenir ?

Auteur·es : Pascal POULIN

Promoteur·rices : Pierre GEORIS

Lecteur·rices : Anne DUFRESNE et Michel GRETZER

Année académique 2018-2019

Master en politique économique et sociale.

REMERCIEMENTS

Il y a une dizaine d'années, si un voyant m'avait prédit que j'allais entreprendre des études universitaires, à l'âge de 50 ans, je ne l'aurais pas cru... ! Et puis l'opportunité s'est présentée et je me suis lancé. Un véritable défi par lequel je souhaitais me prouver à moi-même que j'étais capable d'y arriver... Au fil du temps, de la première année à la troisième année, j'ai constaté, tout comme mes amis étudiants, mon évolution. Je suis ravi d'avoir partagé ces moments avec mon groupe Fopes 2015-2018. Je les-en remercie pour leur extrême gentillesse à mon égard.

Je tiens à remercier, les membres de ma Commission mémoire pour la patience dont ils ont fait preuve lors de la construction de ce travail de fin d'études et tout particulièrement mon Promoteur, qui m'a guidé, pas à pas, sur le chemin de la réussite.

Je voudrais également exprimer toute ma gratitude à de nombreuses personnalités issues du monde syndical et pour n'en citer que quelques-unes : Roberto PARRILLO, Responsable général du secteur route & logistique et Président du secteur route de la Fédération européenne des syndicats ; Michel GRETZER, Permanent régional pour le secteur route & logistique et Membre de ma Commission mémoire, Bertrand MERLEVEDE, Permanent régional pour le secteur route, Olivier DECROIX, chauffeur et délégué syndical...

Ma famille a également joué un rôle important dans ce processus de construction et je voudrais vraiment remercier mon épouse, mes enfants et beaux-enfants pour leur soutien et leurs encouragements et leur bonne compréhension.

Abstract et mots clefs

En 1957, un Traité de coopération économique est signé à Rome entre six pays européens. Dans ce cadre, il était question de favoriser l'eupéanisation des échanges et à cette fin, le transport routier de marchandises est communautarisé, un long processus de libéralisation va s'enclencher. Au fil du temps, d'autres pays sont intégrés pour constituer la grande famille « Europe ». La chute du Mur de Berlin et l'ouverture de l'Europe aux pays de l'ancien bloc soviétique vont contribuer à une multitude de bouleversements historiques dans le monde du travail et tout particulièrement dans le transport routier de marchandises. En effet, les conducteurs des pays de l'Est travaillent dans des conditions épouvantables pour un salaire très bas : les termes d'esclavagisme moderne sont prononcés. Sous la pression de la Fédération européenne des syndicats, d'un côté et l'impulsion des pays d'Europe de l'Est de l'autre, l'Union européenne peine à trancher équitablement. L'Europe est, plus que jamais, divisée en deux...

Transport routier – Dumping social – Union européenne – Syndicats - Entreprises

Table des matières.

Table des matières

Table des matières.....	9
Liste des abréviations.....	14
Introduction.....	16
1 L'historique.....	18
1.1 Pour la construction d'une politique commune du transport.....	18
1.1.1 Un élargissement monétaire à haut risque !.....	22
1.1.2 Une politique salariale très basse.	22
1.1.3 Un taux de syndicalisation très bas.....	23
1.1.4 Qu'en est-il du secteur routier ?.....	24
1.1.5 La dégradation des conditions sociales.....	25
1.2 L'évolution syndicale.....	28
1.2.1 La position compliquée des Fédération patronales.	29
1.3 Politiques européennes du transport versus ETF.....	29
1.3.1 La Commission européenne.....	29
1.3.2 L'ETF en action.....	31
1.3.3 Le Parlement européen.	33
1.4 Un aboutissement.....	35
1.4.1 Les prochaines étapes.....	35
2 Mais qu'est-ce que le dumping social ?	36
2.1 Définition de dumping social :.....	36
2.1.1 Concrètement le dumping social peut se traduire par :.....	36
2.1.2 Au niveau du droit européen, est-il envisageable d'établir une définition du dumping social ?.....	37

2.1.3	Quelle définition empirique du dumping social spécifique au transport routier ?	37
3	Le détachement des travailleurs	39
3.1	Notions de détachement - Le cadre légal européen.	39
3.1.1	La Directive 96/71/CE	40
3.1.2	Trois hypothèses y sont visées	40
3.1.3	Le dumping social illégal	41
3.1.4	La Directive 2014/67/UE	43
3.1.5	A travail égal, salaire égal sur un même lieu de travail entre travailleur local et travailleurs détaché	46
3.2	Le cas atypique du transport routier.....	48
3.2.1	Pourquoi exclure le transport routier ?	48
3.2.2	L’ETF sur front de résistance	51
3.2.3	Pour quels résultats ?	52
4	Le cabotage routier	52
4.1	Définition.	52
4.1.1	Concrètement, en quoi consiste le cabotage routier ?	53
4.2	Le cadre légal - Historique.....	53
4.2.1	L’adhésion des nouveaux Etats membres	56
4.2.2	Le dumping social au sein du cabotage routier, répercussions sociales et économiques	58
4.2.3	Qu’en est-il des contrôles et des sanctions ?	59
4.2.4	L’ETF face aux sanctions	60
4.2.5	Comment déceler l’infraction au cabotage ?	60
4.2.6	Le refus syndical	61
4.2.7	Les résultats de l’action syndicale	62
5	Les temps de conduite et de repos	63
5.1	Historique.....	63

5.2	La Directive 2002/15/CE.	64
5.2.1	Les temps de travail.....	64
5.2.2	Les temps de disponibilité.....	64
5.2.3	La durée maximale de travail.....	64
5.3	Le Règlement CE/561/2006.....	65
5.3.1	La durée de conduite journalière.	65
5.3.2	La durée de conduite hebdomadaire.	65
5.3.3	En conclusion.	66
5.4	Du dumping social... ?	66
5.4.1	La fraude au tachygraphe.....	66
5.4.2	La problématique des véhicules utilitaires légers.....	68
5.4.3	Le politique réagit.....	70
5.4.4	Une action syndicale coordonnée.	71
5.4.5	La réponse de l'Europe.	71
6	Le phénomène « boîte aux lettres ».	72
6.1	Définition.	73
6.1.1	Concrètement, de quoi s'agit-il ?.....	73
6.2	L'enquête de la FGTB-UBT.	73
6.2.1	Ce que révèle l'enquête.	73
6.2.2	Pour quels avantages... ?	74
6.2.3	Une fraude généralisée chez les transporteurs ?.....	75
6.2.4	L'attitude ambiguë des Fédérations patronales.	75
6.2.5	La FGTB-UBT en réaction.	76
6.2.6	Qu'en est-il du chauffeur ?	76
6.3	Le cadre légal.	78
6.3.1	Le Règlement CE/1071/2009.....	78
6.3.2	Le Règlement CE/1072/2009.....	79

6.4	Les exigences du syndicat européen.....	80
6.4.1	Une prise de conscience nécessaire.....	80
6.4.2	Le registre national électronique.....	81
6.4.3	La licence communautaire et l'attestation du conducteur.....	81
6.4.4	L'ETF innove... ..	81
7	Les faux indépendants.....	83
7.1	En Union européenne.....	84
7.1.1	Le cadre légal européen.	84
7.2	Le cadre légal belge - Définition.	85
7.2.1	Travailleur indépendant versus travailleur salarié.....	85
7.2.2	Les faux indépendants.....	86
7.2.3	L'entreprise et le travailleur : tous deux gagnants ?.....	86
7.3	Les moyens de lutte.	87
7.4	Dans le transport routier.....	88
7.4.1	Le cadre légal européen.	89
7.4.2	Le cadre légal belge.	89
7.4.3	L'entreprise de transport.....	90
7.4.4	Le tractionnaire routier.	90
7.4.5	Le faux travail indépendant.....	91
7.5	l'ETF sur front de refus.....	91
7.6	Pour une réponse « inédite » d'un syndical belge.....	92
7.6.1	Le service <i>United Freelancers</i> du syndicat chrétien belge.....	92
8	Les conclusions.....	94
8.1	Une évolution historique, mais... ..	94
8.2	Pour une politique européenne commune du transport routier.....	95
8.3	Pour revenir en 1957.....	96
8.4	Et les syndicats ?.....	98

8.5	Le mot de la fin.	98
	Bibliographie.....	100
	Livres & mémoires	100
	Articles de revues.....	101
	Autres documents (Quotidiens, rapports, brochures, études...)	101
	Documents numériques.....	103
	Annexes.....	109

Liste des abréviations

- ❖ A
- ❖ B
- ❖ BTP : Bâtiments & Travaux publics
- ❖ CES : Confédération européenne des syndicats.
- ❖ CEE : Communauté économique européenne.
- ❖ CEMT : Conseil européen des Ministres du transport
- ❖ CGIL-FILT : Confédération générale italienne du travail et (FILIT) sa branche sectorielle du transport.
- ❖ CISL-FIT : Confédération italienne des syndicats des travailleurs et (FIT) sa branche sectorielle des transports.
- ❖ CJUE : Cours de justice de l'Union européenne.
- ❖ CJCE : Cours de justice de la Communauté européenne.
- ❖ CNR : Comité national routier.
- ❖ CSC-Transcom : Confédération des syndicats chrétiens – Transport et Communication.
- ❖ D
- ❖ ETF : Fédération européenne des travailleurs du transport.
- ❖ FEBETRA : Fédération Belge des Transporteurs. (Fédération patronale)
- ❖ FGTB : Fédération générale du travail de Belgique (syndicat socialiste)
- ❖ GNSS : Système de navigation par satellite.
- ❖ H
- ❖ IRU : Union internationale des transporteurs routiers.
- ❖ IDE : Investissements directs étrangers
- ❖ JOCE : Journal officiel des communautés européennes.
- ❖ K
- ❖ L
- ❖ M
- ❖ N
- ❖ OIT : Organisation internationale du travail.
- ❖ PECO : Pays d'Europe Centrale et Orientale
- ❖ Q

- ❖ R
- ❖ S
- ❖ TFUE : Traité de fonctionnement de l'Union européenne.
- ❖ Transporteur : Identifié dans le mémoire comme le chef de l'entreprise de transport.
- ❖ UIL : Confédération italienne du travail
- ❖ UBT : Union belge des ouvriers du transport (Branche sectorielle transport de la FGTB)
- ❖ UE : Union européenne.
- ❖ UE-15 : Pays rattachés à l'Union européenne jusqu'en 2015.
- ❖ UE-13 : Pays rattachés à l'Union européenne à partir de 2004, 2007 et 2013.
- ❖ UPTR : Union Professionnelle des Transporteurs Routiers. (Fédération patronale)
- ❖ V
- ❖ W
- ❖ X
- ❖ Y
- ❖ Z

Introduction.

Dans un but de coopération économique, des pays européens se sont mis d'accord en 1957 pour ouvrir leurs frontières afin de constituer des accords de libre-échange. La croissance qui devait en résulter allait profiter aux entreprises, bien entendu, mais allait également garantir un « bien-être social et économique aux travailleurs et leur famille.

Dans un tel contexte, il n'était, donc, pas nécessaire de réfléchir à un système de protection sociale à l'échelle européenne pour les travailleurs.

Durant les dernières décennies, d'autres pays rejoignent la Communauté européenne, qui deviendra ensuite l'Union européenne. Les entraves à la libre circulation des personnes, des marchandises, des services et des capitaux sont graduellement éliminées. A cette fin, le transport routier de marchandises fut un des premiers secteurs à être libéralisé ; il fallait, en effet, favoriser l'eupéanisation des échanges... A travers plusieurs « paquets routiers » successifs, de profondes mutations impacteront ce secteur et tout particulièrement les chauffeurs dans leur quotidien et dans l'exercice de leur profession.

A l'occasion de ce mémoire, nous allons étudier plusieurs mécanismes mis en place comme le détachement des travailleurs, le cabotage routier, les temps de conduite et de repos, le phénomène « boîte aux lettres et les faux indépendants dans le cadre de la sous-traitance. Nous allons voir de quelle manière ces mécanismes occasionnent du dumping social ainsi que leurs effets délétères d'une part, pour les travailleurs de l'Ouest : les pertes d'emplois se comptent par milliers, une dégradation significative des conditions de travail et de vie du professionnel sur son lieu de travail, un rabotage des acquis sociaux accompagnés d'une traction des salaires vers le bas et d'autre part, pour les travailleurs d'Europe de l'Est, nous retrouvons des chauffeurs rémunérés avec des salaires dérisoires vivant dans leur véhicule durant plusieurs mois dans des conditions sanitaires et de confort à la limite de l'insalubrité. Chaque semaine, la presse évoque les problématiques du secteur, fraudes, accidents, exploitation humaine, grèves des chauffeurs, blocage des routes... La représentation du métier est plus que jamais entachée par ce phénomène qu'est le dumping social ; les transporteurs expriment leur inquiétude et constatent un désintérêt structurel¹ des jeunes issus d'Europe occidentale pour la profession. En

¹ RASPIENGES, Jean-Claude, « Routier, une profession qui n'attire plus », *La Croix*, le 23 juillet 2019, [En ligne], consulté le 04 décembre 2019 : <https://www.la-croix.com/Economie/France/Routier-profession-nattire-plus-2019-07-23-1201037140>

effet, le Président de la FEBETRA, Didier MICHEL, évoque un « manque cruel » de chauffeurs et avance le chiffre de +/- 3000 chauffeurs pour la Belgique.²

Par ailleurs, la multiplication des poids lourds représente, de plus en plus, un danger sur les routes en matière d'accidents, de pollution, de nuisances sonores et d'encombrement.

Du côté des entreprises, tout au moins pour celles qui respectent les règles, elles subissent de plein fouet les effets d'une concurrence déloyale dont les entreprises frauduleuses se rendent responsables.

Et les syndicats... ? Ont-ils réellement le pouvoir d'enrayer ce phénomène ? Citant Udo REHFELD, Nadia HILAL résume la situation : « *le mouvement syndical a accumulé un retard historique par rapport au processus d'internationalisation du capital* »³ ! Les syndicats ont, certes, pris beaucoup de temps à se décider : Fallait-il intervenir au niveau national ou à l'échelle européenne ? La résistance s'est organisée peu à peu et la CES⁴, à travers sa branche sectorielle « route », l'ETF, deviendra l'interlocuteur syndical européen prédominant.

Et pour quels résultats ? Grâce à un travail de lutte acharné et de présence sur tous les fronts, l'ETF, secondée par les syndicats nationaux⁵ ont obtenus des résultats. Nous verrons également de quelle manière l'action syndicale a contribué à apporter des améliorations pour les travailleurs du secteur.

Dans un tel contexte, la question se pose : Tant pour le transporteur que pour le chauffeur, quelles perspectives pour l'avenir ? Restant positifs, nous pourrions suggérer une concurrence loyale entre toutes les entreprises européennes de transport ainsi qu'une revalorisation de la profession en matière de conditions de vie et de travail, de rémunération, de respect de la condition humaine... Pour y arriver, que faudrait-il faire ?

Pour tenter d'y répondre, mon projet de mémoire vise à formuler des recommandations concrètes :

² DE VOGELAERE, Jean-Philippe, « Transport routier : un métier en pénurie », *Plus.lesoir.be*, le 30 août 2019, [En ligne], consulté le 18 novembre 2019 : <https://plus.lesoir.be/244896/article/2019-08-30/transport-routier-un-metier-en-penurie>

³ Je vous renvoie à la page 7 du mémoire. (Source 34)

⁴ Confédération européenne des syndicats : Consacrée par le Traité de Maastricht et l'Acte unique européen qui est reconnue en qualité de négociatrice avec la possibilité de conclure des CCT.

⁵ Tout particulièrement l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique,

La dérégulation du transport routier :

Le cheminement du dumping social dans le secteur du transport routier de marchandises à travers les politiques européennes et l'action syndicale.

1 L'historique.

1.1 Pour la construction d'une politique commune du transport.

La libéralisation du secteur du transport routier de marchandises trouve ses origines dans le traité de Rome signé le 25 mars 1957 par six pays⁶ créant ainsi la Communauté Economique Européenne (CEE).

L'objectif principal de ce traité était basé sur l'instauration d'un marché commun entre les six pays signataires ; les concepts de concurrence juste et loyale et de libre circulation des marchandises⁷, des personnes⁸, des services⁹ et des capitaux¹⁰ en sont les éléments clés. Ce traité de coopération économique visait à stimuler la croissance et l'emploi entraînant, « *in fine* » un relèvement accéléré du niveau de vie de tout un chacun. Pour que ce marché commun puisse fonctionner correctement, des politiques d'ouvertures sont mises en place et notamment la suppression de toutes formes d'obstacles douaniers dans des domaines précis. En matière de

⁶ Allemagne, Belgique, France, Italie, Luxembourg, Pays-Bas.

⁷ TFUE, art. 28, J.O.C.E, C115, p.49-199

⁸ TFUE, art. 45.

⁹ TFUE, art. 56

¹⁰ TFUE, art. 63

transport routier, une période de douze années¹¹ étaient prévues pour la transition des compétences qui allaient devenir désormais communautaires.

A l'époque, les experts de l'Organisation internationale du travail (OIT), via les rapports « Ohlin » et « Spaak » soutenaient que : « *l'existence d'une concurrence internationale ne ferait pas obstacle à l'élévation progressive des niveaux de vie* » et ils ajoutèrent : « *il serait donc peu souhaitable d'instaurer un niveau uniforme de protection des droits sociaux dans l'ensemble de la Communauté* »¹².

La question sociale relevait donc d'une importance mineure dans l'intégration européenne hormis la prise en compte de trois principes¹³ :

- « *Le premier traite la question du progrès social sous l'angle de la croissance économique à partir de l'axiome suivant : l'intégration économique stimule la croissance, la croissance permet le rattrapage des pays en retard et l'amélioration des conditions de vie des habitants de tous les pays membres. Il n'y a pas, ici, de politique sociale en tant que telle, le progrès social est une conséquence attendue de la croissance* ».
- « *Le second fait de la politique sociale un élément de la politique de concurrence. En supprimant les barrières douanières entre les pays membres, les législations nationales ne doivent pas avantager les entreprises domestiques au détriment de celles des pays partenaires. En permettant une concurrence juste et loyale, la CEE s'attaque donc indirectement à la question du risque de dumping fiscal et social* ».
- « *Le troisième s'appuie sur une compétence sociale donnée à la CEE : la lutte contre les discriminations hommes/femmes. Ainsi les ouvrières de la Fabrique nationale d'armes d'Herstal en Belgique obtiennent en 1966 l'égalité de leur rémunération avec les hommes en vertu de l'application de l'article 119 du traité de Rome. Le droit social communautaire se développe peu à peu* ».

¹¹ DELEUZE, Quentin, *Dumping social dans les transports routiers et aériens : entre compétitivité et protection sociale*, Mémoire de Master, Faculté de droit et criminologie, UCL, 2016.

¹² DE SCHUTTER Olivier, « L'équilibre entre l'économique et le social dans les traité européens », *Revue française des affaires sociales*, Vol.1, 2006, pp. (131)-(157).

¹³ DANGLADE, Nicolas, « L'intégration européenne : l'Europe économique et monétaire », partie 3, ESH ECE Camille VERNET, (2019-2017), [En ligne], consulté le 25 septembre 2019 : <https://eshcamillevernet.com/category/cours-ece-2-2016-2017/module-3-la-mondialisation-economique-et-financiere/partie-3-lintegration-europeenne/>

Nous analyserons, par la suite, ces trois principes et nous verrons que le traité n'atteint pas ses objectifs en matière de transport routier de marchandises.

Dans une vision exclusivement économique, ce traité apportait une importance toute particulière au secteur du transport routier dans l'eupéanisation des échanges : tout conducteur de poids lourds allait pouvoir disposer, désormais, de la possibilité de transporter des marchandises sans entrave au sein de la CEE ; la politique des transports devait constituer un des piliers de l'intégration communautaire¹⁴. Mais les politiques du transport étaient traditionnellement étatiques, en effet, c'est un secteur qui a de nombreuses retombées sur l'ensemble des activités économiques d'un pays¹⁵. La réticence des Etats membres à s'engager dans une telle politique commune entraîna un retard important au point où en 1980, l'Europe unifiée ne possédait toujours pas de véritable réseau européen de transport¹⁶.

Ce n'est qu'à la moitié des années 80, à la suite d'un arrêt de la Cours de justice européenne en 1985¹⁷, et de la publication du livre blanc relatif à « *l'achèvement du marché intérieur* »¹⁸ que la politique commune du transport démarre concrètement : les réformes se mettent progressivement en place. L'explication de ce retard réside dans le fait que les années 80 ont été marquées par une récession économique touchant, à l'époque l'Europe des neuf¹⁹ avec de nombreuses réticences des pays membres notamment de la France et l'Italie envers la communautarisation des politiques de transport dues à l'arrivée de l'Espagne et du Portugal prévue en 1986. En effet, déjà à partir de 1977, plus de la moitié des produits espagnols inonde les marchés européens déjà en surproduction²⁰. En outre, les coûts liés au travail se révèlent nettement inférieur à la moyenne européenne : les premières craintes de dumping social surgissent !

¹⁴ HILAL, Nadia, *L'euro syndicalisme par l'action : Cheminots et routiers en Europe*, Paris, L'Harmattan, collection : Logiques politiques, 2007, p.18.

¹⁵ *Ibid.*

¹⁶ *Ibid.*, p.19

¹⁷ Portail de la législation européenne, eur-lex.europa.eu, « Recours en carence » du Parlement contre le Conseil. Affaire 13/83. Arrêt du 22 mai 1985, [En ligne], consulté le 25 septembre 2019 : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/ALL/?uri=CELEX:61983CJ0013>

¹⁸ Publications européennes : (1986), « L'achèvement du marché intérieur : le livre blanc de la Commission à l'intention du Conseil européen », [En ligne], consulté le 25 septembre 2019 : <https://publications.europa.eu/fr/publication-detail/-/publication/4ff490f3-dbb6-4331-a2ea-a3ca59f974a8/language-fr>

¹⁹ Allemagne, Belgique, Danemark, France, Italie, Irlande, Luxembourg, Pays-Bas et Royaume-Uni

²⁰ CVCE.eu, Evénements historiques de la construction européenne de 1945 à 2014, [En ligne], consulté le 25 septembre 2019 : <https://www.cvce.eu/education/unit-content/-/unit/02bb76df-d066-4c08-a58a-d4686a3e68ff/8a840582-c9ee-4ee1-ac88-771369d6c521>

Au-delà de ça, au travers de la Commission, l'Union européenne poursuit ses travaux en vue de, non seulement instaurer une ouverture toujours plus grande du marché européen mais aussi de moderniser, d'harmoniser et rationaliser un ensemble de règles disparates propres à chaque Etat et ne correspondant plus à un secteur en pleine évolution. Un nouveau Livre blanc voit le jour le 2 décembre 1992 dont l'objectif est de favoriser le « *développement futur de la politique commune des transports. Elle y prône l'ouverture des marchés, le développement du réseau transeuropéen, le renforcement de la sécurité et l'harmonisation sociale* »²¹. De nombreux règlements et directives européens vont se mettre en place les uns après les autres et aussi par des ensembles de droits dérivés appelés « Paquets routiers ». Le secteur va devoir désormais s'accommoder à de nouvelles règles communautaires en matière, notamment, de prix de transport, de cabotage routier, de détachement des travailleurs, de temps de conduite et de travail et de périodes de repos.... La chute du Mur de Berlin en 1989 sera propice à l'Allemagne de l'Est qui sera réunifiée avec l'Allemagne de l'Ouest et qui intégrera l'U.E en 1990. Un quatrième élargissement en 1995 va créer l'Europe des quinze membres ou UE-15²². Et en fin, un cinquième et dernier élargissement programmé en trois phases : Une première phase va intégrer officiellement²³ en 2004 dix pays²⁴, une deuxième phase va intégrer en 2007 deux pays²⁵ et une dernière phase va intégrer la Croatie, c'est l'UE-13.

L'UE-13 est donc composée dans sa totalité de pays issus de la sphère d'influence de l'ex-URSS. Les conditions sociales présentent de nombreuses dissemblances par rapport aux pays de l'UE-15 et si on s'en tient au premier principe vu un peu plus haut : « *l'intégration économique stimule la croissance, la croissance permet le rattrapage des pays en retard et l'amélioration des conditions de vie des habitants de tous les pays membres* ». Il était donc *prévu*, qu'en matière sociale, ces pays s'alignent progressivement sur l'UE-15 ! Des défis majeurs se présentaient devant les nouveaux arrivants, en effet, afin de moderniser leur appareil de production, les PECO²⁶ importent énormément, ils affichent donc une balance commerciale déficitaire.

²¹ Portail de la législation européenne, accès au droit de l'UE, Eur-Lex.europa.eu, Livre blanc de 1992, [En ligne], consulté le 25 septembre 2019 : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/fr/ALL/?uri=COM:1992:0494:FIN>

²² 1995 : l'Autriche, la Finlande et la Suède. (UE-15 aura son importance pour la suite)

²³ En réalité, dans la première moitié des années 1990, l'Union européenne avait déjà signé avec chaque pays candidat des accords d'association qui prévoyait l'ouverture d'une zone de libre-échange ; décision qui fut confirmée lors du Sommet de Laeken en décembre 2001.

²⁴ Chypre, Estonie, Hongrie, Lettonie, Lituanie, Malte, Pologne, Rép.Tchèque, Slovaquie, Slovénie.

²⁵ Bulgarie, Roumanie.

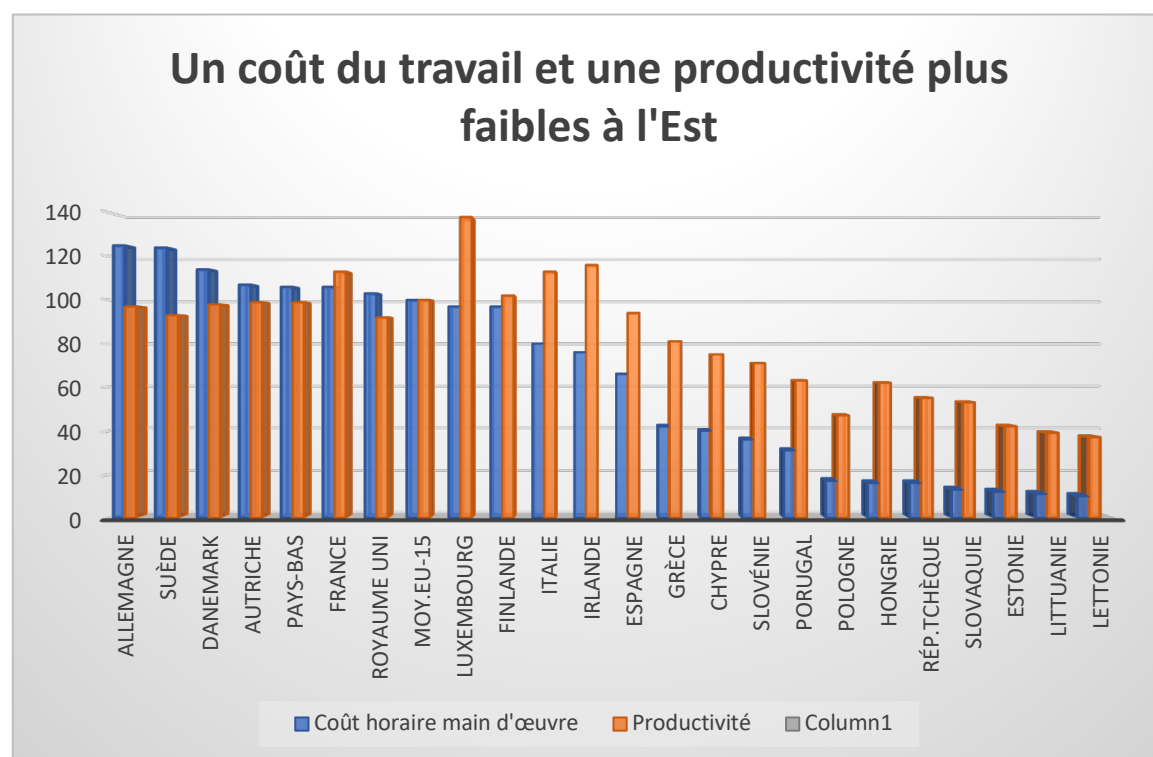
²⁶ PECO : Pays d'Europe Centrale et Orientale.

1.1.1 Un élargissement monétaire à haut risque²⁷ !

La situation des nouveaux adhérents est complexe. D'une part, ils veillent à préserver leur souveraineté reconquise et d'autre part, particulièrement ambitieux en termes de croissance économique, ils ont besoin de la solidarité communautaire pour combler leur retard. Mais, l'adaptation à l'euro les conditionne aux critères de Maastricht : déficits et dettes publics maîtrisés, convergence des taux d'inflation et des taux d'intérêts avec les performances communautaires ; des conditions dont les nouveaux adhérents étaient fort éloignés.

Par ailleurs, quelle est l'attitude à adopter en ce qui concerne le taux de change de leur monnaie vis-à-vis de l'euro ? Surévalué, il pénalise la compétitivité des entreprises, donc la croissance et sous-évalué, il rogne le pouvoir d'achat des ménages, là aussi une politique trop restrictive irait à l'encontre de la croissance donc du rattrapage des niveaux de vie.

1.1.2 Une politique salariale très basse.



Coût horaire de la main d'œuvre dans l'industrie manufacturière en 2000 et productivité de la main d'œuvre en 2001. Base 100 = moyenne Europe des quinze²⁸.

²⁷ MOATTI, Sandra, « Ce que l'élargissement va changer », *Alternatives économiques*, n°60, 2^{ème} trimestre, 2004, pp (44)-(45).

²⁸ DORIVAL Camille, « Le risque de dumping social », *Alternatives économiques*, n°60, 2^{ème} trimestre, 2004, pp. (46)-(48).

En dépit du fait que la productivité est beaucoup plus faible dans les PECO, Les coûts liés à la main-d'œuvre abondante, qualifiée et flexible sont particulièrement bas par rapport à l'UE-15²⁹ et de nombreuses multinationales y investissent : Philips, Fiat et Opel en Pologne ; Audi et ABB (équipements électrique) en Hongrie ; Renault en Slovaquie ; Nestlé et Siemens en République Tchèque³⁰. En effet, la part des investissements directs étrangers³¹ est passée de 0,3% en 1990 à 3,3% en 2002³². Rien que pour l'année 1999, les investissements issus de l'UE-15 avoisinent les 48 milliards d'euros³³. Pour quels objectifs ? Accéder à de nouveaux marchés émergents et réduire les coûts de production.

1.1.3 Un taux de syndicalisation très bas.

A l'époque du bloc soviétique (URSS), le syndicalisme existant au sein des pays de l'Est se basait sur un système socialiste. Dans ce système, la lutte des classes n'existait pas et il devait y avoir une intégration totale des objectifs syndicaux et des intérêts de la société exprimés à travers les institutions de l'Etat et du parti. Ils se trouvaient donc dans un syndicalisme de gestion et de participation à la production sous la direction du parti.³⁴ Après la chute du Mur de Berlin et la dissolution de l'URSS, en 1990, les syndicats et leurs valeurs liées à l'Etat et au parti, fortement affaiblis, tombent en désuétude ; pour des raisons politiques notamment, ils ne se réforment pas en vue de se rapprocher des travailleurs³⁵ qui, eux-mêmes englués dans de nombreuses formes de précarité ne se sentent pas prêts à s'engager dans un syndicalisme occidental de type capitaliste basé sur la contestation et la revendication³⁶. Ce contexte de dialogue social inexistant renforce significativement la confiance des investisseurs.

²⁹ QIAO, Huijum, *L'impact de l'élargissement de l'Union européenne sur ses relations économiques intra et extra européennes*, Mémoire de Master en administration publique, Strasbourg, Ecole nationale d'administration, 2005.

³⁰ DORIVAL, Camille, *op cit*, p. 46

³¹ IDE : Investissement directs étrangers.

³² QIAO, Huijum, *op cit*, p.13

³³ DORIVAL, Camille, *op cit*, p.46

³⁴ LOWIT, Thomas, *Le syndicalisme de type soviétique : l'URSS et les pays de l'Est européen*, Paris, Armand COLLIN (Sciences sociales du travail), 1971, 431 pages.

³⁵ ALCOY, Philippe, « Qu'en est-il du syndicalisme dans l'Europe postsocialiste » ? *Le courrier d'Europe centrale*, 2017, [En ligne], consulté le 5 juillet 2018 : <https://courrierdeuropecentrale.fr/syndicalisme-europe-postsocialiste/>

³⁶ LOWIT, *op cit*, p.189

1.1.4 Qu'en est-il du secteur routier ?

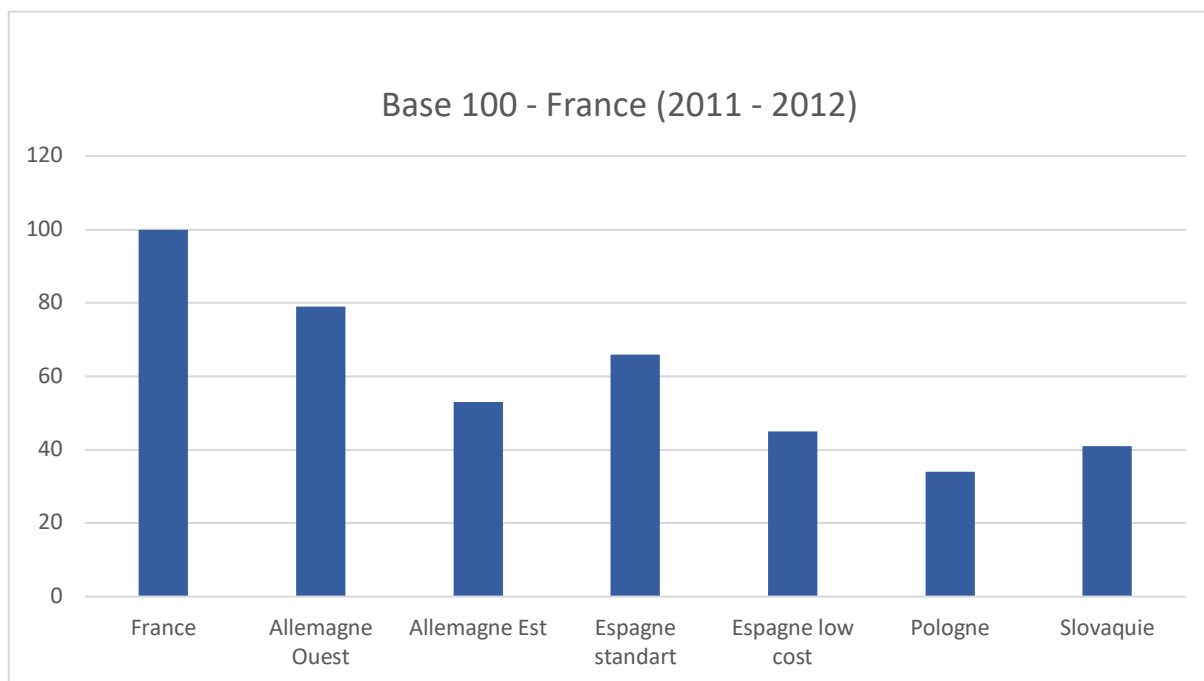
Le secteur du transport routier n'échappe pas au phénomène. De nombreuses entreprises de transport de l'UE-15, dont l'ambition est d'acquies de nouveaux marchés et d'élargir leurs marges, ouvrent des filiales ou se délocalisent. En Pologne, le code du travail polonais impose un salaire minimum au niveau national tout secteur confondu. De par l'inexistence de CCT dans le secteur du transport routier de marchandises, le salaire minimum s'applique à tous les salariés du secteur. Au 1^{er} janvier 2013, le salaire minimum mensuel pour une durée légale de 40 heures/semaine est de 393,40€. En Slovaquie, le salaire mensuel d'un routier, pour 2013, est de 405,24€.

Conditions de rémunération et coûts de personnel de conduite 2011 - 2013³⁷

	<u>Unité</u>	<u>France</u>	<u>Allemagne de l'Ouest</u>	<u>Allemagne de l'Est</u>	<u>Espagne</u>	<u>Espagne Low-cost³⁸</u>	<u>Pologne</u>	<u>Slovaquie</u>
Année de référence		2012	2012	2012	2011	2011	2011	2011
Salaire brut primes & H.supp comprises	€/an	28.380	29.100	20.620	26.340	17.368	6.850	10.787
Indem. Déplacement	€/an	8.826	5.292	4.536	3.129	3.129	11.569	8.910
Cotisations employeurs	%	31,1%	26%	26%	33%	33%	18,5%	35,2%
Coût total annuel	€/an	46.032	41.948	30.510	38.227	26.272	19.686	23.494
Salaire net + frais de déplacement	€/an	31.019	28.434	20.933	26.914	18.812	16.668	18.252
Temps de conduite	h/an	1.572	1.806	1.980	1.980	1.997	1.980	1.935
Conduite inter								
Kilométrage	Km/an	105.327	126.000	140.000	125.000	130.000	132.000	130.000
Coût/heure de conduite	€/h	29,28	23,23	15,41	19,31	13,16	9,94	12,14
Base 100-France		100	79	53	66	45	34	41
Coût kilométrique	€/Km	0,44	0,33	0,22	0,31	0,20	0,15	0,18
Base 100-France		100	76	50	70	46	34	41

³⁷Comité national routier, Etude 12 juin 2013, [En ligne], consulté le 05 juillet 2018 : <http://www.cnr.fr/Indices-Statistiques/Longue-distance-EA/Indices-CNR#haut>

³⁸ La colonne « Espagne low cost » représente le cas d'entreprises espagnoles qui ont recours à l'embauche de conducteurs issus tant de l'UE (notamment de Roumanie) que du reste du monde (Amérique latine), acceptant un salaire de base de l'ordre de 1.000€ net/mois



Coûts de personnel de conduite à l'heure³⁹

1.1.5 La dégradation des conditions sociales.

Les pays de l'UE-13 vont profiter de cette formidable opportunité ; « *Ils considèrent les salaires élevés dans les pays de l'UE-15 comme un bienfait social qui contribue au développement de leur pays. Ils arguent, en outre, non sans raison, que leurs travailleurs répondent à des besoins de main-d'œuvre non satisfaits dans les pays riches et exigeants de l'UE-15* »⁴⁰ ! On observe de plus en plus un clivage entre le bloc de l'UE-15 qui souhaite renforcer ou modifier les règles communautaires et celui de l'UE-13, pour qui, le secteur du transport routier n'est pas encore suffisamment libéralisé... Marie ARENA explique cette fracture :

« On a peut-être fait une erreur, c'est qu'on a pas été suffisamment volontaires pour travailler sur leur système de protection sociale et donc, on a plutôt parié sur le fait que ça allait se faire naturellement et malheureusement, ça ne s'est pas fait naturellement »⁴¹ !

A partir de 1997, de plus en plus d'entreprises peu scrupuleuses vont profiter des certaines lacunes et de l'absence de contrôles pour contourner les règles européennes et multiplier les

³⁹ Comité national routier, *op.cit.*

⁴⁰ SAVARY, Gilles, « Détachement des travailleurs : La construction européenne à l'épreuve des disparités sociales nationales », *Droit social*, juillet n°7-8, 2016 pp, (27)-(37).

⁴¹ ARENA, Marie, Parlementaire européenne attachée au groupe de l'Alliance Progressiste des Socialistes et Démocrates, propos recueilli le 20 octobre 2017, Comité syndical inter-régional-CSC. Voir commentaires : annexe-9

pratiques frauduleuses favorisant une concurrence vive entre les systèmes de protection sociale et un dumping social et fiscal⁴².

Le phénomène « boîte aux lettres », le cabotage routier⁴³, le détachement des travailleurs, le statut des « faux indépendants » sont les principaux mécanismes dont l'utilisation frauduleuse va permettre de réduire drastiquement les coûts et produire du dumping social. Les entreprises frauduleuses disposent alors de la possibilité de proposer des prix de transport défiant toutes concurrences et causent des dommages économiques importants à celles qui respectent les règles.

Heurtés de plein fouet par ce phénomène, de nombreux transporteurs doivent faire face à une course à la compétitivité et au « moins disant social ». Ce niveau social « *devient la variable d'ajustement qui se substitue désormais aux principes classiques concurrentiels comme la qualité de service, la capacité d'innovation et le service après-vente* »⁴⁴. Une pression sans précédent va contraindre les entreprises à entreprendre des nouvelles stratégies : la réduction des coûts, l'augmentation du temps de travail, l'élaboration de stratégies visant la séduction de la clientèle en revoyant les prix à la baisse, livraison « *just in time* »... Le chef d'entreprise n'est pas seul à supporter cette nouvelle donne, le chauffeur voit, lui aussi, ses conditions de travail se dégrader par l'effondrement de ses acquis sociaux, les distances parcourues s'allongent provoquant une augmentation du délogement et du travail de nuit, le conducteur n'est plus seul maître dans sa cabine : les progrès technologiques comme les téléphones portables, les ordinateurs, Internet et les systèmes de géolocalisation font en sorte que les conducteurs sont localisables et joignables à tout moment par la direction. De nos jours, le contexte reste toujours défavorable aux travailleurs de l'UE-15 et les pertes d'emploi se comptent par milliers ; au cours des dix dernières années, on dénombre +/- 6000 chauffeurs belges remplacés par des collègues de l'UE-13⁴⁵. En France, les parts de marché sont passées de 50% en 1999 à 10% en dix années seulement pour une perte de +/- 21.000 emplois dans le secteur⁴⁶.

⁴² HILAL Nadia, (2006), « Effets pervers des déréglementations européennes : le cas du transport routier de marchandises », in *Elsevier : Sociologie du travail*, Vol.48, n°2 pp. (175)-(187).

⁴³ Technique qui consiste en un certain nombre de chargements et de déchargements sur une période donnée. Le concept sera étudié plus loin dans mémoire.

⁴⁴ SAVARY, Gilles, *op cit*, p.31

⁴⁵ MOREELS, Franck, *Le livre noir n°3 : La route slovaque, Dumping social, l'UBT enquête*, Union belge du transport du syndicat socialiste, 2017.

⁴⁶ IZEN Yvan, « Le dumping social dans les transports de marchandises européens », *Terra Nova, la fondation progressiste*, le 25 juin 2015, pp.1-37, [En ligne], consulté le 05 juillet 2018 : <http://tnova.fr/etudes/le-dumping-social-dans-les-transports-routiers-de-marchandises-europeens>

Composition du coût annuel d'un conducteur routier international pour un transporteur en 2016⁴⁷.

Année 2016	Luxembourg	Belgique	France	Portugal	Pologne	Bulgarie
Salaire brut soumis aux cotisations en €/an	39.702	31.428	29.736	11.318	7.224	3.636
Cotisation employeur en €/an	5.056	16.221	9.120	3.220	1.479	673
Autres éléments de rémunération non soumis aux cotisations	4.256	8.161	8.780	11.679	11.110	11.550
Coût total pour l'entreprise €/an	49.014	55.810	45.852	26.217	19.813	15.859

Afin de lutter contre les multiples fraudes, les Ministres du transport de huit pays⁴⁸ se coalisent avec la Belgique et créent en 2017 « l'alliance du routier » avec trois objectifs :

- ✓ Faire converger les différentes mesures nationales d'application en matière de réglementation européenne.
- ✓ Améliorer les pratiques de contrôle.
- ✓ Définir des positions communes pour lutter contre le dumping social et favoriser une concurrence loyale.

A la veille de la présentation du futur « paquet mobilité », les Ministres du transport des neuf pays⁴⁹ soulignent clairement qu'une poursuite de la libéralisation du marché n'est pas envisageable tant que les conditions d'une concurrence équitable ne seront pas remplies⁵⁰.

⁴⁷ Comité national routier, (2016), « *Comparatif des conditions d'emploi et de rémunération des conducteurs routiers internationaux en Europe* », Etude, 2016, [En ligne], consulté le 19 novembre 2019 : <file:///C:/Users/Pascal/Downloads/Comparatif%20des%20conditions%20d%E2%80%99emploi%20et%20de%20r%C3%A9mun%C3%A9ration%20des%20conducteurs%20routiers%20internationaux%20en%20Europe.pdf>

⁴⁸ Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, France, Italie, Luxembourg, Norvège et Suède. Sources : LERUTH Philippe, « A neuf unis contre le dumping social », *Le monde*, 1^{er} février 2017.

⁴⁹ YouTube, « Lancement de l'alliance du routier par 9 ministres européens du transport », [En ligne], consulté le 08 août 2018 : <https://www.youtube.com/watch?v=whBM59y-lZ4>

⁵⁰ Portail de la représentation de la France auprès de l'UE, (17 mars 2019), [En ligne], consulté le 08 août 2018. <https://ue.delegfrance.org/alliance-du-routier-une-poursuite>

1.2 L'évolution syndicale.

L'ère de la mondialisation et la multiplication des entreprises multinationales favorisent le développement d'un syndicalisme international. « *La transnationalisation des firmes oblige les syndicats à modifier et réorienter leurs stratégies et leurs pratiques* »⁵¹!

C'est en 1973 que la CES s'est construite par l'engagement de quelques organisations. Puis au fil du temps, dans un mouvement fédérateur, elle regroupe aujourd'hui 89 organisations membres de 39 pays européens, 11 Fédérations européennes et +/- 60 millions d'affilié⁵². La CES reste plus que jamais favorable à la construction européenne mais conçue sur un modèle de développement qui respecte la dimension sociale ; « *elle obtient en 1993 le statut de négociateur qu'elle réclamait depuis sa création* »⁵³ ; elle est donc reconnue dans le traité de Maastricht de 1992 en tant « *qu'interlocuteur syndical dans toutes les phases du dialogue social européen, de la consultation jusqu'à la conclusion d'accord* »⁵⁴. Au travers de Comités de dialogue social sectoriel⁵⁵, (CDSS) elle peut donc négocier et signer des conventions collectives européennes : « s'ils arrivent à s'entendre, syndicats et employeurs possèdent désormais en matière de proposition de directive un rôle équivalent à celui de la Commission »⁵⁶!

Les 14 et 15 juin 1999, à Bruxelles fut fondé la Fédération européenne des travailleurs du transport (ETF)⁵⁷, branche sectorielle de la CES compétente, entre-autre, pour le transport routier de marchandises. L'ETF souhaite promouvoir la solidarité entre les syndicats des transports routiers qui lui sont affiliés ; améliorer la profession de conducteur et jouer un rôle particulièrement actif au sein des Comités de dialogue social sectoriel. L'installation de l'ETF fut parsemée d'une multitude de difficultés. Née d'une rivalité entre la Fédération syndicale des travailleurs du transport (FST), laquelle fut dissoute et du Secrétariat professionnel international (ITF), l'ETF bénéficie aujourd'hui des ressources de l'ITF et de la CES⁵⁸. Sous un climat de crise économique, de vague néo-libérale et de nombreuses attitudes de repli national de la part des syndicats des pays membres, l'ETF lutte pour fédérer. Un tel contexte n'est donc en rien favorable à la situation des routiers.

⁵¹ HILAL, Nadia, (2007), *op cit*, p.12

⁵² TROGRILIC, Jean-François, « Le syndicalisme européen », *Revue études*, Tome 401, 2004, pp. (601)-(611), [En ligne], consulté le 19 novembre 2019 : <https://www.cairn.info/revue-etudes-2004-12-page-601.htm>

⁵³ HILAL, Nadia, *op. cit*, p.17

⁵⁴ TROGRILIC, Jean-François, *ibid*, p.603

⁵⁵ Voir annexe-4

⁵⁶ HILAL, Nadia, *ibid*.

⁵⁷ HILAL, Nadia, *op cit*, p.248

⁵⁸ HILAL, Nadia, *ibid*.

Devant faire face à des « substitutions »⁵⁹ massives d'emploi considérables, les syndicats de nombreux pays membres s'unissent d'une même voix, tant au niveau national que communautaire ; l'ETF multiplie les actions et notamment au sein des lieux communautaires de prises de décision : Strasbourg et Bruxelles.

1.2.1 La position compliquée des Fédérations patronales.

Contrairement à ce que l'on pourrait penser, des Fédérations patronales se mobilisent également tout en regrettant l'inertie du Politique : « *Pour l'UPTR⁶⁰, si le dumping social est une réalité dans le secteur du transport routier international c'est aussi parce qu'on a laissé s'installer des pratiques sur bases de règles floues. Il aurait fallu trancher plus tôt...* »⁶¹. La position des Fédérations patronales est délicate ; en effet, elles représentent l'ensemble des entreprises du transport, elles soutiennent les entreprises impactées par le dumping social mais elles comptent aussi dans leurs adhérents, des entreprises frauduleuses... Le constat effarent également que des membres disposant d'un siège au Conseil d'administration d'une certaine Fédération professionnelle font usage d'entreprise « boîtes aux lettres » et ce, malgré leur adhésion à un code déontologique de la profession⁶²...

1.3 Politiques européennes du transport versus ETF.

1.3.1 La Commission européenne

Il est également important de prendre en considération la position évolutive de la Commission européenne. Dans le cadre de ses initiatives législatives, la Commission propose des lois et règlements au Conseil des Ministres et/ou au Parlement. A la suite de la Présidence de Romano PRODI, en 2004, un vent plus libéral souffle sur le continent Europe avec la nomination de José Manuel BARROSO d'idéologie centre droite, libérale conservatrice ; il restera en poste jusqu'en 2014. Un autre personnage important dans le paysage politique européen est Siim

⁵⁹ Les postes de travail ne sont pas détruits, mais ils sont, désormais occupés par d'autres travailleurs.

⁶⁰ Union professionnelle des transporteurs routiers.

⁶¹ WOLWERTZ, Alain, « Dumping dans le transport routier : Une gangrène qu'il aurait fallu couper plus tôt », Interview M. REHEUL, Président de l'UPTR, in : *L'avenir*, le 9 mai 2017, *L'avenir.net*, [En ligne], consulté le « Consulté le 05 juillet 2018 : https://www.lavenir.net/cnt/dmf20170509_01001747/une-gangrene-qu-il-fallait-couper-plus-tot

⁶² MORRELS, Franck, *Le livre noir n° 3*, 2017, *op cit*, p.6.

KALLAS, natif de Russie mais fut Ministre en Estonie. Il est nommé Vice-Président de la Commission européenne de 2004 à 2014 et prend le porte feuilles des transports de 2010 à 2014. D'idéologie centre droite, S. KALLAS est favorable à une libéralisation complète du transport routier. Dans son livre blanc, il prône pour un réexamen des dispositifs contraignants comme les redevances pour l'utilisation des routes, la législation sociale, la transposition et l'application des règles au sein des pays membres en vue d'ouvrir davantage les marchés des transports routiers. Il est également favorable pour la suppression des restrictions mises en place par les Etats membres en matière de cabotage.⁶³

Sous cette législature, il était surtout question de préparer le terrain pour accueillir les nouveaux Etats membres⁶⁴, la question du transport routier n'était pas une priorité et la politique rentrait plutôt dans le cadre d'un « laisser-faire ». Le transport routier allait-il constituer le laboratoire de la libéralisation des autres secteurs ?

Le 1^{er} novembre 2014, Jean-Claude JUNKER, d'idéologie démocrate chrétienne, prend la Présidence de la Commission et affiche clairement sa volonté de contrecarrer le dumping social en proposant l'installation d'une « Autorité commune » afin de contrôler sur tout le territoire européen les dispositions encadrant notamment le recours aux travailleurs détachés. Selon J.C JUNKER :

« Dans une union entre égaux, il ne peut y avoir de travailleurs de deuxième classe, ceux qui effectue le même travail au même endroit doivent pouvoir obtenir le même salaire »⁶⁵

Malheureusement, dans un contexte politique et économique plutôt difficile, les choses n'ont pas été aussi évidentes. En effet, derrière une farouche volonté de maîtriser le dumping social dans l'UE, il aura fallu gérer les effets néfastes des crises économiques successives, l'influence des nouveaux membres de l'UE, la montée du chômage et de la pauvreté....

Contexte politique délicat, en effet, la Commission entreprend un lourd chantier : la réforme du secteur du transport routier où « deux blocs de pays s'accusent de protectionnisme, d'un côté,

⁶³ Portail de la législation européenne, accès au droit de l'UE, Eur-Lex.europa.be, le livre blanc sur les transports, [En ligne], consulté le 3 juillet 2018.

https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2011_white_paper/white-paper-illustrated-brochure_fr.pdf

⁶⁴ Elargissement de 2007, 2010 et 2013.

⁶⁵ FALJAOUI Amid, « Les points clés du discours de Junker sur l'état de l'UE », *Le Vif*, le 13 septembre 2017, [En ligne], consulté le 18 juillet 2018 : https://trends.levif.be/economie/politique-economique/les-points-cles-du-discours-de-junker-sur-l-etat-de-l-ue/article-normal-721765.html?cookie_check=1575985573

et de dumping social de l'autre »⁶⁶. Le 31 mai 2017, la Commissaire européenne ayant en charge les transports, Violeta BULC, émet plusieurs propositions à l'attention du dialogue social européen, propositions qui seraient reprises dans le cadre d'un nouveau paquet routier appelé « paquet mobilité ». Le but est de revoir les directives et règlements relatifs au détachement⁶⁷ des conducteurs, au cabotage et aux temps de conduite et de repos. Dans les propositions de la Commission européenne, qui souhaite toujours une libéralisation accrue du transport routier de marchandises, nous pouvons, entre autres, remarquer les points suivants⁶⁸ :

Une simplification des règles de cabotage. Le transport national effectué par un transporteur étranger serait possible pendant cinq jours sans limites de nombre d'opération de cabotage.

- La Commission européenne souhaite également revoir la prise de repos hebdomadaire en réduisant celui-ci de 45 heures à 24 heures ; bien consciente de l'augmentation du temps de travail, elle argumente sa proposition en affirmant que cela va permettre au chauffeur de rentrer plus vite chez lui.
- A partir de juin 2019, tout nouveau véhicule devra être équipé d'un tachygraphe intelligent⁶⁹. Cette mesure sera obligatoire, en Europe, pour tous les véhicules (neufs et non neufs) à partir de 2034.

1.3.2 L'ETF en action.

Le Président du secteur route de l'ETF affiche clairement sa déception :

« Ces propositions devaient, en fait, combattre le dumping social, mais on s'est très vite aperçu qu'elles n'allaient pas combattre le dumping social mais l'aggraver »⁷⁰

⁶⁶ L'info Monde, « La réforme du transport routier est lancée », 1^{er} juin 2017

⁶⁷ Il faut bien se rendre compte de la complexité de la situation en matière de détachement. Parallèlement aux propositions de la Commissaire BULC, un travail parlementaire était déjà engagé depuis 2016 suite aux propositions émises par la Commissaire de l'Emploi et des Affaires sociales, Marianne THYSSEN pour la réforme de la Directive détachement ; le transport routier était, dans un premier temps, intégré dans cette révision pour ensuite en être exclu le 5 juin 2018.

⁶⁸ GAILLY Jean-Paul, « La route à tout prix ? Dumping social et exploitation des chauffeurs », *Politique, revue belge d'analyse et de débat*, le 12 février 2018, [En ligne], consulté le 06 décembre 2019 : <https://www.revuepolitique.be/la-route-a-tout-prix-dumping-social-et-exploitation-des-chauffeurs/>

⁶⁹ Système de transport intelligent qui sera vu en détail dans le chapitre relatif au cabotage routier.

⁷⁰ CHANALUX, propos recueilli auprès de Roberto PARRILLO lors d'une conférence à Namur le 23 avril 2019. Réunion des Comités Transport de Mons, Tournai, Charleroi, Namur et Luxembourg. Voir commentaires : annexe-10

Depuis, le syndicat européen met la pression sur les instances européennes en organisant de nombreuses actions européennes : manifestations dans les lieux décisionnels, distributions de tracts, actions-frontières... et ce, en collaboration avec des syndicats belges, français, allemands, italiens, espagnols et le concours très apprécié d'une délégation du syndicat polonais « Solidanos Transport⁷¹ ». Dans le processus d'élaboration du Paquet mobilité, l'ETF est intervenue sur tous les fronts et tout particulièrement lors des votes importants à Bruxelles et à Strasbourg et pour ne citer que quelques exemples d'une longue liste⁷² :

- ⇒ Le 22 février 2018 l'ETF rencontre Elisabeth BORNE, Ministre française des transports⁷³.
- ⇒ Le 23 février 2018, en collaboration avec les trois principaux syndicats italiens, la CGIL-FILT, la CISL-FIT et l'UIL, l'ETF mène une action devant le Ministère italien du transport à Rome⁷⁴.
- ⇒ Le 25 avril 2018, lors du vote de la Commission « Emploi »⁷⁵.
- ⇒ Le 04 juin 2018 lors du vote de la Commission « Transport »⁷⁶.
- ⇒ Le 13 juin 2018, le premier Ministre Charles MICHEL est interpellé par une délégation de la CSC-Transcom dans le cadre d'une conférence intitulée : « La Belgique, un pays consolidé au cœur de l'Europe⁷⁷ ».
- ⇒ Le 03 décembre 2018 lors de la conclusion de l'accord au Conseil des Ministres du transport⁷⁸.

Des mouvements de masse ont également eu lieu le 29 mai 2018 et le 26 mars 2019 à Strasbourg, le 25 avril 2018 à Bruxelles, le 14 décembre 2018 et le 13 février 2019 : journées d'actions nationales⁷⁹.

⁷¹ DE MEY, Koen, Transcom info, p.5, Bruxelles : CSC-Transcom, Juin 2018.

⁷² Il n'est pas possible de citer l'ensemble des actions syndicales organisées, les mouvements les plus importants ont été ici repris.

⁷³ DE MEY, Koen, Transcom info, p.4 Bruxelles : CSC-Transcom, Avril 2018.

⁷⁴ *ibid*, p.4

⁷⁵ DE MEY, Koen, juin 2018, *op cit*, p.3

⁷⁶ *Ibid*, p.3

⁷⁷ BRL E, « Seneffe : Charles MICHEL interpellé par la CSC », *DHnet.BE*, 13 juin 2018, [En ligne], consulté le 03 octobre 2019 : <https://www.dhnet.be/regions/centre/seneffe-charles-michel-interpelle-par-la-csc-5b20eb9f55326301e7807306>

⁷⁸ DE MEY, Koen, Transcom info, p.4, Bruxelles : CSC-Transcom, décembre 2018.

⁷⁹ DE MEY, Koen, juin 2018, *op cit*, p.4

Pour le Président du secteur route de l'ETF :

« Le but de toutes ces actions est d'avoir une concurrence loyale en Europe car aujourd'hui, nous sommes submergés par la concurrence déloyale ».

Et il ajoute :

« Le nouveau paquet Mobilité sera déterminant non seulement pour les chauffeurs mais aussi pour les citoyens »⁸⁰.

1.3.3 Le Parlement européen.

Le Parlement européen est constitué de 736 députés réunis en séance plénière. Ces Parlementaires sont également répartis sur 22 Commissions et sous-Commissions. Les deux Commissions du Parlement qui sont intervenues concernant la problématique du dumping sont les Commissions « Emploi & Affaires sociales » et « Transport & tourisme ».

Face à une Commission « Emploi » favorable à des réformes qui soient pensées dans l'intérêt des travailleurs du transport nous avons une Commission « Transport » qui, principalement à travers les votes des parlementaires de l'UE-13, lutte pour d'autres propositions qui seront plus favorables aux transporteurs. Il est clair que, de plus en plus, une situation de « pourrissement » s'installe et dans un bimensuel syndical belge, nous pouvons lire : *« Aujourd'hui, au niveau du Parlement européen, on ne sait pas dire ce qu'il va advenir du paquet mobilité car nous nous trouvons à sept mois des élections européennes et plus les jours passent, plus les chances pour trouver une solution acceptable pour tous semblent s'éloigner »⁸¹*

A cette époque, deux possibilités se présentent donc aux législateurs européens :

- a) La décision passe avant les élections européennes en séance plénière au Parlement européen.
- b) La décision de reporter ce dossier brûlant après les élections européennes et de laisser faire la nouvelle législature.

Le choix fut de passer en force ce nouveau « Paquet Mobilité » et le 2 avril 2019, la Commission « Transport » du Parlement européen dut faire face à l'étude de plus de 1700 amendements⁸²

⁸⁰ DE MEY, Koen, Transcom info, p.6-7, Bruxelles : CSC-Transcom, avril 2019.

⁸¹ DE MEY, Koen, Transcom info, p.4, Bruxelles : CSC-Transcom, Octobre 2018.

⁸² Technique de « flibusterie politique » qui consiste à entraver le plus possible le travail parlementaire.

déposés par des parlementaires issus des pays de l'Est, des conservateurs anglais, la NVA⁸³, réfractaires aux projets de réformes. Afin d'influencer les parlementaires à faire « les bons choix », l'ETF accompagnée de la CSC-Transcom, un syndicat belge du transport et la logistique, étaient présent lors de ce vote. Avec la farouche volonté d'y arriver et de façon quasi-militaire, la Présidente de cette Commission Transport, Karima DELLI⁸⁴ a passé en revue les 1700 amendements.

« *In extremis* », le 4 avril fut voté le nouveau « Paquet Mobilité » par le Parlement européen. Ce qui constitue une des plus grandes victoires pour l'ETF et les syndicats nationaux du transport.

Un commentaire de Claude ROLIN⁸⁵

« Les votes de la Commission « Emploi » sont importants car aujourd'hui nous avons eu la confirmation au niveau de la Commission « Emploi » qu'une majorité de parlementaires européens sont en phase avec le syndicat européen des travailleurs du transport (ETF). Nous avons eu ce résultat car il y a eu un travail syndical fort qui a été d'expliquer, de convaincre, quel est l'intérêt des travailleurs du transport. On n'est qu'à une étape, cela va se jouer à la séance plénière et moi comme député européen j'ai besoin qu'il y ait une mobilisation continue des travailleurs et des organisations syndicales du secteur pour faire pression et pour faire en sorte que le vote de ce jour à la Commission Emploi soit confirmé dans la plénière à Strasbourg »⁸⁶

⁸³ Nieuw-Vlaamse-Alliantie ou Nouvelle alliance flamande : parti politique flamand en Belgique né de la dislocation de la Volksunie en 2001

⁸⁴ DELLI Karima est Députée européenne depuis 2009. A la suite d'un deuxième mandat en 2014, elle intègre la Commission « Transport et Tourisme » dont elle devient la présidente en janvier 2017.

⁸⁵ ROLIN Claude est Vice-Président de la Commission de l'Emploi et des Affaires sociales du Parlement européen.

⁸⁶ DE MEY, Koen, Transcom info, p.4, Bruxelles : CSC-Transcom, Février 2019.

1.4 Un aboutissement...

1.4.1 Les prochaines étapes.

Le 21 janvier 2020, la Commission Transport du Parlement européen est amenée à voter l'adoption des trois textes⁸⁷ à une majorité simple⁸⁸. Enormément de tension lors de ce vote, en effet, un vote négatif aurait entraîné l'annulation du Paquet mobilité⁸⁹.

- Février 2020 : Le texte du Trilogue est traduit en texte légal.
- Février-mars 2020 : Le texte légal est adopté par le Conseil des Ministres du transport.
- Avril-mai 2020 : Le texte légal est voté par le Comité Transport du Parlement européen.
- Mai-juin 2020 : Le texte légal est voté par la Session plénière du Parlement européen en deuxième lecture.

Les opposants aux différents textes vont certainement tenter l'ultime sabotage de ce Paquet mobilité en introduisant de nouveaux amendements et si, par hypothèse, un de ceux-ci serait adopté, le Paquet mobilité serait anéanti⁹⁰.

Ceci écrit, l'ETF et de nombreux syndicats nationaux qui suivent ce dossier depuis une vingtaine d'années, vont se mobiliser pour que, lors du vote final fin juin, le secteur du transport routier puisse bénéficier de règles efficaces pour combattre le dumping social, améliorer les conditions de travail des chauffeurs, augmenter la sécurité routière et, en fin, avoir une perspective d'avenir pour un transport durable⁹¹

⁸⁷ En référence au « paquet mobilité » : le texte du Conseil des Ministres, le texte de la Commission européenne et le texte du Parlement européen.

⁸⁸ 49 députés européens représentant les 751 Parlementaires européens.

⁸⁹ DE MEY, Koen, Transcom info, p4, Bruxelles : CSC-Transcom, Février 2020.

⁹⁰ DE MEY, Koen, Février 2020, *op cit*, p.4

⁹¹ *Ibid*

2 Mais qu'est-ce que le dumping social ?

Afin que le lecteur puisse bien cerner la problématique, il me semble important de décrire ce qu'est le dumping social ; de nombreuses définitions voient le jour :

2.1 Définition de dumping social :

« De façon générale, le dumping désigne des pratiques commerciales décidées par les autorités publiques d'un pays et qui ont pour effet de porter atteinte à la libre concurrence. Plus précisément, le dumping social fait référence à des pratiques mises en œuvre par un pays pour inciter de nouvelles entreprises à s'installer sur son territoire, ou par une entreprise pour augmenter sa compétitivité, mais au détriment des règles sociales en vigueur dans ce pays. Les violations peuvent concerner le droit national mais aussi le droit international ou le droit communautaire »⁹².

La définition de "dumping social" ne fait pas encore l'objet d'un consensus. On peut toutefois retenir la définition donnée par le rapport de la délégation de l'Assemblée nationale française sur le dumping social en 2000 :

« Toute pratique consistant, pour un Etat ou une entreprise, à violer, à contourner ou à dégrader, de façon plus ou moins délibérée, le droit social en vigueur – qu'il soit national, communautaire ou international – afin d'en tirer un avantage économique, notamment en termes de compétitivité ».

2.1.1 Concrètement le dumping social peut se traduire par :

- Le fait de chercher à profiter des différences de rémunérations et de réglementation du travail entre pays.
- La modification du jeu concurrentiel du commerce international par l'ouverture au commerce d'économies émergentes, dont certains appliquent des contraintes institutionnelles moins fortes concernant le travail des enfants, la législation de protection sociale, la liberté syndicale, ...
- La remise en cause de certains avantages sociaux et salariaux acquis, en vue d'obtenir ou de conserver des emplois. Il désigne alors une course au *moins-disant social*.⁹³

⁹² ROIG, Eric, « Dumping social – Définition », *Droit & finances*, [En ligne], consulté le 1^{er} octobre 2018 : <https://droit-finances.commentcamarche.com/faq/23750-dumping-social-definition>

⁹³ Glossaire international, le Dico du commerce international, [En ligne], consulté le 1^{er} octobre 2018 : <https://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/dumping-social.html#FTdOcEtUBP6JhpZH.99>

Dans ces définitions, nous constatons que les pratiques de dumping ne se limitent pas seulement au niveau de l'entreprise qui souhaite augmenter sa compétitivité ; les Etats en sont également responsables. En ce qui concerne le secteur du transport routier, nous avons vu plus haut que l'U.E doit désormais faire face à une forme de dichotomie : Les pays de l'Ouest ou UE15 face aux pays de l'Est ou UE13.

2.1.2 Au niveau du droit européen, est-il envisageable d'établir une définition du dumping social ?

Les avis divergent. Pour certains chercheurs, inscrire ce phénomène dans un texte est dangereux car en développant des ingénieries malicieuses, les acteurs auraient vite fait d'en dépasser la définition : « En encadrant la notion de dumping social, le législateur irai à l'opposé du bon sens car, *in fine*, une définition légale incluant certaines composantes limitativement aurait pour effet de figer cette notion large et évolutive ».⁹⁴

A l'opposé de cette notion, d'autres acteurs pointent les bases floues du droit communautaire en souhaitant vivement que l'on puisse définir légalement le dumping social, déjà pour bien différencier le dumping « illégal » et le dumping « légal », entendu ici, comme une entreprise qui propose une prestation de service à bas coût, mais en respectant, au plus haut point la législation communautaire. « Dans ce cas, il nous est impossible d'introduire une quelconque procédure ».⁹⁵

2.1.3 Quelle définition empirique du dumping social spécifique au transport routier ?

Dans le transport routier, le dumping social consiste à employer des chauffeurs à très bas coûts afin de conquérir un maximum de marchés dans le cadre, de plusieurs mécanismes⁹⁶ : Le détachement des travailleurs, le cabotage routier, le phénomène boîtes aux lettres, le statut de faux indépendant et les temps de conduite et de repos. Sont très souvent considérés comme responsables, les pays de l'UE-13. Néanmoins, les choses ne sont pas aussi claires, elles sont mêmes paradoxales car bon nombre d'entreprises dont le siège social se situe dans un pays de l'UE-15 occasionnent également du dumping.

⁹⁴ DELEUZE, Quentin, *op.cit*, p.54

⁹⁵ Propos recueilli auprès de Charles-Eric CLESSE, Auditorat du Hainaut, TRANSCOM, Nivelles, Octobre 2017

⁹⁶ Chaque mécanisme sera détaillé plus loin dans le mémoire.

Prenons un exemple concret et très simple :

L'entreprise BBT & fils est installée en Belgique ; elle possède plusieurs centaines de poids lourds. BBT & Fils décide d'ouvrir une filiale en Bulgarie. En collaboration avec une agence bulgare spécialisée, elle met en place une entreprise fictive installée dans un immeuble qui, le plus souvent, accueille aussi d'autres entreprises du même genre. L'entreprise BBT & Fils dispose donc de son local et d'une boîte aux lettres mais n'y est jamais présente ; le courrier éventuel ainsi que l'identité de l'entreprise sont gérés par l'agence ; c'est le phénomène « boîte aux lettres ». Le recrutement des chauffeurs se fait également par l'agence ou une filiale spécialisée, soit aux conditions salariales de la Bulgarie, soit non déclarés ; c'est le statut de faux indépendant et également une fraude au détachement des travailleurs. Et en fin, BBT & Fils décident d'une part d'employer une partie de la flotte de véhicules pour du transport international roulant dans d'autres pays que la Belgique⁹⁷ et d'autre part de disposer des véhicules sur des parkings autoroutiers voisins de la France, de l'Allemagne, du Luxembourg et des Pays bas qui seront amenés à effectuer de manière incessante et sans restriction, des transports va et vient des deux côtés de la frontière ; c'est la fraude au cabotage.

Pendant de nombreuses années, cette situation fut le quotidien habituel de nombreux ouvriers du transport ; ils travaillent cinq ou six jours par semaine, mais ne respectent pas toujours les temps de conduite et de repos,⁹⁸ mangent et dorment en permanence sur les parkings dans des conditions trop souvent déplorables de qualité et d'hygiène de vie avec un salaire de misère et une crainte considérable de leur employeur⁹⁹.

A la suite de nombreuses actions syndicales, de dénonciations du problème par les médias ou au moyen de plaintes de travailleurs, les choses ont quelque peu bougé. A travers les cinq mécanismes nommés plus haut, il s'agit maintenant de détailler en quoi le dumping social est-il néfaste et quelles influences le nouveau paquet mobilité aura sur le secteur.

⁹⁷ Dans ce cadre, le « jargon » professionnel, appelle cela du trafic tiers. (Transport de marchandises d'un pays A vers un pays B et exécuté par un transporteur d'un pays C)

⁹⁸ Sud Presse, « Un poids lourd immobilisé après avoir roulé...49 heures sans s'arrêter », *Sud Presse.fr*, 28 mars 2016, [En ligne], consulté le 08 octobre 2019 : <https://www.sudouest.fr/2016/03/28/un-poids-lourd-immobilise-apres-avoir-roule-49-heures-sans-s-arreter-2314866-4776.php>

⁹⁹ ITF (Fédération internationale du transport) Consulté le 02 octobre 2019 : <https://www.itfglobal.org/fr/sector/road-transport/european-trucking-exploitation-of-workers>

3 Le détachement des travailleurs.

Parmi les causes de dumping social dans le monde du travail, le détachement des travailleurs représente le moteur principal des fraudes commises. De nombreux secteurs d'activités sont impactés par la problématique : Le bâtiment/travaux publics ou BTP, l'agro-alimentaire, le nettoyage, l'agriculture, la restauration, l'hôtellerie, le transport aérien et routier, la logistique...

« La Directive européenne sur le détachement des travailleurs, c'est la porte ouverte à la fraude sociale et à la traite des Êtres humains. Cette Directive est fantastique dans un monde « tout le monde il est beau, tout le monde il est gentil, malheureusement, dans les faits, la réalité est tout autre » ¹⁰⁰

« Autant le détachement d'accompagnement des échanges commerciaux, scientifiques, administratifs, culturels, est sain, autant le détachement de « placement » est un dévoiement de l'esprit originel du détachement »¹⁰¹

3.1 Notions de détachement - Le cadre légal européen.

Le détachement d'un ou plusieurs travailleurs est une pratique très ancienne et qui était réservée à une certaine élite dans le monde du travail : des ingénieurs, des scientifiques, des chercheurs ou des ouvriers hautement qualifiés dans des domaines très spécifiques et/ou très pointus. L'ouverture du marché du travail européen a, aujourd'hui, modifié la donne. C'est donc devenu une pratique commune qui consiste à envoyer un travailleur attaché à une entreprise située dans un Etat membre dans une autre entreprise ou une filiale, située dans un autre Etat membre, pour une période déterminée, afin d'y effectuer des prestations temporaires de travail. Des agences intérimaires spécialisées dans le détachement disposent également de cette possibilité. Cette pratique était courante et sans trop d'histoire en UE-15 car les systèmes de protection sociale et les conditions de travail étaient plus ou moins similaires entre chaque pays.

¹⁰⁰ CLESSE, Charles-Eric, Nivelles, 2017, *op cit*.

¹⁰¹ SAVARY, Gilles, *op cit*, p. 29

3.1.1 La Directive 96/71/CE¹⁰²

« On entend par travailleur détaché, tout travailleur qui, pendant une période limitée, exécute son travail sur le territoire d'un Etat membre autre que l'Etat sur le territoire duquel il travaille habituellement » Art.2§1.

Appelée aussi « Directive détachement » sa genèse s'inscrit dans le cadre des conséquences de l'élargissement à l'Espagne et au Portugal¹⁰³ en 1986 et donnant suite à un Arrêt de la Cours de Justice européenne¹⁰⁴ en 1989. A l'origine, cette Directive fut mise en place afin d'une part, d'harmoniser des droits sociaux nationaux et d'autre part à la collaboration des instances compétentes des Etats membres en vue de l'application de la Directive. Il s'agit dans ce cadre de garantir des droits aux travailleurs mobiles ; elle fait émerger le principe d'application du droit du pays d'accueil¹⁰⁵. En d'autres termes, les entreprises prestataires de services sont tenues de respecter un socle minimum de droits sociaux dans le cadre de trois scénarios possibles :

3.1.2 Trois hypothèses y sont visées.¹⁰⁶

- Les travailleurs détachés par et pour le compte de l'employeur : le cas où un employeur envoie un ou plusieurs travailleurs dans une entreprise cliente dans un autre Etat membre (par ex : remettre à jour le système informatique d'une chaine de production...).
- Les travailleurs détachés par leur agence intérimaire, de mise à disposition d'une entreprise utilisatrice située dans un autre Etat membre.
- Les travailleurs détachés par leur entreprise dans une société filiale, une société de groupe.

¹⁰² Directive 96/71/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 déc.1996 concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de service, J.O.C.E, accès au droit de l'UE, Eur-Lex.europa.eu, [En ligne], consulté le 9 sept.2018.

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:31996L0071&from=FR>

¹⁰³ Observatoire social européen, (2009), *Directive sur le détachement des travailleurs*, fiche n°44

¹⁰⁴ Affaire « Rush Portuguesa », dans le secteur de la construction, n°C-113/89 novembre 1990, Halte à la fausse sous-traitance, *Gistimag Plein droit*, n°12, novembre 1990, (Voir aussi l'annexe-1), [En ligne], consulté le 09 octobre 2019 : <https://www.gisti.org/doc/plein-droit/12/sous-traitance.html#fn0>

¹⁰⁵ Rapport d'information n°527, (2012013), fait au nom de la Commission des affaires européennes sur les normes européennes en matière de détachement des travailleurs. Eric BOCQUET, Sénateur

¹⁰⁶ (Dir.), 96/71/CE, Art.1, §3, a) à c)

Dans ces trois hypothèses, l'entreprise qui emploie les travailleurs détachés a l'obligation de déclarer le détachement dans le pays d'accueil. Dans le cas de la Belgique, l'employeur va remplir une « déclaration Limosa¹⁰⁷ », document qui va permettre de régulariser un travailleur étranger sur le territoire belge ; c'est une obligation légale et son non-respect peut donner lieu à des sanctions pénales ou administratives¹⁰⁸. Par ailleurs, le travailleur détaché devra être en possession d'un document A1 délivré par les instances de sécurité sociale de son pays d'origine attestant qu'il est bien en ordre de sécurité sociale. Grâce à ces formalités, le travailleur dispose de certains droits. Le considérant 14 de la Directive impose l'application d'un mécanisme appelé « Noyau dur »¹⁰⁹ qui consiste en l'application « de règles protectrices, clairement définies, qui doivent être observées par le prestataire de services, nonobstant la durée du détachement du travailleur »¹¹⁰. En vertu de la Directive, le travailleur détaché est soumis à la réglementation du pays d'accueil en termes de droits sociaux et de conditions de travail, mais continue de payer ses cotisations sociales dans son pays d'origine. Les derniers élargissements de 2007, 2010 et 2013 ont bouleversé cette constante. En effet, « Le détachement de travailleurs entre les Etats membre de l'union a enregistré une évolution fulgurante de l'ordre de 45% entre 2010 et 2014¹¹¹ du fait de l'asymétrie sociale et salariale introduite au terme des périodes de transition ».¹¹²

3.1.3 Le dumping social illégal¹¹³

Il n'est pas rare de lire dans la presse des cas d'emploi de travailleurs étrangers non déclarés par des entreprises peu scrupuleuses. La construction est un secteur qui s'illustre tout particulièrement dans ce domaine. D'une manière générale, les principales problématiques causant du dumping social illégal sont le défaut de déclaration de détachement, le non-respect

¹⁰⁷ SPF Emploi, travail et concertation sociale. Règle en vigueur depuis le 1^{er} avril 2007, [En ligne], consulté le 16 octobre 2019 : http://www.emploi.belgique.be/detailA_Z.aspx?id=31128.

¹⁰⁸ Décret royal du 28 mars 2007, SPF, Emploi, Travail et Concertation sociale, [En ligne], consulté le 4 avril 2019 : <http://www.emploi.belgique.be/defaultTab.aspx?id=6196>

¹⁰⁹ Règles impératives concernant le salaire minimum, la santé et la sécurité au travail, les vacances annuelles, la protection de la maternité, la durée du travail....

¹¹⁰ (Dir.), 96/71/CE, Considérant 14

¹¹¹ SAVARY, Gilles, *op. cit.*, p.29

¹¹² SAVARY, Gilles, *op cit.*, p.27

¹¹³ Le dumping social légal, selon l'Auditeur du travail du Hainaut, consiste pour une entreprise étrangère de bénéficier à juste titre d'une sécurité sociale particulièrement avantageuse, se conformant au salaire minimum du pays d'accueil et respectant les formalités en matière de détachement.

pour les entreprises d'envoi des règles de travail et de rémunération du pays d'accueil¹¹⁴ à l'égard de leurs travailleurs, le plus souvent rémunérés aux conditions du pays d'envoi¹¹⁵.

Deux types d'entreprises frauduleuses :

- L'entreprise est bien implantée en UE-13 et détache ses travailleurs à ses propres conditions sans tenir compte des conditions du pays d'accueil...
- L'entreprise est implantée en UE-15, ouvre une filiale « fictive » dans un ou plusieurs pays de l'UE-13, engage de la main d'œuvre autochtone aux conditions d'emploi du pays où la filiale fictive est installée et détache les travailleurs dans un des pays de l'UE-15 : c'est l'entreprise « boîte aux lettres »¹¹⁶.

Les conditions de travail de ces travailleurs s'apparentent à de l'esclavagisme moderne.¹¹⁷ Au niveau salarial, les barèmes ne sont pas respectés et si le pays d'accueil ne prévoit pas dans sa législation sociale nationale un salaire minimum¹¹⁸, « les travailleurs détachés sont rémunérés au bon vouloir du patronat » : prenons l'exemple de la société B & C, Tönnies Fleischwerk GmbH, implantée en Allemagne et spécialisée dans l'abattage. Elle emploie 4500 travailleurs dont 82% sont des travailleurs détachés venant de Roumanie et de Bulgarie au salaire horaire de 3 à 7€/heure.¹¹⁹ Pour être incontestablement bienvenues, les dispositions liées au noyau dur « ne suppriment pas pour autant les avantages tirés des disparités de droit du travail existant entre Etats membres et a pu renforcer en toute légalité l'avantage concurrentiel de certains pays par rapport à d'autres comme dans le secteur de l'abattage où les Allemands ont longtemps pu tirer profit de l'emploi systématique de travailleurs détachés *low cost* en l'absence d'un salaire minimum allemand dans cette branche d'activité »¹²⁰.

¹¹⁴ Salaire minimum du pays d'accueil.

¹¹⁵ Nous constatons dans l'historique la prééminence des pays de l'UE-13 en matière de faible rémunération.

¹¹⁶ Nous étudierons ce phénomène au chapitre suivant.

¹¹⁷ SPF Emploi, travail et concertation sociale, [En ligne], consulté le 14 octobre 2019 :

<https://www.upr.fr/union-europeenne/comment-lunion-europeenne-retabli-une-forme-desclavage-moderne-un-article-de-marwan-juriste-adherent-de-lupr/>

¹¹⁸ Actuellement plusieurs pays européens n'ont pas encore prévu de salaire minimum : les pays scandinaves, l'Italie et l'Autriche.

¹¹⁹ UPR, *op.cit.*

¹²⁰ SAVARY, Gilles, *op. cit.* p.31

Outre les infractions liées au salaire, les conditions de travail en matière de sécurité et d'équipement, de condition de vie, de logement, de dignité humaine sont également largement bafouées.¹²¹

La Directive 96/71/CE a, en son temps, certes, été mise en place pour encadrer le détachement mais le constat cinglant de son inefficacité semble reconnu :

« Sur le plan politique, l'ampleur atteinte par le phénomène du détachement en Europe est devenue un poison politique pour l'Union européenne, car en évinçant la main-d'œuvre locale des possibilités d'emplois par des travailleurs low cost, la construction européenne apparaît comme un injustifiable jeu gagnant/perdant par la mise en concurrence de la condition sociale des travailleurs »¹²² ...

3.1.4 La Directive 2014/67/UE¹²³

L'article 8 de la Directive de 1996 prévoyait un réexamen au plus tard le 16 décembre 2001 par la Commission européenne afin de proposer au Conseil des modifications nécessaires. Un rapport présenté à la Commission en 2003 fait état de dysfonctionnement important dans le monde du travail et face à l'explosion du travail détaché appuyé par l'exaspération de pays européens¹²⁴, c'est en trainant les pieds¹²⁵ que la Commission européenne « Barroso » soumet un premier projet de Directive en septembre 2012 en apportant une avancée dans le seul secteur du BTP en introduisant le principe de responsabilité du donneur d'ordre et du maître d'ouvrage. C'est surtout grâce à l'influence de la France que la Directive 2014/67/UE est adoptée par le Parlement européen le 16 avril 2014 avec l'objectif de renforcer la Directive de 1996.

Elle introduit les lignes directrices concernant la caractérisation par les autorités nationales désignées du détachement des travailleurs afin de prévenir tout risque de fraude, et tout abus ou

¹²¹KNAEBEL, Rachel, « Salaire amputés, logements indécents et droits bafoués : bienvenue dans la vie d'un travailleur détaché », *Bastamag, radicalement indépendant*, 23 mai 2016, [En ligne], consulté le 15 octobre 2019 : <https://www.bastamag.net/Salaire-ampute-logement-indecents-et-droits-bafoues-bienvenue-dans-la-vie-d-un>

¹²² SAVARY, Gilles, *op cit*, p.26

¹²³ Directive 2014/67/UE du Parlement européen et du Conseil du 15 mai 2014 relative à l'exécution de la Directive 96/71/CE, J.O.C.E, accès au droit de l'UE, Eur-Lex.europa.eu, [En ligne], consulté le 27 novembre 2019 : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/fr/TXT/?uri=CELEX:32014L0067>

¹²⁴ L'Allemagne, la Belgique et la France sont les pays qui accueillent le plus de travailleurs détachés.

¹²⁵ SAVARY, Gilles, *op cit*, p.31

contournement de la législation¹²⁶. Ces nouvelles dispositions en vigueur correspondent pour l'essentiel à un compromis entre les Etats membres opposés à la révision des mesures (le Royaume Uni et l'UE-13) et les Etats membres favorables à des mesures plus contraignantes (La France)¹²⁷. Nous allons voir plus loin que la France, dans sa transposition s'est illustrée en intégrant des mesures beaucoup plus contraignantes.

Les principaux changements introduits par la Directive d'exécution¹²⁸ concerne la vérification de la véracité du détachement, la coopération entre l'Etat d'établissement et l'Etat d'accueil du travailleur détaché et la responsabilité en cas de sous-traitance.¹²⁹ Ces formalités sont gérées par des bureaux de liaisons¹³⁰ qui constituent « un premier point de contact pour l'employeur étranger qui souhaite détacher des travailleurs. Compétents dans l'information des employeurs et travailleurs détachés sur les questions d'ordre général en droit du travail et de les aiguiller, le cas échéant, vers les services compétents, ces bureaux sont également chargés d'assurer une collaboration entre les différentes autorités publiques du pays d'accueil mais aussi à l'étranger »¹³¹. Un outil a été mis en place afin de faciliter la communication entre ces divers intervenants : le système d'information du marché intérieur¹³² (IMI) qui est un réseau électronique d'échange d'informations qui met en relation les autorités nationales, régionales et locales de part et d'autre des frontières ; il permet donc de communiquer facilement et rapidement avec leurs homologues à l'étranger¹³³

Malheureusement, « le détachement reste difficilement contrôlable du fait de l'irréalisme des Directives européennes de 1996 et de 2014 qui l'encadrent et qui s'appuient sur un échange d'informations entre les administrations des Etats membres par des bureaux de liaison, par nature inopérants avec les pays qui trouvent un intérêt à exporter leur main d'œuvre »¹³⁴.

¹²⁶ IPOL-TRAN, Etude du Parlement européen, Direction générale des politiques internes, « *Les transporteurs routiers de marchandises dans l'UE : conditions sociales et de travail* », 2017, [En ligne], consulté le 20 octobre 2019 : [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2017/602000/IPOL_STU\(2017\)602000_FR.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2017/602000/IPOL_STU(2017)602000_FR.pdf)

¹²⁷ IPOL-TRAN, *Ibid*, p.41

¹²⁸ Le fait que l'UE ait adopté une Directive et non une recommandation a toute son importance. (Voir annexe-3)

¹²⁹ CAN, Sitto, « Détachement des travailleurs. Où en est l'Europe », *Pour la solidarité*, 1^{er} février 2015, [En ligne], consulté le 25 octobre 2019 : <https://issuu.com/pourlasolidarite/docs/na-2015-detachement-travailleurs>

¹³⁰ (Dir.), 96/71/CE, art.4§1

¹³¹ SPF Emploi, Travail et concertation sociale, Bureaux de liaison et inspection sociale, [En ligne], consulté le 27 novembre 2019 : <http://www.emploi.belgique.be/defaultTab.aspx?id=41528>

¹³² (Règl.), IMI 2024/2012/UE, art.3

¹³³ Portail de la Commission européenne, le marché unique de l'UE, [En ligne], consulté le 27 novembre 2019 : https://ec.europa.eu/internal_market/scoreboard/archives/2014/07/performance_by_governance_tool/internal_market_information_system/index_fr.htm

¹³⁴ SAVARY, Gilles, *op cit*, p.29

Les propos de l’Auditeur du travail du Hainaut sont sans équivoques :

« Lorsqu’on souhaite obtenir plus d’éléments pour la constitution d’un dossier nous sommes amenés à demander des informations aux services d’inspections d’un autre Etat membre, pour certains d’entre eux, on se heurte à une fin de non-recevoir »¹³⁵

Pourtant, l’art.4§1 &2 enjoint les services d’inspection des Etats membres à assurer une coopération et une assistance mutuelle.

Par ce manque d’informations, il est difficile, voire impossible de remonter vers le donneur d’ordres et donc de rechercher une quelconque responsabilité conjointe. En outre, les Etats membres sont également responsables dans la lutte contre le dumping social mais cette lutte doit aussi s’engager à l’appui d’une volonté politique. Or, un Etat membre n’est pas à l’autre :

Pour la Belgique, par exemple : Le manque de moyens techniques et humain¹³⁶ dans le cadre des contrôles¹³⁷, de même que les faiblesses des législations nationales en matière de transposition impactent significativement la problématique.

En effet, lors de la transposition de la Directive en droit national, chaque Etat membre dispose de la possibilité d’introduire certaines améliorations pour autant que celles-ci restent en harmonie avec le texte européen. La rapidité du travail législatif national a aussi son importance : à ce sujet, la France s’illustre tout particulièrement en transposant le texte avec la Loi « Savary » le 10 juillet 2014, soit trois mois après la mise en application de la Directive¹³⁸, elle y incorpore toute une série de mesures fortement contraignantes comme l’introduction de sanctions très lourdes, une liste « noire » des entreprises, des circonstances aggravantes, des sanctions rapidement mobilisables par les préfets. Donc, la loi¹³⁹ :

¹³⁵ CLESSE, Charles-Eric, Transcom, Nivelles, 2017

¹³⁶ L’auditeur du travail dispose de trois agents pour couvrir le Hainaut.

¹³⁷ Chaque Etat membre est tenu d’effectuer les contrôles nécessaires à la bonne application des règles

¹³⁸ Nous constatons une volonté accrue de la France d’enrayer le dumping social.

¹³⁹ Loi SAVARY 2014-790 du 10 juillet 2014 et visant à lutter contre la concurrence déloyale sociale, [En ligne], consulté le 17 octobre 2019 :

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000029223420&categorieLien=id>

- étend le devoir de vigilance des donneurs d'ordre et des maîtres d'ouvrage à l'ensemble de la chaîne de sous-traitance et à TOUS les secteurs d'activité au-delà du seul BTP.
- reprend le principe de solidarité financière du donneur d'ordre pour le non-paiement des salaires, mais prévoit aussi, en cas d'hébergement indigne des travailleurs détachés, une substitution immédiate du donneur d'ordre à l'employeur.(prise en charge des frais de logement).
- ouvre de nouveaux recours pour défendre les droits des travailleurs et les secteurs d'activité lésés par les abus du travail détaché.

La Belgique, quant à elle, transpose la Directive le 20 décembre 2016 soit deux années après la mise en application¹⁴⁰... ! Et à la différence de la France, elle n'adopte aucune mesure contraignante.

3.1.5 A travail égal, salaire égal sur un même lieu de travail entre travailleur local et travailleurs détaché.

En 2015, Marianne THYSSEN, Commissaire attachée à la Commission de l'emploi et des affaires sociales souhaite aller encore plus loin que les Directives de 1996 et 2014 et émet une nouvelle proposition de révision de ces dernières avec l'objectif d'instaurer le principe « d'un salaire égal pour un travail égal sur un même lieu de travail ». Cette nouvelle proposition a occasionné une levée de bouclier de onze Etats membres¹⁴¹ qui y sont farouchement opposés¹⁴². A cette fin, les onze pays ont brandi, en mai 2016, un « carton jaune¹⁴³ » à la Commission européenne.

¹⁴⁰ En 2018, la Belgique a néanmoins enregistré des progrès constants en matière de rapidité de transposition de lois européenne avec 16 directives non transposées en 2018 contre 22 en 2017 : Royaume de Belgique, Ministère des Affaires étrangères, « Transposition du droit européen, d'évidents progrès », [En ligne], consulté le 17 octobre 2019 :

https://diplomatie.belgium.be/fr/newsroom/nouvelles/2018/transposition_du_droit_europeen_evidents_progres

¹⁴¹ La Bulgarie, la Rép.tchèque, la Croatie, le Danemark, l'Estonie, la Hongrie, la Lettonie, la Lituanie, la Pologne, la Roumanie et la Slovaquie

¹⁴² DEGUIGNE, Anne, « Les pays européens divisés sur les travailleurs détachés », *Le Figaro*, le 15 mars 2017, consulté le 30 octobre 2019 : <https://www.lefigaro.fr/conjoncture/2017/03/15/20002-20170315ARTFIG00371-les-pays-europeens-divises-sur-les-travailleurs-detaches.php>

¹⁴³ C'est une procédure prévue par le Traité de Lisbonne permettant, en réunissant un tiers des pays membres d'invoquer une atteinte au principe de subsidiarité.

« La Directive de 1996 ne doit pas être de nouveau révisée, les règles actuelles fonctionnent très bien. Les employeurs choisissent les employés les moins chers, si ces nouvelles conditions étaient appliquées, le travail détaché n'aurait plus aucun intérêt »¹⁴⁴

La politique du carton jaune a bloqué la réforme jusqu'en juillet 2016, date à laquelle la Commissaire THYSSEN s'est exprimée :

« Le détachement des travailleurs est une question, par définition, transfrontalière, qui relève de la compétence de l'Union européenne et non pas des Etats¹⁴⁵ »

Le travail parlementaire peut poursuivre...

A ce stade, l'épineux problème du transport routier refait surface. Certes, bien accueillie par les transporteurs et les syndicats des pays de l'UE-15, cette proposition est considérée comme imbuvable par une majorité de pays de l'UE-13¹⁴⁶. En effet, l'intégration de ce secteur allait obliger tous les transporteurs européens à s'adapter aux législations nationales et donc au respect des barèmes de rémunérations en vigueur dans chaque Etat membre.

C'est le 1^{er} mars 2018 qu'un accord pu être trouvé sur notamment¹⁴⁷ :

- La reconnaissance du principe « à travail égal, rémunération égale, sur un même lieu de travail » et non plus l'obligation de payer le salaire minimum applicable dans le pays d'accueil ;
- L'application de toutes les règles applicables aux travailleurs locaux, en particulier toutes les primes prévues par les CCT du pays d'accueil ;
- La limitation du détachement à 12 mois, au lieu de 24 mois.

¹⁴⁴ ZLOTOWSKI Kosma, propos recueillis par SCHOEN, Céline et d'ABBUNDO, Antoine, « Comment faire évoluer la directive européenne travailleurs détachés », *La Croix*, le 17 mars 2017, consulté le 29 octobre 2019 : <https://www.la-croix.com/Journal/Comment-faire-evoluer-directive-europeenne-travailleurs-detaches-2017-03-16-1100832535>

¹⁴⁵ Comprendre l'Europe, « Qu'est-ce que la Directive sur les travailleurs détachés » ? le 29 mai 2018, [En ligne], consulté le 22 novembre 2019 : <https://www.touteurope.eu/actualite/qu-est-ce-que-la-directive-sur-les-travailleurs-detaches.html>

¹⁴⁶ ZACHOVA, Aneta, « Les règles sur les travailleurs détachés menacent les transports tchèques », *EURACTIV*, 19 janvier 2019, [En ligne], consulté le 31 octobre 2019 : <https://www.euractiv.fr/section/plan-te/news/czech-transport-companies-under-threat-from-better-driver-salaries/>

¹⁴⁷ CRAHAY, Paul, (2018), « Une révision prochaine aux règles relatives aux travailleurs détachés », Cabinet d'avocats : Mosal, le 10 décembre, [En ligne], consulté le 20 novembre 2019 : <https://www.mosal.be/categories/points-de-droit-11532/articles/nouvelle-directive-europeenne-relative-au-detachement-de-travailleurs-742.htm>

Ces amendements constituent une avancée sociale importante pour les travailleurs détachés : un ouvrier polonais, italien travaillant en Belgique devra percevoir, pour un même travail, le même salaire qu'un ouvrier belge. Les travailleurs étrangers se verront également octroyés les primes de froid, de pénibilité, d'ancienneté... prévues dans les CCT du pays d'accueil ainsi que les défraiements inhérents au logement et au transport.

3.2 Le cas atypique du transport routier.

Nous avons donc passé en revue le cadre général des deux premières Directives 96/71/CE et 2014/67/UE concernant l'ensemble des secteurs dans le monde du travail. Le transport routier est censé, lui aussi, être encadré par ces deux Directives. La proposition de révision de la Commissaire THYSSEN a pu aboutir grâce à un compromis politique qui *exclut* le transport routier du principe « à travail égal, salaire égal ». Cette décision provoqua indignation et colère des patrons et syndicats du transport de Belgique et autres pays de l'UE-15¹⁴⁸. Le transport routier allait faire l'objet d'une « *lex specialis* » dans le cadre du futur « paquet mobilité ».

3.2.1 Pourquoi exclure le transport routier ?

Pour les syndicats nationaux, l'ETF et une majorité de transporteurs de l'UE-15, en matière de détachement la situation était surréaliste ! Si le secteur est exclu de la nouvelle révision, ce sont les anciennes règles qui sont d'application, or nous avons vu que le transport routier est un secteur qui, non seulement est en constante mutation mais qui présente également des caractéristiques singulières qui induisent des difficultés d'application des Directives de 1996 et de 2014.

En effet, le lieu de travail entendu ici la cabine du tracteur et le conducteur sont continuellement mobiles et pour de nombreux parlementaires européens, l'idée même que les travailleurs qui l'exercent sont en détachement est discutable : auparavant, les véhicules de transports routiers traversaient régulièrement les frontières dans le cadre du transport international routier et jusqu'aux années 2000, personne ne concevait ces transports comme un problème de

¹⁴⁸ MAETERLINCK, Nicolas, « Travailleurs détachés : des critiques des syndicats et des patrons, le transport routier en colère », *RTBF info*, le 24 octobre 2017, [En ligne], consulté le 31 octobre 2019 : https://www.rtbf.be/info/economie/detail_travailleurs-detaches-des-critiques-des-syndicats-et-des-patrons-le-transport-routier-en-colere?id=9745641

détachement¹⁴⁹. En une journée, un poids lourd partant des Pays Bas peut se retrouver en France en passant par la Belgique.

Introduire, aujourd'hui, la notion de détachement dans un tel contexte est difficile à établir voire impossible : comment effectuer les formalités administratives pour répondre aux exigences des pays membres traversés par le poids lourd en une seule journée ? Il en est de même pour le respect du « noyau dur » imposé par la Directive de 1996 ne fut-ce que pour le calcul des salaires qui varie d'un Etat membre à l'autre.

Par ailleurs, l'activité des chauffeurs routiers ne s'exerce pas à l'intérieur d'un atelier ou de locaux professionnels, donc à l'intérieur d'un établissement physique implanté sur un territoire donné : son contrôle par les administrations se révèle encore plus difficile que pour les autres secteurs¹⁵⁰.

Lorsqu'une autorité met en place des règles, elle doit pouvoir être en mesure d'en contrôler le respect. L'UE impose via ses Règlements et Directives une multitude de lois européennes. La CJUE est censée garantir le respect de ces lois et c'est aux Etats membres d'en assurer le contrôle.

La Fédération professionnelle *FEBETRA* fait appel à toutes les autorités impliquées dans le travail de la « *lex specialis* » afin de ne pas perdre de vue l'aspect « contrôles efficaces » et de s'assurer que les règles sont applicables dans la pratique ; si les services de contrôle refusent d'échanger des informations ou refusent de coopérer au-delà des frontières, comme cela a été souvent le cas par le passé, nous n'irons pas plus loin dans la lutte contre le *dumping social*¹⁵¹.

¹⁴⁹ IZEN, Ivan, *op.cit*, p.6

¹⁵⁰ IZEN, Ivan, *ibid*, p.6

¹⁵¹ FEBETRA, « Sans contrôles efficaces, la directive sur le détachement des travailleurs n'est plus valide », Communiqué de presse, 24 octobre 2017, [En ligne], consulté le 04 novembre 2019 : <https://febeta.be/fr/2017/10/zonder-efficiënte-controles-is-herziening-detacheringsrichtlijn-maat-niets/>

Dans le cas du transport routier, il est très difficile d'assurer des contrôles efficaces.

Concrètement un exemple de montage « Meccano »¹⁵² :

Un tracteur immatriculé en Autriche avec des autorisations CEMT autrichiennes et circulant en France attelé à une remorque immatriculée en Italie, chargée de fret espagnol, l'ensemble étant piloté par un chauffeur bulgare parlant une langue slave et présentant des papiers personnels rédigés en cyrillique. La réalité de l'embauche du chauffeur par le propriétaire du tracteur est impossible à contrôler en dehors du pays d'immatriculation de la remorque, l'Autriche ici, qui dispose des documents nécessaires. Il suffit donc pour le transporteur de veiller à ce que le chauffeur évite de circuler en Autriche.

Du 19 au 24 février 2019, des contrôles conjoints ont été organisés par les 28 pays de l'UE ; il revient que, sur des éléments contrôlables, 103.515 camions contrôlés ont donné lieu à 3371 infractions et 2000 immobilisations de véhicules¹⁵³. Ces chiffres peuvent paraître à la fois conséquents et minimes ; le nombre d'infractions est interpellant et le nombre de véhicules contrôlés peut paraître dérisoire sur une superficie équivalente au 28 pays de l'UE. Les mutations du secteur se sont déroulées à une vitesse effrayante ; par manque de formation, de financement et d'effectifs, les services de contrôles, de douanes et de police n'ont pas évolué aussi rapidement. Il faut ajouter à la problématique les difficultés liées à la nationalité du conducteur, sa langue et la langue de rédaction des documents... La communication avec un conducteur en infraction, par exemple, peut se transformer en véritable parcours du combattant si les services de contrôle ne disposent pas d'interprète ; encore faut-il qu'il connaisse plusieurs langues, à titre d'exemple, la Croatie reprend quatre langues¹⁵⁴

Dans ce cadre, les syndicats nationaux sont compétents et usent de tous les moyens possibles pour mettre la pression sur leur gouvernement national afin de le sensibiliser aux lacunes récurrentes constatées dans les services de contrôle. Des manifestations avec blocage aux postes frontières et distributions de tracts ; en Belgique la CSC-Transcom a interpellé, le 13 juin 2018, le premier Ministre Charles MICHEL, en visite à Seneffe, sur la nécessité de lutter

¹⁵² HILAL, Nadia, (2006), *op cit*, p. 179.

¹⁵³ CHANALUX, Namur, *op cit*

¹⁵⁴ Le croate (langue nationale), le serbe, le bosnien et le monténégrin.

efficacement contre le dumping social et favoriser une concurrence loyale entre les transporteurs européens¹⁵⁵.

3.2.2 L'ETF sur front de résistance.

Concernant le détachement, l'ETF avait une revendication claire : « il faut que le détachement s'applique au transport international dès le premier jour de l'entrée du pays d'accueil et doit également s'appliquer au cabotage »¹⁵⁶.

Nous avons vu, plus haut, que les nombreuses actions des syndicats nationaux coordonnées par l'ETF ont contribué aux résultats positifs concernant le détachement des travailleurs dans le secteur routier et ce, malgré les actes de « flibusterie politique » de nombreux parlementaires.

Le Président du secteur route à l'ETF s'explique :

« Mes collègues et moi-même, avons arpenté les couloirs des locaux européens, nous avons frappé à de nombreuses portes de parlementaires européens de tous les groupes politiques et nous avons, avec nos propres mots exposé la situation actuelle et ce qui allait se produire si le vote était défavorable. Nous avons rallié beaucoup de monde à notre cause et à notre grande surprise, des parlementaires de droite. Notre lobby s'est révélé payant, nous avons gagné »¹⁵⁷

¹⁵⁵ BRL E, « Seneffe : Charles MICHEL interpellé par la CSC », in : *DH.be*, le 13 juin 2018, [En ligne], consulté le 02 novembre : <https://www.dhnet.be/regions/centre/seneffe-charles-michel-interpelle-par-la-csc-5b20eb9f55326301e7807306>

¹⁵⁶ ETF, « Comment mettre en œuvre le paquet mobilité dans son ensemble », les solutions concrètes proposées par l'ETF, Bruxelles le 16 avril 2018, [En ligne], consulté le 07 décembre 2019 : <https://www.etf-europe.org/wp-content/uploads/2018/09/ETF-position-paper-mobility-package-FR.pdf>

¹⁵⁷ CHANALUX, Namur, *op cit*

3.2.3 Pour quels résultats ?

Règles claires sur le détachement des chauffeurs et bureaucratie réduite pour les opérateurs ¹⁵⁸.

Des règles à l'échelle de l'UE sur le détachement des travailleurs apporteront un cadre juridique clair pour l'application des dispositions sur le détachement des travailleurs compte tenu de la nature extrêmement mobile du secteur des transports, afin d'éviter les lourdeurs administratives dues aux différentes approches nationales et de garantir une rémunération équitable aux conducteurs. Les euro-députés souhaitent que les règles relatives au détachement s'appliquent aux opérations de cabotage et de transport transfrontalier, à l'exception des opérations de transition et bilatérales ainsi que les opérations bilatérales avec un chargement ou un déchargement supplémentaire dans chaque sens.

Les nouvelles règles relatives au détachement des travailleurs dans le secteur routier vont donc s'établir sur base du cabotage routier¹⁵⁹. Nous allons aborder les notions de cabotage dans le chapitre suivant...

4 Le cabotage routier.

4.1 Définition.

« Dans le transport routier, le cabotage est la possibilité pour un transporteur de l'Espace Economique Européen, titulaire d'une licence communautaire¹⁶⁰ d'effectuer des transports intérieurs sur le territoire d'un autre Etat membre dont il n'est pas ressortissant »¹⁶¹.

¹⁵⁸ Actualités du Parlement européen, « Paquet mobilité : le Parlement adopte sa position sur la révision des règles du transport routier », le 04 avril 2019, consulté le 02 novembre 2019 :

<https://www.europarl.europa.eu/news/fr/press-room/20190402IPR34671/paquet-mobilite-le-parlement-adopte-sa-position>

¹⁵⁹ Le règlement 1072/2009/UE se basait sur le nombre d'opérations ; le nouveau paquet mobilité (2019) se base sur une limitation de temps de trois jours.

¹⁶⁰ (Règl.), 1072/2009/UE, art.3, : La licence communautaire est un titre administratif de transport. (Voir les données techniques : annexe-2)

¹⁶¹ BON-GARCIN, Isabelle, « Le cabotage dans le transport routier de marchandises : un sujet polémique », *Les cahiers scientifiques du transport*, n°69-70, 2016 p.(37)-(53), [En ligne], consulté le 05 novembre 2019 :

<https://search.proquest.com/openview/3d3abfa7e1bd412322bba2a6cab7c912/1.pdf?pq-origsite=gscholar&cbl=2035800>

4.1.1 Concrètement, en quoi consiste le cabotage routier ?

Le cabotage est une pratique très courante dans le secteur routier. Il a été mis en place à l'intention du transport routier de marchandises international en ce qui concerne les retours à vide au dépôt ; en effet, ceux-ci peuvent se révéler extrêmement coûteux pour le transporteur¹⁶² (investissement camion, péages, carburant, salaire du chauffeur...) ; dès lors, dans l'objectif de réduire les coûts et l'impact environnemental, il est possible qu'il puisse effectuer des transports nationaux limités dans le temps et dans la fréquence dans les pays qu'il traverse pour rentrer : « le taux de trajet à vide pour des transporteurs nationaux effectuant des transports nationaux est de 25 % ; ce taux atteint 50 % quand il s'agit de transporteurs étrangers circulant hors de leur Etat d'établissement »¹⁶³.

4.2 Le cadre légal - Historique.

Dans le cadre du processus de libéralisation complète du transport routier international, il est question pour la Commission européenne, gardienne des Traités, de libéraliser davantage le cabotage, donc le transport routier national. Sous la pression des transporteurs nationaux, de nombreux pays européens, dont principalement la France, ont longtemps entravé cette pratique¹⁶⁴. C'est alors, que la Cours de justice intervient par la promulgation d'un arrêt le 22 mai 1985¹⁶⁵ précisant que :

« Le transport international de marchandises et de personnes doit être ouvert à toutes les entreprises de la Communauté et ne doit pas faire l'objet de discrimination en raison de la nationalité ou du lieu d'établissement du transporteur ».

C'est donc le Règlement 4059/89/CEE¹⁶⁶ qui va dans un premier temps ouvrir le cabotage et permettre aux transporteurs étrangers d'effectuer des transports nationaux lors des trajets retours à vide, mais avec un système d'autorisations particulièrement contraignant. Ainsi, pour

¹⁶² DELEUZE, Quentin, op cit, p.11.

¹⁶³ *Ibid.*

¹⁶⁴ BON-GARCIN Isabelle, op cit, p. 38

¹⁶⁵ Arrêt CJUE, 22 mai 1985, Portail de la législation européenne, accès au droit de l'UE, eur-lex.europa.eu, J.O.C.E, [En ligne], consulté le 12 novembre 2019 : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:61983CJ0013&from=FR>

¹⁶⁶ Règlement CEE/4059/89 du Conseil du 21 décembre 1989 fixant les conditions d'admission de transporteurs non résidents aux transports nationaux de marchandises par route dans un Etat membre, art premier, J.O.C.E, Eur-Lex.europa.eu, [En ligne], consulté le 12 novembre 2019 : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A31989R4059>

exemple, le Règlement prévoyait 15.000 autorisations¹⁶⁷ de 1990 à 1991, augmentées de 10% par années¹⁶⁸ et ce, jusqu'en 1993.

Le contingent est réparti entre les différents Etats membres de la façon suivante¹⁶⁹ :

Belgique : 1 302	Espagne : 1 350	Luxembourg : 606
Danemark : 1 263	France : 1 767	Pays-Bas : 1 842
Allemagne : 2 073	Irlande : 585	Portugal : 765
Grèce : 573	Italie : 1 767	Royaume Uni : 1 107

Ce Règlement sera remplacé par le Règlement 3118/93/CEE qui augmente significativement le nombre d'autorisations qui sera réparti entre les Etats membres de la façon suivante¹⁷⁰ :

	1994	1995	1996	1997	Du 1 ^{er} janvier au 30 juin 1998
Belgique	2 593	3 371	4 383	5 698	3 704
Danemark	2 516	3 271	4 253	5 529	3 594
Allemagne	4 252	5 528	7 187	9 344	6 074
Grèce	1 146	1 490	1 937	2 519	1 638
Espagne	2 688	3 495	4 544	5 908	3 841
France	3 516	4 571	5 943	7 726	5 022
Irlande	1 169	1 520	1 976	2 569	1 670
Italie	3 520	4 576	5 949	7 734	5 028
Luxembourg	1 207	1 570	2 041	2 654	1 726
Pays-Bas	3 662	4 761	6 190	8 047	5 231

¹⁶⁷ (Règl.), 4059/89/CEE, art2§1

¹⁶⁸ (Règl.), 4059/89/CEE, art2§4

¹⁶⁹ (Règl.), 4059/89/CEE, art.2§3

¹⁷⁰ (Règl.), 3118/93/CEE, art.2§3, eur-lex.europa.eu, [En ligne], consulté le 12 novembre 2019 : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A31993R3118>

Portugal	1 525	1 983	2 578	3 352	2 179
Royaume Uni	2 206	2 868	3 729	4 848	3 152

Ces autorisations de cabotage étaient remises par la Commission européenne aux États membres d'établissement et délivrées aux transporteurs qui en font la demande, par l'autorité ou l'organisme compétent de l'État membre d'établissement¹⁷¹. Un élément sur lequel il est important de souligner dans ce nouveau Règlement, c'est le caractère « temporaire » de la prestation de transport :

*« Tout transporteur de marchandises par route pour compte d'autrui et titulaire de la licence communautaire est admis, aux conditions fixées dans le présent règlement, à effectuer à titre temporaire, des transports nationaux de marchandises par route pour compte d'autrui dans un autre Etat membre »*¹⁷².

Que faut-il comprendre par « à titre temporaire » ? Il n'y a aucune affirmation quant à la durée de l'activité de transport ainsi que de sa fréquence. Le flou créé par le caractère temporaire de l'activité de transport démontre un manque de précision de la règle. Cette lacune va laisser la possibilité aux Etats membres « d'interpréter » la législation en ayant recours à du cabotage abusif pour certain et pour d'autres, comme la France¹⁷³, à restreindre cette pratique en créant des barrières à l'entrée des opérateurs étrangers¹⁷⁴.

Le premier juillet 1998, le cabotage est libéralisé « partiellement », ¹⁷⁵le mécanisme de demandes d'autorisations est supprimé, le Règlement 3118/93/CEE sera abrogé. Par la suite, un nouveau règlement dont l'objectif est d'harmoniser les règles de cabotage voit le jour : le 1072/2009/CE¹⁷⁶. Les dispositions de ce Règlement en matière de cabotage ont été élaborées

¹⁷¹ (Règl.), 3118/93/CEE, art.3§2

¹⁷² (Règl.), 3118/93/CEE, art. premier

¹⁷³ BON-GARCIN, Isabelle, *op cit*, p.39

¹⁷⁴ IPOL-TRAN, Etude du Parlement européen, Direction générale des politiques internes, « Développement et mise en œuvre du cabotage routier dans l'UE », 2013, [En ligne], consulté le 03 décembre 2019 :

[http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2013/495854/IPOL-TRAN_ET\(2013\)495854_FR.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2013/495854/IPOL-TRAN_ET(2013)495854_FR.pdf)

¹⁷⁵ Ce terme indique mon désaccord avec de nombreux auteurs qui parlent de libéralisation totale du cabotage.

¹⁷⁶ Règlement 1072/2009/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route, J.O.C.E, accès au droit de l'UE, Eur-lex.europa.eu, [En ligne], consulté le 06 novembre 2019 : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=celex%3A32009R1072>

avant tout pour réduire les incertitudes entourant le Règlement précédent, dont les exigences faisaient l'objet d'interprétations nationales¹⁷⁷.

Au regard de ce nouveau Règlement, les transporteurs qui sont détenteur d'une licence communautaire, seront désormais soumis au respect de trois opérations de cabotage lié¹⁷⁸ sur un délai de sept jours suivant un transport international¹⁷⁹ ; une opération de cabotage, c'est un chargement et un déchargement¹⁸⁰ avec le même véhicule¹⁸¹ et elle ne peut être effectuée qu'en transport national dans un Etat autre que celui de son établissement¹⁸² : si par exemple, un chauffeur dont l'entreprise se situe en Belgique, charge et décharge en Belgique, il s'agit de transport national et si ce même chauffeur charge des marchandises en France pour les décharger en Italie, il s'agit d'un transport international qui n'a rien à voir avec du cabotage. Mais, après son déchargement en Italie, il est autorisé à effectuer trois opérations de cabotage dans un délai de sept jours à compter du déchargement sur le territoire italien. Certains Etats membres interprètent à leur façon ce nouveau Règlement 1071/2009 : la Finlande par exemple considérera qu'un chargement ou un déchargement pour une même entreprise mais sur plusieurs unités d'exploitation sera considéré comme plusieurs opérations de cabotage, ceci dans le but d'épuiser plus rapidement le nombre d'opérations sur le territoire¹⁸³.

Après les trois opérations effectuées, le véhicule devra obligatoirement sortir du pays d'accueil avant de recommencer un nouveau cycle de cabotage.

4.2.1 L'adhésion des nouveaux Etats membres

Les derniers élargissements aux pays de l'UE-13 ont bouleversé les pratiques de cabotage. En effet, certains parlementaires européens considèrent que les règles actuelles vont à l'encontre de la libéralisation totale du cabotage. Siim KALLAS, Commissaire européen des transports entre 2009 et 2014, affichait la nécessité de supprimer toutes les entraves au cabotage :

¹⁷⁷ IPOL-TRAN, *op cit*, p.18

¹⁷⁸ On entend par cabotage lié, le fait que le véhicule rentre dans le pays d'accueil chargé et non à vide (cabotage sec). Toutefois, l'art.8§2 du Règlement 1072/2009/CE ouvre le droit pour un transporteur étranger d'entrer à vide dans un autre Etat membre pour y prester une seule opération de cabotage sur un délai de trois jours.

¹⁷⁹ Règlement 1072/2009/UE, art.8 & 9

¹⁸⁰ DELEUZE, Quentin, *op cit*, p.12

¹⁸¹ (Règl.), 1072/2009/UE, art 8§2

¹⁸² DELEUZE, Quentin, *op cit*, p.11

¹⁸³ DELEUZE, Quentin, *op cit*, p.12

« Les restrictions actuelles au cabotage vont à l'encontre du marché unique européen »¹⁸⁴

Il est simple d'expliquer cette volonté d'abolir les règles en matière de cabotage. En effet, nous avons vu plus haut que les pays de l'UE-13 bénéficient d'une forte compétitivité qui impacte le secteur de façon continue : la proportion des transports de cabotage effectués par des véhicules immatriculés en UE-13 est passée de 12% en 2007 à près de 40% en 2011¹⁸⁵.

Il relève dans l'étude du Comité national routier (CNR) que ces deux marchés, relativement récents, issus de la libéralisation du secteur, sont principalement investis par les pavillons des pays de l'UE-13. Les pavillons de l'UE-15 se replient sur leur marché intérieur, lui-même menacé par la montée du cabotage. Il ressort des études du CNR que le différentiel des coûts du personnel de conduite explique en grande partie ce clivage Est-Ouest¹⁸⁶.

Evolution de 2015 à 2016 ¹⁸⁷ :

Dans le transport routier, le taux de croissance évolue de +4,6% de 2015 à 2016. E l'Ouest, font de bons résultats, toujours entre 2015 et 2016, le Royaume Unis : +11,2% ; l'Espagne : +3,6% ; le Portugal : +9,6% ; le Luxembourg : +5,4%. D'autres pavillons régressent ou stagnent, l'Allemagne : +0,3% ; la France : +1,5% ; l'Italie : -3,6% ; la Belgique : -2,7%.

A l'Est, la Pologne : +11% ; la Roumanie : +23,5% ; la Lituanie : +16,9%.

Les bons résultats des pays de l'Est proviennent essentiellement du transport international routier (+10,8%) contre 3,8% pour le transport national mais avec une explosion du cabotage de +36%.

¹⁸⁴ DELEUZE Q, *op cit*, p.12

¹⁸⁵ IPOL-TRAN, *op cit*, p.12

¹⁸⁶ Comité national routier, « Le classement TRM des pavillons européens en 2016 », publié le 27 mars 2018, [En ligne], consulté le 06 novembre 2019 : <http://www.cnr.fr/Publications-CNR/Le-classement-TRM-des-pavillons-europeens-2016>

¹⁸⁷ Comité national routier, (2018), *Ibid*

4.2.2 Le dumping social au sein du cabotage routier, répercussions sociales et économiques.

Le cabotage constitue une source importante de dumping social. Nous avons, d'une part, des chauffeurs de transports internationaux qui abusent des limites de cabotage imposées par le Règlement 1072/2009/UE en dépassant le nombre de trois opérations de cabotage sur un délai de sept jours et d'autre part, les parkings autoroutiers qui se remplissent de façon permanente de véhicules qui ne retournent pratiquement jamais dans leur pays d'origine. Ces conducteurs vivent dans leur cabine de tracteur plusieurs semaines, voire plusieurs mois¹⁸⁸. La digitalisation fait en sorte que ces travailleurs soient facilement joignables partout et à tout moment. Par périodes plus ou moins régulières, les chauffeurs en place retournent quelques semaines chez eux et sont remplacés par d'autres qui arrivent de leur pays d'origine en camionnette¹⁸⁹. La rémunération de ces travailleurs s'applique le plus souvent selon les modalités de leur pays d'accueil et occasionne une concurrence dans le transport national qualifiée de déloyale par les syndicats.

Outre l'aspect social, l'impact économique est également important ! En effet, le secteur doit faire face à un double effet : d'une part, un effet de dumping social légal avec des techniques d'optimisation sociale, utilisées par des entreprises de l'UE-15 qui, légalement, intensifient leurs pratiques de transfert de pavillon¹⁹⁰ en vue d'exploiter les différences favorables en termes de coûts salariaux afin de maintenir leur compétitivité ; à ceci s'ajoute les entreprises de l'UE-13 qui recourent davantage aux possibilités de cabotage qui offrent des solutions alternatives moins chères aux destinataires européens cherchant à réduire leurs coûts¹⁹¹ et d'autre part, un effet de dumping social illégal avec l'établissement d'entreprises fictives¹⁹² dans les pays où la main-d'œuvre est nettement moins chère.

¹⁸⁸ MINANO, Leila, « Le quotidien intenable des routiers, nouveaux forçats de l'industrie automobile européenne », *Bastamag.net*, le 08 octobre 2018, [En ligne], consulté le 10 décembre 2019 : <https://www.bastamag.net/Le-quotidien-intenable-des-routiers-nouveaux-forcats-de-l-industrie-automobile>

¹⁸⁹ MORRELS, Franck, *Le livre noir n°2 : Ils viennent de l'Est, eux s'établissent à l'Est*, Union belge du transport du syndicat socialiste, 2^{ème} édition, (2012), p.2.

¹⁹⁰ Un transfert de pavillon est en quelque sorte une délocalisation partielle ou totale.

¹⁹¹ IPOL-TRAN, *op cit*, p.13

¹⁹² Entreprises « Boîte aux lettres »

4.2.3 Qu'en est-il des contrôles et des sanctions ?

Les Etats membres sont chargés d'organiser¹⁹³ eux-mêmes les contrôles et à cette fin, c'est la Directive 2006/22/CE qui en établit les modalités pratiques avec un nombre minimal¹⁹⁴ de contrôles sur route.

Une étude¹⁹⁵ commandée par la Direction générale des politiques internes, Commission « Transport & Tourisme » du Parlement européen met en lumière plusieurs facteurs responsables de dysfonctionnements dans les contrôles. Premièrement, la fragmentation des organismes de contrôle au sein des Etats membres engendre des difficultés sur le plan de la coordination et de la bonne surveillance des transports de cabotage : prenons l'exemple de la Belgique, six organismes différents peuvent en principe faire appliquer les règles de cabotage, au risque de répéter inutilement les mêmes efforts et de voir les responsabilités se chevaucher¹⁹⁶ ; deuxièmement, l'étude constate un manque de coordination entre les pays, ce qui complique le suivi des transports sur le marché d'origine ; troisièmement, certains organismes de contrôle ne disposent pas de ressources suffisantes pour superviser efficacement les transports de cabotage et quatrièmement, les sanctions liées aux infractions en matière de cabotage varie fortement au sein de l'UE, ce qui entraîne des différences entre les Etats membres en termes d'incitations. Le tableau suivant présente l'hétérogénéité des montants relatifs aux sanctions selon un échantillon de dix pays de l'UE :

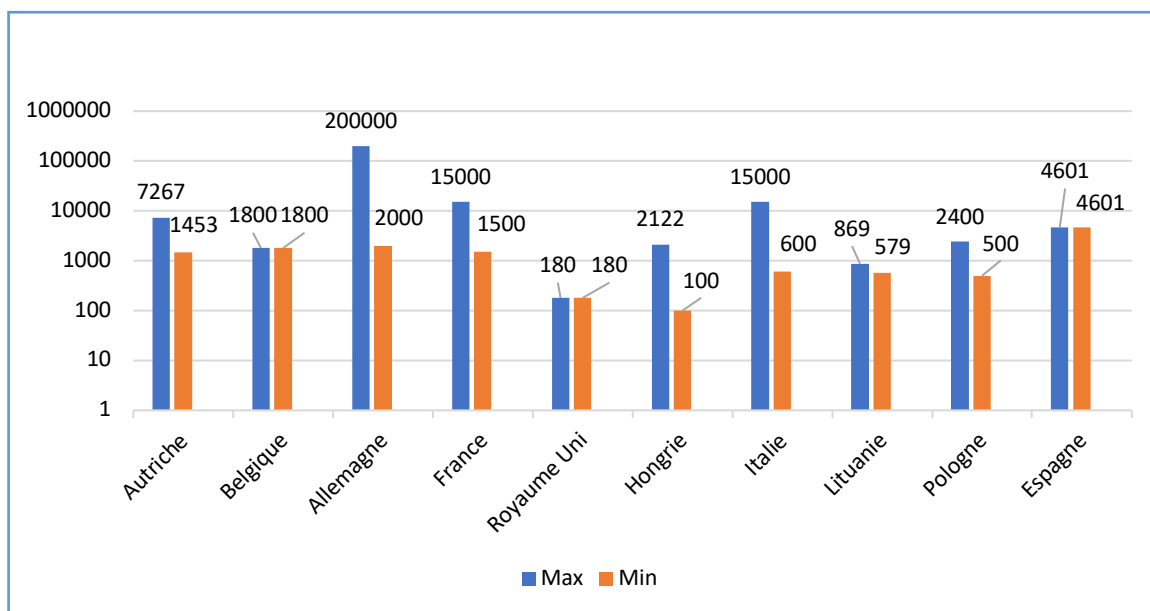
¹⁹³ Directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des Règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la Directive 88/599/CEE du Conseil, art.2§1 & 3, J.O.C.E, accès au droit de l'UE, Eur-Lex.europa.eu, [En ligne], consulté le 03 décembre 2019 : https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:1e51f726-b0a9-4887-8fb3-7956a4f49223.0009.02/DOC_1&format=PDF

¹⁹⁴ (Dir.), 2006/22/CE, art.2§3

¹⁹⁵ IPOL-TRAN, *op cit*, p.11

¹⁹⁶ IPOL-TRAN, *op cit*, p.44

Sanctions applicables au cabotage dans certains Etats membres¹⁹⁷.



4.2.4 L'ETF face aux sanctions.

L'ETF reste favorable à des sanctions beaucoup plus homogènes dans les pays de l'UE et de surcroît, plaide pour ces sanctions qui soit à la hauteur des infractions. Le Président du secteur route de l'ETF martèle ses propos :

« Aujourd'hui les mesures et les sanctions ne sont pas à la hauteur des infractions commises. Les employeurs se foutent pas mal d'être contrôlés avec des sanctions de 3 ou 4000 € d'amende, de toute façon, ils en ont gagné 150 000 »¹⁹⁸.

4.2.5 Comment déceler l'infraction au cabotage ?

Nous savons que le Règlement 1072/2009/CE autorise, dès le déchargement dans le pays d'accueil, trois opérations de cabotage dans un délai de sept jours et ce, à la suite d'un transport international. Les services de contrôle doivent donc être en mesure de pouvoir déceler à quel moment le véhicule passe la frontière pour rentrer dans le pays d'accueil pour déterminer la période de sept jours ; il faut donc pouvoir localiser le véhicule sur un lieu donné et à un moment donné.

¹⁹⁷ IPOL-TRAN, *op cit*, p.12

¹⁹⁸ CHANALUX, Namur, *op cit*

Le Considérant 10 du Règlement 165/2014/UE¹⁹⁹ proposait déjà, à l'époque, l'utilisation d'un système de transport intelligent (STI).

En effet, le STI représente un moyen particulièrement efficace de lutte contre les fraudes au cabotage. Ce système relie le tachygraphe nouvelle génération du véhicule au satellite « Galileo » et géolocalise automatiquement le conducteur et le véhicule toutes les trois heures de conduite cumulées. Il est donc possible de déterminer la date et plus ou moins l'heure à laquelle le transport a passé la frontière.

Nous avons vu que la Commission européenne, dans ses propositions de mai 2017 dans le cadre du paquet mobilité soumet l'obligation du STI pour tous les véhicules pour 2034. Refusant d'utiliser pleinement les nouvelles technologies pour mieux faire respecter les règles existantes, les Commissaires européens préfèrent, dans un premier temps, soumettre l'obligation pour le chauffeur de changer manuellement le code pays au premier point d'arrêt situé après la frontière²⁰⁰. Ceci écrit, compte tenu des pressions déjà constatées de la part des transporteurs concernant les temps de conduite et de travail, il est quasi certain que beaucoup de chauffeurs seront contraints de ne pas inscrire réellement le pays dans lequel ils se trouvent...²⁰¹.

4.2.6 Le refus syndical.

Face aux pertes de marché concernant le transport international, les syndicats nationaux, relayés par l'ETF, expriment clairement leur volonté de préserver le transport national en avançant leurs propositions en matière de cabotage qui consistent à limiter les transports étrangers à une seule opération de cabotage par jour, qui serait suivi d'une période de carence d'une semaine pendant laquelle le véhicule utilisé pour le cabotage restera en dehors de l'Etat membre dans

¹⁹⁹ Règlement 165/2014/UE, du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif au tachygraphe dans les transports routiers abrogeant le règlement (CEE) n°3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, J.O.C.E, accès au droit de l'UE, Eur-Lex.europa.eu, [En ligne], consulté le 04 décembre 2019 : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A32014R0165>

²⁰⁰ Portail du Conseil européen, Rapport du secrétariat général du Conseil européen, (2018), point 6§4, [En ligne], consulté le 04 décembre 2019 : <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-14802-2018-INIT/fr/pdf>

²⁰¹ GAILLY, Jean-Paul, *op cit*, p.4

lequel vient d'avoir lieu l'opération de cabotage²⁰². Ils souhaitent également l'introduction du CMR²⁰³ électronique, document qui constitue en quelques sortes la lettre de voiture.

En ce qui concerne les contrôles, l'ETF est tout à fait d'accord avec l'installation d'un STI à bord des véhicules mais elle estime que l'échéance de 2034 est démesurée et soumet une contre-proposition qui oblige un tel équipement pour tous les véhicules à partir de 2021²⁰⁴. Le syndicat européen ajoute que l'utilisation du STI permettra une politique de contrôles ciblés où seuls les véhicules en infraction seront contrôlés, laissant travailler sereinement les autres...²⁰⁵.

4.2.7 Les résultats de l'action syndicale.

Nous avons dénombré précédemment²⁰⁶ les actions que l'ETF a entrepris en collaboration avec de nombreux syndicats nationaux ainsi que du vote du Parlement européen favorable au syndicat européen.

De par son vote²⁰⁷, le Parlement européen souhaite remplacer les restrictions existantes du Règlement 1072/2009/UE basées sur le nombre d'opérations de cabotage par une limite de temps : trois jours de cabotage autorisés après une livraison transfrontalière. Le cabotage sera davantage encadré avec l'introduction d'une période de carence de soixante heures entre deux cycles, ceci afin d'éviter le cabotage systématique. Par ailleurs, les députés européens souhaitent également l'introduction d'un tachygraphe intelligent qui permettra une meilleure traçabilité du véhicule à partir de 2025²⁰⁸ et l'appareil devra permettre aux services d'inspection de contrôler les mouvements du véhicule sur une période de 56 jours au lieu de, précédemment 28²⁰⁹.

²⁰² ETF, Comment mettre en œuvre le Paquet Mobilité dans son ensemble ? Les solutions concrètes proposées par l'ETF, Bruxelles, le 16 avril 2018, [En ligne], consulté le 06 décembre 2019 : <https://www.etf-europe.org/wp-content/uploads/2018/09/ETF-position-paper-mobility-package-FR.pdf>

²⁰³ Je vous renvoie à l'annexe-6 pour les explications techniques.

²⁰⁴ ETF, (2018), *op cit*

²⁰⁵ GAILLY, Jean-Paul, *op cit*

²⁰⁶ Voir le chapitre « L'historique »

²⁰⁷ Actualités du Parlement européen, Paquet mobilité : Le Parlement adopte sa position sur la révision des règles du transport routier, le 04 avril 2019, [En ligne], consulté le 06 décembre 2019 : <https://www.europarl.europa.eu/news/fr/press-room/20190402IPR34671/paquet-mobilite-le-parlement-adopte-sa-position>

²⁰⁸ DE MEY, Koen, (février 2020), *op cit*, p.4

²⁰⁹ (Règl.), (CE) n° 561/2006, Considérant 14.

5 Les temps de conduite et de repos.

Lorsqu'on parle des temps de conduite et de repos, nous pensons tout de suite à la sécurité routière et la pensée est exacte. Néanmoins, à travers les pratiques sur le terrain, nous pouvons déceler de manière beaucoup plus insidieuse du dumping social. Il est question, ici, dans un premier temps de décortiquer et de comparer les notions de temps de travail et de temps de conduite et de repos. En effet, elles sont liées entre-elles ... ! Le temps de repos, ce n'est ni de la conduite, ni du travail ; le temps de travail n'est pas nécessairement du temps de conduite mais conduire c'est quand même travailler... Les réglementations des temps de travail et des temps de conduite, bien que différentes, s'entremêlent. Mais comment y voir plus clair ?

5.1 Historique²¹⁰.

En 1992 a été votée par le Parlement une Directive générale sur le temps de travail. De cette Directive, sont exclus trois ou quatre secteurs dont le transport routier. Pourquoi le transport routier a-t-il été exclu ? L'argumentation à l'époque du Conseil et certainement de la Commission européenne mettait en avant le fait qu'une réglementation sur les temps de conduite existait déjà : le Règlement 3820/85/CEE²¹¹ qui visait à harmoniser certaines dispositions en matière sociale, les conditions de concurrence dans ce secteur ainsi que la sécurité routière.

Puis, en 1997, la Commission européenne s'est aperçu qu'un Règlement ne suffisait pas car il y avait des problèmes en matière de temps de travail, de santé et de sécurité au travail. La Commission a donc demandé aux partenaires sociaux de plancher sur une Directive temps de travail propre au secteur routier. Les discussions ont duré une petite quinzaine de mois. Dans un premier temps, les travaux n'ont pas abouti, mais la Commission ayant repris le dossier a mis en place la Directive 2002/15/CE dont les textes reprenaient à 70% les accords des partenaires sociaux. Que nous dit cette Directive ?

²¹⁰ L'historique a été construite avec la collaboration de Roberto PARRILLO. Interview téléphonique du 20 décembre 2019.

²¹¹ Règlement 3820/85/CEE du 20 décembre 1985 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine du transport par route, J.O.C.E, accès au droit de l'UE, Eur-Lex.europa.eu, [En ligne], consulté le 03 janvier 2020 : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/ALL/?uri=CELEX%3A31985R3820>

5.2 La Directive 2002/15/CE²¹².

Cette Directive propose donc à travers son dixième considérant d'améliorer la sécurité routière, d'éviter la fausse concurrence et de garantir la sécurité et la santé des travailleurs mobiles. Elle impose donc aux Etats membres d'adopter des mesures limitant la durée maximale hebdomadaire du travail des travailleurs mobiles. Ces travailleurs doivent être en capacité de distinguer les temps consacrés à la conduite, au travail et les périodes de repos.

5.2.1 Les temps de travail²¹³.

Dans le cas des travailleurs mobiles, est considéré comme temps de travail : la conduite, le chargement et le déchargement, le nettoyage et l'entretien technique, tous les travaux visant à assurer la sécurité du véhicule, le contrôle du chargement ou du déchargement.

Ex : Dans le cadre d'une livraison de carburant dans une station-service, le conducteur doit assurer la surveillance du déchargement, c'est du temps de travail.

5.2.2 Les temps de disponibilité²¹⁴.

Les temps de disponibilité sont les périodes autres que celles relatives aux temps de pause et aux temps de repos durant lesquelles le travailleur mobile n'est pas tenu d'être à son poste de travail mais reste disponible à toute demande de son employeur.

Ex : le transport du poids lourd par « Ferryboat » ou par train, les périodes d'attente aux postes frontière ou les périodes d'interdiction de circulation.

5.2.3 La durée maximale de travail²¹⁵.

La durée hebdomadaire moyenne du travail est limitée à quarante-huit heures. Mais la durée maximale peut être portée à soixante heures pour autant qu'une moyenne de quarante-huit heures/semaine sur quatre mois ne soit dépassée.

²¹² Directive 2002/15/CE du Parlement et du Conseil du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier, J.O.C.E, accès au droit de l'UE, Eur-Lex.europa.eu, [En ligne], consulté le 16 décembre 2019 : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A32002L0015>

²¹³ (Dir.), 2002/15/CE, Art.3,a)

²¹⁴ (Dir.), 2002/15/CE, Art.3,b)

²¹⁵ (Dir.), 2002/15/CE, Art. 4

L'activité de conduite étant assimilée au temps de travail, le conducteur peut donc travailler jusqu'à soixante heures/semaine

Sur le terrain, le Règlement de 1985 ne se trouvait plus en phase avec cette nouvelle Directive de 2002. En effet, des difficultés se sont présentées en ce qui concerne l'uniformité de l'interprétation, de l'application et du contrôle²¹⁶. Ce Règlement 3820/85/CE fut donc abrogé et remplacé par le règlement CE/561/2006, toujours en vigueur aujourd'hui.

Que nous dit le Règlement CE/561/2006 ?

5.3 Le Règlement CE/561/2006²¹⁷.

Le Règlement CE/561/2006 vise à améliorer les conditions sociales pour les travailleurs auxquels il s'applique, ainsi qu'à améliorer la sécurité routière. Il vise à atteindre cet objectif principalement au moyen des dispositions relatives aux temps de conduite maximum par jour, par semaine et sur deux semaines consécutives. Également les dispositions relatives à l'obligation pour le conducteur de prendre un repos minimum²¹⁸.

5.3.1 La durée de conduite journalière²¹⁹.

C'est la durée de conduite totale accumulée entre la fin d'un temps de repos journalier²²⁰ et le début d'un temps de repos journalier ou entre un temps de repos journalier et un temps de repos hebdomadaire. La durée de conduite journalière ne peut excéder neuf heures.

5.3.2 La durée de conduite hebdomadaire²²¹.

C'est la durée de conduite totale accumulée pendant une semaine. La durée maximale de conduite sur une semaine est de cinquante-six heures. En dérogation au point 5.3.1, deux fois

²¹⁶ (Règl.), CE/561/2006, Considérant 3

²¹⁷ Règlement CE/561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 et relatif à certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, J.O.C.E, accès au droit de l'UE, Eur-Lex.europa.eu, [En ligne], consulté le 03 janvier 2020 : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/ALL/?uri=CELEX%3A32006R0561>

²¹⁸ (Règl.), (CE) n°561/2006, considérant 17

²¹⁹ (Règl.), (CE) n°561/2006, art.4, point k)

²²⁰ Il est possible de consulter les dispositions techniques dans l'annexe-5.

²²¹ (Règl.), (CE) n°561/2006, art.4, point l)

dans la semaine, le conducteur dispose de la possibilité de rouler jusqu'à dix heures de conduite mais attention, il ne peut dépasser nonante heures sur deux semaines consécutives²²².

5.3.3 En conclusion.

Au regard de la Directive 2002/15/CE relative au temps de travail, le conducteur peut travailler maximum soixante heures/semaine (conduite + autres tâches). Le Règlement CE/561/2006 impose maximum cinquante-six heures de conduite/semaine. La différence fait quatre heures semaine où le conducteur peut se consacrer aux autres tâches (Chargement/déchargement, nettoyage...).

5.4 Du dumping social... ?

Les réglementations en matière de temps de travail et de temps de conduite et de repos paraissent bien définies. Dans un tel contexte, la fraude est-elle possible ?

5.4.1 La fraude au tachygraphe.

La fraude au tachygraphe permet au conducteur de modifier la réalité du transport en falsifiant les données relatives aux temps de conduite et de repos. Cette pratique illégale permet donc au chauffeur de conduire plus longtemps, d'être plus concurrentiel par rapport à d'autres qui respectent la législation et donc de créer du dumping social.

Afin d'étayer mon propos : un témoignage d'un chauffeur expérimenté, Olivier²²³, roulant en transport container pour le compte d'une très grosse entreprise belge et qui nous présente les possibilités de fraude en ce qui concerne les temps de conduite et de repos.

Voilà, donc, je m'appelle Olivier et je suis chauffeur routier depuis une trentaine d'années et je travaille actuellement pour une entreprise belge de transport national et international et pour ma part, je roule en container. Alors, il y a longtemps qu'il y a de la fraude au tachygraphe et je pense même qu'il y en a toujours eu. Dans le passé, c'était très facile de frauder avec les disques en papier, après un certain moment de conduite dans la journée, on jetait le disque et on en remettait un nouveau. Aujourd'hui, il y a les nouvelles technologies et c'est beaucoup plus difficile, bien que, lorsqu'on a abandonné le tachygraphe analogique donc

²²² Je vous renvoie à l'annexe-5 pour la bonne compréhension des points 5.3.1 et 5.3.2

²²³ Olivier a été contacté par téléphone le 14 janvier 2020 afin de répondre à quelques questions. Je désirais avoir son avis de chauffeur routier professionnel sur les possibilités de fraudes aux temps de conduite et de repos.

avec des disques en papier pour installer des tachygraphes numériques donc électronique et avec une carte chauffeur au format identité disposant d'une puce électronique, des petits malins ont très vite trouvé une parade en plaçant un aimant sur la boîte de vitesse du camion. Les impulsions émises par l'aimant paralysaient le tachygraphe. Face à cette pratique, les constructeurs ont réagi soit en plaçant des capteurs sous l'essieu avant pour neutraliser les impulsions ou soit emballer la boîte de vitesse avec une enveloppe en aluminium ce qui empêche l'aimant d'adhérer. Cette pratique n'existe plus aujourd'hui car les tachygraphes sont immunisés. Pendant un certain temps, il y avait aussi un système logistique, un logiciel, en fait, qui permettait d'intervenir sur les éléments essentiels du tachygraphe et de la carte chauffeur. Je n'en entends plus parler, je ne sais pas si cela existe encore actuellement...

Alors les fraudes principales que l'on rencontre encore aujourd'hui, ce sont les fraudes à la carte tachygraphe :

Soit le chauffeur roule avec deux cartes à son nom en effectuant une déclaration de perte ou de vol. La durée de validité est de cinq années, si le vol ou la perte est déclarée après six mois, le chauffeur en reçoit une nouvelle et peut rouler avec les deux pendant quatre ans et demi... Les contrôleurs n'ont aucun moyen de savoir si la carte est valide ou pas, surtout s'il s'agit de contrôleurs étrangers.

Soit le chauffeur roule avec deux cartes mais au nom de deux personnes différentes, dans le cas, par exemple, d'une petite entreprise de transport où le chauffeur se verra remettre en plus la carte du patron ou du mécanicien... Alors bien sûr tout ça peut amener du dumping social ; si on prend le cas d'un chauffeur belge puisque'on est en Belgique, il peut rouler neuf heures par jour et deux fois dix sur la semaine avec une obligation de repos et pendant que le chauffeur se repose, le camion ne roule pas et il ne fait pas de kilomètre ; je ne t'apprends rien en te disant que le patron se rémunère auprès de ses clients au kilomètre... Et bien les autres chauffeurs qui roulent sur deux cartes font plus de kilomètres ! Pour un seul chauffeur, on calcule son amplitude sur vingt-quatre heures et lorsqu'il s'agit d'un équipage, donc deux chauffeur, l'amplitude est calculée sur trente heures, donc six heures de plus. Au lieu d'avoir un chauffeur qui peut avoir un temps de conduite de neuf ou dix heures, on a toujours un chauffeur mais « virtuellement deux chauffeurs » puisqu'il y a deux cartes avec un potentiel de dix-huit à vingt heures de conduite. Tu te rends compte du kilométrage supplémentaires... ? Maintenant, tous les chauffeurs ne fraudent pas, fort heureusement et il y en a aussi qui veulent respecter les temps de conduite et de repos mais l'entreprise leur met une certaine pression et ils n'ont pas vraiment le choix sauf de quitter l'entreprise et d'aller voir ailleurs...

Des solutions ? oui, il y en a et pour ma part, j'en vois une mais il faut une certaine volonté politique. Il faut savoir que l'entreprise est civilement responsable de son chauffeur comme par exemple payer ses P.V ; mais en cas d'infraction, elle n'est jamais pénalement responsable de son chauffeur dans le sens où celui-ci cause un accident grave avec des blessés, le chauffeur sera poursuivi pénalement mais pas l'entreprise. Et ça, pour moi, c'est embêtant car les employeurs qui forcent les fraudes, et que le chauffeur se rend responsable d'un accident, il sera responsable pénalement aux yeux de la loi, il perdra son job, sa maison, il payera toute sa vie alors que le patron, ben vulgairement parlant, il ne sera pas trop inquiété... ! Par contre, si l'entreprise ou la personne morale qui la représente était pénalement co-responsable, là on rigolerait moins et il y aurait beaucoup plus de patron qui imposeraient le respect des temps de conduite et de repos à leurs chauffeurs...

Nous constatons dans le témoignage d'Olivier que dans le cadre des temps de conduite et de repos, il existe bien du dumping social. D'autres méthodes existent également comme les chargements et les déchargements alors que le chauffeur devrait être en pause²²⁴, ce n'est pas de la conduite mais c'est du travail ; il devrait donc être rémunéré en conséquence ou dans un autre cas où la disponibilité est considérée comme temps de pause et donc non rémunéré également²²⁵...

Voilà, que cela soit en accord ou en opposition avec l'employeur, il est clair que celle-ci en retire un avantage concurrentiel sur les autres entreprises.

5.4.2 La problématique des véhicules utilitaires légers.

On ne peut pas, ici, dans ce paragraphe, parler proprement de fraude au temps de conduite et de repos, bien que le sujet soulève de nombreuses questions en matière de conditions de travail, de vie et de sécurité. Le dumping social qui en résulte est tout à fait légal car la réglementation sociale européenne ne s'applique pas systématiquement pour eux. Mais qu'en est-il exactement ?

Les véhicules utilitaires légers (VUL) sont apparus dans les années 2005/2006. Ces petits camions bâchés d'un poids inférieur à 3,5 tonnes sont majoritairement immatriculés dans les pays de l'UE-13. Par rapport à un poids lourds ordinaires, ces VUL apportent de nombreux avantages aux entreprises qui les exploitent. En effet, ils ne sont pas soumis à la taxe

²²⁴ Je vous renvoie au paragraphe 5.2.1 : Les temps de travail.

²²⁵ Je vous renvoie au paragraphe 5.2.2 : Les temps de disponibilité.

kilométrique, ils ne sont pas limités à une vitesse de 90 kilomètres/heure : en Belgique la vitesse est limitée sur autoroute à 120 et en France, jusqu'à 130 par endroit, ils peuvent donc relier très rapidement les points de chargement et de déchargement ; le tachygraphe n'y est pas obligatoire ; le conducteur peut rouler autant d'heures qu'il le souhaite et il n'est pas soumis à l'obligation du permis de conduire « poids lourds », il échappe donc aux formations initiale et continue, de conduite défensive et à la sélection médicale et pour terminer, ils ne sont pas soumis à l'interdiction de circulation le W.E dans certains pays et l'interdiction du repos hebdomadaire dans la cabine comme les poids lourds²²⁶.

Très souvent en surcharge, le chauffeur roule entre septante et quatre-vingts heures semaine avec très peu de pause et ce, pour un salaire mensuel de 850€²²⁷. Ses conditions de vie au travail posent également question. En effet, ces VUL ne sont pas conçus pour effectuer de très longs trajets, pendant plusieurs jours voire plusieurs semaines. L'habitacle est beaucoup moins spacieux et moins confortable qu'un poids lourd. Quant à la cabine de couchage, elle se situe le plus souvent au-dessus du poste de conduite et se présente comme un endroit exigu, peu chaleureux et peu confortable.

Malgré leur faible volume, ces VUL occasionnent une forte concurrence aux entreprises nationales de transport et notamment en matière de cabotage, les propos de Eric PETRAS, responsable des contrôles à la Dreal²²⁸ d'Ille-et-Vilaine en France dévoilent l'impuissance des membres de son service²²⁹:

« Au final, il est quasiment impossible de vérifier l'activité réelle de ces milliers de camionnettes réputées pour être les championnes du cabotage illégal. Normalement les chauffeurs ont droit à trois opérations de chargement/déchargement et doivent ensuite repartir chez eux. En fait, ils restent en France et continuent de travailler. S'ils ne nous donnent pas tous les documents de transport, on est dans l'impossibilité d'établir l'infraction. »

²²⁶ En vertu d'un Arrêté royal de 2014, la Belgique interdit au chauffeur routier de prendre son repos hebdomadaire dans son véhicule. A la suite d'une plainte (affaire VADITRANS), la CJUE sera saisie et dans un arrêt, le 20 décembre 2017, elle confirme l'interdiction pour le chauffeur de prendre son repos hebdomadaire dans son véhicule.

²²⁷ Le Républicain lorrain, « Petit camion : grande flexibilité », le 18 août 2018, [En ligne], consulté le 04 janvier 2020 : <https://www.republicain-lorrain.fr/economie/2018/08/18/petit-camion-grande-flexibilite>

²²⁸ ²²⁸ Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement. Organisme chargé de veiller au respect de la réglementation sur le transport routier.

²²⁹ BOUNIOL, Guillaume, « Transport : ces camionnettes de l'Est zigzaguent avec la loi », *Ouest-France*, le 13 mars 2018, [En ligne], consulté le 08 janvier 2020 : <https://www.ouest-france.fr/economie/transport/routes/transport-ces-camionnettes-de-l-est-zigzaguent-avec-la-loi-5617384>

Au mieux, les autorités arrivent à sanctionner ceux qui sont en surcharge, les bâches leur permettent pourtant d'économiser du poids et de passer de 600 Kg à près d'une tonne de capacité de plus »

Plus petits, plus réactifs, ces VUL ont aussi l'avantage d'être moins coûteux : Plutôt que d'affréter un poids lourd, les intermédiaires préfèrent charger deux ou trois véhicules légers dont les tarifs sont 20 à 40 % inférieurs aux tarifs des transport traditionnels²³⁰.

Les notions de cabotage et de temps de conduite, ici, s'entre-mêlent. En effet, c'est justement parce que la réglementation des temps de conduite et de repos ne s'applique pas aux VUL que le dumping social est bien présent.

5.4.3 Le politique réagit.

En 2017, lors de la création de « L'Alliance du routier », Alain VIDALIES²³¹ s'exprime aux côtés de ses homologues des huit autres pays constituant l'Alliance :

« Nous souhaitons supprimer les failles qui sont apparues au cours de ces dernières années dans l'organisation du marché et qui sont le fruit de l'imagination créative des acteurs de la chaîne logistique ; je veux parler ici de la part croissante prise dans le transport international de marchandises par les exploitants de véhicules légers, soumis à aucune règles en matière d'accès à la profession de transporteur, d'accès au marché, de temps de conduite et de repos ainsi que de la formation initiale et continue pour leurs conducteurs. Ces exploitants tirent vers le bas le prix des prestations de transport ajoutant ainsi à la déstabilisation du marché sans compter sur l'impact inquiétant en termes d'accidentologies et les effets désastreux en termes environnementaux. Nous avons donc décidé de renforcer les règles qui leurs sont applicable »²³².

²³⁰ BOUNIOL, Guillaume, (2018), *op cit*

²³¹ Secrétaire d'Etat français de 2014 à 2017 chargé des transports, de la Mer et de la Pêche sous le gouvernement VALLS II

²³² VIDALIES, Alain, « Lancement de l'Alliance du routier par neuf Ministres européens du transport », *YouTube*, le 1^{er} février 2017, [En ligne], consulté le 08 janvier 2020 : <https://www.youtube.com/watch?v=whBM59y-lZ4&t=234s>

Les derniers propos du Secrétaire d'Etat français sont explicites, il s'agit d'opérer une certaine pression dans les instances décisionnelles européennes lors du vote du « Paquet mobilité ».

5.4.4 Une action syndicale coordonnée.

Les actions organisées par l'ETF à Strasbourg et Bruxelles²³³ concernaient les temps de conduite et de repos et notamment suite aux propositions de la Commission européenne d'augmenter la flexibilité du secteur en calculant les temps de conduite et de repos, non plus sur deux semaines mais sur quatre semaines ou encore de réduire le repos hebdomadaire de 45 à 24 heures²³⁴ en avançant la justification que les chauffeurs pourraient rentrer plus tôt chez eux.

L'action syndicale concernait également la problématique des VUL. Dans les revendications du syndicat européen, il s'agissait de mieux réglementer ce transport particulier en vue d'améliorer les conditions de travail et de vie des chauffeurs, et de la sécurité routière.

5.4.5 La réponse de l'Europe.

Bien conscients de l'importance de ce dossier, les parlementaires européens ont, lors du vote du Paquet Mobilité le 4 avril 2019, pris toute une série de mesures.

D'une manière générale, les temps de conduite et de repos restent inchangés en rapport au Règlement CE/561/2006. Nous avons vu en point 4.2.7 dans le chapitre sur le cabotage que les poids lourds devront être équipés d'un tachygraphe intelligent permettant la géolocalisation à partir de 2022. Nous avons également vu que les informations retenues par le tachygraphe et la carte seront consultables sur 56 jours au lieu de 28 auparavant. Grâce à cette nouvelle technologie les contrôles seront moins nombreux mais plus ciblés²³⁵. Prenons l'exemple d'un contrôle de cent poids lourds et trente d'entre eux sont en infraction. Septante de ces véhicules ont été contrôlés pour rien.

²³³ Je vous renvoie au point 1.3.2 du mémoire.

²³⁴ WOLWERTZ Alain, « L'Europe veut réduire le repos des chauffeurs », *L'Avenir.net*, le 04 janvier 2019, [En ligne], consulté le 04 janvier 2020 : https://www.lavenir.net/cnt/dmf20190104_01277456/l-europe-veut-reduire-le-repos-des-chauffeurs

²³⁵ Portail du Parlement européen, Europarl.europa.eu, « Paquet mobilité : le Parlement adopte sa position sur la révision des règles du transport routier », *Actualité du Parlement européen*, le 04 avril 2019, [En ligne], consulté le 09 janvier 2020 : <https://www.europarl.europa.eu/news/fr/press-room/20190402IPR34671/paquet-mobilite-le-parlement-adopte-sa-position>

En ce qui concerne les VUL, ils devront, à partir de juin 2026²³⁶ comme les poids lourds, disposer d'un tachygraphe et seront soumis aux mêmes règles en matière de temps de conduite et de repos et dans la foulée, subiront l'interdiction du repos hebdomadaire dans le véhicule. Roberto PARRILLO, Président du secteur route de l'ETF précise que, ces VUL devront également respecter l'accès à la profession, la formation professionnelle, la sélection médicale pour le conducteur et le respect des règles de cabotage. Il confirme sa satisfaction :

*« ceci constitue une réelle avancée en ce qui concerne les conditions de travail des chauffeurs, de sécurité routière et de lutte contre le dumping social »*²³⁷

6 Le phénomène « boîte aux lettres ».

Le phénomène « boîte aux lettres » est vraiment apparu après la vague d'élargissements de l'UE-13. Nous avons vu dans l'historique que l'ouverture de l'UE-15 à l'Europe de l'Est a provoqué de nombreuses délocalisations d'entreprises et sociétés, soit totalement, soit en ouvrant une filiale afin de bénéficier de nombreux avantages tant fiscaux que salariaux. Pour autant que les législations européennes et nationales du pays d'accueil soient respectées, rien ne peut l'en empêcher. Comme déjà précisé : le dumping social légal est certes toxique mais bien légal. Par contre, il existe une pratique qui, elle aussi, produit énormément d'avantages aux entreprises mais tout-à-fait illégales : les sociétés « boîte aux lettres ». De nombreux pays de l'UE-15 et de nombreux secteurs sont impactés par la problématique et le transport routier n'y échappe pas ! Mais qu'en est-il exactement ?

²³⁶ Transcom info, Février 2020, *op cit*, p.4

²³⁷ CHANALUX, Namur, *op,cit*

6.1 Définition.

Une société boîte aux lettres est une société qui a été fondée dans le but de ne pas respecter les obligations conventionnelles et légales et notamment en matière d'impôts, de taxes, de sécurité sociale et de salaires. Ces entreprises n'ont pas de réelles activités sociales ou économiques, elles sont purement fictives²³⁸.

6.1.1 Concrètement, de quoi s'agit-il ?

J'ai déjà eu l'occasion d'évoquer cette situation au point 2.1.3 où je prenais l'exemple de l'entreprise BBT & fils. Il s'agit donc d'une entreprise située dans un pays A qui ouvre une filiale fictive dans un pays B. Mais qu'entend-t-on par filiale fictive ?

Il s'agit d'une entreprise qui existe sur papier mais rien d'autre ; pour certaine un local dans un immeuble situé dans le pays d'accueil peut être mis à disposition avec ou sans gardien ou il peut y avoir tout simplement une plaque en métal indiquant le nom de l'entreprise et/ou une boîte aux lettres. Le tout géré par des agences spécialisées.

6.2 L'enquête de la FGTB-UBT.

L'UBT est la branche sectorielle du transport à la FGTB, le syndicat belge socialiste qui est affilié également à l'ETF. Des responsables syndicaux se sont déplacés sur le terrain et notamment à Bratislava en Slovaquie où ils repèrent plusieurs adresses : *Pluhova, 2 ; Panonska cesta, 17 ; Kopcianska, 92 ; Trencianska, 57*²³⁹. Ces adresses démontrent l'établissement d'une ou plusieurs entreprises de transport dont la maison mère se situe en Belgique.

6.2.1 Ce que révèle l'enquête.

A travers ses enquêtes, la FGTB-UBT²⁴⁰ a produit de plusieurs livres noirs,²⁴¹ au sujet, entre-autre, des sociétés « boîte aux lettres ». Il apparaît que de nombreuses entreprises belges²⁴² de

²³⁸ Mc GAURAN, Katrin, « L'impact du recours aux sociétés boîte aux lettres sur les droits des travailleurs et les recettes publiques », Site de la CES, juin 2016, [En ligne], consulté le 11 janvier 2020 : https://www.etuc.org/sites/default/files/publication/files/ces_letterbox_companies_fr_web.pdf

²³⁹ MORRELS, Franck, *Le livre noir n°1 : Ils viennent de l'Est, eux s'établissent à l'Est*, Union belge du transport du syndicat socialiste, 2010, p.5-7

²⁴⁰ Branche sectorielle du transport du syndicat socialiste belge et affiliée à la Fédération européenne des travailleurs du transport.

²⁴¹ Le 1^{er} livre noir en 2010, le 2^{ème} en 2012, le 3^{ème} en 2017 et le dernier en 2019

²⁴² Je précise bien que le phénomène ne se limite pas à la Belgique. (Voir plus loin dans le texte)

transport ont trouvé le chemin de l'eldorado financier. « Beaucoup d'employeurs belges agissent de la sorte, ils affirment ne pas avoir d'autres choix parce que leurs concurrents font la même chose »²⁴³. Mais comment cela se passe-t-il exactement ?

D'une manière générale, les entreprises qui *seraient susceptibles* de délocaliser partiellement leurs activités sont approchées par des agences spécialisées qui proposent des services *clé sur porte* ; les multiples avantages sont mis en avant, l'agence explique par exemple comment économiser jusqu'à 60% sur les charges salariales ; sur le plan administratif, la firme est en ordre mais il s'agit d'une entreprise fictive, toute l'activité est dirigée depuis la Belgique²⁴⁴.

Dans ce cadre, aucune activité professionnelle (ou très peu) n'est remarquée avec pas ou très peu de personnel ; pas de directeur, pas de dirigeant d'entreprise, uniquement du personnel d'exécution²⁴⁵, fort heureusement car le ou les locaux mis à disposition ne font que quelques mètres carrés et ne disposent que très peu de mobilier. Les enquêteurs n'ont pas trouvé trace du moindre poids lourds ; pas de parking ni d'espace de stockage ou de garage, ce qui est interpellant pour une entreprise de transport routier.

Et pour cause, comme déjà précisé, toute l'activité est dirigée depuis la Belgique et s'exécute en Belgique. Les véhicules sont immatriculés majoritairement en UE-13 mais ne retournent jamais dans leur pays d'origine²⁴⁶.

Nous avons donc des entreprises belges qui occasionnent du dumping social en Belgique. Mais pas que... Les autres pays de l'UE-15²⁴⁷ sont, eux aussi, impactés²⁴⁸ !

6.2.2 Pour quels avantages... ?

Les avantages que bénéficient les entreprises sont clairement économiques. Dans l'historique du mémoire, nous avons étudié les différences salariales et de cotisations sociales entre les pays de l'UE-15 et l'UE-13. Rappelons qu'un chauffeur belge coûte mensuellement environ 3000 € sur lesquels l'employeur et le chauffeur doivent encore payer les cotisations sociales. Un chauffeur issu d'un pays de l'UE-13 gagne environ 450€ par mois sur lesquels l'employeur

²⁴³ MORRELS, Franck, Le Livre noir n°1, (2010), *op cit*, p.7

²⁴⁴ MORRELS, Franck, Le Livre noir n°1, (2010), *op cit*, p.12

²⁴⁵ MORRELS, Franck, Le Livre noir n°1, (2010), *op cit*, p.7

²⁴⁶ MORRELS, Franck, Le Livre noir n°1, (2010), *op cit*, p.12

²⁴⁷ L'Allemagne, l'Autriche, la France, les Pays Bas.

²⁴⁸ Les études disponibles et l'expérience des syndicats permettent de supposer que le cas belge illustre une tendance européenne.

paye environ 145€ de cotisations sociales²⁴⁹. Le double paiement des jours fériés n'existe pas et le pécule de vacances non plus²⁵⁰.

6.2.3 Une fraude généralisée chez les transporteurs ?

L'enquête de la FGTB-UBT nous fait découvrir que toutes les entreprises ne sont pas intéressées par le concept, un transporteur²⁵¹ témoigne : « A plusieurs reprises, on m'a proposé de délocaliser une partie de mon entreprise vers la Slovaquie, mais par principe, j'ai toujours refusé de la faire. Je n'avais rien quand j'ai commencé et j'ai développé mon entreprise pour en faire une firme florissante qui donnait du travail à quelques 70 chauffeurs. La misère a commencé au moment où des pays comme la Bulgarie, la Pologne et d'autres sont entrés dans l'Union européenne »²⁵².

6.2.4 L'attitude ambiguë des Fédérations patronales.

Comme une organisation syndicale, l'activité principale d'une Fédération patronale est de défendre les intérêts de ses affiliés, en l'occurrence ici les sociétés de transport. En Belgique les principales Fédérations patronales sont la FEBETRA²⁵³, l'UPTR²⁵⁴ et TLV²⁵⁵. Il existe une Fédération internationale : l'IRU²⁵⁶.

Nous avons vu, dans le point 1.2.1 que le Président de l'UPTR soutenait que si le dumping social était une réalité, c'est aussi parce qu'on a laissé s'installer des pratiques sur des bases légales floues... Dans ce commentaire, la responsabilité de l'Union européenne est, ici, pointée du doigt.

Ceci écrit, certains transporteurs ne sont pas d'accord avec cette vision...

Dans son témoignage, notre transporteur s'insurge contre ces organisations censées représenter la profession : « *comme j'étais affilié à deux organisations patronales, je leur ai soumis le problème à plusieurs reprises. Mais, elles ne sont jamais intervenues, elles aussi se cachent*

²⁴⁹ Les montants indiqués peuvent varier en fonction du taux en vigueur du pays.

²⁵⁰ MORRELS, Franck, Le Livre noir n°1, (2010) *op cit*, p.15

²⁵¹ L'enquête de la FGTB-UBT ne révèle pas l'identité du transporteur

²⁵² MORRELS, Franck, Le livre noir n°1, (2010), *op cit*, p.15

²⁵³ FEBETRA : Fédération belge des transporteurs

²⁵⁴ UPTR : Union professionnelle des transporteurs routiers

²⁵⁵ TLV : Transport en logistiek vlaanderen

²⁵⁶ International Road Transport Union (Union internationale des Transports routiers)

derrière la législation européenne, comme les politiques ! Si vous me le demandez, il n'y a aujourd'hui aucune Fédération patronale qui défend les intérêts des entreprises de transport qui choisissent de rouler uniquement avec des chauffeurs belges. Je ne comprends vraiment pas pourquoi les chauffeurs belges ne bronchent pas. On s'attendrait quand même à ce qu'ils descendent en masse dans la rue pour protester. Je ne suis pas le seul à être victime de ces pratiques ; à la suite de la faillite de mon entreprise, 70 chauffeurs ont perdu leur emploi. Les employeurs qui se préoccupent encore de leurs chauffeurs et tentent de travailler dans le respect des règles, se voient pénalisés »²⁵⁷.

6.2.5 La FGTB-UBT en réaction.

Le syndicat socialiste du transport n'est pas surpris de l'inertie des Fédérations patronales et il accuse : « que les Fédérations patronales ne bougent pas n'a rien d'étonnant, car l'une d'entre elles a vendu à ses membres pour le prix de 189€ un bouquin intitulé : *Comment délocaliser avec succès...* écrit par l'organisation hollandaise TNL²⁵⁸. Les entreprises qui choisissent par principe de garder leurs chauffeurs belges et de payer des impôts et des cotisations sociales en Belgique, sont tout simplement abandonnées à leur sort²⁵⁹. De plus, beaucoup de membres et même des dirigeants de Fédérations patronales trempent eux-mêmes dans le système »²⁶⁰. Dans le cadre de ses enquêtes, la FGTB-UBT a pu identifier des membres des trois Fédérations patronales belges qui possèdent des entreprises « boîte aux lettres » dans au moins un des pays de l'UE-13²⁶¹.

6.2.6 Qu'en est-il du chauffeur ?

Afin de démontrer les dégâts humains que peut provoquer le phénomène « boîte aux lettres », les enquêteurs de la FGTB-UBT ont récolté le témoignage²⁶² d'un chauffeur roumain, Marco²⁶³ :

²⁵⁷ MORRELS, Franck, Le Livre noir n°1, (2010), *op cit*, p.17

²⁵⁸ Transport en Logistiek Nederland

²⁵⁹ MORRELS, Franck, Le livre noir n°1, (2010), *op cit*, p.17

²⁶⁰ *Ibid*

²⁶¹ FGTB-UBT, Le Livre noir n° 4 (2019), « Toujours autant de monde sur la route slovaque », *in : Le Livre noir*, p.23 Edit. resp : Franck MORRELS

²⁶² MORRELS, Franck, Le Livre noir n°1, (2010), *op cit*, p.9

²⁶³ Nom d'emprunt.

Marco signe, début janvier 2007, un contrat de travail avec une filiale de transport roumaine. L'entreprise mère se situe en Flandre occidentale et est dirigée par deux frères. En principe, il touche 1.800€/mois. Toutefois, à la fin du mois, il ne touche pas grand-chose parce que son employeur retient une bonne partie de son salaire pour diverses raisons. Marco perd 100€ lorsqu'il ne répond pas aux appels téléphoniques de son employeur, une crevaision lui coûte 500€. De plus, il écope d'une amende lorsqu'il ne respecte pas les temps de conduite et de repos, mais s'il les respecte, il n'assure pas le planning établi et ce manquement lui coûte également une partie de son salaire ; Marco menace de contacter la FGTB-UBT afin de dénoncer la situation et le lendemain, on lui vole son camion qui sera retrouvé deux jours plus tard et les documents susceptibles de prouver les abus dénoncés ont disparu ; Marco sera congédié²⁶⁴.

Le cas de Marco n'est pas isolé et son témoignage démontre le peu de considération que les transporteurs portent à leurs conducteurs. Les contrats, le plus souvent rédigés dans une langue étrangère²⁶⁵ sont gérés par des agences spécialisées qui se chargent du recrutement. Les chauffeurs sont amenés par camionnettes, travaillent deux ou trois mois consécutifs, mangent et dorment sur les parkings autoroutiers et retournent chez eux dans la même camionnette qui amène leurs remplaçants²⁶⁶. Quant aux véhicules, ils sont immatriculés majoritairement en UE-13 mais ne retournent jamais dans leur pays d'origine²⁶⁷.

La FGTB-UBT dénonce également l'attitude de certains cabinets d'avocats qui mettent toutes leurs compétences au service des entreprises afin de « déloger » les failles du droit communautaire et national ; il en est de même pour des cabinets financiers qui conseillent et contribuent à la résolution de problèmes de financements des entreprises, du déplacement de capitaux et d'éventuels placements à gros rapports en pays étrangers. Ces cabinets débordent d'ingéniosité pour construire des montages « mécano » de plus en plus complexes et lorsqu'un dossier arrive devant la justice, les procédures prennent de nombreuses années avant une condamnation de l'entreprise ; le plus souvent, celle-ci se déclare en faillite et renaît de ses cendres dans un autre pays et sous une nouvelle identité.

²⁶⁴ MORRELS, Franck, Le Livre noir n°1, (2010), *op cit*, p.9

²⁶⁵ Pour la FGTB-UBT les chauffeurs slovaques sont engagés dans le cadre d'un contrat de travail rédigé le plus souvent en langue roumaine. Les chauffeurs n'ont pas conscience de ce qu'ils signent...

²⁶⁶ MORRELS, Franck, Le Livre noir n°1, (2010), *op cit*, p.3

²⁶⁷ MORRELS, Franck, Le Livre noir n°1, (2010), *op cit*, p.12

6.3 Le cadre légal.

Une première base légale fut mise en place avec la Directive 96/26²⁶⁸ ; celle-ci concernait les conditions d'accès à la profession de transporteur. Mais pour un secteur aussi atypique que le transport routier, le législateur s'est rendu compte qu'une Directive ne suffisait pas²⁶⁹. Elle fut donc abrogée et remplacée par les Règlements CE n° 1071/2009 et 1072/2009 inscrits dans le cadre d'un paquet routier²⁷⁰ et dont les objectifs principaux étaient de s'assurer de l'application homogène et effective des Règlements sur l'ensemble du territoire européen et d'augmenter le niveau de qualification des chauffeurs ainsi que des entreprises de transport²⁷¹.

6.3.1 Le Règlement CE/1071/2009.

Ce Règlement CE 1071/2009²⁷² vise toutes les entreprises de transport routier, établies dans l'Union européenne, qui exercent ou qui ont l'intention d'exercer la profession de transporteur routier²⁷³. Dans son art.3, le Règlement impose une série d'exigences.

Les entreprises qui exercent la profession de transporteur par route²⁷⁴ :

- Sont établies de façon stable et effective dans un Etat membre ²⁷⁵: L'entreprise de transport doit disposer d'une infrastructure démontrant que l'activité de transport est stable et effective avec des locaux où l'on peut trouver les documents d'entreprises²⁷⁶ et tout autre document auquel l'autorité compétente doit pouvoir accéder pour vérifier le respect de la réglementation²⁷⁷. De plus, l'entreprise doit pouvoir démontrer qu'elle dirige en permanence les activités de transport, disposer des équipements administratifs nécessaires ainsi que des installations techniques appropriées²⁷⁸.

²⁶⁸ Directive 96/26/CE du Conseil du 29 avril 1996 concernant l'accès à la profession de transporteur de marchandises et de personnes, J.O.C.E, accès au droit de l'UE, Eur-Lex.europa.eu, [En ligne], consulté le 21 janvier 2020 : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:01996L0026-20070101&from=LT>

²⁶⁹ Pour l'explication, je vous renvoie à l'annexe-3 : Le droit communautaire.

²⁷⁰ Le troisième Règlement de ce paquet routier : le CE/1073/2009 reprend la réglementation du secteur des autobus et des autocars.

²⁷¹ DELEUZE, Quentin, *op cit*, p.16

²⁷² Règlement CE/1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil, J.O.C.E, accès au droit de l'UE, Eur-Lex.europa.eu, [En ligne], consulté le 21 janvier 2020 : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/ALL/?uri=CELEX%3A32009R1071>

²⁷³ (Règl.), CE/1071/2009, art. 1.2

²⁷⁴ (Règl.), CE1071/2009, art.3§1

²⁷⁵ (Règl.), CE/1071/2009, art.5

²⁷⁶ Documents comptables, de gestion du personnel, les documents relatifs aux temps de conduite et de repos...

²⁷⁷ (Règl.), CE/1071/2009, art.5a

²⁷⁸ (Règl.), CE/1071/2009, art5c

- Sont honorables²⁷⁹ : Les Etat membres doivent tenir compte de la conduite de l'entreprise et de ses gestionnaires de transport. Les personnes visées ne peuvent pas avoir été condamnées dans un Etat membre pour avoir gravement enfreint les règles communautaires propres au droit des transports et aucun motif sérieux tel que des condamnations ou sanctions du chef d'infraction graves en matière de droit commercial ; droit de l'insolvabilité ; les conditions salariales et de travail dans la profession ; le trafic routier ; la responsabilité professionnelle ; la traite d'Êtres humains ou trafic de stupéfiants²⁸⁰.
- Ont la capacité financière appropriée²⁸¹ : Une entreprise de transport doit, à tout moment, pouvoir faire face à ses obligations financières au cours de l'exercice comptable annuel. A cette fin, l'entreprise doit pouvoir démontrer, sur base des comptes annuels certifiés par un auditeur ou une personne dûment habilitée, qu'elle dispose chaque année de capitaux suffisant pour son bon fonctionnement²⁸².
- Ont la capacité professionnelle requise²⁸³ : Pour pouvoir obtenir une licence communautaire, le représentant de l'entreprise de transport doit réussir un examen organisé par les autorités compétentes d'un Etat membre. Dans son art.8§1, le règlement impose un examen écrit mais laisse une liberté de choix à l'Etat membre si celui-ci veut y ajouter un examen oral. En outre, chaque Etat membre peut décider d'imposer une formation préalable à l'examen.

6.3.2 Le Règlement CE/1072/2009.

Les objectifs principaux du règlement CE 1072/2009²⁸⁴ visent les conditions d'octroi de la licence communautaire²⁸⁵ aux transporteurs ainsi que l'attestation de conducteur²⁸⁶. Ces deux types de documents sont particulièrement importants pour que l'entreprise de transport puisse fonctionner et employer du personnel de conduite, à défaut, l'exploitation n'est pas possible.

²⁷⁹ (Règl.), CE/1071/2009, art.6

²⁸⁰ (Règl.), CE/1071/2009, art.6§1a

²⁸¹ (Règl.), CE/1071/2009, art.7

²⁸² (Règl.), CE/1071/2009, art.7§1

²⁸³ (Règl.), CE/1071/2009, art.8

²⁸⁴ Règlement CE/1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route, J.O.C.E, accès au droit de l'UE, Eur-Lex.europa.eu, [En ligne], consulté le 21 janvier 2020 : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=celex%3A32009R1072>

²⁸⁵ Voir données techniques en annexe-2

²⁸⁶ Voir données techniques en annexe-7

6.4 Les exigences du syndicat européen.

Bien qu'incomplets, les Règlements CE/1071/2009 et CE/1072/2009 donnent, du moins, les outils nécessaires aux services de contrôle de chaque Etat membre pour lutter efficacement contre le phénomène « boîte aux lettres ». Cependant, le quatrième livre noir²⁸⁷ de la FGTB-UBT démontre avec preuves et photos à l'appui que de très nombreuses entreprises belges de transport sont toujours actives en Slovaquie²⁸⁸. En épilogue dans ce dernier livre noir, la FGTB-UBT exige une multiplication des inspections suivies de poursuites pénales assorties de lourdes peines²⁸⁹.

6.4.1 Une prise de conscience nécessaire.

Il est nécessaire que chaque Etat membre prenne ses responsabilités pour assurer les contrôles et les sanctions sur son propre territoire. L'enquête de la FGTB-UBT montre de sérieuses lacunes en matière de moyens humains et techniques ainsi qu'un sous-financement des services d'inspection²⁹⁰.

Pourtant, la législation européenne est suffisamment explicite :

« C'est à l'Etat membre d'établissement qu'il devrait incomber de vérifier qu'une entreprise remplit à tout moment les conditions prévues par la loi européenne pour que les autorités compétentes de cet Etat membre puisse décider, le cas échéant, de suspendre ou de retirer les autorisations qui permettent à cette entreprise d'opérer sur le marché. Le respect et un contrôle fiable des conditions régissant l'accès à la profession de transporteur par route présupposent que les entreprises soient établies de façon stable et effective »²⁹¹ ;

« Par ailleurs, le considérant 12 prône pour une concurrence loyale ainsi que le respect des règles. Il est nécessaire que les Etats membre instaure un niveau homogène de surveillance en soutenant les autorités nationales compétentes afin qu'elles puissent, le cas échéant, prendre les mesures adéquates en cas d'infraction en suspendant ou en retirant les autorisations ou en déclarant inaptes les gestionnaires de transport »²⁹².

²⁸⁷ MORRELS, Franck, *Le Livre noir n°4 : « Toujours autant de monde sur la route slovaque, l'UBT poursuit son enquête »*, Union belge du transport du syndicat socialiste, 2019.

²⁸⁸ MORRELS, Franck, *Le Livre noir n°4*, (2019), *op cit*, p.2

²⁸⁹ MORRELS, Franck, *Le Livre noir n°4*, (2019), *op cit*, p.38

²⁹⁰ MORRELS, Franck, *Le Livre noir n°4*, (2019), *op cit*, p.3

²⁹¹ (Règl.), CE/1071/2009, Considérant 7

²⁹² (Règl.), CE/1071/2009, considérant 12

A cet égard, le Président du secteur route de l'ETF persiste :

« Nous en tant que syndicalistes, nous ne demandons pas grand-chose de plus ; les lois sont là et il faut tout simplement les appliquer »²⁹³

6.4.2 Le registre national électronique.

Le registre national électronique du transport routier est un outil de centralisation de données particulièrement important. Chaque entreprise de transport y est répertoriée. Des documents comme la licence communautaire et l'attestation de conducteur y sont repris et également toutes les infractions & fraudes plus ou moins graves commises par l'entreprise ou son gestionnaire. Il est donc question que les autorités compétentes alimentent ce registre de manière sérieuse afin d'assurer une surveillance des entreprises.

6.4.3 La licence communautaire et l'attestation du conducteur.

Nous avons déjà eu l'occasion de parler de ces documents et de leur importance pour l'entreprise de transport. Dans ce chapitre, nous avons détaillé les conditions d'octroi de ces documents.

A partir du moment où, les autorités compétentes d'un Etat membre constate une infraction ou une fraude grave, l'Etat membre doit prendre ses responsabilités et retirer les permis d'exploitation. Or, sur l'autel du maintien de l'emploi, les études parcourues semblent supposer un certain « laisser faire ».

6.4.4 L'ETF innove...

En collaboration avec le syndicat roumain SLT²⁹⁴, les deux principaux syndicats belges²⁹⁵ ainsi que des syndicats suédois et danois vont ouvrir un bureau permanent dans la ville de Targu Mures en Roumanie ; l'ETF va soutenir financièrement et logistiquement ce nouveau bureau²⁹⁶.

²⁹³ CHANALUX, Namur, *op cit*

²⁹⁴ SLT : Sindicatul Lucrătorilor Din Transport

²⁹⁵ CSC-Transcom et FGFB-UBT

²⁹⁶ Agence Belga, RTBF, « Dumping social : Les syndicats du transport belges ouvrent un bureau permanent en Roumanie, le 10 octobre 2017, [En ligne], consulté le 24 janvier 2020 : https://www.rtbf.be/info/economie/detail_les-syndicats-du-transport-belges-ouvrent-un-bureau-permanent-en-roumanie?id=9732183

« Il s'agit d'une primeur pour des syndicats occidentaux qui auront désormais un point de contact direct dans un pays d'Europe de l'Est. Des dizaines de milliers de chauffeurs roumains parcourent actuellement nos routes pour le compte de transporteurs ouest-européens qui ont créé quelque part en Europe orientale une firme « boîte aux lettres ». Souvent ces chauffeurs ne parlent que le roumain et grâce à la collaboration avec SLT, il sera possible de les atteindre et de recueillir davantage d'informations sur leurs conditions de travail et leurs salaires »²⁹⁷.

Le Président du secteur route de l'ETF exprime sa joie pour les travailleurs du transport :

« Avec ce projet, les chauffeurs roumains seront mieux défendus et ainsi ne seront plus discriminés quand ils travailleront dans ces trois pays²⁹⁸. C'est en organisant les syndicats sur place aujourd'hui en Roumanie que nous construirons une Europe sociale »²⁹⁹

En ayant un contact direct avec les travailleurs du transport, cette nouvelle structure sera en capacité non seulement de les soutenir et les accompagner dans leurs difficultés mais aussi, grâce aux collectes de renseignements d'identifier et de localiser des entreprises « boîte aux lettres ». Le point 6.4.1 évoque une prise de conscience des Etats membres qui sont plutôt complaisants avec ce genre de pratique. Il est nécessaire que chaque Etat membre, à travers leurs services de contrôle, éradiquent définitivement ce cancer qui gangrène l'Europe entière.

²⁹⁷ Agence Belga, RTBF, (2017), Commentaires de J REYNAERT, Secrétaire fédéral adjoint de la FGTB-UBT, *op cit*

²⁹⁸ Belgique-Danemark-Suède

²⁹⁹ Agence Belga, RTBF, (2017), *op cit*

7 Les faux indépendants.

L'utilisation du terme « faux indépendant » est ambiguë car elle stigmatise des situations individuelles qui sont formatées à des degrés divers par l'évolution du marché du travail et la transformation des conditions d'exercice de certaines professions ; elle fait porter le soupçon sur le travailleur alors que, dans bien des cas, il a peu de choix et se trouve dans un rapport de force défavorable pour négocier son statut³⁰⁰. En effet, l'évolution constante du marché du travail ainsi que l'augmentation de pratiques d'externalisation et de sous-traitance conduisent les employeurs vers de nouvelles formes d'emplois ; emplois qui contribuent toujours plus à la flexibilisation et « l'occasionnalisation » au sein du marché du travail³⁰¹. L'entreprise principale devient de plus en plus fréquemment un « utilisateur ». Cette évolution donne lieu à un accroissement du travail « *indépendant dépendants*³⁰² » ou du « *dependent outsourcing* » (au cours duquel l'activité est effectuée par un travailleur indépendant dans des conditions similaires à un travailleur salarié)³⁰³.

L'intégration des pays de l'UE-13 et en particulier le fait que la libre circulation des services, à l'inverse de la libre circulation des travailleurs, était déjà applicable à ces pays à partir de la date d'accession initiale du 1^{er} mai 2004, a exacerbé le recours à ces nouvelles formes de travail³⁰⁴.

Les statuts des travailleurs deviennent de plus en plus flous. Le manque de substance dans la distinction occasionne de multiples distorsions dans l'identité statutaire du travailleur et la fausse indépendance en est une.

³⁰⁰ VALENDUC Gérard, «Les travailleurs indépendants économiquement dépendants », *Etude Chaire Travail-Université*, juillet 2017, [En ligne], consulté le 11 février 2020 :

<https://dial.uclouvain.be/pr/boreal/object/boreal:187711>

³⁰¹ JORENS, Yves, (2008), « Travail indépendant et faux travail indépendant dans le secteur de la construction », *Etude Université de Gand*, [En ligne], consulté le 25 janvier 2020 :

<https://biblio.ugent.be/publication/1112795/file/1112803>

³⁰² Selon VALENDUC G, (2017), *op cit*, p.5 : Plusieurs indicateurs permettent d'estimer le degré de dépendance économique d'un indépendant solo : la provenance des revenus ; l'individualisation de la relation contractuelle ; la régularité des paiements ; la nature du contrat des prestations de services et les modalités de tarification des prestations.

³⁰³ JORENS, Yves, (2008), *op cit*, p. 3

³⁰⁴ JORENS, Yves, (2008), *op cit*, p.6

7.1 En Union européenne.

En ce qui concerne le travail salarié et le travail indépendant, bien que l'Union européenne reconnaisse les deux statuts, elle n'impose actuellement aucune uniformisation de l'un ou l'autre au niveau des 27 Etats. Chaque Etat membre admet, certes, une classification binaire des deux statuts, mais reste souverain dans sa réglementation. En conséquence, il existe donc différentes tendances en U.E ³⁰⁵ : dans certains pays, il n'y a aucune définition statutaire ; d'autres prévoient une définition statutaire qui ne couvre que l'emploi direct ; et d'autres, encore, minoritaires pour cette tendance, proposent une définition statutaire pour les deux concepts.

7.1.1 Le cadre légal européen.

Pour l'Union européenne, les travailleurs salariés relèvent du champ d'application des art. 39 42 du Traité CE³⁰⁶, dans le cadre de la libre circulation des travailleurs. Les travailleurs indépendants relèvent du champ des art. 43, 44 et 47 du même Traité mais dans le cadre du droit d'établissement et de libre prestation de service³⁰⁷.

En ce qui concerne la CJUE, « un travailleur se définit comme une personne qui, pour une certaine durée, fournit des services pour et sous la direction d'une autre personne en contrepartie desquels il perçoit une rémunération »³⁰⁸. Afin d'appuyer son raisonnement, la Cours de justice détermine quatre éléments essentiels marquant la collaboration salarié – employeur : (i) la prestation de service ; (ii) une certaine durée ; (iii) l'exécution du travail sous la direction d'une autre personne et (iiii) la rémunération comme contrepartie ; dans ces quatre critères, elle accorde une attention toute particulière au troisième critère : « *l'exécution du travail sous la direction d'une autre personne* ». Le lien de subordination est l'élément qui caractérise au plus haut point la distinction entre le salarié et l'indépendant.

Sous le couvert du Principe de subsidiarité³⁰⁹, il est donc aisé de comprendre les raisons pour lesquelles l'Union européenne n'intervient que très peu dans la problématique de la fausse indépendance au sein des Etats membres. Il apparaît donc que, en fonction du droit du travail

³⁰⁵ JORENS, Yves, (2008), *op cit*, p.15

³⁰⁶ Traité CE, Traité instituant la Communauté européenne ou Traité de Maastricht, J.O.C.E, accès au droit de l'UE, Eur-Lex.europa.eu, [En ligne], consulté le 31 janvier 2020 : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A12002E039>

³⁰⁷ Traité CE, idem

³⁰⁸ JORENS, Yves, (2008), *op cit*, p.9

³⁰⁹ Voir données techniques en annexe-7

et du droit social en vigueur, les politiques de lutte (ou de non lutte) demeurent nationales et propres à chaque Etat membre. L'absence d'interconnexion entre les cadres juridiques nationaux et européens en ce qui concerne la distinction entre l'occupation d'un emploi et la prestation de service fait de la notion d'indépendant une question problématique³¹⁰.

Ceci écrit, déjà en 2006, la Commission européenne dans son livre vert : « Moderniser le droit du travail pour relever les défis du XXIème siècle signalait que les définitions juridiques nationales du travail salarié et du travail indépendants devaient être clarifiées³¹¹. Il est, en effet, apparu que l'absence d'une définition applicable dans toute l'Union européenne pouvait poser problème et notamment dans le cadre du travail transfrontalier³¹². A cette fin, plusieurs Etats membres ont tenté d'élaborer une définition exhaustive qui permettrait de faire la distinction entre ces deux statuts. La Belgique est un de ces Etats membres.

7.2 Le cadre légal belge - Définition.

La Belgique est un des pays qui administre et différencie légalement les deux statuts. Pour pouvoir identifier un faux indépendant, il faut pouvoir le différencier de l'indépendant. Mais qu'est-ce qui caractérise le travailleur indépendant ?

7.2.1 **Travailleur indépendant versus travailleur salarié.**

Le travailleur indépendant n'a pas de chef mais il a des clients, un donneur d'ordre, il travaille en toute autonomie et dirige lui-même son entreprise, gère ses horaires, décide de ses investissements...

La grande différence avec le statut de travailleur salarié est que celui-ci engage sa force de travail dans le cadre d'un contrat de travail salarié qui sous-entend un lien de subordination. Il faut savoir que, pour la Belgique, les éléments constitutifs d'un contrat de travail sont

³¹⁰ CESE : Conseil économique et social européen, (2013), Avis d'initiative, « L'abus du statut de travailleur indépendant », Point 4.4, le 21 mars, [En ligne], consulté le 5 février : <https://www.eesc.europa.eu/fr/our-work/opinions-information-reports/opinions/abus-du-statut-de-travailleur-independant>

³¹¹ CESE, (2013), *op cit*, point 1.2

³¹² *Ibid*

classiquement au nombre de trois³¹³ : la prestation, la rémunération et le lien de subordination³¹⁴ et c'est ce dernier élément qui est la caractéristique essentielle du contrat de travail et qui le distingue notamment du contrat d'entreprise³¹⁵. Autrement dit, par le contrat, le travailleur salarié est subordonné à un chef d'entreprise, un directeur, un manager... Donc un employeur.

7.2.2 Les faux indépendants.

On entend par fausse indépendance une situation dans laquelle une entreprise, un employeur collabore avec un travailleur indépendant qui, en réalité, devrait être qualifié de travailleur salarié parce qu'il effectue ses prestations de travail sous l'autorité de cette entreprise ou de cet employeur³¹⁶.

7.2.3 L'entreprise et le travailleur : tous deux gagnants ?

Les avantages tant pour les entreprises que pour les travailleurs sont principalement d'ordre économique.

Le recours aux faux-indépendants permet aux employeurs d'échapper aux cotisations sociales et fiscales et également les charges de précompte professionnel qui seraient dues normalement dans le cas d'un travailleur salarié ainsi qu'à d'autres dispositions légales attachées au salariat comme le paiement des congés payés, prime de fin d'année et autres avantages obtenus en conventions collectives de travail.

De son côté, le travailleur, échappe, lui aussi aux participations sociales et fiscales ; il peut également profiter, *si son employeur le veut bien*³¹⁷, d'un salaire confortable. Mais peut-on réellement parler d'avantages financiers pour le travailleur lorsqu'on étudie la situation de façon beaucoup plus approfondie ?

³¹³ Contrairement à la vision de la CJUE, la durée de la relation de travail n'y figure pas car, pour la Belgique, elle relève du Code civil, art.1780. La prestation, la rémunération et le lien de subordination relèvent de la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail. Il s'agit d'un registre différent. (Voir cours droit P-P Van Gehuchten)

³¹⁴ Portail du droit belge, Fiches techniques, le statut de faux indépendant, [En ligne], consulté le 26 janvier 2020 : http://www.droitbelge.be/fiches_detail.asp?idcat=25&id=211

³¹⁵ Appelé également « louage d'industrie », un contrat d'entreprise lie par exemple deux ou plusieurs travailleurs indépendants ou entreprises dans le cadre d'une prestation de travail. Et un contrat de société lie deux ou plusieurs personnes mettent quelque chose en commun en vue de partager les bénéfices qui pourront en résulter.

³¹⁶ Securex, « Intensification de la lutte contre les faux indépendants », 2013, [En ligne], consulté le 24 janvier 2020 : https://www.securex.eu/lex-go.nsf/vwFraudeBestr_fr/C5F03A3852DD3633C1257C440049633C?OpenDocument#.XisGpchKiUk

³¹⁷ Cette expression vaut pour les travailleurs qui se font exploiter sans possibilité de recours. Par exemple : le paiement au kilomètre dans le transport routier.

Le faux indépendant ne bénéficie d'aucune protection contre le licenciement et n'est pas indemnisable en cas de maladie et accident du travail³¹⁸, donc dans le cadre de l'assurance chômage ou maladie, l'allocation ou le salaire garanti ne sont pas dus. Les obligations contractuelles sont inexistantes ; il peut être rémunéré en dessous du salaire minimum ; par ailleurs, il peut se retrouver responsable de toute une série de désagréments qui entraînent une perte de salaire³¹⁹ ; il ne peut pas s'inscrire dans une organisation syndicale ou patronale pour défendre ses intérêts...

Outre ces aspects particulièrement négatifs, où nous constatons que, à moyen et long terme, le travailleur est très largement perdant, ce genre de pratique nuit gravement au système de sécurité sociale basé sur la solidarité de tous et toutes. Cette forme de fraude sociale est très sévèrement sanctionnée.

7.3 Les moyens de lutte.

Il n'est pas toujours aisé de différencier les deux statuts. L'ONSS³²⁰ rencontrait énormément de difficultés pour départager les fraudeurs et les travailleurs honnêtes. En 2006, la loi programme³²¹ instaure quatre critères généraux³²² pour identifier plus facilement la fausse indépendance.

- La volonté des parties de coopérer sur base indépendante ou non : Les parties choisissent librement la nature de leurs relations de travail. La dénomination du contrat ne coïncide pas nécessairement avec la qualification juridique du contrat.
- La liberté d'organisation du temps de travail : L'obligation de se conformer à un horaire précis et contraignant, ne pas pouvoir choisir librement ses jours de congé, de vacances, l'obligation de devoir justifier ses absences, de devoir avertir en cas d'absence... sont des indications de l'existence d'un contrat de travail
- La liberté d'organisation du travail : Lorsque le commettant doit systématiquement donner des instructions précises à l'exécutant en ce qui concerne ce qui doit être fait et la manière selon laquelle cela doit être fait, il ne peut plus être question de liberté

³¹⁸ Depuis le 1^{er} mai 2017, en Belgique, il faut pouvoir prouver au moins 180 jours de travail salarié au cours des 12 mois qui précèdent pour obtenir l'octroi des indemnités de mutuelle en cas d'incapacité de travail

³¹⁹ Dans le transport routier, certains employeurs peu scrupuleux n'hésitent pas à *pénaliser* le chauffeur si celui-ci ne respecte pas le planning, si le véhicule a une fuite ou une panne, s'il respecte (ou pas) les temps de conduite et de repos....

³²⁰ ONSS : Office national de sécurité sociale - Belgique

³²¹ Loi programme du 27 décembre 2006 appelée aussi loi des relations de travail

³²² Groupe S, « Les faux indépendants et la loi relative aux relations de travail : nouvelles dispositions », 2012, [En ligne], consulté le 26 janvier 2020 : https://www.groups.be/1_59435.htm

d'organisation du travail. Les compétences professionnelles insuffisantes de l'exécutant peuvent nécessiter de telles instructions. Des instructions d'ordre général n'ont pas ce caractère.

- La possibilité d'exercer un contrôle hiérarchique : Le contrôle hiérarchique est incompatible avec la collaboration indépendante car il témoigne de l'existence d'un contrat de travail. Le contrôle hiérarchique suppose l'exercice de l'autorité patronale ;

En 2012³²³, dans le cadre de la lutte contre le dumping social, le législateur belge instaure une série de neuf critères supplémentaires plus spécifiques fixant le statut du collaborateur pour certains secteurs³²⁴ qualifiés de « sensibles à la fraude ».

A partir de ces critères, l'inspection du travail « *évalue* » la collaboration entre les différentes parties ; si au moins cinq critères sont rencontrés, il y a présomption de l'existence d'un lien de type « employeur-travailleur ». C'est au commettant, alors, de prouver que ce n'est pas le cas...³²⁵

7.4 Dans le transport routier.

Comme le phénomène « boîte aux lettres » la fausse indépendance est assez courante dans le secteur du transport routier ; la Commission européenne estimait en 2008, la proportion de conducteurs salariés et de conducteur indépendants respectivement à 69% et 31% et toujours selon ses estimations, 50% des chauffeurs indépendants travaillant pour le compte de grosses sociétés sont de faux indépendants, ce qui signifie que 15,5 % de l'ensemble des chauffeurs sont des faux indépendants³²⁶. En 2012, la Commission européenne estime encore le nombre de faux indépendants à 300 000 en Europe et plusieurs milliers rien que pour la Belgique³²⁷. Le secteur compte environ 2 500.000 chauffeurs en Europe³²⁸.

³²³ Loi de 22 août 2012 entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2013

³²⁴ La construction, le gardiennage, le nettoyage, l'horticulture et le transport routier.

³²⁵ Businessdatabase.indicator.be, « Les faux indépendants dans le secteur du transport routier », *Droit social*, [En ligne], consulté le 27 janvier 2020 : <https://businessdatabase.indicator.be/droit/65>

³²⁶ IPOL-TRAN, Etude du Parlement européen, Direction générale des politiques internes, « *Pénurie de personnel qualifié dans le transport de marchandises par route* », 2009

³²⁷ Agence Belga, RTBF, « Transport routier : harmoniser les contrôles, éliminer la fraude sociale », le 07 avril 2012, [En ligne], consulté le 24 janvier 2020 : https://www.rtbf.be/info/belgique/detail_transport-routier-harmoniser-les-contrôles-eliminer-la-fraude-sociale?id=7744212

³²⁸ Chiffres avancés par PARRILLO R, interview du 19 février 2020, (Voir annexe-11)

7.4.1 Le cadre légal européen.

Nous avons vu³²⁹ que les Etats membres restent souverains dans leurs choix de légiférer en la matière, néanmoins, le transport routier relevant de compétences communautaires, à travers la Directive 2002/15/CE, le législateur européen permet, grâce à des critères spécifiques, d'identifier un conducteur indépendant. Dans son article 3, point e), la Directive précise que :

« Il s'agit de toute personne dont l'activité professionnelle principale consiste à effectuer des transports de voyageurs ou de marchandises par route contre rémunération au sens de la législation communautaire sous couvert d'une licence communautaire ou de toute autre habilitation professionnelle pour effectuer lesdits transports, qui est habilité à travailler à son propre compte et **qui n'est pas lié à un employeur par contrat de travail ou par toute autre relation de subordination de travail, qui dispose de la liberté nécessaire pour l'organisation de l'activité visée**, dont les revenus dépendent directement des bénéfices réalisés et qui est libre d'entretenir, à titre individuel ou en coopération avec d'autres conducteurs indépendants, **des relations commerciales avec plusieurs clients** »³³⁰.

7.4.2 Le cadre légal belge.

Dans le secteur du transport routier, c'est l'Arrêté royal du 29 octobre 2013³³¹ qui détermine les critères spécifiques au transport routier :

- L'absence de **risque financier ou économique** : défaut d'investissement personnel et substantiel dans l'entreprise avec du capital propre ou défaut de participation personnelle et substantielle dans les gains et les pertes de l'entreprise ;
- L'absence de **responsabilité et de pouvoir de décision** concernant les moyens financiers de l'entreprise ;
- Le défaut de pouvoir de **décision concernant la politique d'achat** de l'entreprise ;
- Le défaut de pouvoir de **décision concernant les politiques de prix** de l'entreprise (sauf si le prix a été convenu sur base de critères objectifs, cf. bourses de transport et appels d'offres) ;
- Le défaut d'une **obligation de résultats concernant le travail convenu** ;

³²⁹ Je vous renvoie au point 7.1.

³³⁰ (Dir.), 2002/15/CE, art. 3, point e),

³³¹ A.R du 29 octobre 2013, art.2

- Garantie du **paiement d'une indemnité fixe** quel que soient les résultats de l'entreprise ou le volume des prestations dans le chef de l'exécutant des travaux ;
- Ne pas être soi-même l'employeur de personnel recruté personnellement et librement ou ne pas avoir la possibilité d'engager du personnel ou de se faire remplacer pour l'exécution du travail convenu ;
- Le fait de ne pas apparaître comme une entreprise vis-à-vis d'autres personnes ou de son cocontractant ou travailler principalement ou habituellement pour un seul cocontractant ;
- Le fait de travailler dans des locaux ou au moyen d'un véhicule dont on n'est pas le propriétaire (ou locataire).

Les liens de subordination juridique et de dépendances économique sont tels que régulièrement l'inspection du travail requalifie cette fausse sous-traitance en vrai salariat et dresse procès-verbal pour travail clandestin par dissimulation de salariés³³².

Quelles sont les conséquences d'une requalification ?

Légalement responsable, c'est, en fait, l'employeur qui subira le plus les effets d'une requalification. Celle-ci entraînera d'office une régularisation au niveau de la sécurité sociale, les montants dus au fisc comme le précompte professionnel seront également réévalués et le travailleur pourra obtenir une réévaluation salariale avec le paiement d'arriérés, de pécule de vacances, primes de fin d'année et autres avantages conclus au niveau sectoriel.

7.4.3 L'entreprise de transport.

Dans ce mémoire, le transporteur, y compris le transporteur international est considéré comme le chef d'entreprise de transport qui s'engage à transporter par ses propres moyens des marchandises d'autrui à un prix déterminé. En général, le transporteur dispose d'une flotte plus ou moins importante de véhicules donc camions & remorques.

7.4.4 Le tractionnaire routier.

Le tractionnaire appelé aussi un *broker* est un transporteur routier indépendant qui loue son tracteur et son service de conducteur à une entreprise qui lui fournit une semi-remorque et un contrat de transport donc un contrat d'entreprise dans le cadre de la sous-traitance. Appelés

³³² GROZELIER, Anne-Marie, « Les vrai-faux indépendants », Chapitre 4, *Pour en finir avec la fin du travail*, Editions de l'Atelier, 1998, pp. (165)-(180).

également artisan chauffeur ou patron chauffeur en France, cette catégorie de travailleurs possèdent généralement un seul tracteur.

Evolution 2008-2016 de l'emploi des indépendants sans personnel dans le transport routier de marchandises, 20-64 ans, pour la Belgique, en milliers³³³.

2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
8.0	10.1	8.2	7.9	9.5	8.1	6.2	7.5	9.0

7.4.5 Le faux travail indépendant.

Nous avons vu plus haut que, dans l'objectif de réduire les coûts, de plus en plus d'entreprises de transport optent pour une externalisation d'une partie de leur activité. Des employeurs vont même jusqu'à « vanter » le travail indépendant en incitant leurs salariés à devenir les *artisans* de leur propre vie tout en continuant de travailler pour eux ; ces travailleurs, pour certains, propriétaires de leur véhicule, pour d'autres, locataires, dépendent entièrement de leur ancien employeur qui organise totalement leur travail³³⁴. Dans ce cas, il est aisé de comprendre toute l'ambiguïté de la relation de travail : l'indépendant est dépendant économiquement. Cette utilisation abusive du statut d'indépendant permet aux employeurs de se soustraire à leurs obligations sociales et prive les travailleurs de leurs droits fondamentaux.³³⁵

7.5 l'ETF sur front de refus.

L'ETF admet que de nouvelles formes de travail se mettent en place et notamment dans le cadre de la sous-traitance. Néanmoins, à travers les commentaires³³⁶ de son Président du secteur route, elle considère le faux travail indépendant comme une cause de dumping social et constate les effets néfastes sur les conducteurs³³⁷, il est donc question d'identifier et de combattre cette forme de travail totalement illégale. R PARRILLO met en avant l'article 3, point e), de la Directive 2002/15/CE³³⁸ :

« C'est vraiment la première fois qu'on trouve dans une Directive, une définition qui ouvre le champ à une interprétation claire de ce qu'est un

³³³ VALENDUC, Gérard, (2018), *op cit*, p.14

³³⁴ GROZELIER, Anne-Marie, *op cit*, p. 173

³³⁵ IPOL-TRAN, (2009), *op cit*, p.118

³³⁶ Interview PARRILLO, Roberto, 19 février 2020, voir commentaires annexe-11.

³³⁷ Je vous renvoie au point 7.2.3

³³⁸ Je vous renvoie à l'encadré page 89.

conducteur indépendant ; la Directive nous dit ce qu'est un faux indépendant en définissant ce qu'est un vrai indépendant »³³⁹.

Prenons l'exemple de René qui travaille en tant que conducteur salarié aux transports BBT & Fils. Sous l'insistance de son employeur, René décide de prendre le statut d'indépendant et d'entreprendre, dans le cadre de la sous-traitance, une collaboration de travail ; l'entreprise BBT & Fils devient donc le donneur d'ordre et organise journallement le travail de René.

Selon l'art.3, point e) de la Directive, René n'est pas en capacité d'organiser librement son travail : René reçoit quotidiennement ses ordres de transport sans de possibilité d'y déroger et ne dispose que d'un seul client : BBT & Fils ; au regard de ces seuls critères, René peut être considéré comme un faux indépendant susceptible d'être exposé à divers abus et sans possibilité éventuelle de recours... Comme déjà vu plus haut, travailler avec des indépendants permet au donneur d'ordre d'éluder ses responsabilités.

7.6 Pour une réponse « inédite » d'un syndical belge.

Le phénomène est inédit, tout au moins pour la Belgique mais pas nouveau en Europe. En effet, dans certains Etats membres, comme l'Espagne, les Pays Bas, l'Italie, des Fédérations de travailleurs autonomes se sont mises en place. Pour d'autres pays européens comme l'Allemagne, la France et aujourd'hui la Belgique, des syndicats accordent une place dans leur organisation à cette catégorie de travailleurs. C'est donc ainsi, malgré certaines tensions intra-organisationnelles³⁴⁰ que la Confédération des syndicats chrétien décide d'ouvrir ses portes aux travailleurs indépendants moyennant la condition de ne pas employer du personnel salarié.

7.6.1 Le service United Freelancers du syndicat chrétien belge.

Le service United Freelancers entre dans le cadre de la lutte contre les faux indépendants et apporte une réponse à la multiplication des indépendants économiquement dépendants³⁴¹, appelés également « *freelancers*³⁴² ». Le terme « *freelance* » est utilisé pour regrouper toutes

³³⁹ PARRILLO, Roberto, *op cit*,

³⁴⁰ En totale rupture avec la culture syndicale, ce nouveau projet fut perçu par certaines Centrales professionnelles comme contradictoire avec la tradition syndicale.

³⁴¹ Phénomène Déliveroo et autres plateformes du même type.

³⁴² Depuis plusieurs années, chez nous, le nombre de freelancers augmente de 7% par an et représente 70% du nombre total des indépendants. Le phénomène est également valable outre Atlantique. Il existerait actuellement +/- 57 millions d'américains freelancers, soit 36% des travailleurs. Selon le rapport annuel 2019 publié par

les situations de travail dans un statut « autonome », soit hors du contrat de travail classique, ou dans un montage triangulaire comme les « *freelancers* » qui prestent via un intermédiaire comme SMART³⁴³.

A la grande surprise de l'Union des classes moyennes³⁴⁴ et à travers trois Centrales professionnelles³⁴⁵, la CSC décide d'accueillir ces travailleurs³⁴⁶ qui expriment le besoin d'un accompagnement particulier : « la plupart des cas ne sont pas amenés devant le tribunal. Le travailleur sait que si il va au tribunal, il perdra immédiatement son travail. Certains vont devant le tribunal une fois la relation de travail terminée, mais encore faut-il en avoir le courage et les moyens car le travailleur indépendant n'a pas le service juridique du syndicat derrière lui³⁴⁷ ». Les « *freelancers* » semblent satisfaits d'une telle initiative car ils éprouvent un sentiment d'abandon de la part des organisations d'indépendants³⁴⁸ plutôt considérées comme des organisations patronales qui dénie la dépendance économique, organisationnelle ou matérielle³⁴⁹.

Et dans le transport routier ?

Le service « United Freelancers » ne s'adresse pas uniquement aux travailleurs sous statut indépendants qui collaborent avec les plateformes numériques. D'autres professions sont visées : la consultance, la livraison de colis ou de plats préparés mais aussi dans la construction, l'Horeca, les soins à la personne, les prestations artistiques, peintre en bâtiment...

Le concept est nouveau et ne couvre pas encore le secteur du transport routier mais pourrait très bien s'y étendre...

Nous pourrions donc imaginer que les travailleurs indépendants dans le secteur routier puissent intégrer ce service et de pouvoir bénéficier des avantages proposés³⁵⁰. Un moyen de lutte

Upwork et la Freelance Union, au rythme de l'évolution actuelle, les freelancers formeront d'ici 2027, la majorité des travailleurs aux Etats Unis, [En ligne], consulté le 11 février 2020 :

<https://www.agenceecofin.com/la-une-de-lhebdo/2510-70482-essor-mondial-du-freelance-une-afrique-competitive-se-joint-progressivement-a-la-danse>

³⁴³ WILLEMS, Martin, « Des freelancers parmi les nouveaux affiliés de la CSC », *Démocratie*, n°1, 2020, p.1

³⁴⁴ UCM-Magazine, La CSC affilié des indépendants, le syndicat chrétien ratisse trop large, le 19 juin 2019, [En ligne], consulté le 11 février 2020 : <https://www.ucmmagazine.be/actus/csc-affilie-independants/>

³⁴⁵ La Centrale nationale des employés et son pendant néerlandophone, la Transcom.

³⁴⁶ Pour autant que ces travailleurs exercent leur profession sans personnel.

³⁴⁷ CSC, « Travailleurs indépendants : bientôt affiliés » !, *Site de la CSC*, le 8 janvier 2019, [En ligne], consulté le 11 février 2020 : <https://www.lacsc.be/la-csc/secteurs/imprimerie-art-graphique-journaux-papier-et-carton/secteurs/142.03-recuperation-du-papier/2019/01/08/travailleurs-ind%C3%A9pendants-bient%C3%B4t-affili%C3%A9s-!>

³⁴⁸ L'union des classes moyennes et le syndicat national des indépendants.

³⁴⁹ VALENDUC, Gérard, (2018), *op cit*, p. 32

³⁵⁰ Négociations collectives, soutien individuel, assistance juridique, soutien professionnel

efficace pour, non seulement lutter contre la fausse indépendance mais aussi de constituer une source de droit social et de droit du travail pour que ces travailleurs puissent bénéficier d'une jurisprudence spécifique. Nous pourrions également espérer que ce concept séduise d'autres syndicats européens.

8 Les conclusions.

8.1 Une évolution historique, mais...

Durant la construction de ce mémoire, une multitude d'événements nouveaux se sont déroulés : le réaménagement de la Directive « Détachement » et la décision d'en exclure le transport routier, le vote du paquet « Mobilité » et encore aujourd'hui, l'incertitude qui plane sur l'issue de ce vote en plénière... mais, je pense qu'il était opportun de prendre son temps et de suivre pas à pas cette évolution importante et historique puisque les décisions qui ont été prises vont impacter non seulement le secteur du transport routier de marchandises mais aussi d'autres secteurs comme la logistique et le transport routier de personnes durant les quinze prochaines années.

Quelles perspectives pour l'avenir ? Je reste convaincu de la pertinence de ma question de départ pour ce mémoire... Même si l'aboutissement du paquet mobilité reste incertain à l'heure où j'écris ces dernières lignes³⁵¹, l'Union européenne a réussi un grand pas en avant en faveur de la lutte contre le dumping social. Ceci écrit et néanmoins, l'Europe sociale voulue, en 2014, par Jean-Claude JUNKER est encore loin et très loin concernant l'unique secteur du transport routier de marchandises. Son travail, en qualité de Président de la Commission européenne n'a pas vraiment abouti ; certes, il a réussi à programmer pour 2019-2020 l'installation d'une Agence européenne du travail dont l'objectif est de réconcilier les systèmes d'inspection du travail des Etats membres et il appartient, aujourd'hui à la Commission VON DER LEYEN³⁵² de poursuivre ; affaire à suivre donc... Mais ce seul secteur du transport routier laisse un goût amer à Madame Europe car il a réussi à engendrer une énorme fracture entre les Etats de l'Ouest et les Etats de l'Est ; les uns, d'un côté, portant des accusations de dumping social et les autres, portant des accusations de protectionnisme... Certes, les nombreuses avancées du paquet

³⁵¹ A l'issue du Trilogue, le paquet mobilité doit encore être voté, fin juin 2020, en séance plénière au Parlement européen.

³⁵² Ursula VON DER LEYEN : Présidente de la commission européenne nouvellement élue en mai 2019.

mobilité vont permettre une concurrence (un peu) plus loyale entre les entreprises européennes et un (probable) meilleur bien-être des conducteurs mais il reste encore beaucoup de chemin à parcourir pour un transport routier durable et équitable.

Je salue l'aboutissement du projet concernant l'Agence européenne du travail. Néanmoins, pour un maximum d'efficacité, nous nous devons de donner des moyens aux services d'inspection européens afin qu'ils puissent effectuer leur travail de manière efficace. Pour un secteur aussi important que le transport routier, il me semble nécessaire la mise en place d'une Agence européenne du transport routier³⁵³ qui reprendrait la gestion du registre électronique chargé de centraliser de nombreuses données concernant les entreprises situées sur le territoire européen ainsi que la centralisation des immatriculations des tracteurs et remorques ce qui permettra, grâce à l'instauration du tachygraphe intelligent et du CMR électronique, d'identifier et de tracer, effectivement, chaque tracteur et sa remorque ainsi que sa cargaison. Elle disposerait du pouvoir de vérifier, via les services de contrôle d'un Etat membre, l'installation effective d'une entreprise de transport sur le territoire, condition *sine qua non* pour l'octroi de la licence.

Cette Agence serait également amenée à gérer les flux de chauffeurs au moyen de la carte tachygraphe. Elle serait également une source d'aides et d'informations tant pour les entreprises que pour les conducteurs en matière de droits et d'obligations, de législation sociale, routière, d'octroi de cartes tachygraphes... Il lui appartiendrait également, via un Comité de consultation, d'émettre des avis et d'informer régulièrement la Commission européenne de l'évolution du secteur.

8.2 Pour une politique européenne commune du transport routier.

Dans le point 6.4.1 de ce mémoire, je sollicitais, à l'attention des Etats membres, une prise de conscience afin de rétablir une réelle politique européenne commune pour un transport routier durable et équitable. La Commission européenne a également un rôle particulièrement important à jouer. En effet, institution indépendante, elle est la gardienne des Traités européens et du droit communautaire³⁵⁴, elle promeut l'intérêt général. Dans ses moyens d'action, elle dispose non seulement de la possibilité de formuler des recommandations à l'attention d'un ou plusieurs Etats membres mais dispose aussi du droit d'engager des actions devant la CJUE à

³⁵³ Il existe une Agence européenne pour le transport aérien considérée comme la clé de voute de la stratégie de sécurité aérienne de l'Union européenne.

³⁵⁴ Traité de la Communauté Européenne, TCE, art 211

l'encontre d'un Etat membre qui aurait manqué à ses obligations communautaires³⁵⁵. Il est clair que, dans le cadre du transport routier, grâce à la collaboration et aux avis des deux Agences européennes précitées, la Commission européenne doit intervenir auprès des Etats membres qui manquent à leurs obligations et le cas échéant introduire une action devant la CJUE.

8.3 Pour revenir en 1957.

Le Traité de 1957, considérait, lors de la signature à l'époque, que la question sociale relevait d'une importance mineure. En 2014, soit 57 ans plus tard, J.C JUNKER entendait intégrer une vision sociale dans une Europe devenue exclusivement économique. En son temps, le texte fondateur souhaitait prendre en compte trois principes³⁵⁶ :

§

« Le premier traite la question du progrès social sous l'angle de la croissance économique à partir de l'axiome suivant : l'intégration économique stimule la croissance, la croissance permet le rattrapage des pays en retard et l'amélioration des conditions de vie des habitants de tous les pays membres. Il n'y a pas, ici, de politique sociale en tant que telle, le progrès social est une conséquence attendue de la croissance ».

L'eupéanisation des échanges a engendré pour le secteur du transport routier une croissance fulgurante. Les conséquences sociales de cette croissance n'ont pas été celles tant attendues par le Traité de Rome et en l'absence d'une harmonisation sociale, l'Europe a laissé aux nouveaux Etats membres le choix de ne pas s'aligner sur les standards sociaux des anciens Etats membres, dès lors, la question sociale est devenue une variable d'ajustement pour les pays l'UE-13. Il apparaît, aujourd'hui, encore, que ces pays n'ont aucune envie de rattraper leur retard en matière sociale et veulent plus que jamais conserver ces avantages qui leur assurent la prospérité de leurs régions. Concernant le bien-être et une rémunération équitable pour les conducteurs, des aménagements positifs vont enfin être mis en place grâce au nouveau paquet mobilité, mais sans réelle politique de contrôles et de sanctions, peut-on réellement parler de « progrès social » ?

§

³⁵⁵ Traité de la Communauté Européenne, TCE, art 226 & 228

³⁵⁶ Je vous renvoie à la première page de l'historique.

« Le second fait de la politique sociale un élément de la politique de concurrence. En supprimant les barrières douanières entre les pays membres, les législations nationales ne doivent pas avantager les entreprises domestiques au détriment de celles des pays partenaires. En permettant une concurrence juste et loyale, la CEE s'attaque donc indirectement à la question du risque de dumping fiscal et social ».

Ici encore, nous constatons que ce deuxième principe n'a pas atteint ses objectifs. Nous avons vu, à travers les livres noirs du syndicat belge FGTB-UBT que les délocalisations et l'installation de filiales frauduleuses et l'emploi de personnel à bas coûts occasionnent une concurrence déloyale. La Directive 2014/67/UE indiquait déjà, à l'époque, la marche à suivre pour lutter contre le phénomène « boîte aux lettres », hélas sans trop de résultat. La responsabilité de certains Etats membres est ici pointée du doigt dans la vérification de l'établissement effectif de l'entreprise et de la transmission d'informations demandée par les services de contrôle d'un autre Etat membre.



Quant au troisième principe, il s'appuie sur :

« une compétence sociale donnée à la CEE : la lutte contre les discriminations hommes/femmes. Ainsi les ouvrières de la Fabrique nationale d'armes d'Herstal en Belgique obtiennent en 1966 l'égalité de leur rémunération avec les hommes en vertu de l'application de l'article 119 du traité de Rome. Le droit social communautaire se développe peu à peu ».

Chaque année, lors de la journée du 8 mars, la problématique relative à l'écart salarial entre homme et femme pour un même travail revient encore et toujours sur le devant de la scène, car il subsiste encore aujourd'hui une différence de traitement dans des pays où existe pourtant du droit social et du droit du travail.

Le transport routier tend à se féminiser de plus en plus, en effet, les cabines de tracteur sont de plus en plus confortables et la technologie offre une conduite aisée ; par ailleurs, on peut comprendre les campagnes de séduction à l'attention d'un nouveau public, ne fut-ce que pour pallier aux problèmes de pénurie de conducteurs... Les syndicats devront rester particulièrement attentifs pour l'accompagnement des futures conductrices car l'instauration du nouveau paquet mobilité n'a pas résolu tous les problèmes concernant le dumping social dans le secteur routier.

8.4 Et les syndicats ?

En collaboration avec les syndicats nationaux et grâce aux diverses actions organisées, la Fédération européenne des travailleurs du transport a contribué à la mise en place³⁵⁷ du nouveau « Paquet mobilité ». Le processus fut très long et parsemé d'embûches mais grâce à la mobilisation des travailleurs du transport et la ténacité du Président du secteur route de l'ETF, qui, dans ses actions de lobbying a réussi à convaincre de nombreux Parlementaires européens de tous partis politiques de l'importance des enjeux concernant l'avenir du secteur. Ceci écrit, même si les résultats obtenus tombent plutôt en faveur des travailleurs européens du transport, la vigilance reste, plus que jamais, de rigueur car de nouveaux chantiers vont, prochainement, s'ouvrir et notamment avec l'arrivée des conductrices dans le métier et avec elles, la prise en compte d'exigences spécifiques en matière d'hygiène et de sécurité sur les parkings sans oublier l'équité dans les rémunérations entre hommes et femmes ; concernant la lutte contre la fausse indépendance et l'accès que l'organisation syndicale voudra bien laisser au conducteur indépendant... ; il sera également question pour l'ETF d'évaluer le travail de l'Agence européenne du travail nouvellement installée et de jouer de toute son influence pour que le secteur du transport routier puisse enfin obtenir son agence européenne.

8.5 Le mot de la fin.

Depuis la communautarisation du transport routier de marchandises, j'ai essayé de retracer le mieux possible le cheminement du dumping social au sein ce secteur. Je reste bien conscient que ce mémoire n'est pas le premier à étudier la problématique et ne sera sans doute pas le dernier, car un nouveau danger apparaît : le capitalisme routier a déjà muté et ce, depuis un certain temps. En effet, au cours des cinq dernières années, le transport routier de marchandises enregistre une augmentation significative du nombre de nouveaux travailleurs non européens qui, selon la CSC-Transcom³⁵⁸, serait passé de 40 000 à 110 000 et nous viennent d'Ukraine, de Biélorussie mais aussi d'Asie, notamment de Chine et des Philippines et qui occasionnent une concurrence frontale avec les conducteurs des pays de l'EST.

³⁵⁷ Même si le dernier vote en plénière est prévu fin juin 2020, j'entends rester positif.

³⁵⁸ DE MEY, Koen, Transcom info, p .7, Bruxelles : CSC-Transcom, Octobre 2018.

Il est encore trop tôt pour apporter une évaluation en rapport à ce phénomène mais voilà, la problématique du dumping social dans le transport routier demeure plus que jamais un sujet ponctuel et qui se déplace, désormais, encore plus vers l'Orient...

Bibliographie.

Livres & mémoires

- C
- COLLARD, F. (2017-2018), *La problématique du dumping social dans le secteur du transport routier au sein de l'Union européenne*, Mémoire de Master, Faculté de droit, de sciences politiques et de criminologie, Université de Liège.

- D
- DELEUZE, Q. (2015-2016), *Dumping social dans les transports routiers et aériens : entre compétitivité et protection sociale*, Mémoire, Faculté de droit et de criminologie, Louvain-La-Neuve, UCLouvain.

- G
- GROZELIER, A-M. (1998), *Pour en finir avec la fin du travail*, Edition de l'Atelier, pp. (165)-(180).

- H
- HILAL, N. (2006), « Effets pervers des déréglementations européennes : le cas du transport routier de marchandises », in : SOCTRA J, *Sociologie du travail*, Elsevier Masson, pp, (175)-(187).
- HILAL, N. (2007), *L'eurosyndicalisme par l'action, Cheminots et routiers en Europe*, L'Harmattan, Logiques politiques.

- Q
- QIAO, H. (2005), *L'impact de l'élargissement de l'Union européenne sur ses relations économiques intra et extra européennes*, Mémoire de Master en administration publique, Strasbourg, Ecole nationale d'administration.

- **L**
- LOWIT, T. (1971), *Le syndicalisme de type soviétique, l'URSS et les pays de l'Est européens*, Paris, Armand Collin, (Sciences sociales du travail), 431 pages.
- **S**
- STIEGLER, B. (2015), *L'emploi est mort, vive le travail*, Fayard, Milles et une nuits, 120 pages.

Articles de revues.

- **D**
- DE SCHUTTER, O. (2006), « L'équilibre et le social dans les traités européens », In : *Revue française des affaires sociales*, Vol.1, pp. (131)-(157).
- DORIVAL, C. (2004), « Le risque de dumping social », in : *Alternatives économiques*, n° 60, 2^{ème} trimestre, pp 46-48.
- **M**
- MOATTI, S. (2004), « Ce que l'élargissement va changer », in : *Alternatives économiques*, n°60, 2^{ème} trimestre, pp. (44)-(45).

Autres documents (Quotidiens, rapports, brochures, études...)

- **I**
- IPOL-TRAN. (2009), Etude du Parlement européen, Direction générale des politiques internes, « *Pénurie de personnel qualifié dans le transport de marchandises par route* ».
-
- **L**
- Le livre noir n°1 de la FGTB-UBT, (2010), *Ils viennent de l'Est, eux s'établissent à l'Est*, Union belge du transport, Edit.resp. Franck MOREELS ;

- Le livre noir n°2 de la FGTB-UBT, (2012), *Ils viennent de l'EST, eux s'établissent à l'EST*, Union belge du transport, 2^{ème} édition, Edit.resp. Franck MOREELS.
- Le livre noir n°3 de la FGTB-UBT, (2017), *La route slovaque, dumping social, l'UBT enquête*, Union belge du transport, Edit.resp. Franck MOREELS.
- Le livre noir n°4 de la FGTB-UBT,(2019), *Toujours autant de monde sur la route slovaque, l'UBT poursuit l'enquête*, Union belge du transport, Edit.resp. Franck MOREELS.
- LERUTH, Ph. (2017), « A neuf unis contre le dumping social », *Le monde*, 1^{er} février.

- **M**

- MOREAU, M-A. (2016), « Le détachement des travailleurs dans l'Union européenne : 20 ans après... », *Droit social*, n° 7-8, Juillet, pp. (11)-(25).

- **S**

- SAVARY, G. (2016), « Détachement des travailleurs : la construction européenne à l'épreuve des disparités sociales nationales », *Droit social*, Juillet n° 7-8, pp. (27)-(37).

- **T**

- TROGRIC, J-Fr. (2004), « Le syndicalisme européen », *Etudes*, Tome 401, pp. (601)-(611).
- TRT Trasporti e Territorio, 2017, étude réalisée pour la Commission du transport et du tourisme (TRAN) – Les transporteurs routiers de marchandises dans l'Union européenne : conditions sociales et de travail (mise à jour de l'étude réalisée en 2013) Parlement européen, département thématique des politiques des politiques structurelles et de cohésion, Bruxelles.

Documents numériques.

- **A**
- ALCOY, Ph. (2017), « Qu'en est-il du syndicalisme dans l'Europe postsocialiste » ? *Le courrier d'Europe centrale*, le 20 mai, [En ligne], consulté le 05 juillet 2018 : <https://courrierdeuropecentrale.fr/syndicalisme-europe-postsocialiste/>
- Affaire « Rush Portuguesa », dans le secteur de la construction, n°C-113/89, novembre 1990, « Halte à la fausse sous-traitance », *Gistimag-Plein droit*, n°12, [En ligne], consulté le 09 octobre 2019 : <https://www.gisti.org/doc/plein-droit/12/sous-traitance.html>
- Agence Belga, Sud info, (2017), « Dumping social : les syndicats du transport belges ouvrent un bureau permanent en Roumanie », le 10 octobre, [En ligne], consulté le 24 janvier 2020 : <https://www.sudinfo.be/id16128/article/2017-10-10/dumping-social-les-syndicats-du-transport-belges-ouvrent-un-bureau-permanent-en>
- **B**
- BON-GARCIN, I. (2016), « Le cabotage dans le transport routier de marchandises : un sujet polémique », *Les cahiers scientifiques du transport*, n°69-70, p.(37)-(53), [En ligne], consulté le 05 novembre 2019 : <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-02078399>
- BOUNIOL, G. (2018), « Transport : ces camionnettes de l'Est zigzaguent avec la loi », *Ouest-France*, le 13 mars, [En ligne], consulté le 08 janvier 2020 : <https://www.ouest-france.fr/economie/transports/routes/transport-ces-camionnettes-de-l-est-zigzaguent-avec-la-loi-5617384>
- BRL, E. (2018), Seneffe : Charles MICHEL interpellé par la CSC, *in* : *DH.be*, 13 juin, [En ligne], consulté le 09 octobre 2019 : <https://www.dhnet.be/regions/centre/seneffe-charles-michel-interpelle-par-la-csc-5b20eb9f55326301e7807306>
- **C**
- CAN, Sitto, (2015), « Détachement des travailleurs. Où en est l'Europe » ? *Pour la solidarité*, 1^{er} février, [En ligne], consulté le 25 octobre 2019 :

<http://www.pourlasolidarite.eu/sites/default/files/publications/files/na-2015-detachement-travailleurs.pdf>

- CRAHAY, P. (2018), Une révision prochaine aux règles relatives aux travailleurs détachés », Cabinet d'Avocats MOSAL, le 10 décembre, [En ligne], consulté le 20 novembre 2019 : <https://www.mosal.be/categories/points-de-droit-11532/articles/nouvelle-directive-europeenne-relative-au-detachement-de-travailleurs-742.htm>
- CREPIN, Julien, « Dumping social dans les transports : un routier belge coûte 2.619€, un bulgare seulement 303€ DHNET, février 2017, [En ligne], consulté le 25 octobre 2019 : <https://www.dhnet.be/actu/societe/dumping-social-dans-les-transports-un-routier-belge-coute-2-619-euros-un-bulgare-seulement-303-infographie-5890e619cd70e747fb708684>
- Comité national routier, (2013), Etude 12 juin 2013, [En ligne], consulté le 05 juillet 2018 : <http://www.cnr.fr/Indices-Statistiques/Longue-distance-EA/Indices-CNR#haut>
- Comité national routier, (2016), « *Comparatif des conditions d'emploi et de rémunérations des conducteurs routiers internationaux en Europe* », Etude, [En ligne], consulté le 18 novembre 2019 : <https://www.e-tlf.com/2016/11/18/etude-cnr-comparatif-conditions-demploi-de-remuneration-conducteurs-routiers-internationaux-europe/>
- Comité national routier, (2018), « Le classement TRM des pavillons européens en 2016 », publié le 27 mars.
- CVCE.eu, Evénement historiques de la construction européenne de 1945 à 2014, [En ligne], consulté le 25 septembre 2019 : <https://www.cvce.eu/recherche/unit-content/-/unit/02bb76df-d066-4c08-a58a-d4686a3e68ff>
- **D**
- DANGLADE, N. (2017-2019), « l'intégration européenne : l'Europe économique et monétaire », partie 3, ESH ECE Camille VERNET, [En ligne], consulté le 25 septembre 2019 : <https://eshcamillevernet.com/category/cours-ece-2-2016-2017/module-3-la-mondialisation-economique-et-financiere/partie-3-lintegration-europeenne/>
- DEGUIGNE, Anne, (2017), « Les pays européens divisés sur les travailleurs détachés », in : *Le Figaro*, le 15 mars.

- DE VOGELAERE, J-Ph. (2019), « Transport routier : un métier en pénurie », *Plus.lesoir.be*, le 30 août, [En ligne], consulté le 18 novembre 2019 : <https://plus.lesoir.be/244896/article/2019-08-30/transport-routier-un-metier-en-penurie>

- **F**
- FALJAOUI, Amid, (2017) « Les points clés du discours de Junker sur l'état de l'UE », *Le Vif*, le 13 septembre, [En ligne], consulté le 18 juillet 2018 : https://trends.levif.be/economie/politique-economique/les-points-cles-du-discours-de-junker-sur-l-etat-de-l-ue/article-normal-721765.html?cookie_check=1588769964
- FEBETRA, (2017), « Sans contrôles efficaces, la directive sur le détachement des travailleurs n'est plus valide », Communiqué de presse, 24 octobre, [En ligne], consulté le 18 juillet 2018 : <https://febeta.be/fr/2017/10/zonder-efficiente-controles-is-herziening-detacheringsrichtlijn-maat-niets/>

- **G**
- GAILLY, J-P. (2018), « La route à tout prix ? Dumping social et exploitation des chauffeurs », *Politique, revue belge d'analyse et de débat*, le 12 février, [En ligne], consulté le 06 décembre 2019 : <https://www.revuepolitique.be/la-route-a-tout-prix-dumping-social-et-exploitation-des-chauffeurs/>
- Glossaire international, le Dico du commerce international, [En ligne], consulté le 1^{er} octobre 2018 : <https://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/dumping-social.html>

- **I**
- IZEN, Y. (2015), « Le dumping social dans les transports de marchandises européens », *Terra Nova, la fondation progressiste*, le 25 juin, [En ligne], consulté le 05 juillet 2018 : <http://tnova.fr/etudes/le-dumping-social-dans-les-transport-routiers-de-marchandises-europeens>
- IPOL-TRAN. (2013), Etude du Parlement européen, Direction générale des politiques internes, « Développement et mise en œuvre du cabotage routier dans l'UE », [En ligne], consulté le 03 décembre 2019 : [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2013/495854/IPOL-TRAN_ET\(2013\)495854_FR.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2013/495854/IPOL-TRAN_ET(2013)495854_FR.pdf)

- IPOL-TRAN. (2017), Etude du Parlement européen, Direction générale des politiques internes, « *Les transporteurs routiers de marchandises dans l'UE : conditions sociales et de travail* » [En ligne], consulté le 20 octobre 2019 :
[https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2017/602000/IPOL_STU\(2017\)602000_FR.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2017/602000/IPOL_STU(2017)602000_FR.pdf)
- **J**
- JORENS, Y. (2008), Travail indépendant et faux travail indépendant dans le secteur de la construction », *Etude, Université de Gand*, [En ligne], consulté le 25 janvier 2020 : [http://www.eurodetachment-travail.eu/synthese/doc/Etude_FETBB_FIEC_travail_independant_\[FR\].pdf](http://www.eurodetachment-travail.eu/synthese/doc/Etude_FETBB_FIEC_travail_independant_[FR].pdf)
- **K**
- KNAEBEL, R. (2016), « Salaires amputés, logements indécents et droits bafoués : bienvenue dans la vie d'un travailleur détaché », *Bastamag, Radicalement indépendant*, 23 mai, [En ligne], consulté le 15 octobre 2019 :
<https://www.bastamag.net/Salaire-ampute-logement-indecent-et-droits-bafoues-bienvenue-dans-la-vie-d-un>
- **M**
- MAETERLINCK, N. (2017), « Travailleurs détachés : des critiques des syndicats et patrons, le transport routier en colère », *RTBF info*, [En ligne], consulté le 31 octobre 2019 : https://www.rtbf.be/info/economie/detail_travailleurs-detaches-des-critiques-des-syndicats-et-des-patrons-le-transport-routier-en-colere?id=9745641
- Mc GAURAN, K. (2016) « L'impact du recours aux sociétés boîte aux lettres sur les droits des travailleurs et les recettes publiques », Site de la CES, juin, [En ligne], consulté le 11 janvier 2020 :
https://www.etuc.org/sites/default/files/publication/files/ces_letterbox_companies_fr_web.pdf
- MINANO, L.(2018), « Le quotidien intenable des routiers, nouveaux forçats de l'industrie automobile européenne », *Bastamag*, le 08 octobre, [En ligne], consulté le 08 octobre 2018 : <https://www.bastamag.net/Le-quotidien-intenable-des-routiers-nouveaux-forcats-de-l-industrie-automobile>

- **R**
- RASPIENGEAS, J-Cl. (2019), « Routier, une profession qui n’attire plus », *La Croix*, le 23 juillet, [En ligne], consulté le 04 décembre 2019 : <https://www.la-croix.com/Economie/France/Routier-profession-nattire-plus-2019-07-23-1201037140>
- ROIG, E., « Dumping social – Définition », *Droit & finances*, [En ligne], consulté le 1^{er} octobre 2018 : <https://droit-finances.commentcamarche.com/faq/23750-dumping-social-definition>

- **S**
- SPF Emploi, travail et concertation sociale
- SUD PRESSE. (2016), « Un poids lourd immobilisé après avoir roulé...49 heures sans s’arrêter », *Sud Press.fr*, le 28 mars, [En ligne], consulté le 08 octobre 2018 : <https://www.sudouest.fr/2016/03/28/un-poids-lourd-immobilise-apres-avoir-roule-49-heures-sans-s-arreter-2314866-4776.php>

- **U**
- UCM-Magazine, (2019) « La CSC affilié des indépendants, le syndicat chrétien ratisse trop large », le 19 juin, [en ligne], consulté le 11 février 2020 : <https://www.ucmmagazine.be/actus/csc-affilie-independants/>

- **V**
- VALENDUC, G. (2017), « Les travailleurs indépendants économiquement dépendants », *Etude Chaire Travail Université*, juillet, [En ligne], consulté le 11 février 2020 : http://www.ftu-namur.org/fichiers/CSC-ChaireTU-Independants_economiquement_dependants.pdf
- VARGA, Mihai, (2017), « Qu’en est-il du syndicalisme postsocialiste » ? in : *Le Courrier d’Europe centrale*, 20 mai.
- VIDALIES, Alain, (2017), « Lancement de l’alliance du routier par neuf Ministres européens du transport », *YouTube*, le 1^{er} février, [En ligne], consulté le 08 août 2018 : <https://www.youtube.com/watch?v=whBM59y-lZ4>
-

- **W**

- WOLWERTZ, A. (2017), « Dumping dans le transport routier : une gangrène qu'il aurait fallu couper plus tôt », L'Avenir.net, [En ligne], consulté le 05 juillet 2018 : https://www.lavenir.net/cnt/dmf20170509_01001747/une-gangrene-qu-il-fallait-couper-plus-tot
- WOLWERTZ, A. (2019), « L'Europe veut réduire le repos des chauffeurs », *l'Avenir.net*, le 4 janvier, [En ligne], consulté le 04 janvier 2020 : https://www.lavenir.net/cnt/dmf20190104_01277456/l-europe-veut-reduire-le-repos-des-chauffeurs

- **Z**

- ZLOTOWSKI, K. (2017), propos recueillis par SCHOEN Céline et d'ABBUNDO Antoine, « Comment faire évoluer la directive européenne travailleurs détachés », *La Croix*, le 17 mars, [En ligne], consulté le 29 octobre 2019 : <https://www.la-croix.com/Journal/Comment-faire-evoluer-directive-europeenne-travailleurs-detaches-2017-03-16-1100832535>
- ZACHOVA, A. (2019), « Les règles sur les travailleurs détachés menacent les transports tchèques », in : *EURACTIV*, 19 janvier, [En ligne], consulté le 31 octobre 2019 : <https://www.euractiv.fr/section/plan-te/news/czech-transport-companies-under-threat-from-better-driver-salaries/>

Annexes.

Annexe-1³⁵⁹ : l'affaire *Rush Portuguesa*.

L'arrêt de la Cour³⁶⁰ de justice *Rush Portuguesa*³⁶¹ intervient suite à l'adhésion de l'Espagne et du Portugal en 1986. Cet arrêt illustre les techniques employées pour utiliser de la main d'œuvre à bas salaires dans les pays à haut salaires. En effet, les standards de rémunération dans la péninsule ibérique étaient bien inférieurs au reste de l'Union de l'époque.

Dans cette affaire, la Cour de justice a considéré que la liberté de prestation de services entraîne le droit pour l'entreprise étrangère de se déplacer avec son personnel pour la durée des travaux dans le pays d'accueil. Toutefois, la Cour avait ajouté que « le droit communautaire ne s'oppose pas à ce que les Etats membres étendent leur législation, ou les conventions collectives de travail conclues par les partenaires sociaux, à toute personne effectuant un travail salarié, même de caractère temporaire, sur leur territoire, quel que soit le pays d'établissement de l'employeur. Le droit communautaire n'interdit pas davantage aux Etats membre d'imposer le respect de ces règles par les moyens appropriés »³⁶². Ce paragraphe a suscité beaucoup de questions qui ont débouché sur l'adoption de la Directive Détachement 96/71/CE.

Annexe-2 : La licence communautaire.

Pour pouvoir effectuer des transports internationaux pour compte d'autrui dans l'Espace Economique Européen (élargi à la Suisse), l'entreprise de transport doit se voir délivrer une licence communautaire par les autorités compétentes de l'Etat membre d'établissement.

³⁵⁹ COLLARD F, (2017-2018), *La problématique du dumping social dans le secteur du transport routier au sein de l'Union européenne*, Master en droit à finalité spécialisée en droit des affaires, Liège, ULiège

³⁶⁰ Eur-lex.europa.eu, CJUE, arrêt du 27 mars 1990, affaire *Rush Portuguesa* n°C-113/89, consulté le 20 novembre 2019 : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A61989CJ0113>

³⁶¹ Le nom de l'affaire est issu du nom de la société de construction portugaise qui avait conclu un contrat de sous-traitance avec une entreprise française en vue de réaliser une ligne ferroviaire en France.

³⁶² *Rush Portuguesa*, point 18

Chaque transporteur peut demander autant de copies conformes de sa licence communautaire que lui permet sa capacité financière au regard du nombre de véhicules de + de 3,5 tonnes. Une taxe de 9000€ est demandée pour le premier véhicule et 5000€ pour les suivants³⁶³.

La licence communautaire n'est pas contingentée et reste valable pour une durée de dix années et renouvelable.³⁶⁴

C'est le Règlement CEE n° 881/92, repris par la suite par le Règlement 1072/2009/UE qui définit le régime d'octroi de la licence communautaire³⁶⁵ et oblige le transporteur à respecter certaines conditions³⁶⁶:

- ✓ Chaque véhicule de l'entreprise, qu'il soit de pleine propriété, sous contrat location-achat, de location ou en leasing doit disposer d'une copie certifiée conforme de la licence communautaire³⁶⁷.
- ✓ Les entreprises qui exercent la profession de transporteur par route sont établies de façon stable et effective dans un Etat membre.
- ✓ Ces entreprises doivent faire preuve d'honorabilité.
- ✓ Ces entreprises disposent de la capacité financière appropriée et,
- ✓ Ces entreprises ont la capacité professionnelle requise.

La licence communautaire est cruciale dans la profession. Dans le cas où ces conditions ne sont pas réunies, les autorités compétentes de l'Etat membre d'établissement peuvent refuser d'accorder la licence ou même la retirer en cas de fraude³⁶⁸. Ceci constitue un excellent moyen de lutte contre les entreprises frauduleuses et le dumping social.

Annexe-3 : Le droit communautaire, le chemin d'une Directive ou d'un Règlement.

³⁶³ Association française du transport routier international, [En ligne], consulté le 20 novembre 2019 : <https://www.aftri.com/marchandises/acces-au-marche/licences-communautaires>

³⁶⁴ (Règl.), 1072/2009/CE, Chap.II, Art.4, §1, a) à b)

³⁶⁵ Règlement (CEE) n° 881/92 du Conseil, du 26 mars 1992, concernant l'accès au marché des transports de marchandises par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un État membre, ou traversant le territoire d'un ou de plusieurs États membres „J.O.C.E, accès au droit européen, Eur-Lex-Europa.eu, [En ligne], consulté le 10 avril 2019) : https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=uriserv:OJ.L_.1992.095.01.0001.01.FRA

³⁶⁶ Règlement CE/1072/2009, Chap.1, Art.3, §1, a) à d).

³⁶⁷ Règlement CE/1072/2009, chap.2, Art.4,§3.

³⁶⁸ Règlement CE/1072/2009, Chap.2 Art.7, § 1&2, (a,b)

Pour la bonne compréhension, il me semble important de consacrer quelques lignes aux processus d'élaboration d'un texte législatif européen. Pour rappel, les Traités donnent la possibilité à l'Union européenne de créer du droit (droit dérivé)³⁶⁹ :

Ce principe colle parfaitement avec les notions de liberté de circulation et de prestation du Traité de Rome.

- **Le Règlement** : Outil législatif édicté par le Parlement européen et le Conseil des Ministres : il représente la règle générale. Elle s'applique à tous les Etats membres et immédiatement. C'est donc un acte juridique défini à l'art.288 du TFUE qui rentre dans le cadre du droit dérivé et qui revêt une portée générale. Un Règlement doit être intégralement respecté par ceux ou celles à qui il s'applique. Il s'agit d'un acte juridique contraignant pour : les institutions de l'UE, les pays de l'UE et les particuliers auxquels il s'adresse. Le Règlement est directement applicable dans tous les pays de l'UE cela signifie que i) qu'il s'applique immédiatement en tant que norme dans l'ensemble des pays de l'UE sans devoir être transposé dans le droit national ; ii) qu'il crée des droits et obligations pour les particuliers qui peuvent, par conséquent, directement l'invoquer devant les juridictions nationales ; iii) qu'il peut être utilisé en tant que référence par les particuliers dans leur rapport avec d'autres particuliers, les pays de l'UE ou les autorités européennes.
- **La Directive** : Deuxième outil législatif qui impose un objectif à atteindre. L'UE laisse un certain délai aux Etats membres et laisse également le libre choix de la stratégie employée pour autant que l'objectif soit atteint. La Directive doit donc être transposée en droit national.

Il arrive également que la Commission émette une recommandation à l'égard d'un pays membre pour une thématique donnée. La différence, avec les deux actes qui précèdent, est que ce texte n'a aucune portée obligatoire ; il permet simplement aux institutions européennes de faire connaître leur point de vue et de suggérer une ligne de conduite sans contraindre les destinataires à s'y conformer³⁷⁰.

³⁶⁹ Sources : Cours de Droit du travail, uclouvain, Pierre-Paul VAN GEHUCHTEN.

³⁷⁰ Union européenne, europa.eu, Consulté le 23 novembre 2019 : https://europa.eu/european-union/eu-law/legal-acts_fr

La Commission européenne composée de 28 Commissaires³⁷¹ émet des propositions spécifiques dans un domaine spécifique, qui pourrait être par exemple le secteur du transport routier qui relève des compétences communautaires. Ces propositions sont faites au Conseil des Ministres³⁷² et/ou au Parlement³⁷³ européen et depuis la signature du protocole social du traité de Maastricht en 1993, la Commission européenne doit consulter les « partenaires sociaux européens³⁷⁴ » sur chaque avant-projet de loi européenne et sur ses initiatives en matière de politique sociale. Ils se réunissent au sein du CDSS³⁷⁵. Si les relations collectives débouchent sur un accord, les interlocuteurs sociaux peuvent demander à la Commission de solliciter le Conseil pour transformer cet accord en droit dérivé. Le Conseil sollicite également l'avis du Parlement pour cet accord qui peut faire plusieurs navettes entre l'un et l'autre afin de subir un ou plusieurs réajustements avant d'être voté, transformé en droit dérivé et ensuite transposé dans les législations nationales de chaque Etat membre. La Commission veille aussi à la bonne exécution des lois communautaires et à défaut, peut saisir la CJUE³⁷⁶.

Annexe-4 : Les Comités de dialogue social sectoriel européen.

C'est dans la période entre la signature de l'Acte unique de 1986 et celle du Traité de Maastricht de 1992 que s'institue le dialogue social européen comme une relation bipartite à vocation régulatrice³⁷⁷. Dans ce cadre, il décrit les négociations menées par les partenaires sociaux³⁷⁸ afin de défendre les intérêts de leurs membres. Il est reconnu comme un objectif de l'UE au titre de l'Art.151 du traité de fonctionnement de l'Union européenne (TFUE). Le dialogue social contribue donc au développement de la politique sociale européenne ; les partenaires sociaux participent aux discussions, consultations, négociations et actions conjointes menées au niveau européen, en plus de celles menées au niveau national³⁷⁹. Avant d'intervenir dans le domaine social, la Commission européenne doit consulter les partenaires sociaux³⁸⁰, elle s'efforce donc de développer le dialogue pouvant déboucher sur des relations

³⁷¹ Un Commissaire par Etat membre désigné par leur gouvernement et accepté par le Parlement européen. Mandat de 5 ans. A ce stade du mémoire, le Royaume Uni est toujours intégré à l'Union européenne.

³⁷² Le Conseil des Ministres reprend un Ministre par Etat membre et par compétence.

³⁷³ Le Parlement européen est composé de 736 euro-députés, 22 pour la Belgique. Ils sont tous élus pour 5 ans.

³⁷⁴ Etuc – CES : Le dialogue social européen. Consulté le 08 octobre 2019 :

<https://www.etuc.org/fr/theme/dialogue-social-europeen>

³⁷⁵ Comité de dialogue social sectoriel. Les art. 154 & 155 fondent l'existence et les prérogatives du dialogue social européen.

³⁷⁶ La Cour de justice de l'Union Européenne veille au respect du droit dans l'UE

³⁷⁷ HENNI A, (2001), Le dialogue social européen, enjeux, structures, résultats, In : Le Crisp, n° 1741

³⁷⁸ Les organisations d'employeurs et de travailleurs.

³⁷⁹ Portail du Parlement européen, Glossaire de résumé, Le dialogue social, Eur-Lex.europa, [En ligne], consulté le 07 décembre 2019 : https://eur-lex.europa.eu/summary/glossary/social_dialogue.html

³⁸⁰ TFUE, Art. 154

conventionnelles³⁸¹.

Les

partenaires sociaux peuvent donc négocier des accords qui peuvent être mis en œuvre indépendamment selon leurs pratiques nationales ou demander leur mise en œuvre par une décision du Conseil des Ministres européens³⁸².

Des instances d'échange entre les interlocuteurs sociaux sans visée régulatrice, donc de portée symbolique, se mettent en place vers le milieu des années 1980. Les décisions étaient non contraignantes et n'engageaient en aucune manière les deux parties. Malgré la forte réticence de l'UNICE³⁸³, La Commission européenne a, dans les années 1989 à 1991, élargi les fonctions du dialogue social vers la négociation d'accords collectifs brandissant la menace : « *Négociez ou nous légiférons* »³⁸⁴ ! Au bout de huit mois de négociations tendues, les interlocuteurs sociaux s'accordent sur les modalités de leur intégration aux procédures de décisions communautaires³⁸⁵. La poursuite des discussions permet en juin 1991 de dessiner les contours de l'accord futur et par crainte d'obtenir un accord moins favorable, l'UNICE, lâche du lest et signe l'accord le 31 octobre 1991³⁸⁶.

Annexe-5 : Dénomination technique dans le transport routier³⁸⁷.

Dans le transport routier, un « *jargon* » technique particulier est utilisé pour reconnaître et différencier les temps de travail, temps de conduite et temps de repos. Ces *temps* sont visibles tant par le conducteur (accès restreint) que par les services de contrôle (accès plus étendu) au moyen du tachygraphe³⁸⁸. Dans le transport routier, on ne parle pas de *journée de travail* mais de *période*. Le conducteur peut travailler sur maximum six périodes sur une semaine. Chaque période se compose de pause, de conduite, de temps de travail et de repos journalier.

- **Pause** : Moment durant lequel le conducteur n'a pas le droit de conduire ou d'effectuer d'autres tâches ; il doit se reposer³⁸⁹. Après quatre heures trente de conduite, le conducteur doit prendre une pause de quarante-cinq minutes. La pause

³⁸¹ HENNI A, *op cit*, p.5

³⁸² TFUE, Art.155

³⁸³ Union des confédérations de l'industrie et des employeurs d'Europe

³⁸⁴ HENNI A, *op cit*, p.11

³⁸⁵ HENNI A, *op cit*, p.14

³⁸⁶ HENNI A, *idem*

³⁸⁷ Ce jargon technique est défini dans le Règlement CE/561/2006 ; il reste valable tant pour le transport routier de marchandises que pour le transport de personnes dans des conditions bien définies par ce même Règlement.

³⁸⁸ Le tachygraphe est un appareil de contrôle installé au niveau du tableau de bord du véhicule. Obligatoire depuis 1969, le tachygraphe mesure les mouvements du véhicule et les attitudes du conducteur : vitesse, temps de conduite et de repos, pause, chargement et déchargement, disponibilité

³⁸⁹ Art.4, point d)

peut être fractionnée sous certaines conditions. Sur le tachygraphe, la pause est identifiée au moyen de l'icône « *lit* ».

- Autres tâches : Comprennent toutes les activités, à l'exception de la conduite définies comme temps de travail à l'Art.3, point a) de la Directive 2002/15/CE³⁹⁰. Sur le tachygraphe, les autres tâches sont identifiées au moyen de l'icône « *deux marteaux croisés* ». A ne pas confondre avec le temps de disponibilité. Les autres tâches sont les chargements et déchargements, nettoyage du véhicule...
- Repos : Tout moment ininterrompu durant lequel un conducteur peut disposer librement de son temps.
- Repos journalier : Partie d'une journée durant laquelle le conducteur peut disposer librement de son temps ; le repos journalier normal se compose de min onze heures consécutives. Moyennant certaines conditions, ce repos journalier peut être réduit.
- Repos hebdomadaire : Après un max de six périodes de conduite, le conducteur doit prendre un repos hebdomadaire³⁹¹ de min quarante-cinq heures consécutives. Moyennant certaines conditions, ce repos hebdomadaire peut être réduit³⁹².
- La semaine : Pour un chauffeur routier, la semaine débute le lundi 00h00 et se termine dimanche 24h00³⁹³.
- Durée de conduite : Durée de l'activité de conduite enregistrée³⁹⁴ au moyen de l'icône « *volant* ».
- Durée de conduite journalière : Durée de conduite totale accumulée entre la fin d'un temps de repos journalier et le début d'un temps de repos journalier ou entre un temps de repos journalier et un temps de repos hebdomadaire³⁹⁵. La durée de conduite journalière ne peut excéder neuf heures. Deux fois dans la semaine, le conducteur peut aller jusqu'à dix heures de conduite mais attention, il ne peut dépasser nonante heures sur deux semaines.

³⁹⁰ Art.4, point e)

³⁹¹ En vertu d'un Arrêté royal de 2014, la Belgique interdit au chauffeur routier de prendre son repos hebdomadaire dans son véhicule. A la suite d'une plainte (affaire VADITRANS), la CJUE sera saisie et dans un arrêt, le 20 décembre 2017, elle confirme l'interdiction pour le chauffeur de prendre son repos hebdomadaire dans son véhicule.

³⁹² Art.4, point h)

³⁹³ Art.4, point i)

³⁹⁴ Art.4, point j)

³⁹⁵ Art.4, point k)

- Durée de conduite hebdomadaire : La durée de conduite totale accumulée durant une semaine³⁹⁶. Cette durée de conduite hebdomadaire ne peut excéder cinquante-six heures.

Prenons l'exemple de Marcel qui est chauffeur routier. La semaine 1, Marcel roule 9 heures/période et durant 6 périodes. La durée de conduite hebdomadaire est de $9 \times 6 = 54$ heures de conduite. Marcel est en règle car il est en-dessous de 56 heures hebdomadaire.

La semaine 2, Marcel roule 9 heures durant 4 périodes et 10 heures durant 2 périodes. Ce qui lui fait un total de $(4 \times 9) = 36 + (10 \times 2) = 20$ ce qui nous donne 56 heures de conduite. Marcel est toujours en règle avec la législation mais étant donné qu'il ne peut dépasser 90 heures sur deux semaines, la semaine 3 Marcel ne pourra conduire que $90 - 56 = 34$ heures.

Annexe-6 : Le CMR.

C'est une convention de transport de marchandises par la route.

Ratifiée le 19 mai 1956 à Genève et mise en vigueur le 02 juillet 1961, elle régit d'une manière uniforme les conditions du contrat de transport de marchandises par route. Le CMR constitue en quelque sorte la lettre de voiture du transport, elle justifie l'identité de l'expéditeur ou du commissionnaire, du destinataire, du lieu de prise en charge et de livraison et de la nature des marchandises transportées.

En format papier, le document est facilement falsifiable : « *aujourd'hui, on n'hésite pas à inscrire de fausses destinations sur la lettre de voiture CMR (sur la lettre de voiture CMR, un transport vers Zeebruges devient un transport pour la Grande Bretagne. Il est donc extrêmement facile de contourner la réglementation actuelle* »³⁹⁷.

C'est donc la raison pour laquelle l'ETF exige la mise en place du CMR-électronique.

Annexe-7 : L'attestation du conducteur.

L'attestation du conducteur est un document délivré par les autorités compétentes d'un Etat membre à tout transporteur titulaire d'une licence communautaire³⁹⁸. Cette attestation est obligatoire pour tous les transports nationaux et internationaux et pour chaque conducteurs³⁹⁹ ; elle permet donc aux Etats membres de vérifier si les conducteurs des pays

³⁹⁶ (Règl.), CE/1072/2009, art.4, point 1)

³⁹⁷ Union belge du transport du syndicat socialiste, (2012), « Ils viennent de l'Est, eux s'établissent à l'Est », in : *le livre noir*, p.18, Edit.resp. Franck MORRELS

³⁹⁸ (Règl.), CE/1072/2009, Art.5§1

³⁹⁹ (Règl.), CE/1072/2009, Art.5§2

tiers sont employés légalement⁴⁰⁰. La demande doit être effectuée par le transporteur et le conducteur doit également répondre à plusieurs exigences :

- Être titulaire d'un permis de travail, sauf si le conducteur n'est pas soumis à cette obligation en vertu des dispositions de l'A.R du 9 juin 1999 relative à l'emploi des travailleurs étrangers.
- Être inscrit au régime de sécurité sociale.
- Être employé aux conditions fixées par la loi ou les conventions collectives en matière de salaire et de conditions de travail.

L'attestation du conducteur sera refusée ou retirée si le conducteur ne satisfait pas/plus à une ou plusieurs de ces conditions. Le respect de la troisième condition aura principalement lieu dans les entreprises⁴⁰¹.

Dès réception, l'entreprise de transport doit mettre à disposition du conducteur une copie de l'attestation ; l'original étant conservé en son siège. Par ailleurs, l'attestation doit également être consignée dans le registre électronique national des entreprises de transport par route. Tout comme la licence communautaire, l'attestation du conducteur doivent se trouver à bord du véhicule et seront présentés aux services de contrôle de tout Etat membre.

Et en fin, l'attestation est délivrée au nom de l'entreprise, elle ne peut donc être transférée à des tiers et lorsque le conducteur cesse toutes activités professionnelles dans l'entreprise, celle-ci doit retourner le document à l'administration.

Annexe-8 : Le principe de subsidiarité en Union européenne.

L'Union européenne répond intrinsèquement au principe de subsidiarité. C'est l'article 5 du Traité instituant la Communauté européenne, lui-même introduit par le Traité de Maastricht de 1992 qui dispose que :

« La Communauté agit dans les limites des compétences qui lui sont conférées et des objectifs qui lui sont assignés par le Traité. Dans les domaines qui ne relèvent pas de sa compétence exclusive, la Communauté n'intervient, conformément au principe de subsidiarité, que si et

⁴⁰⁰ (Règl.), CE/1072/2009, considérant 12

⁴⁰¹ Portail de la mobilité belge, L'attestation du conducteur, consulté le 21 janvier 2020 :

https://mobilit.belgium.be/fr/circulationroutiere/transport_marchandises_et_voyageurs/marchandises_compte_de_tiers/acces_au_1

dans la mesure où les objectifs de l'action envisagée ne peuvent pas être réalisés au niveau communautaire ».

Annexe-9 : Exposé de Maria ARENA, Parlementaire européenne attachée au groupe de l'Alliance Progressiste des socialistes et démocrates. Invitée lors d'un Comité syndical inter régional sous la thématique du détachement des travailleurs. Tournai le 20 octobre 2017.

Merci beaucoup pour cette invitation et je pense que ça tombe à pic dans la mesure où effectivement vous avez entendu en ce qui concerne la question de la révision de la directive détachement des travailleurs, le Parlement européen a adopté une position de compromis qui donne le mandat, qui donnera le mandat et ça ne sera confirmé que la semaine prochaine après la session de Strasbourg et je reviendrais sur la procédure qui confirme un mandat de négociation du Parlement européen avec les deux autres instances de décision : à savoir le Conseil. Le Conseil n'a pas encore donné son mandat de négociation actuellement, donc on ne sait pas si il y aura une volonté du Conseil d'aller vers la négociation et sur quelle base il ira vers la négociation ! Et j'y reviendrai... Et la commission qui elle, a fait une proposition : c'est la proposition Thyssen en matière de révision de la Directive détachement. Donc ça tombe vraiment à pic pour qu'on puisse parler de la modification législative qui devrait pouvoir entrer en vigueur. Sur la question de la Directive détachement... Je ne sais pas combien de temps je dispose ? 20 minutes, ok ! Je pense que c'est important même si je sais que j'ai affaire à des avertis en la matière, je pense que c'est important de remettre le cadre dans lequel nous travaillons en matière de détachement des travailleurs aujourd'hui en Europe. Donc cette directive détachement date effectivement de 1996 et contrairement à ce que on peut entendre sur le terrain quand elle a été créée, cette directive détachement, elle n'avait pas pour objectif de ne pas protéger les travailleurs au contraire ! C'est un cadre législatif qui a été mis sur pied par les États membres pour garantir une protection des travailleurs détachés et limité dans le temps ! Je pense que c'est important de le dire parce que souvent quand on entend parler aujourd'hui dans les médias ou auprès de certains de nos élus, y compris des progressistes, on a parfois l'impression que la Directive de 1996 est une mauvaise chose ! Non la directive de 1996 vient encadrer un principe fondamental de l'Union européenne qui est la liberté de circulation des personnes. Alors sauf si parmi nous, progressistes, on est contre cette liberté de circulation des personnes, je ne pense pas en tout cas

à titre personnel... je ne m'opposerai jamais à la liberté de circulation des personnes sur le territoire européen à partir du moment où on est d'accord d'adhérer à ce principe de liberté de circulation des personnes en Europe. On doit créer des cadres normatifs qui disent comment cette liberté de circulation des personnes doit s'effectuer et en particulier dans le cadre de travailleurs qui sont par ex : des travailleurs appartenant à une entreprise X qui preste un service dans un pays autre et qui va venir de ce pays X au pays Y pour prester son service. La Directive détachement de 1996, c'est une codification de cette mobilité de travailleurs qui offrent un certain nombre de protections. Des protections sur la rémunération, des protections sur les lois du travail, c'est-à-dire si un travailleur italien vient travailler en Belgique sous la houlette d'une entreprise italienne qui a décroché un marché en Belgique, et bien ce travailleur devra répondre aux lois belges concernant la protection du travail. Donc, il ne pourra pas travailler n'importe où, n'importe comment, dans n'importe quelles conditions ! C'est ça la directive détachement. Quand elle a été créée en 96, elle a été faite par un accord entre États membres qui partageaient des systèmes de sécurité sociale extrêmement semblables basés sur un modèle de solidarité, sur les cotisations sociales qui offrent une prestation de service dans le pays d'origine et donc l'Italie, l'Espagne, le Luxembourg, la Belgique, la France et l'Allemagne avait des systèmes de sécurité sociale basé sur ce principe de solidarité et de prestations qui sont des prestations collectives de pension, de santé, d'assurance-chômage en gros... Et donc ça fonctionnait ! Il n'y avait pas un intérêt de l'un ou de l'autre de venir avec une concurrence déloyale, c'est-à-dire juste un travailleur d'une entreprise qui saisisait l'opportunité de prester un service dans un autre pays. Jusque dans les années 90-95, les choses se sont bien passées ; relativement bien passées ! Et il y a eu cette Directive qui a posé un cadre pour mieux encadrer et puis il y a eu l'adhésion des nouveaux pays d'Europe centrale ! Europe centrale qui a été organisée selon une logique autoritaire, il faut quand même appeler ça comme ça ! L'Union soviétique : ce n'était pas le paradis ! Il pouvait y avoir un certain nombre de choses bien organisées et d'autres choses moins bien organisées. La révolution a fait que ces pays sont sortis de cette logique autoritaire communiste et ont dû trouver un autre modèle. Quand les pays ont demandé l'adhésion, leur système de protection sociale n'était pas organisé dans la mesure où ils sont passés d'un système de collectivisme passif à plus rien du tout ! On avait politiquement deux choix : Soit on travaillait sur leur adhésion à l'Europe, soit on les laissait dans un « nomansland » avec une Russie très intéressée par ces pays. Le choix politique a été de travailler avec ces pays dans l'adhésion à l'Europe et je partage le choix politique qui a été réalisé. Je pense qu'il était important de devoir tendre la main à des pays qui se libéraient de l'autoritarisme communiste.

On a peut-être fait une erreur, c'est qu'on a pas été suffisamment volontaires pour travailler sur leur système de protection sociale et donc on a plutôt pariés sur le fait que ça allait se faire naturellement et malheureusement ça ne s'est pas fait naturellement. Et quand on rencontre, moi, je rencontre mes homologues Roumains, Bulgares, Polonais ; quand on leur propose des solutions d'État collectif et de gestion de mutualisation des cotisations avec une prestation collective, ils sont extrêmement méfiants. Même les progressistes de ces pays sont extrêmement méfiants sur des systèmes de solidarité telles qu'on les connaît chez nous. Et donc ce qui s'est passé, c'est qu'on a des pays qui ont des situations extrêmement divergentes, tant dans les prestations et donc les prestations de pension, de santé, d'assurance-chômage sont presque à zéro dans ces pays et des travailleurs qui n'ont qu'une envie : c'est d'augmenter leur pouvoir d'achat et leurs situations ; d'où une augmentation depuis...; quand les pays ont adhéré, il y a eu 5 ans de mise à l'écart, il n'avait pas la mobilité des travailleurs et après 5 ans ils ont eu accès à cette mobilité des travailleurs et on a vu qu'au moment où ils ont eu accès à cette mobilité et aujourd'hui on a plus que doublé le nombre de travailleurs détachés en Europe. Donc on avait une situation relativement stable des travailleurs détachés en Europe ça a existé, c'était stable et on a une croissance exponentielle des travailleurs détachés aujourd'hui. La Belgique est un des pays proportionnellement le plus touché par des travailleurs détachés. Sur toute l'Europe cela représente cela représente 0,6 % de la masse des travailleurs européens qui sont concernés par le travail détaché. En Belgique ça concerne 4,4 % par rapport à 06, donc 4,4 et si on touche des secteurs particuliers tels que le secteur de la construction le secteur du transport ou du gardiennage on a des pourcentages qui sont, je dirai inquiétant pour la stabilité de l'emploi mais surtout pour la cohabitation des travailleurs aujourd'hui sur le territoire belge. C'est la raison pour laquelle et je pense que c'est une des raisons pour laquelle, Marianne Thyssen a pris l'initiative je pense qu'elle avait une sensibilité particulière par rapport à la réalité belge qui a permis de prendre l'initiative effectivement au niveau de la Commission européenne. Je peux vous dire que sur d'autres sujets la Commission européenne est beaucoup moins dynamique pour prendre un certain nombre d'initiatives donc il faut reconnaître le fait que la Commission ait pris des initiatives ! Est-ce que ces initiatives sont satisfaisantes ? Non ! Alors on a dû..., le travail parlementaire a permis de compléter l'initiative que Marianne Thyssen a prise au niveau de la Directive détachement pour la Directive détachement. Mais on ne règlera pas le problème de la Directive détachement uniquement... on ne règlera pas le problème du détachement uniquement par la Directive détachement ! Et donc il va falloir qu'on aille travailler sur d'autres outils législatifs comme par exemple le règlement de coordination de sécurité

sociale qui va arriver. Je dis ça par exemple : un des documents qui permet de contrôler la réalité du détachement c'est le document A1 ! Le document A1 est dans le cadre de la coordination de la sécurité sociale ! Et donc si on a pas un document A1 fiable et bien et on peut frauder à la Directive détachement. Or le principal problème du détachement des travailleurs c'est la fraude et donc si on a pas des outils corrects de lutte contre le faux détachement qui se trouve dans d'autres bases légales et bien on ne pourra pas lutter correctement contre le détachement frauduleux. Alors moi j'ai une critique principale par rapport au compromis qui a été atteint le Parlement européen et je dois l'exprimer parce que on a entendu tout le monde dire magnifique ce compromis est magnifique même la CES, même la CES a dit magnifique, voilà... Non, non, c'est pas magnifique mais moi j'ai reçu un mail de la CES me disant : calmes-toi s'il te plaît en clair... Alors 2 critiques :

Une critique à l'égard des syndicats ! Je trouve que les syndicats n'ont pas été suffisamment unis pour gérer cette difficulté ! C'est pas facile, j'en conviens, mais on doit trouver un chemin syndical qui nous unit, on doit convaincre les syndicats Polonais, Bulgares, Roumains, Espagnols, Portugais que ce qu'on est en train de faire ce n'est pas empêcher leurs travailleurs d'avoir accès à la libre circulation, ce qu'on est en train de faire, c'est de garantir que le travailleur soit protégé correctement par rapport à des abus et des exploitations d'entreprises malveillantes. Et il faut que ces syndicats comprennent qu'on doit travailler dans ce sens mais ça prend du temps tout au moins de le faire dans ce sens. La CES n'y est pas arrivée ! Il faut qu'on continue à travailler là-dessus...

Deuxième critique : qui est pour moi plus fondamentale vis-à-vis de la CES, c'est vis-à-vis du syndicat allemand qui a aujourd'hui tendance à défendre des travailleurs riches, c'est-à-dire des secteurs professionnels fort tels que les voitures, tout ce qui est gros secteur qui paye et qui a le pouvoir aujourd'hui, dans cette organisation syndicale et qui et qui ne prend pas la mesure des travailleurs pauvres, qui souvent ne sont pas syndiqués en Allemagne et là on a vraiment au niveau de la CES un pouvoir du syndicat allemand, ce n'est pas uniquement à l'intérieur du syndicat! C'est une réalité de la part des syndicats, ils défendent la productivité des industries allemandes grâce à des travailleurs pauvres non protégés ! On doit se poser la question au niveau syndical ! Je pense vraiment qu'il est essentiel pour l'avenir de se poser cette question de vis-à-vis du politique le compromis a quatre avancées importantes, qui me semblent importantes :

Première avancée importante : C'est la double base légale : enfin on rattache la Directive détachement à la question de la protection des travailleurs ce qui n'était pas le cas avant! La directive détachement était liée à la libre prestation de service. C'est important parce que ça veut dire que quand on va venir avec une plainte on pourra se servir de la base protection des travailleurs qui est plus avantageuse par rapport à ce qu'on défend au niveau de la Cour de justice européenne.

Deuxième avancée : c'est la question de la rémunération. Il faut savoir que sur la question de la rémunération c'est une demie avancée dans la mesure où la Cour de justice européenne nous avez déjà contraint à la définition de la rémunération des travailleurs détachés, mais c'est une avancée quand même parce que vous savez que la Cour de justice Européenne un jour, elle peut dire blanc et le lendemain, elle peut dire noir. Ça nous est déjà arrivé et donc, codifier un appareil de justice dans le règlement, ça stabilise la position qui a été prise par la Cour de justice donc c'est très bien pour la question de la rémunération.

Troisième avancée : c'est le fait qu'on ajoute à la rémunération les frais de déplacement et les frais de logement. C'est important parce qu'aujourd'hui dans la rémunération pouvaient être incluse ou déduits les frais de déplacement et les frais de logement. Si on oblige l'employeur à les payer en plus, c'est un avantage concurrentiel en moins que représente un travailleur détaché par rapport à cette entreprise. Donc c'est important.

Et la quatrième avancée : c'est la reconnaissance des conventions collectives. C'est bon pour la Belgique mais c'est moins important parce que nos conventions collectives sont traduites en force de loi. Ce n'est pas le cas dans d'autres pays tels que les pays scandinaves où la reconnaissance des conventions collectives est essentielle pour ces pays-là. Il y a un « mais » et je sais que ce *mais* n'est pas partagé par tout le monde et ce sont les raisons pour lesquelles, on me traite de mauvaise coucheuse ou d'intégriste parfois c'est la question de la durée. Le détachement moyen aujourd'hui dans le secteur le plus concerné par les abus c'est la construction où le détachement est de l'ordre de trois mois. Moins mais rarement plus. Nous avons plaidé pour une durée de 6 mois maximum. Aujourd'hui la proposition de compromis du Parlement est de 24 mois, avec extension. Pourquoi 24 mois ? Parce qu'ils s'en sont référé au règlement de sécurité sociale qui va être discuté à l'avenir. Dans le règlement de sécurité sociale, on dit : après 24 mois un travailleur mobile pas forcément détaché qui est en Belgique qui a presté en Belgique ; après 24 mois la Belgique a la possibilité

de requalifier ce travailleur et de le basculer dans le système de sécurité sociale belge. Et donc ce qu'ils ont pris c'est la durée des 24 mois mais le diable est toujours dans les détails, ils ont dans le cadre de la Directive détachement pris la durée de 24 mois extensible, mais ils ont dit : l'extension ne peut être donnée que par le pays d'accueil ; ça c'est bien ! Mais elle devra être motivée avec une motivation sur la proportionnalité et sur la non-discrimination ! C'est-à-dire si vous refusez, en tant qu'Etat membre vous devrez la refuser avec des arguments de proportionnalité et des arguments de non-discrimination. Alors tant qu'on est dans la directive détachement et que c'est l'État d'accueil qui doit le faire, on peut encore se dire c'est pas trop grave ! Quoique moi je trouve ça grave quand on exige ça de l'Etat membre alors que, jusque maintenant, on ne l'exigeait pas ! Mais je sais que les Français sont très demandeur dans la mesure où les Français ont un solde positif de travailleurs détachés, c'est-à-dire que la France exporte plus de travailleurs qu'elle n'en importe et plus particulièrement sur les travailleurs haut qualifiés et sur les détachements longs et donc la France a voulu protéger ce détachement de longue durée haut qualifié des pays qui risqueraient de refuser ce détachement de longue durée. Et donc pour les industries françaises c'est important de pouvoir l'obtenir mais si vous vous placez de l'autre côté c'est-à-dire la construction des détachements courts pour lequel la Belgique souhaiterait requalifier vers sa sécurité sociale, et bien ça vous empêche de le faire ! Et ça c'est un problème par rapport à notre réalité, nous belges, et avec ça, il y a un autre problème : dans un mois, on va négocier la coordination de sécurité sociale et vous savez que il y a un système en Europe. Quand la droite obtient quelque chose, elle met un phénomène de cliquet. Quand je dis à droite, c'est parce que la droite, elle a un rapport de force plus important ! C'est-à-dire que quand on va au vote, c'est la droite qui gagne ! Donc, elle met un phénomène de cliquet, ce qu'on a laissé passer en matière de proportionnalité et de motivation de proportionnalité et de non-discrimination, on va se le "chiquer" je ne sais pas comment il faut le traduire en anglais on va se devoir se battre dur pour qu'il ne soit pas "copy prist", c'est-à-dire qu'il ne soit pas pris tel quel ce qu'on a mis sur la table du compromis aujourd'hui détachement, donc qui ne soit pas mis directement dans le cadre de notre révision de la coordination de sécurité sociale ! Je peux vous dire que si c'était le cas ! C'est-à-dire que si les forces progressistes n'ont pas la possibilité de bloquer ça, c'est un désastre pour notre système de sécurité sociale parce que ça veut dire quoi ? Ca veut dire que demain, dans le cadre de la Directive détachement, la Belgique si elle veut requalifier un travailleur dans son système de sécurité sociale devra prouver que ce qu'elle fait est proportionnelle et non discriminatoire. Bonne chance ! Bonne chance, parce que on a un des systèmes de sécurité sociale les plus forts de l'Europe et donc le fait de le défendre sera

automatiquement jugé comme discriminatoire par rapport à une prestation de service ou par rapport à un travailleur qui va arriver sur le territoire. C'est la raison pour laquelle j'ai montré les dents. A l'intérieur de mon groupe politique ils ne sont pas contents ! Mais je pense qu'il faut rester extrêmement vigilant sur ce point-là, c'est un détail aujourd'hui dans la Directive détachement, les gens vont vous dire : "mais c'est symbolique c'est pas grave"... mais ça risque d'être dévastateur dans la négociation qu'on aura, les semaines qui viennent, par rapport à la sécurité sociale et par rapport à notre sécurité sociale. Ça créera une fragmentation de notre monde du travail avec une fragilisation de nos capacités de concertation pour renforcer, voire pour défendre notre système de sécurité sociale. Alors c'est pas perdu ! Il va y avoir la négociation au niveau du Conseil et de la Commission ; ce que j'ai conseillé à ma négociatrice c'est de revenir à la case départ par rapport à la durée. Je préfère qu'il n'y ait pas de limitation de durée dans la Directive détachement et "*de facto*" ne pas parler de cette exemption de requalification à la sécurité sociale que d'avoir ce qu'on a aujourd'hui parce que ça, ça va être explosif par rapport à l'autres négociations. Donc ce que je lui ai demandé, c'est que dans la négociation si un des pays où le Conseil demandait qu'on ne parle plus de durée, de grâce, qu'on l'accepte ! Parce que ce sera beaucoup moins dangereux que ce qu'on a accepté aujourd'hui au niveau du Parlement. Par ailleurs, ça veut dire qu'on aura des négociations dures dans le cadre de la sécurité sociale et on ne devra pas laisser passer ça, mais je ne peux pas vous garantir parce que si on va au vote ; on est perdant en clair ! Donc je pense qu'on devrait être extrêmement attentif à cette situation je pense que Claude Rolin partage ce point de vue. C'est là une des raisons pour laquelle j'ai demandé que la délégation belge socialistes s'abstiennent dans l'état actuel des choses ; s'abstiennent si on lui demandait de voter le document aujourd'hui. On doit s'abstenir parce que ce qu'il contient à mon avis un détail sur le détachement mais qui sera qui sera dramatique sur la sécurité sociale. On doit allumer tous les signaux ! Vous savez la Belgique a été le pays, le seul Etat membre qui a allumé le signal de la directive Bolkestein à l'époque de la directive Bolkestein. Et finalement on a été suivi. Alors il ne faut pas avoir honte d'allumer les feux quand on peut allumer les feux là où ils sont destructeurs par rapport à un système de sécurité sociale qui pour moi est essentiel dans ce qu'on a à défendre en Belgique et donc il faut vraiment... Mais, j'ai dépassé mon temps de parole donc j'arrête...

Annexe-10 : Exposé de Roberto PARRILLO, Responsable général du secteur route & logistique – CSC Transcom et Président du secteur route à l'ETF, sur la thématique du futur « Paquet mobilité », Namur, le 23 avril 2019.

Ce qui est important je pense, c'est de parcourir avec vous c'est ce qui s'est passé ces 2 dernières années quand vous avez été les acteurs vraiment présents lors des différentes manifestations et action et souvent en faisant 1000 km sur une journée.

Ce qui est pas mal ! A Strasbourg, un aller-retour à plusieurs reprises et je vais vous donner un peu les dernières infos concernant les votes qui y ont eu lieu au Parlement européen, au Conseil des Ministres européens et ce qui va se passer dans les semaines et les mois à venir. Avant tout un énorme merci à tous les militants et les délégués de la CSC, aux permanents, aux administratifs, à tous. Parce que la CSC Transcom dans ce combat a été toujours la première présente à chaque fois. Vous vous rappelez certainement la grande manif du 29 mai 2018 ? Nous étions à Strasbourg ; ça a été un moment très fort qui a eu des conséquences positives par après. Mais aussi ce qui s'est passé il y a quelques semaines à Strasbourg, de nouveau à Bruxelles également donc ce qui s'est passé ne concerne pas seulement le transport routier mais également tous les travailleurs de la logistique. Pourquoi ? Parce que si on laissait passer un certain nombre de mesures dans le secteur du transport routier, le premier secteur qui allait en faire les frais immédiatement, c'était le secteur de la logistique. Quand on parle de dumping social, en fait le dumping social, aujourd'hui, il est en train de pénétrer tous les secteurs dans le transport. J'ai vu ici les délégués de H&M. Je peux, je pourrais vous en donner quelques exemples concernant les travailleurs polonais et donc c'est là qu'on voit que même les secteurs qui était avant, je dirais des secteurs, entre guillemets, protégés ne le sont plus aujourd'hui et donc le combat qu'on a mené concernant le transport routier est un combat très important et on va continuer, ça c'est aussi c'est une information. On va le faire avec une autre Centrale de la CSC, c'est la centrale de la construction. Parce que nous sommes les 2 secteurs les plus impactés par le dumping social alors cela fait des années qu'on se bat, des années ; dernier souvenir, je pense que c'était en 2000, donc il y a 19 ans, on a mené une première grande action européenne sur le temps de travail dans transport parce qu'avant 2002, il n'y avait pas de réglementation sur le temps de travail dans le secteur routier. Ça n'existait pas. Il y avait une directive sur le temps de travail pour tous les secteurs, sauf pour le transport routier. Ainsi qu'un ou deux autres

secteurs. Ce qui s'est passé à partir du 31 mai 2017 après des actions, des demandes, la Commission européenne a mis sur la table 6 à 7 réglementations différentes concernant le transport routier donc c'est ce qu'on a appelé "le paquet mobilité" et ces propositions devaient en principe combattre le dumping social. On s'est aperçu très vite que ces propositions, elle n'allait pas combattre le dumping social, elles allaient seulement l'aggraver ! L'exemple dans les temps de conduite et de repos aujourd'hui, le secteur le plus flexible de tous les secteurs, c'est le transport routier. Et bien la proposition du 31 mai 2017, c'était encore d'augmenter la flexibilité dans le transport routier. Et ne plus calculer les temps de conduite et de repos sur 2 semaines mais sur quatre semaines.

Première mesure donc ! Quand vous voyez des choses pareilles, vous vous dites : au lieu de combattre le dumping social on l'aggrave...

Deuxième élément : c'est tout ce qui touche à la santé et la sécurité, aux contrôles, aux sanctions, et donc il y a quelques années on a mis au point une nouvelle réglementation concernant le tachygraphe intelligent. C'est ce tachygraphe intelligent qui va qui va entrer en vigueur à partir de juin de cette année pour tous les nouveaux véhicules et ce tachygraphe intelligent va être relié à Galileo. Et de cette façon, on peut à n'importe quel instant géolocaliser le chauffeur et son véhicule, quel que soit le chauffeur, on peut le localiser et savoir où il se trouve et pour nous c'est une mesure très importante sauf que dans la réglementation, il est dit que le tachygraphe intelligent devrait être en applications pour tous les nouveaux véhicules qui seront mis en circulation à partir de juin 2019. Et pour tous les autres véhicules, 15 années après l'entrée en vigueur. Alors 15 ans : $2019 + 15$ ça fait 2034. En 2034, je pense que ça sert plus à grand-chose, c'est quelque chose d'irréel ! On s'est battu. Ce n'est pas possible 2034 pour nous ! Il faut que ça soit d'application pour tous les véhicules à partir de 2022 ou 2023...! Pourquoi parce que pour implémenter des nouveaux tachygraphes dans tous les véhicules en Europe, il faut du temps. Il y a quelques millions de poids lourds et il faut un certain nombre d'ateliers qui puissent mettre en place ce nouveau système. Donc il y avait toute une série de mesures. Une des mesures phares sur laquelle on s'est battu depuis 15 ans, c'est tout ce qui concerne les petits véhicules, les véhicules de moins de 3 tonnes et demi. Donc les camionnettes qui sillonnent sur les routes et autoroutes européennes, les camionnettes avec des plaques lituaniennes, bulgares, polonaises, roumaines, qui font de la concurrence déloyale terrible. Pourquoi parce que pour conduire un véhicule de moins de 3 tonnes et demi, il ne faut pas de permis C ou CE, c'est un simple permis, on ne doit pas respecter les temps de conduite et de repos et en fait il ne faut rien respecter ! Et donc pour nous, c'était aussi un élément très important. Autre élément important, c'est le repos dans le véhicule. Le repos de 45 heures, le repos hebdomadaire normal dans le

véhicule. Il y a eu un arrêt de la Cour de justice très important le 20 décembre 2017 qui interdisait totalement le repos dans le véhicule. Mais très compliqué à mettre en œuvre. La Belgique l'a fait, la France aussi, l'Autriche est arrivée après, l'Espagne aussi et on voyait qu'il y avait vraiment de la résistance d'un certain nombre d'États et la Commission pour ne pas l'appliquer. Et dans la proposition qui a été faite de la Commission : il était dit que le repos normal dans le véhicule était interdit sauf : "dérogation"! S'il y avait un parking avec un certain nombre de toilettes, un certain nombre de douches etc... Donc ça veut dire que c'était autorisé ! Et donc on s'est battu en disant : non pour nous le repos hebdomadaire normal doit être interdit dans le véhicule. De ce fait, on aura plus des gens qui passent 3 mois, 6 mois sur les routes européennes sans rentrer chez eux et dormir toutes les semaines dans leur véhicule. Donc ce sont des grandes mesures pour nous et une des mesures phares ça concernant le cabotage illégal. Vous voyez tous les camions sur les parkings, le weekend, toujours les mêmes, ils circulent tout le temps dans différents pays européens sans rentrer chez eux. Donc ils font du cabotage illégal ! Selon la réglementation, c'est trois opérations dans les 7 jours et puis c'est terminé. Et donc là aussi, c'est une mesure très importante qui, à mon avis, doit être modulée pour la Belgique, j'expliquerai pourquoi après... c'est que quand on fait du cabotage, il faut que l'on puisse à un certain moment, contrôler par la géolocalisation. Je l'ai dit précédemment mais il faut pouvoir reconnaître ce véhicule et le chauffeur pour que, Je dirais, qu'il puisse retourner dans le pays d'accueil, donc le pays où est enregistré l'entreprise. Et donc ce qui s'est passé, c'est qu'on s'est battu pour que, après une période de cabotage, le véhicule rentre mais aussi pour qu'ils sortent du pays pendant un certain nombre de jours et qu'il ne puisse plus faire du cabotage pendant un certain temps. Et là, je vais en venir avec la mesure règlement. On a obtenu gain de cause. Ça n'a pas été simple. Alors quelles sont les avancées du vote du 4 avril 2019 ? Je vais un peu expliquer le système européen. Le 4 avril 2019 : vote au Parlement européen. Donc sur "le paquet mobilité" mais précédemment il y a déjà eu un vote le 3 décembre 2018 au Conseil des Ministres des transports européens. Donc il faut chaque fois pour qu'une législation européenne soit d'application, que, d'un côté les États membres votent, donc au Conseil des Ministres des Transports, le Parlement vote ; et une fois que ces deux entités ont voté, ils se mettent ensemble avec la Commission (le trilogue) et ils sortent la législation européenne. Chacun vote sur des amendements différents. Il faut alors que tout ça soit mis ensemble et que de tout ça sorte une législation. Ce qui est fondamental pour nous, c'est que 80 à 90 % de ce qu'on demandait comme Organisation syndicale européenne, on l'a obtenu au moins à 80 à 90 % !

Qu'est-ce qu'on a obtenu ?

Alors premièrement. Tous les véhicules légers de moins de 3 tonnes et demi, le Parlement européen dit que à, partir de 2,4 tonnes, il faut appliquer les mêmes règles que pour les poids lourds. Et donc on va se battre pour que les gens qui conduisent un véhicule de plus de 2,4 tonnes aient une formation ; peut-être pas la même formation qu'un conducteur qui conduit un 44 tonnes mais ça on verra... Les temps de conduite et de repos, temps de travail, tachygraphe, puisqu'il doit respecter les mêmes règles, la formation initiale et continue donc ça importe pour nous ; c'est un élément très important.

Concernant les autobus et les cars, c'est aussi un élément pour ce secteur parce que la Commission avait introduit une dérogation. Alors vous n'allez peut-être pas bien comprendre parce que ça concerne les bus et les cars et pas le transport routier. C'est la règle des 12 jours. En fait, il existe dans les cars une règle des 12 jours. C'est-à-dire, lorsqu'on fait un voyage pour des vacances de neige avec des écoliers et bien, on peut prendre son repos après 12 jours. Et donc, on n'est pas obligé de prendre son repos de 45 heures après une semaine. Ce qui fait que, il n'y a pas de coupure et on peut continuer à voyager avec les élèves. Cette dérogation nous l'avons négocié en 2011 et elle ne concernait que le transport international et ça ne concernait qu'un seul voyage. Donc on avait vraiment fait une négociation très pointue pour sauvegarder les intérêts des travailleurs mais aussi la santé et la sécurité. La Commission voulait que cela soit une dérogation qui soit applicable partout et aussi bien au niveau international que national ! Donc, là on s'est battu en disant non : il ne faut pas toucher à la législation sur les bus et les cars. Et le Parlement a trouvé une entourloupe qui nous agréé, car on l'utilise aussi comme syndicaliste quand on négocie des conventions collectives avec les employeurs. Quand on arrive pas à se mettre d'accord avec les employeurs, qu'est-ce qu'on fait ? On dit : bon, on va créer un groupe de travail pour analyser la situation ! Tout le monde sait que lorsqu'on crée un groupe de travail, on ne trouve jamais de solution... ! Mais ça nous fait gagner du temps, parfois beaucoup de temps. Mais ici ils ont trouvé donc cette solution, c'est de dire donc voilà, dans 2 ans, il faudra que la Commission fasse une étude pour voir si on va ouvrir ou pas la législation. Donc ça pour nous, c'est le repos dans le véhicule interdit par le Parlement aucune dérogation pour nous ! C'est aussi une victoire importante sur le paiement au kilomètre. Interdit aujourd'hui... Mais tous les pays de l'Est, sans distinction sont payés à la journée et au kilomètre. Tous ! C'est un élément important que dans la législation, demain, cela soit interdit...

Et le tachygraphe intelligent, il doit être en vigueur sur tous les véhicules à partir de 2022 au lieu de 2034. On a gagné 12 ans, ce n'est pas mal. Il y a également l'enregistrement des données aujourd'hui. Lorsqu'on fait se contrôler sur la carte tachygraphe c'est 28 jours qui précèdent le

contrôle. Et ça va passer à 56 jours. Ce n'est pas mal non plus. Je ne vais pas vous citer toutes les nouveautés mais c'est important aussi que sur l'accès à la profession tous les petits véhicules, ils doivent avoir un accès à la profession et le retour du véhicule tous les X semaines, il doit retourner dans le pays. Le cabotage illégal, on va devoir appliquer la règle du pays où il y a du cabotage illégal. Quand je fais du cabotage dans un pays, je dois sortir du pays et je ne peux plus rentrer dans ce pays pendant X jours. Donc ça c'est aussi un élément important. Sauf pour la Belgique qui est un des plus grands caboteurs. Pourquoi ? Parce que c'est un petit pays. Un chauffeur, il fait quelques kilomètres, il est en France, il est au Luxembourg, il est en Allemagne, il est aux Pays-Bas. Et donc et pour ça, il faudra trouver des solutions pour ne pas pénaliser les travailleurs. Donc ça, ce sont les mesures qui ont été votées par le Parlement. Alors en principe une fois que le Parlement a voté, ces mesures, et bien il fallait mettre autour d'une table, ce qu'on appelle le trilogue. Le Parlement, le Conseil et la Commission et sortir la réglementation. Ça se fait généralement deux ou trois semaines après le vote du Parlement et donc le Parlement a voté le 4 avril en principe on aurait dû démarrer les discussions maintenant. Sauf que, on ne va pas les démarrer maintenant, on va les démarrer après le mois de juillet. Pourquoi parce que le 26 mai, on vote ! Donc, il y aura un nouveau Parlement, il y aura une nouvelle Commission avec de nouveaux Commissaires et donc il faut attendre. Le pays qui préside aujourd'hui, c'est la Roumanie. La fois prochaine, c'est la Finlande. Donc il faut attendre juillet pour redémarrer ces discussions. Alors ce qui pour nous est très important, c'est une petite révolution, on peut le dire vraiment c'est une révolution, pourquoi ? Parce que en partant au 31 mai 2017 de mesures très négatives pour les travailleurs, on va partir pour avec mesures qui vont bien se mettre en œuvre. Car c'est aussi important de bien les mettre en œuvre. Pourquoi ? La meilleure loi du monde, s'il n'y a pas, je dirais un bon arrêté d'application, avec des contrôles et des sanctions ça ne sert à rien ! Et donc on a encore un énorme boulot à faire pour que ces mesures soient implémentées ; contrôler et sanctionner ! Pourquoi je dis ça ? Je vais vous parler de ce qui s'est passé entre le 19 et le 24 février. Ça va se passer maintenant. En fait depuis quelques temps, il y a des contrôles conjoints dans tous les pays européens. Donc du 19 au 24 février, il y a eu dans 28 pays, des contrôles de poids lourds et de bus et de cars. Je vais vous donner quelques indications :

Sur 103 515 camions contrôlés, du 19 au 24 février 2019 : 33 000 étaient en infractions. 18 047 bus-cars contrôlés : 3 371 étaient en infraction. C'est énorme bien sûr ! On parle d'infractions, c'est de la plus petite à la plus grande et sur les 33 000 camions en infraction, et bien, 2 000 camions ont dû être immobilisés sur place et 46 bus-cars doivent être aussi immobilisés. Donc dans pour ces 46 cars, vous les multipliez par 40 (+/-) personnes, cela fait un peu moins de 2000

personnes qui circulaient sans sécurité et en plus, les autres usagers des routes et autoroutes...! Donc vous voyez un peu cette situation parce que non seulement les mesures sont prises mais elles contiennent des mesures de contrôle et de sanctions. Aujourd'hui les mesures et les sanctions ne sont pas à la hauteur des infractions commises. Aujourd'hui les employeurs se foutent pas mal d'être contrôlés avec des sanctions de 3 ou 4000 € d'amende, de toute façon, ils en ont gagné 150 000. Donc il faut des sanctions qui soit à la hauteur des fautes. Donc voilà un peu en quelques mots pour donner une idée de ce qui a été voté le 4 avril et ce qu'on devra certainement faire dans les mois, dans les semaines et mois à venir, c'est vraiment suivre toute cette procédure de mise en place de la législation pour qu'on puisse vraiment avoir un secteur, je dirais, avec beaucoup moins de dumping social de ce qu'on voit aujourd'hui. Alors ça va ça n'a pas été simple, je vous ai raconté ça pour la petite histoire pour ceux qui étaient avec moi, nous avons constaté, avant de voter ce 4 avril, il y a eu de la part d'un certain nombre de pays des actes de flibusterie, un truc de fou, je vais vous raconter quelques anecdotes... c'est que par exemple, on devait voter le 4, avant le 4 donc, au mois de mars. Donc le vote est prévu par le Parlement européen à 11h30 du matin ; donc il y a 750 députés qui sont prêts à voter et puis à 9h le matin, il y a sur base du règlement du Parlement 38 parlementaires qui demandent un vote et demande de voter pour voir si on peut voter. Et les 38 parlementaires qui demandent ça ce sont des parlementaires de l'Est et il y a aussi des parlementaires anglais, des conservateurs de la NVA, et petites astuces, le Parlement démarre à 9h du matin. Et bien, à 9h du matin, la moitié des parlementaires ne sont pas encore arrivés, hors ceux qui sont présents, c'est ceux qui ne veulent pas qu'on vote. Et donc, sur les 750, il y en a 300 qui sont présents et bien lors des votes, on a gagné pour 2 voix ! Donc pour deux voix, on a une législation. Pourquoi ? Parce que ceux qui ne voulait pas s'organiser, pour d'un côté, demander un vote d'urgence, de l'autre côté introduire des amendements et dans une législation vous avez 60, 70, 80 amendements, pour 40 ou 50 articles et là, ils ont trouvé des astuces. Et ils ont rentré 1800 amendements ! Donc vous rendez compte si vous votez amendement par amendement, vous en avez 1800, donc... ! Non contents de ces 1800, certains ont été chercher d'autres réglementations et sont montés à 2800 ! Et donc tout ça a été fait pour bloquer et lorsque l'obstination syndicale avant tout, parce que nous avons montré l'exemple à beaucoup de parlementaires...! Si vous vous souvenez, lorsque nous avons été la dernière fois à Strasbourg, il n'y avait pas beaucoup de délégués rouges ! Ce n'est pas le hasard... on leur avait dit de ne pas venir...! Pourquoi ? Parce qu'ils avaient déjà fait le calcul que ça ne passerait jamais ! Il n'y aurait pas de vote. Et nous on s'est battu jusqu'à la dernière seconde pour y arriver et certains faisaient des calculs politiques en disant : mais il n'y aura pas de vote, on va dire que c'est la faute des uns, on va dire que c'est la

faute des autres... Moi je m'excuse mais notre boulot comme Organisation syndicale, c'est de défendre le travailleur. Le reste, quels que soient les politiques, excusez-moi de le dire comme ça, mais je n'en ai rien à faire ! Ceux qui veulent être derrière nous ils seront derrière nous et ce qu'ils ne veulent pas y être alors tant pis. Mais il y en a d'autres qui font des calculs sur ce qu'il vaut mieux être : pour ou contre. Cette fois-ci, ils ont perdu. Ils ont perdu parce que nous on est on est resté obstiné jusqu'au bout, jusqu'à la dernière minute et ceux qui est avec moi à Strasbourg, ils l'ont constaté : jusqu'à la dernière minute on ne savait pas si on allait gagner, si on allait voter ou pas ! Jusqu'à la dernière minute... ! Il y a eu des tentatives de tous côtés pour boycotter le vote, ça n'a pas marché et on a gagné, c'est important pour tout le monde c'est important pour nous et aussi pour tous les secteurs je ne le répète pas seulement pour le secteur du transport routier. Il y a aussi les bus et les cars, le secteur aérien, les combustibles, tout ce qui est transport et logistique au sens large. Je crois que c'est important aussi que les gens qui se sont mobilisés, quand on est allé bloquer la frontière à Rekkem quand on est allé plusieurs fois à Bruxelles, tout ça et bien voilà à quoi ça sert, quand on va jusqu'au bout car il ne faut jamais lâcher, jamais et surtout, je le répète au niveau européen, il n'y a pas de partis pour ou de partis contre ! C'est transversal. Vous avez des partis, vous avez des parlementaires qui sont intelligents qui comprennent et d'autres qui ne comprennent rien, il y en a dans tous les partis, donc nous on est allés plusieurs fois au Parlement, on a on a reçu de l'appui de gens qui moi, je ne me serais jamais imaginé... il y a des gens qui nous ont supporté alors que jamais je n'aurais imaginé... C'était des gens qui étaient Ecolo, PS, Libéraux et qui ont voté pour nous. Donc là, on va le vérifier vote par vote, on sait qui vote et qui ne vote pas. Par contre, la dernière fois, il y a certains écolos qui nous ont tiré dans le dos. Certains socialos nous ont tiré dans le dos. Ce n'est pas blanc noir vert jaune, je dirais c'est aussi la force de persuasion qu'on a à expliquer pourquoi on veut certaines mesures.

Roberto présente une anecdote expliquant sa rencontre avec Louis MICHEL. Les explications et les arguments de Roberto ont convaincu le Parlementaire libéral et d'ailleurs ralliera plusieurs autres Parlementaires de même tendance à cette cause. Des Parlementaires libéraux ont dirigé leur vote dans le sens des syndicats...

Et c'est ça la force de persuasion porte par porte personne par personne. Tu fais en sorte que, bah on a eu les résultats qu'on a eu. Si on avait sélectionné des personnes, en se disant : celles-là, elles sont pour nous, celles-là, elles sont contre nous... Non, il faut aller voir tout le monde.

Intervention de Michel GRETZER : Alors si je peux me permettre Roberto...!

J'ai accompagné Roberto durant ces 3 jours. Et ce que j'ai vu de l'intérieur et lors de votre venue pour votre action et à quoi ça sert cette action ? A l'intérieur, Roberto qui qui faisait du lobbying, donc aller voir chaque parlementaire et on allait discuter avec lui sur ce paquet mobilité. Et lors de votre venue, tout le monde est arrivé sur Strasbourg et ils sont montés sur la scène. Vous avez influencé par l'action, votre mobilisation, vous avez influencer tous les gens avec lesquels Roberto avait discuté. On a même eu des rendez-vous au soir avec des personnes du PS parce que des cars étaient venus avec beaucoup de militants. Elles se sont rendues compte que la CSC Transcom est importante dans ce débat et donc on a pu bénéficier de lobbying à l'intérieur du Parlement parce que tout le monde se mobilisait et ça servira ça votre mobilisation. Quand votre vous êtes arrivés avec les cars devant cette scène, quand on est rentré au Parlement plein de personnes voulaient voir, voulais rencontrer Roberto. Ils seraient passés à côté si personne ne serait venu. C'est vraiment important quand vous venez à chaque mobilisation voilà je voulais juste intervenir....

Reprise par Roberto

Voilà bien, je voudrais vous remercier, un grand merci à vous tous et toutes. Je pense que maintenant, ce qu'il faut c'est rester vigilant pour la suite. Parce que la suite sera vraiment importante. Pourquoi est-ce que c'est important de vraiment suivre cela ? On a quelques nouveaux venus dans le transport de marchandises. Et dans le transport de colis c'est nouveaux venus c'est "über" dans le transport de marchandises. Donc, "über fret" s'installe en Europe et fonctionne à partir des Pays-Bas depuis quelques semaines et offre avec le même système, le transport de marchandises entre professionnels mais aussi entre privés. Alors, en Belgique, on a déjà aussi une application : "über Freight". Donc une application qui fait du transport de colis à partir des stations "Total", donc, c'est une application pour celui qui travaille à Bruxelles et qui part de Liège : il prend un petit paquet à la station "Total" de Liège et le livre à la station "Total" de Drogenbos. Et bien, il reçoit un bon d'achat de carburant en contrepartie de son travail. C'est du transport non déclaré, donc du noir bien entendu. Et avec ses bons de carburant, il fait son beurre. Voilà, je vous dis il faudra rester très attentif parce qu'on est dans un combat sur le dumping social mais ce combat est aussi important...

Annexe-11 : Interview (par téléphone), Roberto PARRILLO sur la thématique des faux-indépendants, le 19 février 2020.

Pascal :

Voilà comme je l'écrivais dans mon mail, il y a quelques temps, dans les années 2009 à 2013, que ce soit dans la littérature scientifique ou la presse, on parle pas mal de la fausse indépendance dans le secteur du transport routier. Puis à partir de 2014-2015, plus rien ! Alors voici ma première question : La problématique existe-t-elle toujours aujourd'hui dans le secteur ? Y a-t-il eu des actions spécifiques pour combattre ce phénomène ?

Roberto:

Bien évidemment ! Disons que le problème est le suivant. Quand on a approuvé la directive temps de travail, celle-ci ne s'appliquait pas aux indépendant. Et puis on a gagné cette grande bataille où le Parlement a décidé que ça devait s'appliquer également aux indépendants. Sauf que ça n'a jamais été suivi des faits, tu vois...

Pascal :

Que veux-tu dire par là, cher Roberto ?

Roberto :

Alors c'est bien de voter une loi, mais encore faut-il avoir les Arrêtés royaux d'application, les contrôles et les sanctions. Donc on a voté une loi entre guillemets, une Directive, qui dit que les chauffeurs Indépendants doivent respecter la directive temps de travail où on ne tient pas compte dans le temps de travail du temps, tu sais pour compléter les documents administratifs, les déclarations de ci ou de là, mais en même temps, ils doivent la respecter ! Le problème c'est que durant de nombreuses années il n'y a jamais eu de cas devant le tribunal...

Pascal :

Mais y a-t-il eu quand même malgré tout une transposition ?

Roberto :

Oui mais la transposition a été annulée un certain moment ! On en parle plus, mais le problème des faux indépendants il est toujours d'actualité et encore plus maintenant ! Pourquoi ? Parce

que en tenant compte d'un rapport de 2009, donc le Parlement européen en 2009 a demandé une étude sur la pénurie des chauffeurs. Ca c'était l'intitulé de cette étude; si tu veux que je peux te donner les références et je vais la prendre en même temps, c'est une étude qui pour moi fait référence, tu vois... alors, en 2009 le Parlement demande une étude sur la pénurie de chauffeur et cette étude est faite, il y a plus à peu près 200 pages au moins, et cette étude, dont le titre est : “Pénurie de personnel qualifié dans le transport par route”, en fait, elle fait vraiment l'analyse complète du transport routier. Tu peux avoir accès à cette étude sur internet. Dans cette étude... si tu as un problème tu m'en parles... dans cette étude, j'essaie de retrouver la page parce que c'est très important, voilà, à la page 118, je te le lis, alors, qu'est-ce qui est dit à la page 118 ? Chauffeurs salariés et indépendants, projection 2009, Union européenne des 27. Les chauffeurs salariés représentent 69 %. Et les chauffeurs indépendants 31 %. Je pense qu'on parle environs de 2.500 000 chauffeurs.

Pascal :

2.500 000 pour les deux catégories réunies ?

Roberto :

Oui, pour l'ensemble des deux...

Selon les estimations de la Commission européenne, 50 % des chauffeurs indépendants travaillant pour le compte de grosses sociétés sont de faux-indépendants. Ce qui signifie que 15,5 % de tous les chauffeurs sont des faux indépendants ! Donc 15% de 2.500 000. Donc là dans ce rapport, quand même quelque chose de très important qui t'indique que déjà en 2009, 50 % des indépendants sont estimés comme des faux-indépendants. Et la définition des faux-indépendant dans le transport routier, c'est peut-être un truc exceptionnel, c'est la Directive “Temps de travail” qui nous la donne. Si tu prends la Directive “Temps de travail”, alors je veux je vais prendre la Directive “Temps de travail”, un petit instant, voilà : la Directive “Temps de travail”, qu'est-ce qu'elle dit dans son article ? Alors, si tu prends l'article 3, donc la Directive 2002/15 donc... l'article 3, point e) : je te le lit comme ça tu vas comprendre en même temps, donc les définitions qui sont données dans l'article 3 et donc :

“Conducteur indépendant: toute personne dont l'activité professionnelle principale consiste à effectuer des transports de voyageurs ou de marchandises par route contre rémunération au sens de la législation communautaire qui sont couverts d'une licence communautaire ou de tout autre habilitation professionnelle pour effectuer lesdits transports, est habilité à travailler à

son propre compte et qui n'est pas lié à un employeur par un contrat de travail ou par tout autres relations de subordination de travail et qui dispose de la liberté nécessaire pour l'organisation de l'activité visé et dont les revenus dépendent directement des bénéfices réalisés et qui est libre d'entretenir à titre individuel ou en coopération avec d'autres conducteurs une relation commerciale avec plusieurs clients. Aux fins de la présente Directive, les conducteurs qui ne satisfont pas à ces critères, sont soumis aux mêmes obligations et bénéficie des mêmes droits que ceux prévus pour les travailleurs mobiles de la présente Directive”.

Ça veut dire quoi ça ? Alors ça veut dire que si tu as un seul client et que, dès lors, tu n'es pas apte à organiser ton activité de manière totalement indépendante, tu deviens un travailleur salarié ! Tu vois ? Donc, c'est vraiment c'est la première fois qu'on trouve dans une Directive une définition qui ouvre le champ à une interprétation claire de ce qu'est un indépendant ou pas ! Un indépendant c'est quelqu'un qui a des relations commerciales avec plusieurs clients et qui dispose de la liberté nécessaire pour organiser l'activité, tu vois ?

Pascal:

Oui, ok, et je fais le parallèle ici, avec des découvertes que j'ai pu faire dans le cadre de mes recherches, où on a des employeurs peu scrupuleux qui incite le travailleur à devenir les “artisans de leur propre vie” c'est dans ces termes là que j'ai indiqué ça dans le mémoire, en vantant vraiment le travail indépendant et en les incitant à travailler pour eux, à travailler pour un et un seul client, donc leur ancien employeur organise totalement leur travail !

Roberto:

Voilà et ce qu'il faut bien comprendre, c'est quoi ? Je vais te donner un exemple concret :

Généralement, on dit que l'indépendant, c'est celui qui a un camion pour son propre compte et c'est vrai! Mais si moi je suis indépendant, j'ai un camion que je loue ou que j'ai acheté et je travaille pour un seul patron, on va pouvoir déterminer si je suis un faux indépendant peut-être après 2 ans parce que on va se rendre compte que, en fait, je travaille pour une seule personne qui me facture des activités et qui me paie sur base des activités facturées et donc, c'est au Ministère des Finances qu'on va avoir ses documents. Et ces documents ne sont déposés qu'un an après... et contrôlé un an après et donc ça veut dire que si moi je suis indépendant soi-disant, pour un seul patron qui me dit que ce que je dois faire pas faire, quand est-ce que je dois charger ou pas, décharger, donc je ne suis pas maître de mon activité donc je suis un faux indépendant sur base de la Directive “Temps de travail”. Pas sur base de la loi du pays parce que la Directive,

elle dit bien : *“qui est libre d'entretenir à titre individuel en ou en coopération avec d'autres conducteurs indépendants des relations commerciales avec plusieurs clients”*.

Pascal :

Donc, la Directive insiste tout particulièrement sur une multitude de clientèle !

Roberto :

Voilà ! Donc ça veut dire quoi ? Ca veut dire que, à contrario, si je n'ai qu'un seul client il y a un souci, parce qu'alors la Directive elle dit : *“aux fins de la présente directive les conducteurs qui ne satisfont pas à ces critères”*, donc ce sont bien des critères... *“sont soumis aux mêmes obligations et bénéficie des mêmes droits que les autres travailleurs mobile de la présente directive”*. Donc moi j'ai toujours utilisé ça en disant : attention les amis, ici la Directive nous dit ce que ce qu'est un faux indépendant en définissant ce qu'est un vrai indépendant !

Pascal:

D'accord Roberto au niveau de la loi belge il y a quand même, en octobre 2013, un Arrêté royal avec 9 critères spécifiques. Est-ce que ces critères-là sont suffisamment efficaces pour lutter contre le problème ?

Roberto :

Non, non et non ! Mais donc ça c'est la loi générale. Et dans le transport routier je vais un peu faire de l'exégèse... Se dire ici, si on a un exemple type qu'on doit utiliser et qu'on doit savoir utiliser. Tu vois ? Parce que la loi générale parle de lien de subordination et qu'il faut prouver que... de ci et là... mais ici, c'est plus clair pour moi, c'est beaucoup plus clair et sur le terrain c'est très difficile à établir. Donc, voilà, allez, on trouve le chauffeur : donnez-moi un peu vos documents ? Ah, et vous avez qu'un seul client ? Et depuis combien d'années ? Donc depuis toutes ces années vous n'avez qu'un seul client ? Il y a déjà un problème là, monsieur, est donc voyons un peu avec ses clients, parce que c'est un des critères de la directive ! Si vous n'avez qu'un client et vous ne savez pas travailler de manière autonome, donc, vous avez un lien de subordination ! Vous n'avez pas la liberté nécessaire de réaliser votre activité puisque vous devez faire ce que le client vous demande de faire et vous n'avez pas d'autre possibilité et donc, vous devez être considéré comme un travailleur salarié.

Tous mes remerciements à Roberto PARRILLO pour son aide précieuse.

