

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

Processus de concertation et tentatives de régulation du dumping social.

Analyse dans le secteur du transport routier de marchandises en Belgique.

Auteur : Philippe Wilsens

Promoteur : Thierry Dock

Accompagnateur : Pierre Reman

Lectrice : Marie Ange Foret

Année académique 2019-2020

Mémoire de fin d'études en vue de l'obtention du diplôme de master en Politique
économique et sociale

Table des matières

1	Introduction	7
1.1	Notre posture	7
1.2	Structure du mémoire	8
2	Le dumping social	8
2.1	La définition du dumping social.....	8
2.2	Les contours du dumping social	9
2.3	Les pratiques sur lesquelles se base le dumping social	10
2.3.1	Le détachement.....	10
2.3.1.1	Définition du détachement	10
2.3.1.2	Les conditions de détachement.....	11
2.3.1.3	Les dispositions belges applicables aux travailleurs détachés.....	11
2.3.1.4	Obligation pour les employeurs.....	11
2.3.1.5	Le faux détachement	12
2.3.2	Mauvaise interprétation contractuelle	12
2.3.2.1	Les faux indépendants et les faux associés actifs	12
2.3.3	La mise à disposition	13
2.3.4	Le faux établissement	13
2.3.5	L'activité non déclarée	13
2.3.6	L'outsourcing	14
2.3.7	Le cabotage.....	14
2.3.7.1	Définition.....	14
2.3.7.2	Le cabotage en chiffres.....	14
2.3.7.3	Pratique illégale	15
2.3.7.4	Conclusions	16
2.3.8	Affaires ayant été jugées	16
2.3.8.1	Andreas Hoves Internationale Transport-Service SÀRL / Finanzamt Borken.....	16
2.3.8.2	Heiko Koelzsch contre État du Grand-Duché de Luxembourg,	18
2.3.8.3	Différence d'interprétation.....	18
2.3.8.4	Conclusion.....	19
2.4	La justice	20
2.4.1	Compétence juridictionnelle.....	20
2.4.2	Les mesures de coopération.....	21
2.4.3	Rapide aperçu des outils de contrôle	21
2.4.3.1	DIMONA.....	21
2.4.3.2	LIMOSA.....	21

2.4.3.3	Échange électronique d'informations sur la sécurité sociale (EESSI), le système d'information du marché intérieur (IMI).....	22
2.4.4	Outils de contrôle supplémentaires spécifiques au secteur du transport	22
2.4.4.1	Tachygraphe	22
2.4.4.2	E-cmr	22
2.4.4.3	Conclusion.....	22
3	Panorama du secteur du transport.....	22
3.1	Contexte géographique.....	22
3.2	Espaces disponibles	23
3.3	Contexte structurel des entreprises de transport.....	23
3.4	Contexte économique	24
3.4.1	Les coûts du transport belge	25
3.4.2	Les salaires	25
3.4.2.1	Comparaison salariale européenne dans le secteur du TRM.....	26
3.4.2.2	Structure des salaires dans l'UE	26
3.5	Protection sociale	27
3.5.1	Histoire	28
3.5.2	Comparaisons	29
3.4.3	Méthode Ouverte de Coordination (MOC)	31
3.5.3	Perspectives	32
3.6	Le secteur du transport belge a-t-il de l'avenir ?.....	33
4	Le paquet mobilité (PM)	34
4.1	Définition	35
4.2	Le cabotage.....	35
4.3	Les périodes de repos	35
4.4	Activités significatives dans le pays d'établissement	36
4.5	Détachement.....	36
4.6	Tachygraphe	37
4.7	Pour les véhicules utilitaires légers (VUL)	37
4.8	Les dates clés d'exécution du paquet mobilité pour le TRM	37
4.9	Critiques	38
4.10	Conclusion.....	38
5	La concertation	40
5.1	Introduction	40
5.2	Définition	40
5.3	Mise au point lexicale.....	41

5.4	L'action.....	44
5.4.1	Les répertoires d'action collective de Charles Tilly.....	45
5.4.2	Modes d'action dans le cadre du paquet mobilité.....	46
5.6	La concertation nationale	46
5.6.1	Historique de la concertation nationale et de ses organes	47
5.6.2	L'avenir de la concertation nationale.....	50
5.6.2.1	L'individu et le syndicalisme	51
5.6.2.2	La PMIsation de l'économie belge	51
5.6.2.3	L'internationalisation des entreprises.	52
5.6.2.4	Le rôle de l'État.....	53
5.6.2.5	Le rôle des organes de concertation.	53
5.6.2.6	La régionalisation des décisions.....	54
5.6.2.7	Conclusion.....	55
5.6	La concertation européenne.....	56
5.6.1	Introduction	56
5.6.2	Historique	57
5.6.3	Procédures relatives au dialogue social.....	59
5.6.4	Fonctionnement du dialogue social au niveau interprofessionnel.....	59
5.6.4.1	Les confédérations en quelques mots	60
5.6.4.1.1	Confédération européenne des syndicats (CES).....	60
5.6.4.1.2	BusinessEurope (BE).....	60
5.6.4.1.3	Centre européen des employeurs et entreprises fournissant des services publics (CEEP) 60	
5.6.4.2	Conclusion.....	60
5.6.5	Dialogue social sectoriel.....	61
5.6.5.1	Les fédérations sectorielles représentatives spécifiques au transport.....	62
5.7	Processus spécifique au "paquet mobilité"	63
5.7.1	Au niveau européen.....	63
5.7.2	Transposition au niveau national.....	65
5.7.3	Conclusion.....	65
6	Présentation et analyse des entretiens.....	68
6.1	Introduction	68
6.2	Méthodologie.....	68
6.3	Objectif poursuivi.....	68
6.4	Choix des personnes interrogées	68
6.5	Guide d'entretien	69

6.6	Présentation des personnes interviewées.....	69
6.6.1	Raymond Lausberg (RL) – Police de la route	69
6.6.2	Patron d'une entreprise de transport en Wallonie (entr. Transp).	69
6.6.3	Roberto Parrillo (RP) – Responsable général CSC Transcom secteur route & logistique et président de l'ETF.....	70
6.6.4	Entretien avec un inspecteur social	70
6.7	Analyse des entretiens	70
6.7.1	Sur la notion de dumping social	70
6.7.2	Concernant le paquet mobilité.....	71
6.7.3	Sur la notion de concertation.....	72
6.8	Conclusion des entretiens	74
7	Conclusion générale	75
8	Bibliographie.....	77
9	Annexes	82
	<i>Contexte géographique</i>	83
	<i>Contexte économique</i>	84
	<i>Contexte structurel</i>	85
9.1	Résumé de la Directive et des Règlements du paquet mobilité et de leurs dates d'application.....	108
9.2	Portraits de quelques acteurs	110
9.3	Glossaire	111
a.	Acronymes	111
b.	Définitions	113
c.	Législation.....	113

1 Introduction

Le dumping social est considéré comme une pratique déloyale dans tous les secteurs d'activités commerciales en général et dans le secteur du transport routier de marchandises (TRM) en particulier.

Le transport routier est par définition une activité transnationale, et donc sans frontières. Il repose sur un principe fondamental de l'Union européenne (UE), la liberté de circulation. Mais cette liberté, si elle est d'une importance cruciale pour le secteur, la concurrence déloyale pratiquée par certains devrait peut-être remettre en cause ce principe général afin de garantir au sein de l'Union cet équilibre entre commerce et sauvegarde de l'emploi au niveau national.

Des acteurs interviennent régulièrement pour essayer de garantir cet équilibre : les politiques, les fédérations qu'elles soient des employeurs ou des salariés, qu'elles soient nationales ou européennes. Mais les intérêts sont parfois si divergents qu'une position commune est relativement difficile à atteindre, entre intérêts économiques internationaux et sauvegarde des intérêts nationaux.

Au regard de ce constat, notre question de départ, si elle a bien évidemment évolué au fur et à mesure, s'est arrêtée sur "Comment les acteurs institutionnels interagissent-ils dans le cadre de la lutte contre le dumping social en Belgique dans le secteur du transport de marchandises ?"

De nombreux ouvrages explicitent les côtés juridiques du dumping social, les règles légales et aussi les sanctions. Vous en retrouverez quelques références en fin de ce mémoire. Mais comment fonctionnent les interactions entre les différents intervenants sur cette problématique ? Nous allons essayer de vous faire découvrir les différentes actions entreprises par les politiques, les syndicats, les fédérations d'employeurs et la justice, mais aussi les lieux de concertation et quelques résultats obtenus dans le secteur du transport routier de marchandises (TRM).

Un des objectifs de ce mémoire sera de comprendre les mécanismes de concertation entre les différents acteurs belges et européens. Ces acteurs du transport et de la justice essaient de réduire l'impact du dumping social ou de la concurrence déloyale sur les entreprises et les salariés belges.

1.1 Notre posture

Outre une posture de praticien chercheur, nous partirons dans ce mémoire avec une optique syndicale, et aussi celle d'un chauffeur routier qui ne peut que constater sur le terrain la diminution des trafics routiers internationaux réalisés par des chauffeurs belges au profit de chauffeurs des pays de l'Est. Toutefois en tant qu'étudiant en Sciences Sociales, nous devons

être attentif aux éléments empiriques et factuels qui nous permettront soit de démonter nos a priori et de les infirmer, soit de confirmer les hypothèses qui sont avancées.

1.2 Structure du mémoire

Premièrement, après l'introduction, nous donnerons une vision sémantique du dumping social à travers quelques extraits, pour terminer par une définition qui nous semble être la plus complète. Nous reprendrons également quelques éléments juridiques qui sont présents dans ce concept. Deuxièmement, nous réaliserons un focus sur le secteur du transport belge avec ses aspects économiques, mais aussi une comparaison succincte avec les pays européens avoisinants. Troisièmement, nous verrons que la lutte contre le dumping social se joue actuellement à travers l'élaboration d'une nouvelle législation dénommée "paquet Mobilité". Quatrièmement, nous nous attarderons sur l'ensemble des acteurs intervenant d'une manière ou d'une autre dans le cadre général de la concertation interprofessionnelle ou sectorielle et du dialogue social sur le dumping social en particulier. Nous verrons leur manière de se concerter à travers des organes officiels et leurs interactions avec les autres acteurs. Cinquièmement et pour terminer, nous ferons part de notre analyse sur base d'entretiens réalisés avec des acteurs qui se battent pour lutter contre le dumping social.

2 Le dumping social

2.1 La définition du dumping social

Dans cette partie, nous mobiliserons Alexandre Defossez et Nathalie Robert.

Ces deux juristes ont apporté dans le cadre de la rédaction de ce mémoire une quantité d'informations indispensables pour sa réalisation. Ils sont à notre sens des références sur le sujet.

La définition de dumping social est souvent galvaudée par la presse et le grand public, mais il est vrai qu'il n'existe pour l'heure aucune définition légale de ce concept.

Certains diront qu'il est justement préférable qu'il n'y en ait pas et nous sommes de cet avis, car les méthodes permettant de frauder évoluent et apposer une définition ne permettrait pas toujours de juger les entreprises ou les États qui pratiquent une concurrence déloyale.

Malgré tout, les institutions essaient de donner à ce concept une définition, en voici quelques-unes.

Le Comité économique et social européen retient la définition suivante : "Les pratiques visant à contourner les réglementations sociales ou relatives à l'accès au marché (entreprise boîte

aux lettres), ou les pratiques en violation avec celles-ci, afin d'acquérir un avantage concurrentiel".¹

Pour le Comité économique et social français, il s'agit d'une "Pratique consistant à enfreindre, à contourner ou restreindre des droits sociaux légaux et à utiliser ces écarts afin d'en tirer un avantage qui s'assimile à une concurrence déloyale. Cette pratique génère une distorsion de concurrence qui engendre des profits disproportionnés".²

En Belgique, le Collège des procureurs généraux renvoie à des "montages ou des procédés frauduleux visant à diminuer les coûts sociaux."³

Selon A. Defossez, la définition du dumping social serait :

"Une forme de concurrence déloyale consistant en l'exploitation, par un opérateur économique, d'une divergence entre une ou plusieurs règles de droit social des États membres de l'Union afin d'en tirer un avantage économique".⁴

A. Defossez cite également D. Vaughan-Withehead⁵ en donnant une définition qui nous semble plus complète "Toute pratique poursuivie par une entreprise qui viole ou contourne délibérément des règles sociales ou qui tire avantage des différences qui existent entre les droits sociaux (en pratique et/ou dans la législation), et ce afin d'en tirer un avantage économique, en termes de compétitivité et où l'État peut jouer un rôle déterminant dans ce processus."⁶

Nous pouvons constater que dans cette définition, contrairement aux autres, l'État est ici mentionné ce qui nous paraît être plus en phase avec la réalité.

2.2 Les contours du dumping social

Nous pouvons dégager les différents contours du dumping social.⁷

Le premier est la divergence de rémunération. Dans le respect du droit communautaire, cet aspect reste du ressort des États.⁸

¹ « Avis du CESE sur le marché intérieur du transport routier international de marchandises, dumping social et cabotage » 17 septembre 2015. <https://eu.vlex.com/vid/591586846>.

² Définition rapportée par D. Marteau, « enjeux sociaux et concurrence internationale : du dumping social au mieux-disant social » 2006, www.lecese.fr.

³ Circulaire 7/2014 relative à la lutte contre le dumping social.

⁴ Defossez A., le dumping social dans l'Union européenne, Bruxelles : Larcier, 2014.

⁵ En charge des politiques salariales et de conditions de travail à l'Organisation internationale du Travail (OIT). De 1999 à début 2003, responsable à la Commission européenne du dialogue social dans le processus d'élargissement. Auteur de l'ouvrage « EU Enlargement versus Social Europe ? The Uncertain Future of the European Social Model », aux éditions Edward Elgar, Juin 2003 ; source : <https://institutdelors.eu/tous-les-contributeurs/daniel-vaughan-whitehead>.

⁶ Defossez A., le dumping social dans l'Union européenne. Bruxelles : Larcier, 2014, p. 29.

⁷ Robert N., dumping social : à nouveaux modèles de concurrence, nouveau mécanisme de lutte ? Étude pratique de droit social, Wolters Kluwer, 2017, 91-100.

⁸ Ce que la CJUE a rappelé dans l'affaire Laval du 18 décembre 2007, aff C-341/05 point 60, rec.

Un deuxième volet est la différence de législation sociale. La législation sociale, hormis les heures de travail pour le secteur du transport, ce qui est une exception sectorielle, est régie par les États. Tant que cette différence procure un avantage concurrentiel pour les entreprises d'un État, pourquoi souhaiterait-il la changer ?

Nous reviendrons dans le chapitre 3 sur une analyse comparative au sein des États membres de l'UE.

Si l'article 153 du traité relatif au fonctionnement de l'Union européenne permet à l'Union de venir en soutien sur toute une série de problématiques sociales, celle-ci interdit toute intervention dans les règles de fixation de la rémunération.

Il faut premièrement une partie bénéficiaire, c'est-à-dire que cette pratique bénéficie à une partie, qui est soit un entrepreneur soit un État. Souvent, nous pouvons constater que l'avantage dont bénéficie l'entrepreneur est favorisé, voire encouragé par un État qui voit ainsi plusieurs éléments de son économie s'améliorer : diminution du chômage, rentrée fiscale, pouvoir d'achat en hausse, etc.

Deuxièmement, il faut une recherche d'un avantage concurrentiel, c'est-à-dire un avantage qui permettra à l'entreprise de surpasser les autres. Ce point sera important pour le différencier d'une stratégie commerciale classique.

Et troisièmement, l'usage d'un procédé illégal. C'est peut-être le cas, mais pas forcément. Généralement, pour le commun des mortels, les « bénéficiaires » usent de pratiques illégales, mais ils peuvent aussi grâce aux différences de législation nationale avoir un avantage concurrentiel sans utiliser de paramètres frauduleux et en respectant les règles sociales propres au pays et la législation européenne.

2.3 Les pratiques sur lesquelles se base le dumping social

2.3.1 Le détachement

2.3.1.1 Définition du détachement

Nathalie Robert définit le détachement comme suit: les "travailleurs (salariés) qui effectuent une prestation de travail en Belgique et qui soit travaillent habituellement sur le territoire d'un ou plusieurs pays autres que la Belgique, soit ont été engagés dans un pays autre que la Belgique."⁹

⁹ Robert N., dumping social : à nouveaux modèles de concurrence, nouveau mécanisme de lutte ? étude pratique de droit social, Wolters Kluwer, 2017, p. 47.

Si la nouvelle directive (UE) 2018/957 du Parlement européen et du Conseil¹⁰ du 28 juin 2018 modifie les règles de détachement, en les rendant plus strictes pour un certain nombre de secteurs comme la construction, elle n'est pas d'application pour le secteur du transport routier. L'ancienne directive¹¹ est donc toujours d'application en attendant les modalités du paquet Mobilité¹² que nous verrons dans le chapitre 4.

Une particularité du détachement est que si le travailleur ne fait pas partie de la directive 97/71/CE ou d'un état signataire, la personne détachée sera automatiquement rattachée au système de sécurité sociale belge.

2.3.1.2 Les conditions de détachement

Le détachement doit être limité dans le temps. Il peut durer jusqu'à 12 mois et peut être prolongé de six mois. Le poste ne pourra pas être remplacé par un autre travailleur détaché. Un lien doit être maintenu entre l'employeur (du pays de détachement) et le travailleur.

2.3.1.3 Les dispositions belges applicables aux travailleurs détachés

Le travailleur détaché devra bénéficier d'un salaire minimal barémique, du paiement des congés payés. Il devra bénéficier des mêmes temps de travail et de repos qu'un travailleur belge.

Le travailleur détaché devra être en possession des documents sociaux (règlement de travail, registre du personnel, déclaration LIMOSA...)

Le travailleur sera soumis aux mêmes règles en matière de bien-être (hygiène, sécurité, santé), de protection et de santé qu'un salarié belge.

Le paiement des cotisations sociales se fait dans le pays d'origine.

2.3.1.4 Obligation pour les employeurs

L'employeur aura également des obligations en matière de déclaration LIMOSA (déclaration préalable au détachement). Il devra désigner une personne de liaison dans le pays d'accueil.

Le paiement des cotisations sociales patronales se fera aussi dans le pays d'origine de l'entreprise.

¹⁰ Directive (UE) 2018/957 du Parlement européen et du Conseil du 28 juin 2018 modifiant la directive 96/71/CE concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services.

¹¹ Directive 2014/67/UE du Parlement européen et du Conseil du 15 mai 2014 relative à l'exécution de la directive 96/71/CE concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services et modifiant le règlement (UE) no 1024/2012 concernant la coopération administrative par l'intermédiaire du système d'information du marché intérieur (« règlement IMI »).

¹² Ensemble de règlements et de directives européennes visant à modifier les cadres juridiques du transport routier de marchandises.

2.3.1.5 *Le faux détachement*

Selon Nathalie Robert, le faux détachement¹³ consiste, pour une entreprise établie sur le territoire d'un état membre, à créer une entreprise boîte aux lettres. Cette société n'exerce en réalité aucune activité réelle sur le territoire de cet autre état, mais elle profite d'une législation sociale plus favorable.

Elle va ensuite détacher ses travailleurs – par hypothèse moins coûteuse – dans l'état dans lequel elle exerce la majeure partie de ses activités.¹⁴

De plus, elle va remplacer le premier travailleur (qui a terminé sa période légale) par un autre travailleur détaché. C'est que l'on appelle le « détachement par roulement » et donc, l'illicéité porte sur le caractère faussement temporaire.

Les deux concepts, le détachement et le faux établissement sont ici étroitement liés, et nous dirions également que l'un ne va pas sans l'autre.

2.3.2 *Mauvaise interprétation contractuelle*

La différence entre un chauffeur salarié et un chauffeur indépendant, c'est la relation contractuelle qui existe entre les deux parties, l'employeur et le chauffeur. Pour que la relation contractuelle (salariée) soit complète, il faut trois éléments indispensables à savoir : fournir un travail contre une rémunération et surtout un lien de subordination. Dans le cadre d'un chauffeur indépendant, ce lien de subordination théoriquement n'existe pas, si ce n'est la relation entre un fournisseur de service et un client.

2.3.2.1 *Les faux indépendants et les faux associés actifs*

Il est courant qu'une entreprise de transport prenne un chauffeur indépendant pour effectuer un travail et celui-ci a une certaine liberté de décision. Or, dans le cas d'un faux indépendant, cela ne sera pas le cas.

De plus, lorsqu'un employeur engage un indépendant, et ce n'est pas négligeable, il ne devra pas verser de cotisations patronales. L'intérêt pour l'entreprise est donc important sans oublier la liberté de fixer un prix pour la prestation en dehors de toute norme salariale collective.

Mais dans la plupart des cas, un lien de subordination existe entre ces deux acteurs, l'apparence d'être « décisionnaire » de ses choix n'est que fictive pour le chauffeur.

¹³ Robert N., *dumping social : à nouveaux modèles de concurrence, nouveau mécanisme de lutte ? étude pratique de droit social*, Wolters Kluwer, 2017, p. 100.

¹⁴ Robert N., *dumping social : à nouveaux modèles de concurrence, nouveau mécanisme de lutte ? étude pratique de droit social*, Wolters Kluwer, 2017, p. 100 .

Si la liberté contractuelle est laissée aux deux acteurs, entre le demandeur et l'offreur de service, la loi du 27 juin 1969 fait en sorte que le lien de subordination est présumé. Ce sera alors aux parties de prouver la véracité du contrat de service.

Le faux associé actif a une relation un peu différente même si la finalité est la même. On donne au chauffeur des parts dans l'entreprise et ce dernier réalise des activités de transport pour cette même entreprise.

Un juge pourra requalifier la relation de travail si les conditions d'indépendant ou d'associé ne sont pas réunies avec, pour conséquence inhérente à ce nouvel état de fait, les paiements des salaires, de pécule de vacances, de pécule de fin d'année, de sursalaire pour la partie contrat de travail et le paiement des cotisations dues pour le volet social sans oublier les amendes.¹⁵

2.3.3 La mise à disposition

La définition reprise par le SPF Emploi est la suivante : "Par mise à disposition, on vise la situation par laquelle un travailleur est prêté par son employeur à un utilisateur qui met ce travailleur au travail dans son entreprise et qui exerce sur lui une partie de l'autorité patronale qui revient en principe au véritable employeur".¹⁶

En Belgique, la mise à disposition est interdite¹⁷.

2.3.4 Le faux établissement

Il s'agit de créer une structure juridique qui n'a pas de réelle existence. Une société-écran ou une société boîte aux lettres.

Nous aborderons cet aspect plus en détail ultérieurement.

2.3.5 L'activité non déclarée

Il s'agit pour une entreprise de ne pas déclarer les travailleurs qu'elle emploie ou pour un indépendant de ne pas déclarer son activité.

¹⁵ Pour plus de détails, nous vous renvoyons vers L'arrêté royal du 29 octobre 2013 sur la relation de travail ainsi que l'arrêté royal du 28 novembre 1969 art.3 sur les mécanismes d'extension de la sécurité sociale.

¹⁶ <http://www.emploi.belgique.be/defaultTab.aspx?id=38258>.

¹⁷ Art 31 de la loi du 24 juillet 1987 Loi sur le travail temporaire, le travail intérimaire et la mise de travailleurs à la disposition d'utilisateurs.

2.3.6 L'outsourcing

Selon Nathalie Robert, l'outsourcing est le transfert d'une entreprise ou une partie des tâches vers une autre société. L'illégalité vient du fait de ne pas respecter la CCT 32bis¹⁸ et la directive 2001/23.¹⁹

2.3.7 Le cabotage

2.3.7.1 Définition

Le dictionnaire du commerce international définit le cabotage comme "la faculté accordée à titre temporaire à un transporteur européen, non-établi en Belgique, titulaire d'une licence communautaire, de réaliser un transport intérieur sur le territoire national²⁰. Le principe du cabotage est régi par le règlement (CE) 1072/2009 du 14 mai 2010."

Ce transporteur doit se conformer à un certain nombre de règles afin de respecter la directive. Tout cabotage doit être précédé d'un transport international et faire l'objet d'une preuve (CMR²¹). Il peut réaliser maximum 3 cabotages sur une période 7 jours. Une plus grande restriction est faite si le transporteur rentre à vide (sans chargement) sur le territoire d'un autre État membre.²²

Toutefois, il existe une exception pour le Benelux, à la suite de la décision du Conseil des ministres Benelux du 16 décembre 1991 ayant libéralisé celui-ci sur tout le territoire de la Belgique, des Pays-Bas et du Luxembourg.

2.3.7.2 Le cabotage en chiffres

La principale destination reste la France (Annexe : figure 30 : principaux pays faisant du cabotage en Belgique) pour les transporteurs belges. Les deux pays qui cabotent le plus en Belgique restent le Luxembourg et en second les Pays bas. Les autres pays sont en progression, mais restent encore très loin des deux premiers. Il faut prendre un certain nombre de précautions en lisant ce graphique, car il ne prend en compte que les déclarations officielles et ne prend donc pas en considération les pratiques illégales.

¹⁸ La C.C.T. n° 32bis vise à garantir le maintien des droits des travailleurs dans tous les cas de changement d'employeur, du fait du transfert conventionnel d'une entreprise ou d'une partie d'entreprise (art. 1er). Source SPF emploi et concertation.

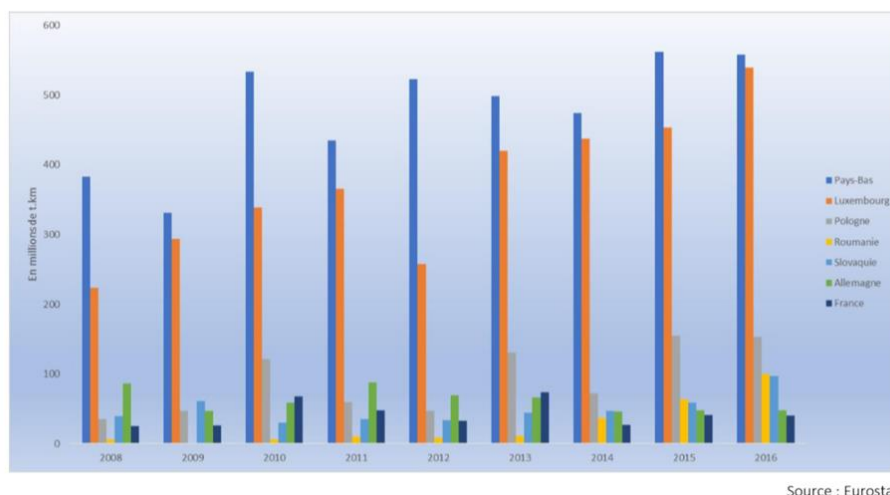
¹⁹ Directive 2001/23/CE du Conseil du 12 mars 2001 concernant le rapprochement des législations des États membres relatifs au maintien des droits des travailleurs en cas de transfert d'entreprises, d'établissements ou de parties d'entreprises ou d'établissements.

²⁰ <https://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/cabotage.html>; visité le 18 04 2020

²¹ Document de transport terrestre relevant de la convention de Genève. ... C'est la matérialisation d'un contrat de transport de marchandises qui existe indépendamment de celles-ci. C'est un document non négociable. Source : www.glossaire-international.com consulté le 13 septembre 2020.

²² Art 8 du règlement CE n°1072/2009. (Règlement (CE) no 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route).

I. 14. Top 7 des pays caboteurs en Belgique



2.3.7.3 Pratique illégale

Le cabotage a donc une base légale sur laquelle s'appuient les transporteurs étrangers pour faire du trafic national en Europe de l'Ouest. Il dépasse souvent les limites de cabotage imposées par le règlement.

Toutefois, nous avons pu constater plus haut que le transport national est en augmentation. Cela est peut-être dû à l'augmentation des contrôles réalisés (Annexe : figure 27: Nombre de contrôles par secteur, certes encore insuffisants, mais malgré tout existants, mais ceci est un autre problème. Une autre possibilité serait un report du trafic national, réalisé par des transporteurs étrangers vers le transport international. On constate effectivement que celui-ci est en diminution pour nos transporteurs nationaux selon les statistiques.

Comme nous l'avons indiqué ci-dessus, il n'y a pas de limite au cabotage dans l'espace Benelux. La libéralisation est donc complète ! Il est donc important que l'ensemble des règles sociales²³, mais aussi fiscales soient harmonisées afin d'éviter toute concurrence déloyale alors que le marché est totalement ouvert²⁴.

Or comme nous le savons²⁵, un pays comme le Luxembourg pratique une certaine forme de complaisance envers les entreprises belges venues s'installer chez eux pour bénéficier d'avantages fiscaux.

²³ Collard, F. La problématique du dumping social dans le secteur du transport routier au sein de l'Union européenne, mémoire de licence, Master en droit à finalité spécialisée en droit des affaires (aspects belges, européens et internationaux) Liège, ULiège, Année académique : 2017-2018, p. 25.

²⁴ <https://gresea.be/Le-detachement-une-harmonisation-sociale-par-le-marche> consulté le 10 juin 2020

²⁵ Rtbf publié le 6 novembre 2014, "LuxLeaks: des milliards d'euros d'impôts évaporés dans des accords secrets" consulté le 6 juin 2020.

2.3.7.4 Conclusions

Des règles légales existent pour permettre aux entreprises belges d'engager des salariés non-résidents en Belgique. Cela peut passer par le détachement, certes limité dans le temps, ou tout simplement par l'engagement sous contrat belge de travailleurs européens avec un visa de travail.

Les possibilités de travailler dans le secteur du transport sont bien existantes, et ce, tout à fait légalement afin de faire face à la pénurie de main-d'œuvre. Selon la Febetra, il manquerait 5000 chauffeurs²⁶.

Mais comme nous pouvons le constater, la recherche de profit à tout prix fait en sorte de biaiser la concurrence dans le secteur et, comme vous venez de le lire, les possibilités offertes en matière de dumping social ou de contournement des règles sont pléthoriques.

Certes, des réglementations nationales et européennes ont été mises en place, mais les limites entre la légalité et ce qui ne l'est pas sont ténues. Ensuite, les preuves sont difficiles à trouver en raison de la transnationalité des acteurs. Et enfin, un autre point est également important, ce sont les contrôles sur notre territoire et surtout sur les territoires des pays à partir desquels les sociétés pratiquent le dumping social. Ces contrôles sont peu réalisés, voire inexistants, malgré les règles de coopération que nous verrons plus bas.

2.3.8 Affaires ayant été jugées

Deux jurisprudences sont intéressantes pour plusieurs raisons. Elles sont relatives à des affaires qui ont lieu sur les mêmes territoires, l'Allemagne et le Luxembourg, avec la même volonté de pratiquer le transport à partir du pays le plus avantageux, à savoir le Luxembourg. Le choix de ces deux Arrêts permet également de voir l'évolution jurisprudentielle, avec des conclusions différentes même s'il n'y a que quelques années d'écart entre celles-ci.

À la fin de ce chapitre, nous aurons la possibilité de comprendre la position de la Slovaquie, mais qui est partagée par ses homologues de l'Europe de l'Est. Cette interprétation met en relief la différence de conceptions du principe d'établissement.

2.3.8.1 *Andreas Hoves Internationale Transport-Service SÀRL / Finanzamt Borken*

Le principe d'établissement a été explicité dans cet Arrêt rendu par la Cour de justice européenne le 2 juillet 2002 (affaire C-115/00)

Comme nous l'avons vu, le principe d'établissement d'une entreprise est fondamental puisqu'il va déterminer les règles applicables pour la société de transport et ses salariés. C'est le pays

²⁶ Déclaration de la Febetra à la RTBF publié le 10 juillet 2019.

d'établissement qui doit vérifier la légalité de celle-ci. Si l'État d'accueil estime qu'il y a une illégalité dans la procédure d'établissement, celui-ci devra transmettre sa plainte auprès du pays d'établissement afin que ce dernier puisse refaire le cas échéant de nouvelles vérifications.

Pour résumer cette affaire, 8 camions sont immatriculés au Luxembourg, la firme d'établissement étant située dans ce pays. Pourtant les camions sont stationnés en Allemagne, le pays d'accueil. Ceux-ci sont conduits par des chauffeurs résidents en Allemagne et une partie des ordres sont donnés par des dispatchers allemands.

L'autorité allemande, conformément à sa législation, estime que les véhicules situés sur son territoire doivent être immatriculés et doivent par conséquent payer les taxes de circulation en Allemagne. Les autorités allemandes (le Finanzgericht Münster) ont également considéré que les véhicules avaient un point d'attache habituel à Rhede (Allemagne). Il s'agit du lieu à partir duquel sont prises les décisions concernant l'utilisation du véhicule et non au Luxembourg, ce qui pourrait avoir un impact sur la législation applicable aux chauffeurs.

La Cour de justice de l'Union européenne estime que la société luxembourgeoise Hoves est en droit de confier à une société en Allemagne certaines décisions en matière d'organisation des transports, sans pour autant cesser d'être une société prestataire de services de cabotage routier luxembourgeoise.

Des règles légales et administratives sont bien présentes dans le cadre du cabotage.

Cependant, la taxe de circulation n'est pas spécifiquement reprise dans celui-ci. Dans l'optique de favoriser la libre circulation des services, on ne peut pas obliger un transporteur à déclarer les véhicules dans l'état d'accueil.

Si l'état d'accueil, l'Allemagne en l'occurrence, estime que l'enregistrement de l'établissement n'est pas conforme, celui-ci doit avant tout introduire sa plainte auprès de l'inspection luxembourgeoise.

On peut constater dans le cadre de la réglementation sur la liberté d'établissement (prévu dans l'article 49 du traité sur le fonctionnement de l'UE) et le principe de non-discrimination (article 54 du traité sur le fonctionnement de l'UE) qu'une grande liberté est laissée aux entreprises et aux États dans le cadre de l'établissement d'une activité économique. Même si celle-ci est réalisée en vue de concurrencer d'autres entreprises grâce à un avantage fiscal sur les salaires.

En effet, les dispositions parafiscales sont nettement plus intéressantes au Luxembourg qu'en Allemagne. On peut constater dans la figure 26 en annexe, la différence de cotisations payées par l'employeur en Allemagne et au Luxembourg. Celle-ci est inférieure au Luxembourg. Il

faut également tenir compte d'une taxation sur les bénéfices plus avantageuse au Luxembourg.

Durant cette période, on constate que les critères d'établissement sont laissés à l'appréciation de l'État. Sans aucune base solide avec des critères spécifiques, la liberté d'établissement reconnue par les traités prime sur le principe de concurrence loyale.

2.3.8.2 Heiko Koelzsch contre État du Grand-Duché de Luxembourg,

Les principes contractuels ont été rappelés dans l'Arrêt rendu par la Cour de justice européenne le 15 mars 2011 (affaire C-29/10).

Il s'agissait d'un chauffeur routier engagé comme chauffeur international, domicilié en Allemagne, mais au service d'un employeur luxembourgeois.

Selon le traité de Rome, les deux parties, dans ce cas-ci, l'employeur et le chauffeur, sont libres de choisir la loi applicable dans le contrat de travail. Dans le cas d'un chauffeur routier qui exerce son activité sur plusieurs territoires, la loi applicable est celle du pays d'établissement du pays où se trouve l'entreprise qui a engagé le travailleur selon la doctrine usitée jusque-là.

Dans son arrêt Koelzsch, la Cour de justice va rappeler que même si un travailleur exerce son activité dans plusieurs pays, le principe de l'occupation habituelle doit être appliqué. Si ce n'est pas possible en raison de l'activité même, la Cour définira celui-ci en faisant référence au lieu où ou à partir duquel le travailleur exécute effectivement la majeure partie de ses activités professionnelles, d'où il reçoit ses instructions, d'où il organise ses activités, d'où il prend son camion, etc.

2.3.8.3 Différence d'interprétation

La différence d'interprétation des Traités peut être une source importante de malentendus entre pays européens et l'application de ceux-ci peut être rendue amphigourique²⁷.

À titre illustratif, voici la réaction du ministre slovaque de la Justice lors d'une interview de la VRT qui montre bien la différence d'interprétation en matière de principe d'établissement .

"Pour la Slovaquie, ces pratiques n'ont rien d'illégal

Tom Van de Weghe (journaliste) s'est finalement rendu chez la ministre slovaque de la Justice Lucia Zitnanska pour lui demander si de telles constructions étaient bien légales. Mais d'après la ministre, ces entreprises ne font rien d'illégal selon la loi slovaque puisqu'il y a la

²⁷ Définition du CNRTL : Compliqué et confus.

liberté de circulation des biens, des personnes et des capitaux au sein de l'Union européenne. La Slovaquie n'a donc pas du tout l'intention d'agir contre ces sociétés".²⁸

L'État slovaque estime qu'à partir du moment où l'entreprise respecte sa législation nationale en matière d'établissement et la directive 1072/91²⁹, rien n'empêche une entreprise d'être créée sur son territoire. Il n'est donc pas illégal pour une entreprise belge de créer une société de transport dans un pays de l'Europe de l'Est, même si elle n'a aucune activité dans ce pays. On le constate dans l'article de la VRT, mais nous avons également pu le constater lors de conférences, la perception des réglementations européennes varie en fonction des différents enjeux économiques, mais peut-être aussi des conceptions idéologiques.

Le manque de réglementation claire, et par défaut la liberté d'appréciation laissée aux juges, mais aussi le manque de coopération judiciaire entre les Etats, permettent d'organiser un dumping social, une concurrence déloyale entre les acteurs du transport. Le "paquet mobilité" dont nous parlerons un peu plus tard viendra peut-être corriger en partie cette déviance économique-judiciaire.

2.3.8.4 Conclusion

Nous pouvons constater une évolution réglementaire. On voit bien avec le premier Arrêt³⁰ que la liberté d'établissement est quasi-totale. Elle repose sur la possibilité, laissée par les Traités, de choisir son état d'établissement en vertu du principe de libre circulation des services et des travailleurs au sein de l'Union. Tandis que dans le deuxième Arrêt, la Cour va interpréter les activités du travailleur en fonction de critères plus stricts. Et notamment, d'où le travailleur reçoit ses ordres pour réaliser son activité, ce qui n'était pas le cas précédemment. Mais comme le fait remarquer Alexandre Defossez³¹, cette requalification n'est pas automatique, mais laissée à l'appréciation du juge, ce qui peut dans certains cas induire une insécurité juridique³².

Cette dernière jurisprudence³³ est importante dans le cadre du dumping social. Si une entreprise belge, par exemple, fait travailler des chauffeurs étrangers aux conditions de travail

²⁸ www.vrt.be/vrtnws/fr/2017/03/20/_les_societes_detransportstrouventtoujoursplusdastucespourfraude-1-2928825/.

²⁹ Règlement (CE) No 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.

³⁰ CJUE, Arrêt du 02 juillet 2002, Andreas Hoves Internationale Transport-Service SÀRL / Finanzamt Borken (affaire C-115/00).

³¹ Defossez A., Le dumping social dans l'Union européenne; ed: Larcier, 2014, 292-322.

³² Collard, F., La problématique du dumping social dans le secteur du transport routier au sein de l'Union européenne; Promoteur : Rocca, Marco ; Faculté : Faculté de Droit, de Science Politique et de Criminologie ; Diplôme : Master en droit à finalité spécialisée en droit des affaires (aspects belges, européens et internationaux), Liège, Uliège, Année académique : 2017-2018 ; p. 14.

³³ CJUE, Arrêt du 15 mars 2011 Koelzsch, Heiko Koelzsch contre État du Grand-Duché de Luxembourg, C-29/10.

explicitées plus haut, le contrat pourra être requalifié en modifiant le critère du "lieu habituel du travail", à savoir la Belgique. Et par conséquent, l'application des lois belges en matière de salaires et de protection sociale sera d'application.

Il faut rappeler qu'en Belgique, le lien de subordination ou d'autorité exercée par un employeur sur son salarié est un élément essentiel du contrat de travail (article 3 de la loi du 3 juillet 1978 sur le contrat de travail). C'est un des éléments qui permettra au juge de requalifier celui-ci.

De plus, mettre des travailleurs à disposition d'une entreprise tierce alors que l'entreprise "mère" exerce toujours une autorité sur ceux-ci est illégal. Dans le cadre d'une société "boîte aux lettres", c'est pourtant le cas.

Mon activité professionnelle me fait constater qu'une part importante des transporteurs utilise de la main-d'œuvre étrangère via des succursales établies dans des pays de l'Est. Le livre noir de la FGTB-Ubt³⁴ a déjà réalisé le recensement d'un certain nombre d'entreprises belges ayant des filiales en Slovaquie (voir annexe : figure 28 & 29). Mais le phénomène est plus large et évidemment dépasse les limites de ce pays. Une entreprise comme Jost Group a des filiales en Pologne, en Roumanie, mais aussi en Tunisie. Le fait d'avoir des filiales dans ces pays n'est pas en soi une infraction (principe de la liberté d'établissement). L'illégalité vient d'une part de l'utilisation de chauffeurs étrangers, en dehors des limites fixées par le règlement européen n° 1072/2009 du 21 octobre 2009 sur le cabotage ainsi que l'Arrêté Royal du 10 août 2009³⁵ et pour finir précisé par de la Cour de justice européenne dans l'arrêt Koelzsch³⁶ que nous avons vu plus haut, pour réaliser des tâches qui seraient alors normalement dévolues aux chauffeurs nationaux. Elle réside d'autre part dans le fait d'utiliser, pour effectuer du transport international, des sociétés dont le siège se situe dans un pays à très bas coût sans aucune activité substantielle sur ce territoire³⁷.

2.4 La justice

2.4.1 Compétence juridictionnelle

La spécificité du secteur du transport fait en sorte que l'extranéité des acteurs rend la détermination de la juridiction compétente déterminante, mais difficile.

³⁴ Livre noir du dumping social de la FGTB-UBT 2019.

³⁵ AR du 10 août 2009. - Arrêté royal fixant les conditions de l'admission d'entreprises de transport établies sur le territoire d'un autre Etat membre de l'Union européenne ou de l'Espace économique européen au transport intérieur de marchandises par route en Belgique.

³⁶ CJUE, Arrêt du 15 mars 2011 Koelzsch, Heiko Koelzsch contre État du Grand-Duché de Luxembourg, C-29/10.

³⁷ www.sirs.belgique.be/sites/default/files/content/download/files/directives_transport_24_04_2017_fr.pdf consulté le 6 juin 2020.

Le rôle de la justice belge se cantonne donc à contrôler les conditions de travail et d'emploi sur son territoire³⁸. En revanche, le pays d'établissement est compétent pour vérifier, justement, la véracité de l'établissement de l'entreprise.

2.4.2 Les mesures de coopération

Un des problèmes majeurs est justement la coopération entre les États membres et l'échange d'informations. La volonté affichée par certains États de ne pas coopérer est flagrante³⁹.

Il y a certes un problème de coopération, mais il y a aussi un problème de moyens et d'outils de contrôle dans certains pays.

Ces deux éléments défaillants font que toute action judiciaire est lente, voire parfois impossible.

Le règlement (UE) No 1024/2012 oblige maintenant une coopération plus active. À défaut, des sanctions sont possibles.

"Les États membres sont tenus de désigner des bureaux de liaison et de prévoir des mesures de coopérations entre les administrations publiques." ⁴⁰.

En 2019, l'Autorité européenne du Travail a été créée (AET ou ELA en anglais). Elle a pour objectif d'améliorer la coopération entre les États membres de l'UE, de coordonner les inspections communes, d'effectuer des analyses et des évaluations des risques concernant des aspects liés à la mobilité transfrontière de la main-d'œuvre et d'assurer une médiation en cas de différends entre les États membres.

2.4.3 Rapide aperçu des outils de contrôle

2.4.3.1 DIMONA

La Dimona (Déclaration immédiate/Onmiddellijke Aangifte) est un message électronique par lequel l'employeur communique toute entrée et sortie de service d'un travailleur à l'ONSS.

2.4.3.2 LIMOSA

L'inscription dans ce registre est une obligation légale pour toute personne non inscrite à la sécurité sociale belge, et ce, avant de commencer un travail temporaire ou partiellement en Belgique. À défaut, des sanctions sont appliquées. Elles sont pénales ou administratives.

Cette obligation vaut tant pour les employeurs qui envoient un salarié en mission en Belgique que pour les indépendants qui se rendent en Belgique pour travailler.

³⁸ Directive 2014/67/UE art. 7.

³⁹ Robert N., dumping social : à nouveaux modèles de concurrence, nouveau mécanisme de lutte ? étude pratique de droit social, Wolters Kluwer, 2017, 107-117.

⁴⁰ Robert N., dumping social : à nouveaux modèles de concurrence, nouveau mécanisme de lutte ? étude pratique de droit social, Wolters Kluwer, 2017, p. 113.

2.4.3.3 *Échange électronique d'informations sur la sécurité sociale (EESSI), le système d'information du marché intérieur (IMI)*

Ce sont des systèmes d'échange d'informations entre les différentes administrations des états membres, le premier pour la sécurité sociale (*ce système est en cours de discussion dans le paquet mobilité*), le second pour les informations relatives au marché intérieur.

2.4.4 Outils de contrôle supplémentaires spécifiques au secteur du transport

2.4.4.1 *Tachygraphe*

Après le tachygraphe analogique à disques, le tachygraphe numérique, arrive le tachygraphe dit intelligent (nous n'aborderons pas ici les différentes versions). Il permettra de contrôler à distance les possibles infractions en matière de temps de conduite et de repos, mais aussi de connaître, grâce à un GPS intégré, le parcours effectué par le véhicule⁴¹. C'est une mesure importante, car au vu des diminutions de moyens ou du manque de contrôleurs, cela permettra de cibler correctement les véhicules et les chauffeurs qui sont en infraction.

2.4.4.2 *E-cmr*

Le CMR électronique permettra, s'il est relié du tachygraphe ainsi qu'aux bases de données des contrôleurs, de vérifier si les règles en matière de cabotage sont respectées.

2.4.4.3 *Conclusion*

On voit bien que chaque niveau législatif, belge et européen, essaie de favoriser l'échange d'informations et d'améliorer l'efficacité des contrôles. Mais le manque en moyens humain et technologique ne permet pas toujours d'avoir une efficacité optimale en matière de contrôles ni d'accélérer les procédures judiciaires.

3 Panorama du secteur du transport

Nous avons décidé dans cette partie d'y intégrer, en partie du moins, la logistique qui est étroitement liée au transport. La logistique se développe au profit du transport de fret en général, au transport par route en particulier. Nous excluons cependant tout ce qui concerne la messagerie.

3.1 Contexte géographique

La Belgique occupe une position stratégique en Europe du Nord-Ouest⁴² (*Annexe : figure 1*). Selon une étude de PwC réalisé en juin 2017, la Wallonie serait une des régions les plus attractives en termes de distribution et de logistique (*Annexe : figure 2*). Située au cœur de

⁴¹ https://mobilit.belgium.be/fr/circulationroutiere/transport_marchandises_et_voyageurs/tachygraphe consulté le 20 juin 2020.

⁴² Verledens, L. Les deals importants se font attendre. Trends - Immo Logistique, 2013, 56–60.

l'Europe avec une infrastructure, certes en mauvais état, mais complète, elle favorise l'émergence d'acteurs dans ces deux domaines d'activités. La proximité avec l'Allemagne, premier pays industriel européen, est un avantage certain (*Annexe : figure 3*).

Le Benelux est considéré comme une plaque tournante du transport en Europe selon une étude du Comité National Route (CNR) grâce aux infrastructures routières et aux ports, surtout Anvers qui se classe au deuxième rang européen juste derrière le port de Rotterdam. Liège se place en revanche à la première place européenne en termes de logistique, l'aéroport de Bierset ainsi que le Trilogiport ayant un impact positif sur la logistique. Néanmoins, nous doutons de l'augmentation significative du volume de transport pour les sociétés nationales. En effet, comme le montre l'étude de l'Institut Transport routier et Logistique Belgique (ITLB) et du Comité National Route (CNR), la part de volume venant et partant pour l'international est en grande partie effectuée par des transporteurs étrangers. On peut éventuellement escompter sur une augmentation du transport intérieur comme c'est déjà le cas actuellement.

3.2 Espaces disponibles

Un point important également est la possibilité pour les entreprises de bâtir leur entrepôt. Or dans les pays du Benelux, seule la Belgique, la partie sud en particulier possède encore suffisamment de terrains à bâtir. Le sud du pays possède donc un avantage structurel sur les autres pays proches ainsi que sur la Flandre. Toutefois, selon un dernier rapport⁴³ de l'Agence wallonne à l'Exportation et aux Investissements étrangers (l'AWEX), le nombre des terrains pour les futurs investisseurs en Wallonie se tarit. Et la reconversion d'anciens sites risque de prendre du temps. Il faudra donc tempérer cet aspect dans l'avenir.

En Wallonie, le prix des terrains est moins onéreux que dans les régions environnantes (*Annexe : figure 10*). Cette situation permet aux nouvelles entreprises de s'établir ou de grandir et ainsi favorise le transport des marchandises. Les prix de location comme les prix des terrains industriels sont moins onéreux en Wallonie que dans les autres régions du Benelux (*Annexe : figure 13*).

3.3 Contexte structurel des entreprises de transport

Le secteur du transport est composé majoritairement de petites structures comportant un ou deux véhicules (*Annexe : figure 16*). Il s'agit en majorité d'indépendants. Aucune province ne fait exception.

⁴³ Brunet S. et al., HORIZON 2022 Rapport scientifique IWEPS, 2013 ; p. 202.

La structure des sociétés de transport avec 1 tracteur est majoritaire. Nous pouvons malgré tout constater qu'actuellement, ce sont les entreprises de plus de 20 tracteurs qui connaissent la plus grande progression, mais elles restent minoritaires.

Selon l'étude de la Febetra⁴⁴, le secteur de la logistique et du transport est le cinquième pourvoyeur d'emplois en Belgique avec 186290 emplois occupés (*Annexe : figure 14*). Si l'on compare avec le nombre de véhicules utilisés, la plupart des emplois se retrouvent dans les centres logistiques.

Le nombre de salariés est en progression tant pour les ouvriers, qui sont majoritaires, que pour les employés (*Annexe : figure 15*). Ceci est dû au dynamisme renaissant du secteur en Belgique.

Concernant le nombre de véhicules, nous observons une croissance significative en Flandre et légère en Wallonie.

Nous avons pu constater que la plupart des entreprises de transport, de taille moyenne à grande, possèdent leurs propres centres logistiques. Les organisations possédant peu de véhicules sont souvent des sous-traitants de plus grandes structures. On constate également depuis quelques années une constante augmentation du volume de stockage pour compte de tiers. Ce processus est nettement plus rentable que le simple et unique transport.

3.4 Contexte économique

Malgré la concurrence des pays de l'Est, nous pouvons constater sur les graphiques que le nombre d'entreprises de transport a augmenté (*Annexe : figure 6*) ces dernières années et que les faillites ont diminué. Le nombre de véhicules (*Annexe : figure 18*) et de chauffeurs est également en augmentation surtout en Flandre. La Wallonie est en légère augmentation sauf la province de Liège où nous constatons une diminution (*Annexe : figure 7*). L'augmentation du nombre d'entreprises est due en partie à l'augmentation du trafic intérieur et des transports transfrontaliers, mais aussi à l'augmentation du commerce en ligne. L'évolution des règles sur le cabotage a aussi favorisé les transporteurs nationaux.

Il ne faut pas oublier que, durant la période 1965 – 1985, la Belgique a perdu 41,5 % de ses sociétés de transport⁴⁵.

Si jusque dans les années 1960, la Flandre avait du retard sur la Wallonie en termes de développement industriel, la tendance s'est progressivement inversée. La proximité d'un

⁴⁴ Emploi transport routier de marchandises & logistique versus autres secteurs, Febetra, 2018.
<https://febetra.be/wp-content/uploads/2020/02/Emploi-secteurs.pdf>.

⁴⁵ Institut transport routier et logistique Belgique A.S.B.L. , Analyse économique du transport routier de marchandises en Belgique, Bruxelles, 2015.

nombre croissant de fabricants et l'évolution économique des ports (*Annexe : figure 9*) ont permis l'augmentation significative des entreprises de transport en Flandre. Le déclin industriel wallon a également fini par creuser cette différence.

La grande vitalité des ports flamands, en particulier Zeebrugge⁴⁶ et Anvers⁴⁷, participe à la meilleure santé économique de l'ensemble du secteur. Toutefois, nous constatons également que le transport international diminue au profit du transport intérieur.

3.4.1 Les coûts du transport belge

Selon une étude de ITLB, le prix de revient du transport belge est en augmentation constante depuis 30 ans (*Annexe : figure 20*). Le salaire et le carburant représentent les parts les plus importantes du coût de revient (*Annexe : figure 21*).

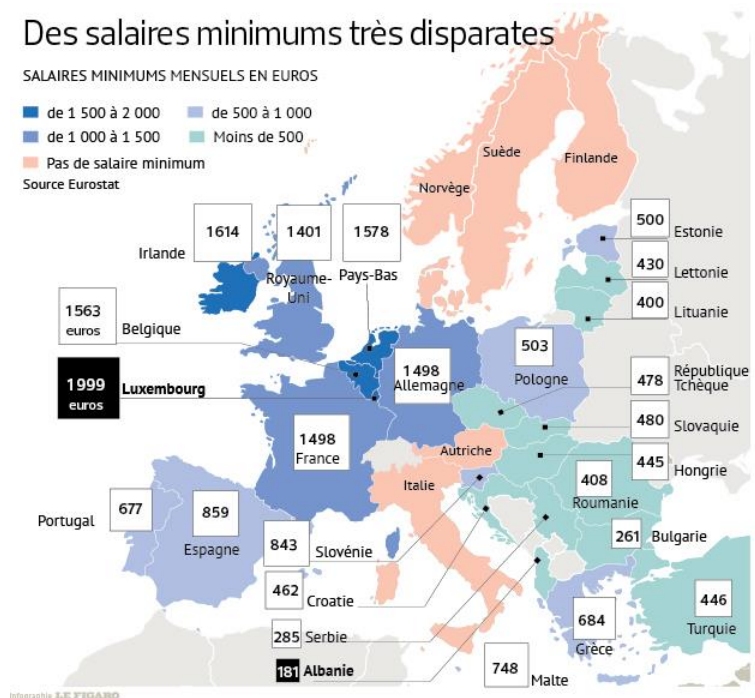
Le delta entre le prix de vente et le prix de revient est plus important dans le transport national que dans le transport international. Les profits sont plus importants pour le transport belge dans le trafic national que dans l'international⁴⁸.

3.4.2 Les salaires

Les disparités salariales sont importantes d'un pays à l'autre.

Comme nous pouvons le voir sur la *Annexe : figure 24*. Les salaires minima varient de 1 à 7 si l'on compare les deux extrêmes, à savoir la Bulgarie et le Luxembourg. Les niveaux de vie varient aussi, mais seulement de 1 à 2⁴⁹ pour ces mêmes pays.

Nous allons dans cette partie montrer les différences de salaire entre les chauffeurs, mais aussi la différence de protection sociale à laquelle ils ont droit. Comme signalé plus haut, ce sont des facteurs importants dans le cadre du dumping social.



⁴⁶ The economic importance of the Belgian ports : Flemish maritime ports, Liège port complex and the port of Brussels – Report 2016 ; BNB.

⁴⁷ Faits et chiffres 2018, basé sur les statistiques 2017 ; Rapport du Port d'Anvers.

⁴⁸ https://www.vglux.eu/wp-content/uploads/2019/11/52_ITLB_previsions_2020-1.pdf.

⁴⁹ Basé sur Indices de niveaux de prix comparatifs pour certains produits alimentaires en 2018 – Eurostat.

3.4.2.1 Comparaison salariale européenne dans le secteur du TRM

En Belgique, la convention collective de travail (CCT) du 27 janvier 2005, ratifiée par l'AR du 10 août 2005, fixe les conditions de travail et les salaires du personnel roulant. Comme nous le voyons, c'est un barème fixé au niveau national.

Toutefois, ce n'est pas toujours le cas dans l'ensemble des pays de l'Union européenne. Par exemple, en Allemagne, les salaires sont fixés par les Länder. Et au Danemark, les rémunérations sont fixées dans les entreprises même. On comprend dès lors la difficulté de fixer un salaire minimum pour toute l'Europe au sein du secteur.

3.4.2.2 Structure des salaires dans l'UE

Lorsque les salaires étaient relativement similaires comme c'était le cas lors de la création du traité de Rome, les problèmes de concurrence déloyale étaient moins problématiques.

Lors du premier élargissement (Espagne, Portugal), l'écart salarial était déjà plus important. Mais avec l'arrivée des pays avec des bases salariales et une protection sociale plus faible que les 6 pays d'origine, les choses se sont emballées. Et pourtant, rien n'était prêt formellement pour accueillir socialement les nouveaux arrivants ⁵⁰.

À partir de la figure 25 (annexe), nous pouvons constater une nette différence des salaires bruts entre les anciens pays de l'Est et les pays de l'Europe occidentale. De droite à gauche, on peut mettre en lien l'évolution des salaires et l'entrée successive des pays dans l'UE. Une exception est le Portugal qui a une offre de salaire équivalente aux pays de l'Est.

On constate un rapport de 1 pour 11 entre le salaire le plus bas et le salaire le plus haut.

La rémunération d'un conducteur est composée d'un salaire de base généralement soumis à cotisation. En Belgique, celui-ci est fixé sur une base horaire. Toutefois, une étude du CNR tend à montrer que de plus en plus de forfaits salariaux sont proposés. Ils ont trait aux heures supplémentaires, à diverses primes facultatives auxquelles le conducteur pourrait avoir droit. Il peut s'agir de primes de froid par exemple, ou de primes pour ceux qui roulent en national. Ou encore de certains compléments salariaux conventionnels dans les pays où la convention collective du TRM les prévoit, par exemple les primes de nuit.

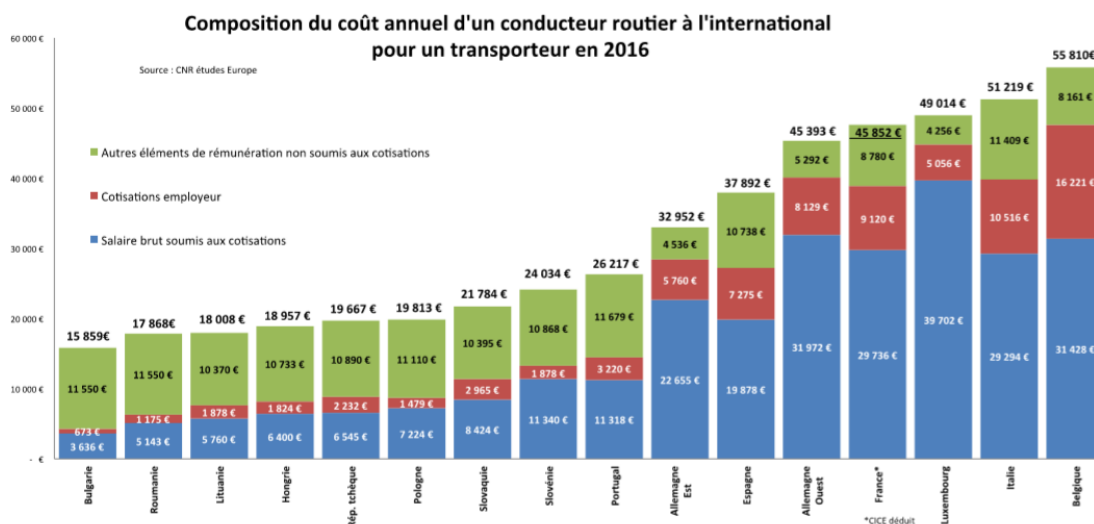
Les indemnités de déplacement des conducteurs ne sont généralement pas soumises à cotisation. Celles-ci servent normalement à couvrir les dépenses quotidiennes du conducteur lorsque ce dernier se déplace, telles que les frais de restauration ou d'hébergement (en

⁵⁰ Cadic P, La protection sociale dans l'Union européenne : de l'hétérogénéité d'Après-guerre à la convergence austéritaire ? Collection Working paper, 2013; www.pourlasolidarité.eu.

Belgique nous avons les RGPT⁵¹). En règle générale, nous pouvons constater que plus la structure salariale de base est faible, plus l'indemnité est élevée.

Le graphique suivant représente le coût total pour l'entreprise d'un conducteur à l'international. Nous pouvons voir qu'il varie dans un rapport de 1 à 4 entre le coût le plus bas et le plus élevé entre pays européens.

Figure 26



Source: CNR⁵²

3.5 Protection sociale

En plus du salaire, les cotisations sociales jouent un rôle important dans le dumping social. La protection sociale est un enjeu sociétal important. Pourtant, les chauffeurs routiers européens ne sont pas tous égaux et cette différence significative entre pays participe au dumping social.

Pour la Commission européenne, la protection sociale regroupe l'ensemble des " mesures et actions" qui permettent aux individus et surtout aux plus pauvres d'augmenter leur capacité. Mais surtout d'échapper à la pauvreté et ainsi éviter tous les risques inhérents à cet état en fournissant une sécurité sociale plus élevée, une garantie de revenu et un accès aux services essentiels.⁵³

Si les dépenses de protection sociale dans l'UE ont augmenté durant la période 2007 – 2010 d'un peu plus de 3 % du PIB pour arriver à 29,4 % selon Eurostat, les mesures d'austérité

⁵¹ Règlement Général pour la Protection du Travail: Ce Règlement comprend notamment des indemnités à octroyer au chauffeur. Celle-ci constitue le remboursement des frais fait par le personnel non-sédentaire en dehors du siège de l'entreprise.

⁵² CNR: Comité National Route français.

⁵³ Cadic P, La protection sociale dans l'Union européenne : de l'hétérogénéité d'Après-guerre à la convergence austéritaire ? Collection Working paper, 2013; www.pourlasolidarité.eu .

imposées durant les années suivantes par la Commission et la Banque Centrale ont affaibli les systèmes de protection sociale⁵⁴. En 2018, les dépenses avoisinaient les 28,2% du PIB et étaient toujours en diminution par rapport aux années précédentes⁵⁵.

Elle est aujourd'hui un des facteurs d'ajustement des budgets nationaux afin de préserver l'équilibre budgétaire imposé par le pacte de stabilité européen⁵⁶. En effet, la protection sociale reste une prérogative exclusivement nationale. Elle dépend par conséquent des décisions politiques et économiques des pays membres⁵⁷. Elle est aussi un élément permettant d'accroître les inégalités de coûts entre entreprises de transport en "jouant" sur les montants versés à la protection sociale nationale tout en réduisant les avantages d'un tel système pour les personnes ayant une protection réduite ou tout simplement n'y ayant pas droit.

Ces pays se caractérisent par le fait qu'il leur manque tel ou tel avantage social, mais bien l'entière du modèle social occidental⁵⁸.

Il est bon de rappeler malgré tout que la protection sociale dans les pays de l'Europe orientale vient de loin et qu'elle a par conséquent progressé⁵⁹.

3.5.1 Histoire

Il ne faut pas oublier que les habitants des pays de l'Europe de l'Est lorsqu'ils faisaient encore partie du bloc d'influence soviétique bénéficiaient d'une protection sociale étatisée, universaliste. Avec une forte participation des entreprises nationalisées. À la fin de l'empire soviétique, les pays dits PECO (Pays de l'Europe centrale et orientale) étaient fortement endettés. Les institutions financières mondiales sont venues les aider avec des contreparties "d'ajustement financier"⁶⁰. Un autre élément important à rappeler est leur volonté d'accéder au marché commun européen. Ils ont alors dû consentir de nombreux efforts par une diminution de leurs dépenses y compris en matière protection sociale. Ensuite, ils ont adhéré à une politique sociale libérale, à l'instar de la Grande-Bretagne, sans doute compte tenu de leur histoire politique et de leur appartenance à des régimes totalitaires voulant tout régenter⁶¹.

⁵⁴ Collombet, Catherine. « Focus – Depuis 2007, des dépenses de protection sociale en hausse en Europe malgré les coupes », Informations sociales, vol. 180, no. 6, 2013, 82-84.

⁵⁵ Eurostat, part de la protection sociale en 2016, communiqué de presse, 2018.

⁵⁶ Accord adopté au Conseil européen d'Amsterdam en 1997 et qui vise à prévenir les déficits budgétaires des pays qui ont adopté l'euro. <http://www.vocabulairepolitique.be/pacte-de-stabilite>: consulté le 08 juin 2020.

⁵⁷ Filhon, G. & Rosès, A. La coordination européenne des régimes de sécurité sociale : l'union dans la diversité ? Retraite et société, 50(1), 2, 2007, 78-289.

⁵⁸ Pochet P. À la recherche de l'Europe sociale. Paris Presses universitaires de France, 2019, p. 71

⁵⁹ Cadic P, La protection sociale dans l'Union européenne : de l'hétérogénéité d'Après-guerre à la convergence austéritaire ? Collection Working paper, 2013; www.pourlasolidarite.eu.

⁶⁰ <https://www.alterechos.be/une-securite-sociale-bientot-sous-financee/> consulté le 10 juin 2020.

⁶¹ <https://www.alterechos.be/une-securite-sociale-bientot-sous-financee/> consulté le 10 juin 2020.

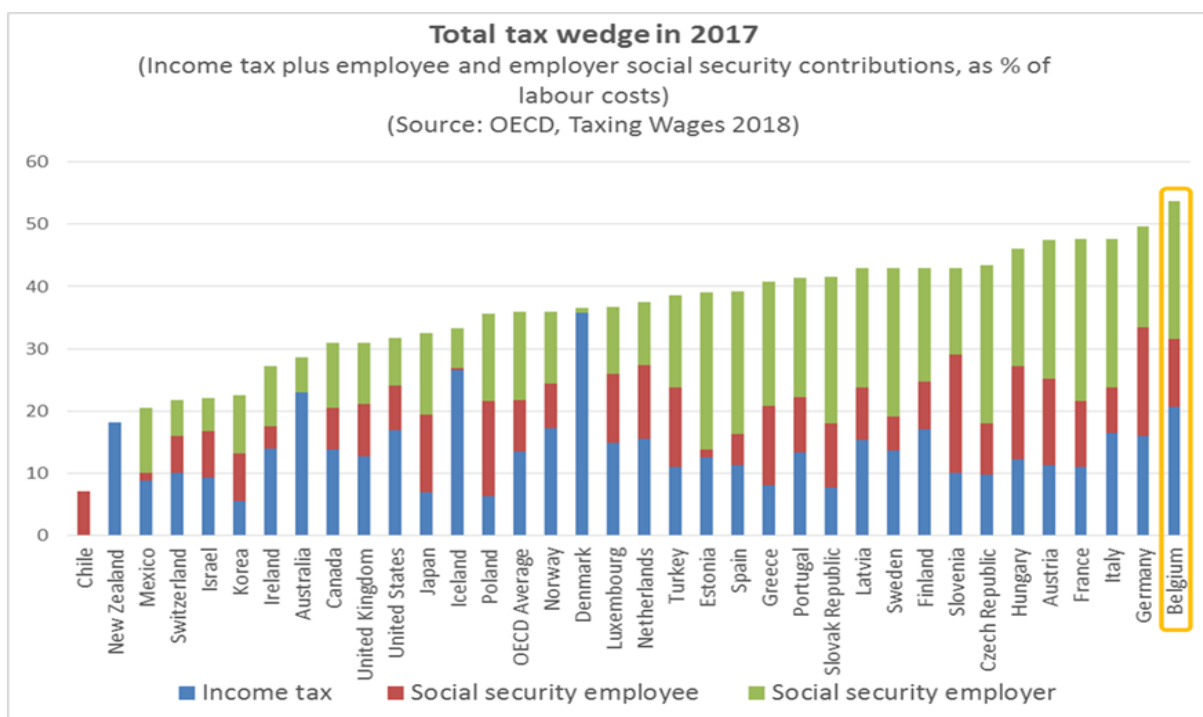
3.5.2 Comparaisons

N'ayant pu obtenir que des données salariales de 2016, nous avons également pris les données sur la protection sociale de cette année afin d'avoir une comparaison correcte.

Les montants alloués à la protection sociale en Europe sont en baisse depuis 2015 dans la plupart des pays européens d'après Eurostat.

De plus, les disparités entre les pays de l'Est et l'Ouest restent malgré tout encore importantes.

Les sources de financement reposent principalement sur des cotisations sociales et des contributions publiques provenant des impôts. Elles représentent selon Eurostat respectivement 55 % et 40 % des recettes totales. Elles sont en diminution pratiquement partout en Europe⁶².



Source : OECD, Taxing Wages 2018

Traduction : taxes ; impôts

cotisations salariés

cotisations employeurs

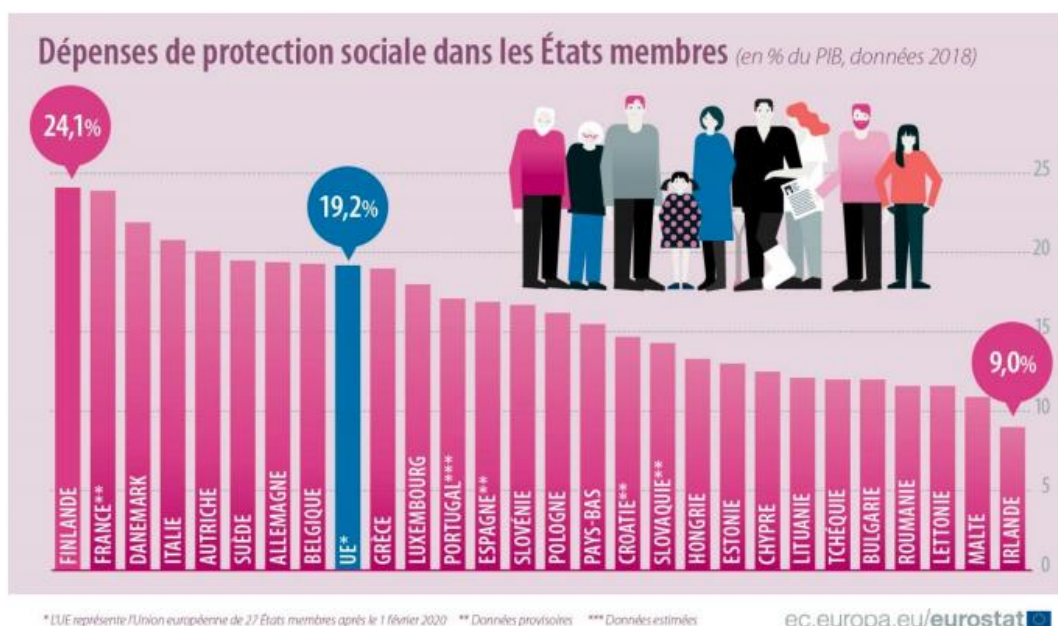
Comme nous pouvons le voir dans le tableau ci-après, les dépenses varient dans un rapport d'un à presque trois, entre la Finlande à une extrémité et l'Irlande à l'autre.

Nous constatons, comme pour les salaires, une différence fondamentale entre la "vienne Europe" et les nouveaux pays venant des anciens États de l'Est (Annexe : figure 34). C'est la

⁶² Communiqué de presse Eurostat du 12 décembre 2018; ref 91/2018.

raison pour laquelle on parle non pas d'un système de protection sociale, mais des systèmes de protection sociale⁶³, et la volonté d'harmoniser est encore très éloignée.

figure 34 : dépense de protection sociale dans les États membres



Source: Eurostat

Si les sources de financement ainsi que leurs montants varient d'un pays à l'autre, c'est le cas pour les dépenses également.

Une constante que l'on peut souligner (voir le tableau en Annexe : figure 37), c'est que les dépenses de prestations sociales diminuent partout en Europe. La Belgique continue à se situer au-dessus de la moyenne européenne. Toutefois, au vu des autres pays de l'Est et du Sud de l'Europe, il n'est pas anormal que la moyenne européenne soit basse. Par contre, si l'on compare la Belgique avec les pays de l'Europe du nord, celle-ci est à la traîne.

La plus grande partie des dépenses concerne le vieillissement ainsi que les soins de santé. Les différences historique et idéologique étant relativement substantielles, on peut comprendre que les objectifs d'amélioration des protections sociales ne soient pas les mêmes. Les pays de l'Est arrivant avec des normes relativement basses ajoutées à une emprise et un dirigisme étatique imposé par le communisme, nous pouvons comprendre que les faibles améliorations suscitées par l'UE soient déjà un pas important vers une amélioration de cette protection⁶⁴.

⁶³ <https://www.europa.org/wp-content/uploads/2016/06/Protection-sociale.pdf>.

⁶⁴ Cadic P, La protection sociale dans l'Union européenne : de l'hétérogénéité d'Après-guerre à la convergence austéritaire ? Collection Working paper, 2013; www.pourlasolidarité.eu.

On le constate, même si une harmonisation est plus que souhaitable pour diminuer le dumping social dans le secteur du transport, le chemin est long et semé d'embûches.

3.4.3 Méthode Ouverte de Coordination (MOC)

La protection sociale européenne tend si ce n'est à s'harmoniser, en tout cas, à s'améliorer.

Comme nous l'avons aperçu ci-dessus, l'harmonisation des prestations sociales est encore loin d'être atteinte. Toutefois, l'UE a mis au point un mécanisme qui permet de faire converger différents modèles nationaux de protection sociale par l'échange de bonnes pratiques⁶⁵.

Certes, celui-ci est soumis à la vicissitude des acteurs européens⁶⁶.

Nous devons aussi admettre que nous sommes encore loin d'une protection sociale optimale dans tous les États européens. Cependant, l'ambition est que cette méthode permette d'améliorer les conditions de vie de l'ensemble des citoyens européens, mais surtout de diminuer la pauvreté parmi les populations⁶⁷.

La méthode ouverte de coordination (MOC) de l'Union européenne (UE) peut être décrite comme une nouvelle forme de gouvernance européenne. Elle vise à faire converger les différentes politiques sociales nationales par un apprentissage et un échange entre les pays de l'UE. Il ne faut pas oublier que les politiques sociales restent uniquement de la compétence des États⁶⁸.

Pour cela, la MOC utilise ce que l'on appelle un « droit souple ou soft Law ». Il s'agit d'une forme de coopération intergouvernementale qui n'impose pas des mesures législatives contraignantes. Elle n'exige pas que les pays de l'UE introduisent de nouvelles lois ou modifient leur législation. Les pays de l'UE sont "évalués" par les autres États, autrement dit par le regard politique des autres pays ou encore la "pression des pairs"⁶⁹.

La MOC se base principalement sur trois éléments. Premièrement, l'identification et la définition en commun d'objectifs à remplir (adoptés par le Conseil) ; deuxièmement, des instruments de mesure définis en commun (statistiques, indicateurs, lignes directrices) et

⁶⁵ Pochet P. À la recherche de l'Europe sociale ; Presses universitaires de France, 2019, p. 187.

⁶⁶ Pochet P. À la recherche de l'Europe sociale ; Presses universitaires de France, 2019, p. 221 .

⁶⁷ La lutte contre la pauvreté en Europe et en France, Think Tank européen, Asbl Pour la Solidarité, 2010 p. 41.

⁶⁸ Filhon, G. & Rosès, A. La coordination européenne des régimes de sécurité sociale : l'union dans la diversité ? Retraite et société, 50(1), 2007, 278-289.

⁶⁹ Cadic P, La protection sociale dans l'Union européenne : de l'hétérogénéité d'Après-guerre à la convergence austéritaire ? Collection Working paper, 2013; www.pourlasolidarite.eu.

troisièmement, le benchmarking, c'est-à-dire la comparaison des performances des pays de l'UE et l'échange des meilleures pratiques (surveillance effectuée par la Commission)⁷⁰.

Elle fut initiée dans les années 90 dans le cadre de la politique relative à l'emploi. La MOC est en constante évolution et intègre diverses demandes des États membres, de la Commission ou du Parlement.

Par exemple en 2001, Laurette Onckelinx, alors ministre fédérale de l'Emploi et de l'Égalité des chances dans le gouvernement fédéral Verhofstadt I^{er}, demande qu'on ajoute la notion de qualité de l'emploi. En agissant de la sorte, elle est persuadée que la Belgique aura de bonnes notes⁷¹. Comme l'indique Philippe Pochet, la MOC varie en fonction des "pensées économiques" des différents acteurs. Toutefois, comme il le fait également remarquer, la MOC a permis d'élargir les thématiques liées à l'emploi, aux problèmes de scolarité et à la pauvreté. Cette méthode permet donc d'avoir des ressources nouvelles ou un levier supplémentaire pour les acteurs nationaux dans la mise en œuvre de mesures sociales.

3.5.3 Perspectives

Le salaire et la protection sociale jouent tous les deux un rôle dans le dumping social. Des différences de salaire, mais aussi d'offre en matière de protection sociale dans les différents pays provoquent une concurrence biaisée.

L'ambition d'harmoniser les systèmes de protection sociale est présente, mais combien délicate ! Il existe en Europe quatre modèles de protections sociales différents ⁷². Sur quel système devrait-on se baser ? Les pays nordiques, par exemple, ne veulent pas de notre système social qui leur paraît être un recul par rapport à leur modèle social⁷³. Par contre, pour les pays de l'Europe de l'Est, la philosophie même d'une politique collective telle que nous la connaissons en matière de sécurité sociale semble difficilement acceptable. L'augmentation des budgets sociaux que cette harmonisation implique est également financièrement intenable. De plus, une augmentation du minimum salarial n'apparaît pas réaliste à court ou à moyen terme. Car il faut prendre en compte l'inflation produite par une hausse des salaires, avec l'effet pervers d'appauvrir encore plus la population locale.

⁷⁰ Cadic P, La protection sociale dans l'Union européenne : de l'hétérogénéité d'Après-guerre à la convergence austéritaire ? Collection Working paper, 2013; www.pourlasolidarité.eu.

⁷¹ Pochet P. À la recherche de l'Europe sociale ; Presses universitaires de France, 2019,p. 195.

⁷² Cadic P, La protection sociale dans l'Union européenne : de l'hétérogénéité d'Après-guerre à la convergence austéritaire ? Collection Working paper, 2013; www.pourlasolidarité.eu.

⁷³ Cadic P, La protection sociale dans l'Union européenne : de l'hétérogénéité d'Après-guerre à la convergence austéritaire ? Collection Working paper, 2013; www.pourlasolidarité.eu.

Si les pays plus riches de l'Europe de l'Ouest souhaitent préserver leurs activités dans le secteur du transport et surtout les emplois qui y sont associés, il y a des facteurs qui apparaissent difficilement convergents.

Nous le voyons, changer les paramètres sociaux et salariaux à court ou moyen terme semble difficile pour faire face au dumping social actuel. Aussi, une question se pose, celle de l'avenir du secteur du transport en Belgique.

3.6 Le secteur du transport belge a-t-il de l'avenir ?

Les différences de traitements entre les chauffeurs européens mettent-elles en péril l'avenir du transport belge ?

Tant au niveau belge qu'au niveau européen, le transport par route représente une part majoritaire du trafic de fret⁷⁴. Le paquet Mobilité en cours de négociation devrait avoir un effet positif sur le marché intérieur. Mais nous craignons que le transport international ne reste dans les mains des pays à bas salaire, c'est-à-dire des pays de l'Est, mais aussi le Portugal. Cette vision est basée sur les différents changements intervenus dans les législations durcissant certaines pratiques. Malgré tout, rien ne devrait vraiment changer pour le transport international, que du contraire⁷⁵.

Il faudra vérifier si les nouvelles règles du paquet Mobilité seront réellement appliquées et les entreprises contrôlées dans leurs pays respectifs.

Cependant, il ne faut pas oublier les priorités sectorielles wallonnes qui mettent notamment l'accent sur la logistique⁷⁶. Aux sociétés de transport d'en tirer profit et de se réorienter afin de pallier les difficultés liées au trafic international en perte de vitesse pour les transporteurs belges.

Il faudra cependant tenir compte également de la nouvelle politique de l'Union européenne et le Green Deal qui espère réduire le trafic par route au profit des voies navigables⁷⁷.

⁷⁴ <https://www.Robert-schuman.eu/fr/questions-d-europe/0378-les-transports-en-europe-investissement-competitivite-et-transition-ecologique> consulté le 8 juin 2020.

⁷⁵ Etude du CNR Europe, Transport routier de marchandises belge avril 2018 consulté le 10 mai 2020.

⁷⁶ https://www.portdeliege.be/de/news/149_liege-premiere-region-logistique-deurope consulté le 4 juin 2020.

⁷⁷ « Il faut réduire le transport routier au profit du ferroviaire et du fluvial ».

La présidente de la Commission européenne, Ursula von der Leyen, a lancé un « Green Deal » défendu avec ferveur par son premier vice-président, le Néerlandais Frans Timmermans, pour faire atteindre à l'Europe les objectifs climatiques fixés. Dans une interview à des journaux européens, dont Les Echos, le « géant vert de Bruxelles » conseille aux États membres d'investir massivement sur l'hydrogène : « Il peut lui aussi constituer une révolution, en particulier pour les poids lourds ». A propos du projet de révision de la directive eurovignette, qui vise à faire payer plus cher les péages aux véhicules les plus polluants, le géant vert a une solution toute trouvée : « Il faut réduire le transport routier, au profit du ferroviaire et du fluvial, où nous sommes en retard après des années de sous-investissement. Mais les temps changent : l'Allemagne a annoncé un grand plan rail. Ces évolutions impliquent de mettre en place l'eurovignette. Toute l'idée de la

Comme nous pouvons le constater, l'avenir est incertain pour l'ensemble du secteur routier. À court et à moyen terme toutefois, la logistique devrait prendre encore de l'ampleur.

Le secteur tout entier, route et logistique, ne peut qu'espérer une éclaircie grâce aux nouvelles politiques nationale et européenne en pleine mutation.

Il est temps maintenant de présenter le paquet mobilité dont il a été question dans ce chapitre.

4 Le paquet mobilité (PM)

Nous avons souhaité évoquer à ce moment-ci du travail, le paquet mobilité. Celui-ci a en effet, au moment de l'écriture de ces lignes, été voté à la majorité du Parlement ⁷⁸. Il sera d'application pour certains points dès le mois de septembre 2020, pour d'autres un peu plus tard. Mais cette directive a fait l'objet d'âpres discussions, de négociation et de concertation durant trois ans. Et nous ne doutons pas que d'autres discussions auront encore lieu.

Par conséquent, faire le lien entre la partie juridique vue antérieurement et la partie sur la concertation qui va suivre nous semblait opportun.

Nous avons pu le constater dans les premiers chapitres, la législation qui traverse le TRM est multiple et complexe. Mais l'interprétation et l'usage de certains principes légaux ne permettaient pas jusqu'à présent d'éviter une forte concurrence déloyale dans le secteur du TRM. Le paquet mobilité vise à corriger certaines interprétations lacunaires et à corriger l'application de pratiques déloyales.

Le paquet mobilité sera peut-être une avancée majeure dans la lutte contre le dumping social.

Nous disons peut-être, car il faudra vérifier l'applicabilité dans le temps. Est-ce réellement une avancée pratique ou cela restera-t-il juste une amélioration juridique impossible à mettre en œuvre faute de volonté politique et de contrôles effectifs ?

Nous expliquerons succinctement le paquet mobilité, ses avancées, mais aussi ses lacunes opérationnelles.

Dans le chapitre suivant, nous nous pencherons sur la concertation et plus particulièrement son rôle dans le cadre de ce paquet mobilité.

Entre législations européennes et concertation entre les différents acteurs, cela n'a pas toujours été simple, et ne l'est toujours pas d'ailleurs.

transformation lancée est de mettre un coût au carbone, il n'y a pas de raison de ne pas en mettre sur les véhicules qui en émettent ». www.routier.com

⁷⁸ Vote à la majorité ce 8 juillet 2020.

4.1 Définition

Le paquet mobilité est un ensemble de textes législatifs européens, trois règlements⁷⁹ et une directive⁸⁰, visant à mettre un terme à la distorsion de concurrence dans le secteur du transport routier et à offrir de meilleures conditions de travail aux conducteurs⁸¹.

Celui-ci devrait changer certains aspects du secteur parfois de manière conséquente.

Ces textes modifieront un ensemble d'autres règlements et directives ayant jusqu'à lors règlementés ce secteur.

Voici un aperçu des changements législatifs apportés par le Paquet Mobilité, ainsi qu'un aperçu de leur date d'application.

Vous trouverez également les différents règlements et la directive en annexe avec la date de leur mise en application ainsi que leur sphère d'application.

4.2 Le cabotage

Le projet garde les modalités législatives actuelles, à savoir 3 cabotages en 7 jours. Le nouveau tachygraphe intelligent enregistrera les passages de frontière afin de contrôler l'effectivité du transport international préalable et postérieur.

Une période de carence de 4 jours est également prévue entre deux périodes de cabotage.

Il existe une exception à cette règle du cabotage dans le cadre du transport bilatéral (aller-retour vers le pays de destination). Il ne sera en effet accordé que deux opérations de cabotage.

Cette exception laisse la porte ouverte aux abus, faute de pouvoir contrôler l'effectivité de ce type de transport par rapport aux autres.

4.3 Les périodes de repos

Le repos hebdomadaire, celui de 45 heures, ne pourra plus être pris en cabine. Même si cette mesure est appliquée dans certains pays comme la Belgique, cette règle sera généralisée⁸⁵.

Les chauffeurs ne pourront pas non plus prendre leur repos sur une aire d'autoroute, mais

⁷⁹ Règlement (UE) n° 2020/1054, Règlement (UE) n° 2020/1056, Règlement (UE) 2020/1055 pour plus d'informations voir le résumé en annexe.

⁸⁰ Directive (UE) n° 2020/1057 du Parlement européen et du Conseil établissant des règles spécifiques en ce qui concerne la directive 96/71/CE et la directive 2014/67/UE pour le détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier et modifiant la directive 2006/22/CE quant aux exigences en matière de contrôle et le règlement (UE) n° 1024/2012, JO L 31 juillet 2020.

⁸¹ <https://www.europarl.europa.eu/news/fr/press-room/20200120IPR70630/paquet-mobilite-soutien-a-l-accord-conclu-avec-les-ministres-de-l-ue>.

⁸⁵ Le 20 août 2020, certaines règles concernant les temps de conduite et de repos changeront à la suite de l'entrée en vigueur partielle du nouveau Paquet Mobilité. (SPF mobilité) Ces règles concernent le repos en cabine et le retour au domicile.

devront être hébergés dans un lieu approprié qui peut être contigu à l'aire de stationnement, un hôtel par exemple.

Des études devraient être réalisées au niveau européen en vue de cartographier les aires de stationnement répondant aux normes de repos les plus adéquates. La Commission devrait également encourager l'aménagement d'aires de repos de "haute qualité".

Les chauffeurs devront également rentrer chez eux toutes les 3 ou 4 semaines, afin de leur garantir de meilleures conditions de travail. Jusqu'à présent, les routiers pouvaient ne pas rentrer chez eux avant des mois.

L'efficacité de cette mesure paraît incertaine. En effet il suffira aux entreprises d'effectuer simplement des turn-overs (des remplacements) plus fréquents. Ce principe devrait rendre plus précaire la viabilité du métier pour les chauffeurs "échangeables" sans mesure financière compensatoire durant leur repos.

4.4 Activités significatives dans le pays d'établissement

Pour lutter contre les entreprises "boîte aux lettres", les firmes devront avoir une activité significative dans l'état d'établissement. Les camions devront également retourner dans leur pays d'immatriculation toutes les huit semaines.

Ce point nous semble important pour lutter contre le dumping social, mais pourrait venir en contradiction avec le Green Deal européen⁸⁶. En effet, un certain nombre de camions devraient retourner chez eux soit à vide, soit sans remorque, faute d'activité industrielle dans leur pays⁸⁷. Ce point est également très sensible d'un point de vue politique surtout à l'Est qui verrait son activité de transport gravement menacée.

4.5 Détachement

Après quelques péripéties, le secteur du transport a été exclu des discussions sur le détachement des travailleurs et de sa directive en 2018⁸⁸.

Le "paquet mobilité" propose des règles spécifiques au détachement. Celles-ci ont été acceptées après de rudes négociations et l'ajout d'un certain nombre d'exceptions.

Sont par exemple exemptés des règles du détachement, le transit et le transport bilatéral (aller-retour vers le pays de destination). De plus, la règle du détachement ne sera valable qu'à partir du troisième jour de travail dans un autre pays contre un jour pour les autres secteurs.

⁸⁶ https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_fr consulté le 10 juillet 2020.

⁸⁷ [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32020C0731\(01\)&from=NL](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32020C0731(01)&from=NL) consulté le 9 janvier 2021

⁸⁸ Directive (UE) 2018/957 du Parlement européen et du Conseil du 28 juin 2018 modifiant la directive 96/71/CE concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services.

4.6 Tachygraphe

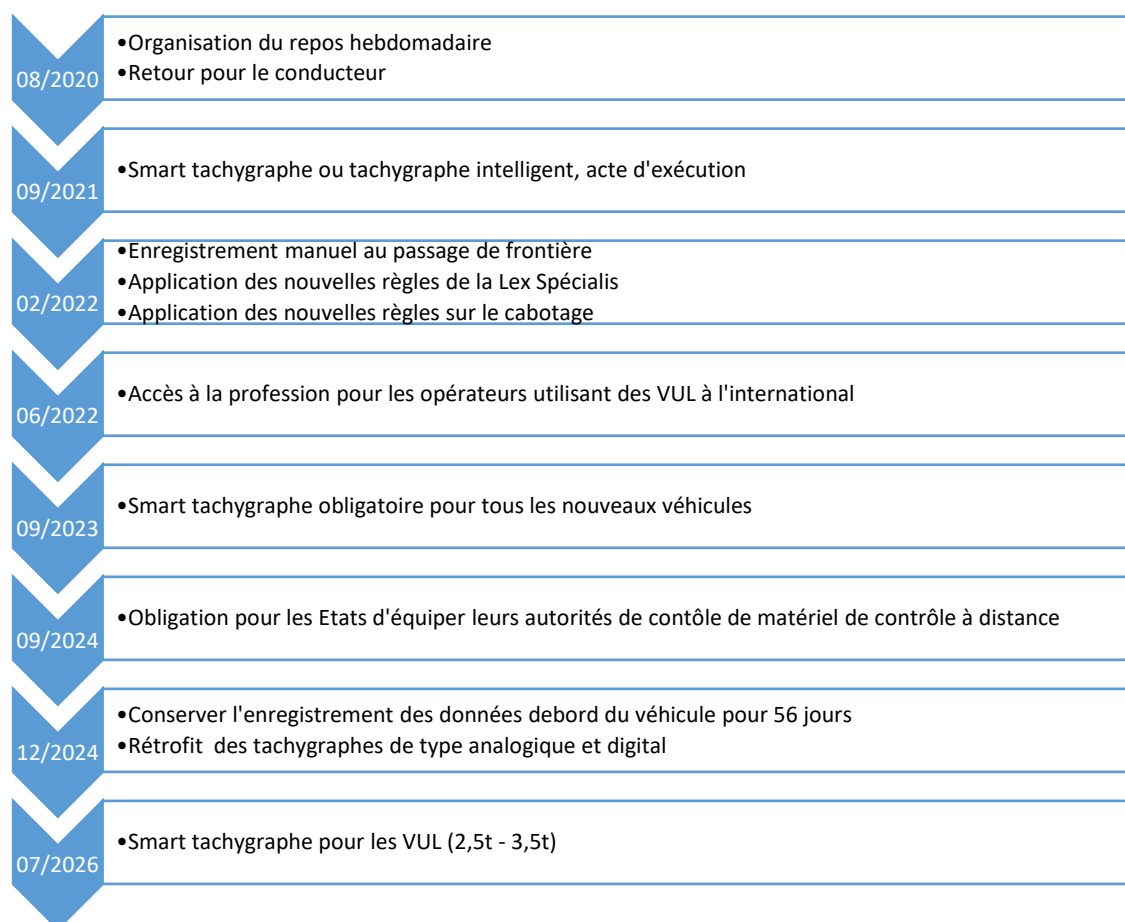
Les nouveaux véhicules de plus de 3,5 tonnes devront être équipés de tachygraphes nouvelle génération dits "intelligents" à partir de 2024. Ils permettront de localiser géographiquement le convoi, lors des passages de frontière et lors des chargements ou des déchargements. Ceci facilitera également les contrôles dans le cadre des détachements de travailleurs.

4.7 Pour les véhicules utilitaires légers (VUL)

Jusqu'à présent, les VUL de plus de 2,5 tonnes n'étaient soumis à aucune législation particulière. Or, ce type de véhicule remplissait les mêmes tâches qu'un camion de plus de 3,5 tonnes. Afin de réguler cette activité qui connaît une augmentation importante, mais qui joue également un rôle dans cette concurrence déloyale, leurs propriétaires seront désormais soumis à la même législation que les transporteurs et devront équiper leur véhicule d'un tachygraphe.

4.8 Les dates clés d'exécution du paquet mobilité pour le TRM

(Vous retrouverez toutes les dates et les champs d'application en annexe)



Sources:

Utilisation des données de:

- Wolters Kluwer <https://legalworld.wolterskluwer.be/fr/nouvelles/moniteur/format-numerique-pour-les-informations-de-transport-legallement-requises/#:~:text=Dans%20son%20r%C3%A8glement%202020%2F1056,europ%C3%A9ennes%2C%20d'autre%20part.>
- FNTR paquet mobilité 1, Dates d'applications et éléments clés dans les textes – Bxl le 31/07/20
- <https://eur-lex.europa.eu/legal-content> consulté le 09 janvier 2021

4.9 Critiques

La critique principale concernant le "paquet mobilité" est celle des contrôles. Premièrement, le nombre de contrôles et de contrôleurs reste insuffisant. Ils ne permettent pas d'agir efficacement contre la fraude sociale. L'insuffisance de contrôles ne permet donc pas de rendre ces mesures et les amendes qui en découlent suffisamment persuasives.

Deuxièmement, la coordination entre les services de contrôle nationaux n'est pas pleinement efficace, même s'il faut reconnaître une amélioration grâce notamment à des obligations administratives .

4.10 Conclusion

Même si nous ne doutons pas qu'il y aura encore des compromis autour de cette directive et ces règlements nous ne pouvons qu'espérer que le bien-être des chauffeurs européens serait au cœur de celle-ci.

Certains points proposés nous semblent être une avancée certaine vers cet objectif de concurrence loyale et de protection de la santé des conducteurs.

Malgré tout, sur base de nos lectures jurisprudentielles, mais également le livre de Defossez A.⁸⁹ ou encore le mémoire de Deleuze Q.⁹⁰, nous ne pouvons que constater le machiavélisme de certains en vue de profiter des failles d'un système inachevé. Un système économique qui souvent évolue plus vite que le système social qui devrait l'accompagner, et ce au détriment de certains, qu'il soit chauffeur ou entreprise locale de transport.

Les autorités européennes en collaboration avec les acteurs de terrain doivent concevoir des règles strictes et compréhensibles par l'ensemble des acteurs. Ils ne doivent pas laisser de doutes sur l'interprétation de cette directive. L'avenir européen du TRM ne se décidera peut-être pas immédiatement, mais il doit prendre la bonne direction. Cette directive nécessite un rééquilibrage des acteurs du transport. À défaut celui-ci conduira, pour l'Europe de l'Ouest, à l'obsolescence programmée du secteur prédit par certains.

Les négociations entre les acteurs politiques ainsi que la concertation entre les partenaires sociaux sont, à l'heure où nous écrivons ces lignes, terminées. Toutefois, des recours ne sont pas exclus dans les mois qui viennent. D'autres apports législatifs dans différents domaines peuvent encore être demandés et modifier l'esprit de cette directive. Nous pensons par exemple à une redéfinition possible du temps de repos et du temps de travail.

⁸⁹ Defossez A. Le dumping social dans l'Union européenne. Bruxelles: Larcier, 2014.

⁹⁰ Deleuze, Quentin. dumping social dans les transports routiers et aériens européens : entre compétitivité et protection sociale. Faculté de droit et de criminologie, Université catholique de Louvain, 2016. Prom. : Van Gehuchten, Pierre-Paul.

Nous pouvons l'observer dans ces dernières lignes, le chemin vers une concurrence loyale, mais peut-être et surtout une amélioration des conditions de travail des chauffeurs de toute l'Europe, est encore en train de se parcourir.

5 La concertation

Nous terminons ce cadre théorique par la concertation, élément essentiel dans la création de nouveaux rapports humains et sociaux entre différents acteurs. Après avoir constaté l'acuité du dumping social dans le monde du transport, nous avons analysé la volonté, à travers le paquet mobilité, de combattre cette concurrence déloyale qui détruit non seulement de l'emploi, mais aussi qui rend les conditions de travail des chauffeurs particulièrement pénibles. Si une avancée humaine et sociale a pu émerger au fil des discussions, c'est grâce à la négociation et à la concertation qui ont eu lieu à travers différentes instances politiques. Dans cette partie, nous avons choisi comme références divers intervenants en fonction de leur spécialité. Parmi ceux-ci, Azdine Henni et Philippe Pochet seront mobilisés pour la partie portant sur le dialogue social européen. Etienne Arcq et Evelyne Léonard seront mobilisés dans le cadre de la concertation belge.

5.1 Introduction

Comme nous l'a rappelé Alexandre Defossez⁹¹, une multitude d'acteurs interviennent dans le champ du dumping social : les employeurs, les salariés et leurs représentants ainsi que le monde judiciaire à travers des organes européens ou nationaux. Dans la lutte contre le dumping social comme dans d'autres activités, le dialogue entre les différents acteurs est important.

Nous allons dans un premier temps définir le concept de concertation, mais aussi constater certaines divergences sémantiques.

Dans une seconde partie, après en avoir terminé avec l'étude lexicologique du mot concertation, nous identifierons les intervenants institutionnels, leurs possibilités d'action et les résultats de leurs actions.

Dans la troisième partie, nous ferons un focus sur la concertation dans le cadre du "paquet mobilité".

Dans la quatrième et dernière partie, nous examinerons l'importance du lobbying sur les décisions prises par les institutions européennes.

Enfin, nous pourrions analyser l'influence des organisations syndicales et leur capacité de peser d'une manière ou d'une autre sur la concertation.

5.2 Définition

Nous allons débiter ce chapitre par trois définitions de la concertation.

⁹¹ Defossez A. Le dumping social dans l'Union européenne. Bruxelles: Larcier, 2014.

Selon le Larousse, la concertation est une "pratique qui consiste à faire précéder une décision d'une consultation des parties concernées".⁹²

Selon le Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales (CNRTL),⁹³ c'est un "mode d'administration ou de gouvernement dans lequel les administrés, les citoyens, les salariés, etc., sont consultés et les décisions élaborées en commun avec ceux qui auront à les appliquer ou à en supporter les conséquences"⁹⁴.

Pour le Centre de recherche et d'information sociopolitiques (CRISP), le terme de concertation désigne "toute forme de relations entre des organisations patronales et des organisations syndicales, à laquelle s'associe éventuellement un gouvernement"⁹⁵.

Pour le CRISP, la concertation ne se limite donc pas à la consultation ou encore à une simple relation entre les organisations comme le présente le Larousse, mais bel et bien une action collective co-construite, un "pouvoir en commun".⁹⁶ C'est aussi notre option.

5.3 Mise au point lexicale

L'emploi du mot "concertation" est souvent galvaudé par les acteurs suivant l'intérêt recherché. Comme le dit Jean-Eude Beret⁹⁷, la recherche par certains acteurs d'une "quasi-labélisation" ne tient en réalité qu'à un exercice de communication. Un simulacre de concertation qui s'opère parfois afin de permettre à l'action publique de ne pas être entravée par des intervenants récalcitrants.

Selon Touzard H., il n'existe aucune définition légale de la concertation⁹⁸. Pour certains, cela permet d'accoler ce mot à n'importe quel processus. Pour d'autres, cela permet de ne pas se restreindre à un seul type d'action. L'interpénétration des différents concepts que nous verrons ci-dessous pourra ainsi être plus aisément utilisée⁹⁹.

⁹² Larousse.fr consulté le 21 avril 2020.

⁹³ CNRTL : Créé en 2005 par le CNRS, le CNRTL fédère au sein d'un portail unique, un ensemble de ressources linguistiques informatisées et d'outils de traitement de la langue.

Le CNRTL intègre le recensement, la documentation (métadonnées), la normalisation, l'archivage, l'enrichissement et la diffusion des ressources.

La pérennité du service et des données est garantie par l'adossement à l'UMR ATILF (CNRS – Nancy Université), le soutien du CNRS ainsi que son intégration dans le projet d'équipement d'excellence ORTOLANG.

⁹⁴ <https://www.cnrtl.fr/definition/concertation> consulté le 10 juin 2020.

⁹⁵ <http://www.vocabulairepolitique.be/concertation-economique-et-sociale/> consulté le 10 juin 2020

⁹⁶ Quelquejeu B. « La nature du pouvoir selon Hannah Arendt. Du 'pouvoir-sur' au 'pouvoir-en-commun' », *Revue des sciences philosophiques et théologiques*, vol. tome 85, no. 3, 2001, 511-527

⁹⁷ Beuret, J. Mieux définir la concertation : du pourquoi au comment. *Négociations*, 17(1), 2012, 81-86.

⁹⁸ Touzard, H. Consultation, concertation, négociation: Une courte note théorique. *Négociations*, no 5(1), 2006, 67-74.

⁹⁹ Touzard, H. Consultation, concertation, négociation: Une courte note théorique. *Négociations*, no 5(1), 2006, 67-74.

Par conséquent, avant d'entrer dans le vif du sujet, nous trouvons qu'il est important de différencier quatre mots relativement proches, mais aux objectifs et processus de décision collective différents¹⁰⁰ : l'information, la consultation, la concertation et la négociation.

L'information est simplement la communication des décisions prises par les Pouvoirs publics, les autres acteurs n'interviennent pas¹⁰¹.

La consultation est destinée à recueillir des avis ou des opinions venant soit des acteurs qui pourraient être affectés par une mesure ou par des experts. Celle-ci se fait préalablement à la mise en place du dispositif.

Les acteurs, associations ou experts sont généralement consultés séparément. Ils peuvent s'exprimer par vote ou être entendus ou encore en remettant un rapport, mais ils ne participent pas à la co-construction de la décision. La consultation peut éventuellement déboucher sur une négociation ou une concertation¹⁰².

La concertation repose sur trois mots clés représentés dans cette phrase. La volonté des acteurs de coopérer dans un processus de construction collective de la décision. Pour les acteurs, il s'agit donc de se coordonner afin de trouver un accord grâce à un processus visant à construire un avis, une vision ou un objectif commun¹⁰³. De rapprocher les points de vue divergents des acteurs sociaux afin d'aboutir à un accord malgré des intérêts antagonistes¹⁰⁴. Autrement dit, la concertation demande "un haut degré de consensus" en faisant fi d'une partie de ses propres intérêts au profit d'un accord collectif¹⁰⁵.

La participation active des personnes est ici primordiale. Le but étant de trouver collectivement une solution à un problème complexe en faisant évoluer, de part et d'autre, ses pensées vers un objectif commun¹⁰⁶. L'existence d'un conflit et l'influence des pouvoirs ne sont pas au premier plan, contrairement à la négociation¹⁰⁷.

La négociation, à la différence de la concertation, cherche avant tout à répondre à un conflit entre les acteurs dont les intérêts sont divergents.¹⁰⁸ La raison principale de la négociation est

¹⁰⁰ Touzard, H. Consultation, concertation, négociation: Une courte note théorique. *Négociations*, n° 5(1), 2006, 67-74.

¹⁰¹ Touzard, H. Consultation, concertation, négociation: Une courte note théorique. *Négociations*, no 5(1), 2006, 67-74.

¹⁰² Beuret, J. Mieux définir la concertation : du pourquoi au comment. *Négociations*, 17(1), 2012, 81-86.

¹⁰³ Beuret, J. Mieux définir la concertation : du pourquoi au comment. *Négociations*, 17(1), 2012, 81-86.

¹⁰⁴ Etienne Arcq et al, *Dynamique de la concertation sociale*, Crisp, Bruxelles, 2010, p. 561.

¹⁰⁵ Arcq, Étienne. « La concertation sociale », *Dossiers du CRISP*, vol. 70, no. 1, 2008, p. 65.

¹⁰⁶ Beuret, J. Mieux définir la concertation : du pourquoi au comment. *Négociations*, 17(1), 2012, 81-86.

¹⁰⁷ MM Gouin et M. Truchon, *Concertation ou négociation? Distinguer les deux afin de faciliter les prises de décisions en contexte de réadaptation au travail*, *Érudite Revues Relations industrielles*, Volume 73, numéro 3, été 2018, 419-634.

¹⁰⁸ Goguelin, Pierre. « Le concept de négociation », *Négociations*, vol. no 3, no. 1, 2005, pp. 149-170.

donc la résolution d'un conflit. Il arrive que la négociation n'aboutisse pas. Cela se produit quand des acteurs cherchent avant tout à engranger des bénéfices propres au détriment de l'autre partie. On est par conséquent dans une relation qui peut tendre vers processus gagnant-perdant.¹⁰⁹ Nous parlerons alors de négociation "distributive"¹¹⁰. Toutefois, ce n'est pas toujours le cas, ce processus de négociation peut également amener les acteurs à conclure un accord, c'est-à-dire une solution "intégrative". Nous parlerons alors de négociation "concertée" qui aboutit à ce que les intérêts de chacun soient intégrés.¹¹¹ Ce processus, comme son nom l'indique, se rapproche fortement de la concertation lorsqu'elle aboutit¹¹². Et quelquefois, cela nécessite la médiation d'un tiers lorsqu'aucune solution ne peut être dégagée lors d'une négociation.

Pour Etienne Arcq¹¹³, les deux conceptions, négociation et concertation, sont entremêlées, l'une ne va pas sans l'autre. Le conflit permet de conduire les acteurs vers un compromis qui permettra au changement social d'intervenir¹¹⁴.

La concertation et la négociation peuvent se côtoyer dans un même processus de décision collective, mais les stratégies sont différentes.

Comme nous pouvons le constater, la discussion autour de la différence sémantique entre ces deux concepts reste d'actualité et permet en tout cas de continuer le débat¹¹⁵.

¹⁰⁹ Touzard, H. Consultation, concertation, négociation: Une courte note théorique. *Négociations*, no 5(1), 2006, 67-74.

¹¹⁰ MM Gouin et M. Truchon, Concertation ou négociation? Distinguer les deux afin de faciliter les prises de décisions en contexte de réadaptation au travail, *Érudit Revues Relations industrielles*, Volume 73, numéro 3, été 2018, 419-634.

¹¹¹ MM Gouin et M. Truchon, Concertation ou négociation? Distinguer les deux afin de faciliter les prises de décisions en contexte de réadaptation au travail, *Érudit Revues Relations industrielles*, Volume 73, numéro 3, été 2018, 419-634.

¹¹² MM Gouin et M. Truchon, Concertation ou négociation? Distinguer les deux afin de faciliter les prises de décisions en contexte de réadaptation au travail, *Érudit Revues Relations industrielles*, Volume 73, numéro 3, été 2018, 419-634.

¹¹³ Etienne Arcq est licencié en sociologie et en sciences du travail.

¹¹⁴ Etienne Arcq et al, *Dynamique de la concertation sociale*, Crisp, Bruxelles, 2010, p 572.

¹¹⁵ MM Gouin et M. Truchon, Concertation ou négociation? Distinguer les deux afin de faciliter les prises de décisions en contexte de réadaptation au travail, *Érudit, Revues Relations industrielles*, Volume 73, numéro 3, été 2018, 419-634.

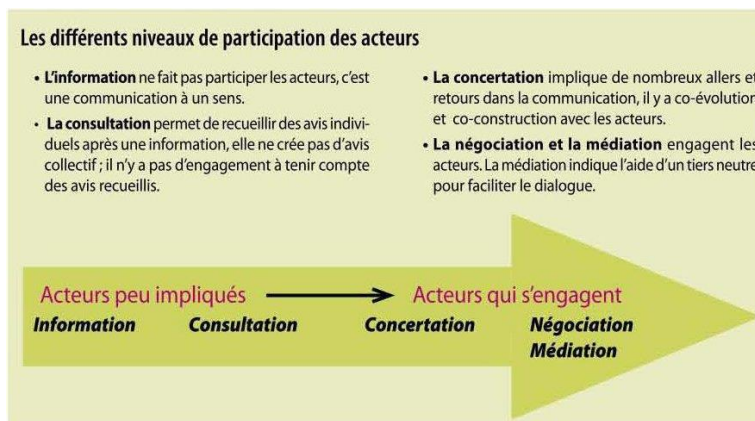


Figure 1 : Les différents niveaux de participation des acteurs.
Source : Cahier Technique sur la concertation (CEN Rhône-Alpes)

Source : cahier technique sur la concertation¹¹⁶

Dans le cadre d'un dialogue sectoriel ou interprofessionnel par exemple, les parties peuvent passer par l'ensemble des différents processus énoncés ci-dessus avant d'arriver à une position commune.

Malgré tout, si la négociation et la concertation se veulent différentes par leur approche stratégique, les deux concepts promeuvent la volonté commune d'aboutir à une solution la plus équilibrée possible et qui prime sur la volonté d'un seul acteur de remporter la totalité de la confrontation¹¹⁷.

5.4 L'action

L'action est presque toujours indissociable de la négociation. Au fil du temps elle évolue, elle mue, mais elle est toujours présente. Nous avons souhaité mettre cette partie après la concertation, car selon nous, et nous pouvons également le constater dans le livre blanc de la concertation sociale, la concertation ou la négociation doit intervenir avant toutes formes d'actions. Dans l'introduction du livre "Dynamique de la concertation sociale", Etienne Arcq nous rappelle qu'historiquement le fondement des relations collectives se faisait également dans la conflictualité et dans l'action.

L'action permet de mettre une certaine pression sur les représentants politiques ou les employeurs, soit pour qu'ils acceptent les positions syndicales, soit pour qu'ils reviennent à une concertation plus constructive. Nous verrons avec Charles Tilly que ces modes d'action

¹¹⁶ <http://ct88.espaces-naturels.fr/node/1382> consulté le 10 juin 2020.

¹¹⁷ Beuret, J. Mieux définir la concertation : du pourquoi au comment. *Négociations*, 17(1), 2012, p81-86 et MM Gouin et M. Truchon, Concertation ou négociation? Distinguer les deux afin de faciliter les prises de décisions en contexte de réadaptation au travail, *Érudit Revues Relations industrielles*, Volume 73, numéro 3, été 2018, 419-634.

évoluent avec le temps. Nous terminerons avec les nouveaux modes d'action qui ont été utilisés par les syndicats dans le cadre des négociations sur le paquet mobilité.

5.4.1 Les répertoires d'action collective de Charles Tilly

Cette partie nous permet de comprendre que bien que l'action ait toujours existé, elle se transforme en même temps que notre société.

C'est Charles Tilly qui a développé le concept de répertoire pour expliquer les différents modes d'action et leurs évolutions à travers le temps.

Ces répertoires rassemblent les moyens d'action institutionnels, légaux ou non conventionnels, mais considérés comme légitimes par ceux qui les emploient.

Charles Tilly, à qui l'on doit ce concept de répertoire d'action collective, le définit comme "une série limitée de routines qui sont apprises, partagées et exécutées à travers un processus de choix relativement délibérés".

Au fil du temps, les actions collectives ont pris différentes postures tout en reprenant certaines idées des précédentes. Mais elles vont évoluer en fonction du contexte social provoqué par des ruptures sociétales. Elles passent d'un niveau d'action locale (répertoire local-patronné de 1650 à 1850), puis nationale (répertoire national – autonome jusqu'en 1980) pour arriver aujourd'hui avec des actions collectives internationales (répertoire transnational solidariste).

	local-patronné (1650-1850)	national-autonome (1848- 1980)	transnational- solidariste (en gestation) (depuis 1980)
Types d'intérêts défendus	Corporations, communautés, villages : sabotage de machine, expulsion d'agent du fisc, etc.	Variés, portés par divers groupements : association, syndicat, groupe d'intérêt, etc.	Plus universels et techniques (environnement, lutte contre la mondialisation néolibérale, etc.) : ONG, association transnationale, etc.
Rapport aux autorités	Recours au soutien de puissants « patrons » (notables) : prêtre ou noble local.	Organisation et porte-parole autonomes, défi direct aux autorités	Réticence à toute délégation politique. Aux récupérations partisans : forum, désobéissance civile, etc.
Cadre de la protestation	Fête locale, rassemblement autorisé : carnavals, etc.	Regroupement volontaire. organisation nationale.	Du local au global : forums sociaux, campements d' « Indignés », etc.
Formulation des revendications	Codée : détournement de symboles (pendaison de mannequins, etc.).	Explicite : programme, mot d'ordre national, slogan, pétition, tract, manifeste, etc.	Militantisme d'expertise, rôle accru du droit et des médias: manifestation « de papier ».
Lieux des mobilisations	Les sites mêmes de l'injustice.	Lieux les plus visibles, sites du pouvoir : cortèges parisiens, etc.	Lieux symbolisant la mondialisation néolibérale : contre-sommet altermondialiste, etc.
Niveau de violence	Fort. Confrontation brutale.	Réduit. Protestation ritualisée.	Faible. Recul de la violence politique.

Source <https://www.movses.fr>

Comme nous pouvons le constater, les modes de contestation évoluent, se modernisent certes en reprenant parfois d'anciens concepts qui sont mis à jour. Les nouvelles technologies, comme les réseaux sociaux entre autres, permettent une transformation de ces modes d'action en remplaçant par exemple l'envoi massif de courriers par l'envoi d'innombrables courriels.

5.4.2 Modes d'action dans le cadre du paquet mobilité

Comme nous l'avons vu précédemment avec Charles Tilly, l'action peut prendre différentes formes. Mais surtout elle évolue. Le lobbying fait partie du débat public et, ici, les organisations syndicales du transport ont modernisé leur mode d'action dans le cadre des négociations sur le paquet mobilité.

Au niveau européen, ces actions se sont orientées aussi bien envers la Commission qu'envers le Parlement.

Des pressions ont également eu lieu dans le cadre d'actions collectives comme des manifestations ou des blocages d'autoroutes aux différents points frontaliers.

En plus des actions traditionnelles comme les manifestations ou les grèves, les syndicats ont utilisé un nouveau moyen qu'internet permet d'exploiter, l'envoi massif de courrier électronique par l'ensemble des délégués affiliés à l'ETF aux membres de la Commission afin d'essayer d'influencer leur décision.

Ce procédé est déjà ancien pour d'autres mouvements sociaux comme Greenpeace, mais l'utilisation de nouveaux médias, et ce de manière internationale, est pourtant relativement récent pour les syndicats routiers européens.

La multi territorialité des entreprises ne s'accommodent plus d'un syndicat national, seul dans son coin, mais demande une union des forces vives syndicales à travers ces pays. Comme le dit Pierre Defraigne " les syndicats doivent changer de focus et l'échelle de leur action". Ce n'est qu'en s'alliant que les syndicats pourront faire entendre leurs voix à travers cette Europe.

5.6 La concertation nationale

Cette partie conceptuelle nous permet d'introduire les évolutions qu'a connues la concertation sociale dans notre pays. De l'entreprise locale à l'Union européenne, de l'employeur national aux multinationales, la concertation connaît de profonds changements. C'est la raison pour laquelle nous avons souhaité commencer par l'historique de la concertation et terminer par un questionnement sur l'avenir de celle-ci en Belgique.

La Belgique a toujours été à la pointe de la concertation sociale depuis les années 30 jusqu'à nos jours. Les modes de concertation évoluent tant dans leur manière d'être organisés que dans l'espace public où elle a lieu.

Au fil du temps, la concertation a permis des avancées en matière sociale, c'est ce que nous allons voir dans l'historique. Aujourd'hui, elle est confrontée à l'eupéanisation des prises de décisions et l'augmentation des acteurs multinationaux, ce qui modifie le paysage de la concertation nationale.

5.6.1 Historique de la concertation nationale et de ses organes

C'est à l'aune des grèves ouvrières du XIXe siècle que l'État va progressivement légiférer en faveur d'une amélioration sociale. C'est durant cette période également que celui-ci laisse les représentants des travailleurs participer à un début de dialogue avec le patronat¹¹⁸.

En 1919, la grève des ouvriers métallurgistes de Charleroi pousse le Premier ministre Delacroix à encourager le dialogue entre les représentants des ouvriers et le patronat. La première "commission d'étude pour la réduction de la durée du travail dans l'industrie sidérurgique"¹¹⁹ est mise en place. Les socialistes sont également favorables à une concertation sociale pacifique¹²⁰.

C'est également durant cette période que sont créés des comités regroupant employeurs et syndicats dans les grands secteurs industriels comme les mines ou la sidérurgie. Ces organes sectoriels se sont par la suite multipliés dans l'entre-deux-guerres. Ils ont pris plus tard le nom de commission paritaire (C.P.).¹²¹

La mission essentielle des C.P. est la conception de conventions collectives de travail (C.C.T.). Elles jouent aussi un rôle de prévention et de résolution des litiges entre employeurs et travailleurs. Un bureau de conciliation peut être créé le cas échéant dans chaque commission. Elles ont aussi pour mission de conseiller le Gouvernement fédéral ou le Conseil central de l'économie sur diverses matières qui relèvent de leur sphère d'action¹²².

Dans les années 30, sont organisées les premières conférences nationales du travail. Plusieurs conférences de ce type ont lieu entre 1936 et 1940. L'un des accords importants auxquels elles aboutissent est la décision d'accorder une semaine de congés payés aux travailleurs, décision qui est coulée en projet de loi par le gouvernement pour être adoptée par le Parlement¹²³.

Il faut attendre la fin de la Seconde Guerre mondiale et un pays en ruine pour connaître une volonté de construire un processus de concertation ambitieux.

¹¹⁸ Neuville, J. Les commissions paritaires d'industrie en Belgique. Courrier hebdomadaire du CRISP, 436-437(10), 1969. 1-47.

¹¹⁹ Neuville, J. Les commissions paritaires d'industrie en Belgique. Courrier hebdomadaire du CRISP, 436-437(10), 1969. 1-47.

¹²⁰ <https://discr.be/wp-content/uploads/MODULE-3-FICHE-CONTENU-INFORMATIF-ET-EXPLICATIF-N%C2%B07-LE-MOUVEMENT-SYNDICAL-ET-LA-CONCERTATION-SOCIALE.pdf> consulté le 04 juillet 2020

¹²¹ Neuville, J. Les commissions paritaires d'industrie en Belgique. Courrier hebdomadaire du CRISP, 436-437(10), 1969. 1-47.

¹²² <http://www.vocabulairepolitique.be/commission-paritaire>, consulté le 11 juillet 2020

¹²³ <https://discr.be/wp-content/uploads/MODULE-3-FICHE-CONTENU-INFORMATIF-ET-EXPLICATIF-N%C2%B07-LE-MOUVEMENT-SYNDICAL-ET-LA-CONCERTATION-SOCIALE.pdf> consulté le 04 juillet 2020.

La concertation, en Belgique, prend véritablement son essor peu après la Seconde Guerre mondiale. La volonté commune est de redémarrer une activité économique blessée par 5 années de guerre. La volonté est aussi de guérir les maux sociétaux du passé en offrant une légitimité sociale aux travailleurs.

Le 24 février 1944, alors que la guerre n'est pas encore terminée, des représentants des travailleurs et du patronat se rencontrent clandestinement en vue de reconstruire le pays. Il en ressort "le projet d'accord de solidarité sociale" ou "pacte social de solidarité"¹²⁴. Ce projet jette les bases d'une structure paritaire de l'organisation sociale et la création d'un système complet de sécurité sociale

Ce texte permet aux acteurs de la concertation de se reconnaître mutuellement légitimes et de reconstruire le pays dans un climat de paix sociale.

L'arrêté-loi du 9 juin 1945 donne un statut aux commissions paritaires et confère une force obligatoire aux conventions sanctionnées par un arrêté royal.¹²⁵

Le nombre de commissions paritaires évolue au fil des années. 41 en 1946 et 74 en 1957.

Aujourd'hui, on en dénombre 101 sans compter les 67 sous-commissions paritaires comme la 140.03.¹²⁶

Aujourd'hui, le statut des commissions paritaires est régi par la loi du 5 décembre 1968 sur les conventions collectives de travail et les commissions paritaires.

Cette loi a permis de clarifier et de confirmer le rôle des C.P établi lors de l'arrêté-loi du 27 juillet 1946¹²⁷.

Le Conseil national du Travail (CNT) est institué par une loi du 29 mai 1952¹²⁸.

Le CNT est le descendant d'un organisme remontant à la fin du 19^e siècle, à savoir la Commission du Travail créée en 1886. Suivront les Conseils de l'Industrie et du Travail mis sur pied en 1887, le Conseil supérieur du Travail datant de 1892 et le Conseil supérieur du Travail et de la Prévoyance sociale établi en 1935¹²⁹. Le CNT est l'un des deux organes

¹²⁴ https://www.ccecrb.fgov.be/dpics/fichiers/2019-04-30-10-34-38_1944FR.pdf consulté le 04 juillet 2020.

¹²⁵ 5 janvier 1957. - Arrêté Royal fixant la dénomination, la compétence et la composition des commissions paritaires instituées en exécution de l'arrêté-loi du 9 juin 1945 fixant le statut des commissions paritaires.

¹²⁶ 140.03 Sous-commission paritaire pour le transport routier et la logistique pour compte de tiers

¹²⁷ L'arrêté du Régent du 27 juillet 1946, déterminant la compétence et le ressort des diverses commissions paritaires instituées en exécution de l'arrêté-loi du 9 juin 1945.

¹²⁸ Loi organique du Conseil national du Travail. Sa composition et son fonctionnement ont été modifiés par la loi du 30 décembre 2009.

¹²⁹ <http://www.cnt-nar.be/> consulté le 04 juillet 2020.

principaux créés après la Seconde Guerre mondiale dans le but de faire participer les organisations patronales et syndicales aux prises de décisions gouvernementales dans les matières économiques et sociales¹³⁰.

La loi organique du 29 mai 1952 investit le CNT de compétences importantes. Le rôle du CNT est tout d'abord de rendre des avis ou de faire des propositions au gouvernement ou au Parlement dans les matières sociales. Ensuite, il joue un rôle de modération dans les conflits entre les commissions paritaires. Enfin depuis la loi du 5 décembre 1968, le CNT a le droit de conclure des Conventions collectives de travail (C.C.T) soit de manière interprofessionnelle, c'est-à-dire pour l'ensemble des secteurs toutes activités confondues, soit pour l'un de ces secteurs. Nous pouvons citer comme exemple la durée de travail, la protection de la rémunération, mais aussi les pensions et des volets qui touchent à la protection sociale.

Au sortir de la Seconde Guerre mondiale, une place importante est aménagée à l'attention des représentants du monde économique et social. Ce mouvement s'illustre par l'institution en 1948 du Conseil Central de l'Économie (C.C.E). Il succède au Conseil paritaire général en place depuis fin 1944.

Son rôle est de donner un avis ou de faire des propositions, comme le C.N.T, mais ici, sur des matières économiques. Par exemple sur la "concurrence et la politique des prix, les mesures d'encouragement des investissements à risque, les mesures de sauvegarde de la compétitivité des entreprises, etc."¹³¹

Le C.N.T est un organe majeur paritaire et de concertation qui a évolué au cours du temps et qui s'occupe d'éléments cruciaux de notre modèle social et économique.

Le C.C.E. est quant à lui un organe consultatif paritaire¹³². Il s'occupe, au niveau fédéral, des matières économiques.

Un dernier organe paritaire de concertation est le groupe des 10.

Ce groupe est constitué de 11 personnes, 5 représentants patronaux, 5 représentants syndicaux et le président. Au sein de ce groupe sont négociés tous les deux ans les accords interprofessionnels. Ces accords portent par exemple sur les salaires et les conditions de

¹³⁰ <http://www.vocabulairepolitique.be/conseil-national-du-travail-cnt/> consulté le 11 juillet 2020.

¹³¹ <http://www.vocabulairepolitique.be/conseil-central-de-l-economie-cce/> consulté ce 11 juillet 2020.

¹³² <http://www.vocabulairepolitique.be/conseil-central-de-l-economie-cce/> consulté ce 11 juillet 2020.

travail du secteur privé. Ce groupe est aussi un intermédiaire entre le monde du travail et le gouvernement qui, lorsqu'il y a accord, traduit ses orientations dans des textes légaux.

Dans le secteur privé, ces différents organes paritaires multiniveaux permettent de conclure ce que l'on appelle des conventions collectives de travail (C.C.T)¹³³. Elles peuvent être négociées à différents niveaux que sont les entreprises, les commissions paritaires et le Conseil national du travail.

Les C.C.T existaient déjà bien avant qu'une loi les reconnaisse légalement (1906)¹³⁴. Elles sont reconnues juridiquement grâce à la loi du 5 décembre 1968 sur les conventions collectives de travail et les commissions paritaires.

La loi définit la convention collective comme "un accord conclu entre une ou plusieurs organisations de travailleurs et une ou plusieurs organisations d'employeurs ou un ou plusieurs employeurs déterminant les relations individuelles et collectives entre employeurs et travailleurs au sein d'entreprises ou d'une branche d'activités et réglant les droits et obligations des parties contractantes."¹³⁵

Comme nous allons le voir plus tard, des organisations européennes de concertation ont pris une place de plus en plus importante dans l'organigramme de l'Union européenne et notamment grâce au "dialogue social européen" créé dès le Traité de Rome¹³⁶.

5.6.2 L'avenir de la concertation nationale

Différentes tensions mettent à mal notre système de concertation nationale. Plusieurs éléments font penser qu'elle vit des moments difficiles. C'est ce que nous allons aborder dans cette partie avec l'appui du "livre blanc de la concertation sociale" de Renaud de Harlez¹³⁷. Nous mobiliserons également d'autres auteurs, comme Evelyne Léonard ou Etienne Arcq afin de nuancer quelque peu les propos de ce premier.

¹³³ L'entreprise est également un lieu de concertation au sens large du terme, des C.C.T peuvent également y être conclues. Toutefois, nous n'aborderons pas ce sujet dans cette partie, car il nous éloigne des niveaux institutionnels de décisions que nous avons abordés préalablement.

¹³⁴ <http://www.vocabulairepolitique.be/convention-collective-de-travail-cct/> consulté ce 11 juillet 2020.

¹³⁵ <https://emploi.belgique.be/fr/themes/commissions-paritaires-et-conventions-collectives-de-travail-cct> consulté le 11 juillet 2020.

¹³⁶ L'article 118B du traité (introduit par l'Acte unique européen) attribue à la Commission la tâche de développer le dialogue social au niveau européen.

¹³⁷ Renaud de Harlez, le livre blanc de la concertation sociale, www.concertation-sociale.be, 2017; p 103

5.5.2.1 *L'individu et le syndicalisme*

Comme l'écrit Renaud de Harlez, faire "l'assemblage" des différentes positions des travailleurs, faire la synthèse entre ces revendications hétéroclites, constitue l'essence du syndicat. Le syndicalisme est avant tout basé sur la volonté d'agir collectivement. Le collectif est primordial dans un organe qui doit représenter l'ensemble des travailleurs en Belgique. Or, notre monde s'individualise de plus en plus. Le chacun pour soi prime sur l'intérêt collectif, la division du travail s'accroît et les métiers atypiques sont en forte augmentation. La divergence et la diversité des demandes sont telles qu'elles sont parfois incompatibles. Cette dichotomie entre l'agir collectif et les demandes individuelles sont une contradiction fondamentale que les syndicats ne peuvent que difficilement concilier¹³⁸.

5.6.2.2 *La PMIsation de l'économie belge*

La transformation du tissu économique belge, qui auparavant était principalement constitué de grandes entreprises avec une représentation syndicale forte, se retrouve confrontée depuis quelque temps à une diminution de leur sphère d'influence à cause du changement structurel des entreprises. L'augmentation des petites et moyennes entreprises (PME) de moins de 50 salariés¹³⁹ ne permet pas l'intervention d'acteurs sociaux¹⁴⁰. En effet, "l'organisation en collectif syndical est rendue difficile par les seuils légaux de représentation"¹⁴¹. Par conséquent les syndicats doivent trouver une autre façon de fédérer ses travailleurs diversifiés parfois même atypiques des PME afin de les unir dans leurs revendications parfois divergentes¹⁴².

Si les syndicats souhaitent élargir la possibilité de représentation dans les PME¹⁴³, les organisations patronales des classes moyennes s'y opposent jugeant que la concertation informelle au sein de ces entreprises fonctionne bien.¹⁴⁴

Pourtant la concertation, dite formelle, avec un apport syndical permettrait de résoudre une conflictualité diffuse au sein de ces entreprises, mais aussi de donner aux salariés une capacité

¹³⁸ Haiven, L., Lévesque, C. & Roby, N. Pistes de renouveau syndical : défis et enjeux : introduction. Relations industrielles / Industrial Relations, 2006, 567–588.

¹³⁹ La grande majorité [des entreprises] (88,6 %) emploie moins de 20 travailleurs. 1 712 établissements (1,9 %) emploient plus de 100 travailleurs. Source 1/09/2020 : <https://www.iweps.be/indicateur-statistique/etablissements-classe-de-taille/>.

¹⁴⁰ Perrat, Jacques. « Appropriation syndicale des enjeux territoriaux : la question nodale du rapport firme/territoire », La Revue de l'Ires, vol. 54, no. 2, 2007, 71-93.

¹⁴¹ Léonard, Évelyne. « Pacte social : enjeux anciens, nouveaux défis », Courrier hebdomadaire du CRISP, vol. 2452, no. 7, 2020, p. 41

¹⁴² Léonard, Évelyne. « Pacte social : enjeux anciens, nouveaux défis », Courrier hebdomadaire du CRISP, vol. 2452, no. 7, 2020, p. 41

¹⁴³ <https://www.lalibre.be/belgique/ces-pme-qui-echappent-aux-syndicats-51b87097e4b0de6db9a5661d> consulté le 22 novembre 2020.

¹⁴⁴ <https://www.ucmvoice.be/2017/06/15/syndicats-dans-les-pme-pas-necessaire/>

d'action collective et ainsi de pouvoir agir sur les modes de gestion de la main d'œuvre de ces établissements¹⁴⁵.

5.6.2.3 *L'internationalisation des entreprises.*

De plus en plus, les sociétés internationales dominent le marché économique belge et rendent les règles de la concertation, habituellement usitées en Belgique, difficiles à faire respecter.¹⁴⁶

L'internationalisation de la concurrence fait très peu de cas du modèle de concertation à la belge. Les multinationales ne se préoccupent pas toujours de l'avenir social d'un pays ou des règles imposées en Belgique en la matière. L'imposition de règles de dialogue, fussent-elles légales, a tendance à être ignorée par ces sociétés qui n'y voient que des contraintes à leurs plans de croissance¹⁴⁷. Ces entreprises recourent régulièrement à des dérégulations maximales. La concertation est alors pour celles-ci superflue, sauf si elle leur permet de changer de paradigme social¹⁴⁸. La culture de la concertation à la belge ne se trouve pas dans les gènes des entreprises multinationales¹⁴⁹. Les syndicats belges ont peu d'emprise sur ces organisations, mais les employeurs n'en ont pas plus vis-à-vis de leur maison mère étrangère¹⁵⁰.

Le changement de localisation des prises de décisions rend le dialogue en général et la concertation en particulier extrêmement difficile.

Toutefois, même si la difficulté paraît évidente, des mécanismes de représentativité européenne au sein des entreprises multinationales ont vu l'émergence, avec l'agrément des institutions européennes, des comités d'entreprise européens (CEE)¹⁵¹.

Les entreprises transnationales européennes concluent des accords avec les partenaires sociaux. Certes, ils sont moins formels que les accords sectoriels ou interprofessionnels qui sont encadrés par les traités européens. Ils n'en demeurent pas moins de véritables concertations entre les acteurs dans l'Union. Les thèmes y sont variés et permettent une plus grande harmonisation des conditions de travail dans ces entreprises¹⁵².

¹⁴⁵ Céline Dumoulin, « Quand les syndicats s'invitent dans les petites entreprises. Les relations sociales dans les établissements de 11 à 49 salariés », La nouvelle revue du travail, 2019, consulté le 22 novembre 2020

¹⁴⁶ <https://gresea.be/Mondialisation-syndicale-1er-volet-who-s-who> consulté le 20 août 2020.

¹⁴⁷ Renaud de Harlez, le livre blanc de la concertation sociale, www.concertation-sociale.be, 2017.

¹⁴⁸ Pochet P. À la recherche de l'Europe sociale. Paris Presses universitaires de France, 2019 p. 171

¹⁴⁹ Renaud de Harlez, le livre blanc de la concertation sociale, www.concertation-sociale.be, 2017.

¹⁵⁰ Léonard, Évelyne. « Pacte social : enjeux anciens, nouveaux défis », Courrier hebdomadaire du CRISP, vol. 2452, no. 7, 2020, p. 30

¹⁵¹ Arcq, Étienne. « La concertation sociale », Dossiers du CRISP, vol. 70, no. 1, 2008, pp. 55-57.

¹⁵² Angélique Mounier-Kuhn, Accords d'entreprise transnationaux, un autre dialogue social en Europe, EURACTIV.fr, 2018.

Le dialogue social reste aux yeux de l'Europe un enjeu important que ce soit au sein des entreprises ou entre les institutions¹⁵³.

5.6.2.4 Le rôle de l'État

L'État est de plus en plus interventionniste dans les décisions sociales et économiques, estiment certains intervenants¹⁵⁴ dans les débats sur la concertation qui ont été réalisés en vue d'écrire le livre blanc de Harlez. Comme l'écrit Etienne Arcq, les négociations salariales étaient habituellement laissées aux partenaires sociaux, mais à plusieurs reprises, le Gouvernement a pris des mesures en vue de limiter ou de bloquer les augmentations de salaire¹⁵⁵ afin de respecter le cadre européen en matière de stabilité économique¹⁵⁶. Et ce constat se vérifie encore aujourd'hui dans différents domaines, comme celui de la réforme des pensions.

Si auparavant, ce type de décisions était laissé aux acteurs patronaux et syndicaux, le gouvernement jouait, quand la situation l'exigeait, un rôle de médiateur ou d'appui. Actuellement, selon de Harlez, les interlocuteurs sociaux ont juste un rôle d'accompagnement des politiques mises en place par le gouvernement. Ils estiment d'ailleurs quelquefois qu'ils n'ont plus rien à négocier puisque toutes les décisions sont déjà prises par le Gouvernement.

5.6.2.5 Le rôle des organes de concertation.

Le rôle du Gouvernement dans les matières sociales et économiques étant devenu plus important, cela laisse peu de place aux organes de concertation pour négocier des accords. De plus, les marges salariales, auparavant fer de lance des discussions interprofessionnelles, sont maintenant enfermées dans un carcan budgétaire européen avec le pacte de stabilité,¹⁵⁷ mais aussi avec la loi sur la compétitivité¹⁵⁸ qui empêchent les partenaires sociaux de toucher aux normes salariales sans l'avis du Gouvernement.

¹⁵³ Stollt, Michael, et Norbert Kluge. « La participation des salariés dans la société européenne : vers une européanisation des relations professionnelles ? », La Revue de l'Ires, vol. 71, no. 4, 2011, 71-88.

¹⁵⁴ Des référents syndicaux et académiques dans le livre blanc de la concertation sociale.

¹⁵⁵ Arcq, Étienne. « La concertation sociale », Dossiers du CRISP, vol. 70, no. 1, 2008, p. 33.

¹⁵⁶ Pacte de stabilité européen est fondé sur les articles 121 (ex-article 99 TCE) et 126 (ex-article 104 TCE) du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. Adopté au Conseil européen d'Amsterdam le 17 juin 1997, ce pacte a acquis une valeur normative par deux règlements du Conseil de l'Union européenne du 7 juillet 1997.

¹⁵⁷ Le pacte de stabilité et de croissance fondé sur les articles 121 (ex-article 99 TCE) et 126 (ex-article 104 TCE) du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. Adopté au Conseil européen d'Amsterdam le 17 juin 1997.

¹⁵⁸ Loi du 26 juillet 1996 relative à la promotion de l'emploi et à la sauvegarde préventive de la compétitivité.

Enfin, selon certains observateurs, le banc patronal accorde moins d'importance à la concertation entre "partenaires" sociaux, car l'oreille gouvernementale lui est beaucoup plus favorable qu'autrefois¹⁵⁹.

Néanmoins, nous pouvons constater que, lorsque l'intérêt est commun, les partenaires sociaux trouvent de nouveaux territoires de concertation à explorer. Par exemple, lorsque les partenaires sociaux en 2002 estiment la législation sur le "règlement des conflits collectifs" insuffisant, le groupe des dix finit par conclure un accord sur ce thème¹⁶⁰. La même année, faisant suite à une directive européenne sur l'emploi, une concertation nationale a lieu, et conduit à élaborer un "plan annuel d'action national pour l'emploi"¹⁶¹¹⁶².

De même, lors de la crise du Covid-19, les partenaires sociaux sont parvenus rapidement à formuler un nombre important de recommandations à travers "un guide générique pour lutter contre la propagation du Covid-19 au travail"¹⁶³. Ils ont également demandé une large concertation au sein des secteurs et des entreprises¹⁶⁴.

Pour Évelyne Léonard, la concertation n'est donc pas moribonde, mais au contraire les partenaires sociaux montrent ainsi leur volonté et leur capacité à négocier et conclure des accords¹⁶⁵.

5.6.2.6 La régionalisation des décisions

Nous verrons dans le chapitre suivant qu'une partie des décisions devenues européennes peut influencer les concertations nationales. Un autre aspect rend également celle-ci plus complexe. Il s'agit de la régionalisation d'un certain nombre de décisions. Avec la dispersion des compétences liées à l'emploi, la prise de décision nationale devient plus difficile. Elle permettrait cependant d'entamer des discussions interprofessionnelles au niveau régional¹⁶⁶.

¹⁵⁹ Renaud de Harlez, le livre blanc de la concertation sociale, www.concertation-sociale.be, 2017.

¹⁶⁰ Arcq, Étienne. « La concertation sociale », Dossiers du CRISP, vol. 70, no. 1, 2008, p.71

¹⁶¹ Informations complémentaires sur https://www.brudoc.be/opac_css/doc_num.php?explnum_id=1407 consulté le 01 décembre 2020.

¹⁶² Arcq, Étienne. « La concertation sociale », Dossiers du CRISP, vol. 70, no. 1, 2008, p. 71

¹⁶³ <https://emploi.belgique.be/fr/actualites/guide-generique-pour-lutter-contre-la-propagation-du-covid-19-au-travail> consulté le 01 décembre 2020.

¹⁶⁴ Léonard, Évelyne. « Pacte social : enjeux anciens, nouveaux défis », Courrier hebdomadaire du CRISP, vol. 2452, no. 7, 2020, p. 40.

¹⁶⁵ Léonard, Évelyne. « Pacte social : enjeux anciens, nouveaux défis », Courrier hebdomadaire du CRISP, vol. 2452, no. 7, 2020, p. 40.

¹⁶⁶ Léonard, Évelyne. « Pacte social : enjeux anciens, nouveaux défis », Courrier hebdomadaire du CRISP, vol. 2452, no. 7, 2020, p. 32.

5.6.2.7 Conclusion

La concertation repose sur quatre responsabilités, "la production d'accords de solidarité, la régulation des conflits, l'élargissement de la participation dans un contexte de démocratie d'opinion et enfin l'anticipation et l'invention de solutions inédites d'intérêt général"¹⁶⁷.

Si l'on constate des difficultés d'élaborer des processus de concertation en matière salariale¹⁶⁸ entre autres à cause des diverses restrictions législatives¹⁶⁹, d'autres points de tension existent et pourraient mettre en péril le modèle de concertation que nous connaissons en Belgique. Le dialogue entre les différents acteurs, patronats, syndicats et gouvernements, doit rester une priorité pour l'ensemble de ces acteurs. Un dialogue qui permettra de faire évoluer nos systèmes économiques et sociaux au bénéfice de chacun.

Dans l'avenir, peu importe le gouvernement mis en place, les défis annoncés demanderont la pleine participation de tous les acteurs sociaux afin de légitimer les réformes socio-économiques qui seront prises¹⁷⁰.

Un abandon de ces processus pourrait mettre à mal la volonté de vivre ensemble dans une paix sociale et économique. L'absence de dialogue, mais aussi le manque d'avancée sociale créera indubitablement des mouvements sociaux plus radicaux et plus violents¹⁷¹. Tous les acteurs doivent prendre conscience de cet enjeu démocratique que représente la concertation. La concertation devrait être un moyen d'arriver ensemble, patrons et salariés, à un bénéfice partagé, de nature sociale, sociétale et économique.

Pour cela, d'autres terrains peuvent être utilisés pour faire vivre les processus de concertation. Le bien-être au travail, les risques psychosociaux, la mobilité, la numérisation, le partage du temps entre vie professionnelle et vie privée peuvent être de nouveaux moyens de renouer un dialogue malmené¹⁷².

Les défis sont nombreux. Mais, nous sommes de ceux qui sont convaincus que si l'ensemble des acteurs désire coconstruire un processus de dialogue fructueux, les objets de discussion ne manquent pas. Une seule condition est primordiale, la volonté de travailler dans l'intérêt commun.

¹⁶⁷ Etienne Arcq et al, *Dynamique de la concertation sociale*, Crisp, Bruxelles, 2010, p 561..

¹⁶⁸ Aspect majeur des précédentes concertations nationales.

¹⁶⁹ Le pacte de stabilité ainsi que la loi sur la sauvegarde préventive de la compétitivité.

¹⁷⁰ Léonard, Évelyne. « Pacte social : enjeux anciens, nouveaux défis », *Courrier hebdomadaire du CRISP*, vol. 2452, no. 7, 2020, p. 38.

¹⁷¹ Renaud de Harlez, *le livre blanc de la concertation sociale*, www.concertation-sociale.be, 2017, p 80.

¹⁷² Léonard, Évelyne. « Pacte social : enjeux anciens, nouveaux défis », *Courrier hebdomadaire du CRISP*, vol. 2452, no. 7, 2020, p. 29

5.6 La concertation européenne

Nous avons décidé d'utiliser le concept de "dialogue social" au niveau européen en lieu et place de concertation. Celui-ci regroupe les différentes phases que nous avons vues plus haut en ne les distinguant pas. Toutefois, ce concept de "dialogue social" est largement utilisé par les institutions européennes.

5.6.1 Introduction

La concertation nationale, très forte jusqu'il y a peu, coexiste dorénavant avec le dialogue social européen. Celui-ci prend de plus en plus d'ampleur face aux enjeux du monde du travail.

Le dialogue social en Europe a connu des hauts et des bas. L'Âge d'or de ce dialogue se situe durant la présidence de Jacques Delors (1985-1995)¹⁷³. Durant cette période, les avancées en matière sociale sont nombreuses. L'achèvement du marché intérieur et le consensus entre le patronat, les syndicats et les responsables politiques permettent durant cette période d'engranger des avancées sociales.

Mais au fil du temps, plusieurs événements vont ralentir ce processus d'avancée sociale. Le premier est l'orientation de plus en plus libérale des politiques économiques souhaitées par les États membres. Ensuite, la Commission européenne elle-même a accordé moins d'importance à la promotion d'un dialogue social actif. Le patronat européen fait preuve de peu de motivation à trouver des compromis en faveur des travailleurs. Et comme nous le verrons plus bas, un autre élément se situe au niveau des moyens de pression des syndicats qui sont très limités. Aucune véritable grève européenne d'ampleur n'est organisée faute de moyens financiers et logistiques.¹⁷⁴

Toutefois, après des années de léthargie sous l'ère Barroso (2004-2009)¹⁷⁵, la Commission Juncker (2014-2019) tente de relancer le dialogue social et permettre des avancées avec le " socle européen des droits sociaux"¹⁷⁶. Malheureusement, celles-ci n'ont pas un grand succès, excepté l'adoption d'une directive sur l'équilibre entre vie privée et vie professionnelle¹⁷⁷.

¹⁷³ <https://www.alterechos.be/longform/europe-social/> consulté 10 juillet 2020.

¹⁷⁴ Henni A., *Le dialogue social européen, enjeux, structure, résultats*, courrier hebdomadaire, Crisp, Bruxelles, 2001.

¹⁷⁵ <https://www.alterechos.be/le-dialogue-social-europeen-en-quete-dun-nouveau-souffle/> consulté 10 juillet 2020.

¹⁷⁶ Déclaration du président Juncker sur la proclamation du socle européen des droits sociaux, 17 novembre 2017. L'objectif du socle européen des droits sociaux est de donner aux citoyens des droits nouveaux et plus efficaces. Il comprend 3 grands volets. Égalité des chances et accès au marché du travail. Conditions de travail équitables. La Protection sociale et inclusion sociale.

¹⁷⁷ <https://www.alterechos.be/le-dialogue-social-europeen-en-quete-dun-nouveau-souffle/> consulté 10 juillet 2020.

Les différentes crises, la poussée des populismes et des europhobes vont-elles pousser l'Europe à se réinventer ? Au pied de la falaise, va-t-elle plonger dans un gouffre libéral radical ? Ou bien va-t-elle prendre le chemin du dialogue au profit des citoyens et des travailleurs ? La question est posée.

5.6.2 Historique

Le dialogue social européen est introduit comme institution dès la création du traité de Rome en 1957. L'objectif est de promouvoir les échanges entre les Etats membres. Il s'agit aussi de promouvoir une coopération en matière de droit d'association, mais aussi donner l'occasion aux partenaires sociaux de signer des conventions collectives¹⁷⁸.

En 1980, "le Parlement européen menace la Commission de bloquer la mise en œuvre du marché intérieur si la dimension sociale n'est pas prise en compte".¹⁷⁹

En 1985, Jacques Delors, Président de la Commission européenne lance "le processus de dialogue social de Val Duchesse"¹⁸⁰ annexé à un protocole du traité de Maastricht¹⁸¹. Ce processus a pour objectif d'associer les partenaires sociaux qui deviennent ainsi des acteurs à part entière¹⁸². Ils sont représentés par la Confédération européenne des Syndicats (CES), l'Union des industries de la Communauté européenne (UNICE) et le Centre européen des entreprises à participation publique et des entreprises d'intérêt économique général (CEEP) au processus du marché intérieur.¹⁸³ Plusieurs déclarations communes voient le jour notamment en termes d'emploi, de formation ou d'enseignement¹⁸⁴.

En 1986, l'acte unique européen permet d'élargir juridiquement la base du dialogue social en instaurant un comité de pilotage qui deviendra en 1992 le comité du dialogue social (CDS).

En 1989, la tonalité de la Commission est "Négociez ou nous légiférons"¹⁸⁵. Les organisations patronales ne souhaitent pas voir intervenir un Parlement européen beaucoup plus progressiste en matière sociale qu'eux. Ils finissent par accepter d'entrer dans une forme de dialogue actif.

¹⁷⁸ <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/fr/sheet/58/dialogue-social> consulté le 5 juillet 2020

¹⁷⁹ Henni A., Le dialogue social européen, enjeux, structure, résultats, courrier hebdomadaire, Crisp, Bruxelles, 2001, p. 7.

¹⁸⁰ Henni A., Le dialogue social européen, enjeux, structure, résultats, courrier hebdomadaire, Crisp, Bruxelles, 2001, p. 7.

¹⁸¹ Pochet P. À la recherche de l'Europe sociale. Paris Presses universitaires de France, 2019 p. 63.

¹⁸² Pochet P. À la recherche de l'Europe sociale. Paris Presses universitaires de France, 2019 p. 63.

¹⁸³ Kennedy A, Dialogue Social, Fiches techniques sur l'Union européenne, 2020.

¹⁸⁴ Henni A., Le dialogue social européen, enjeux, structure, résultats, courrier hebdomadaire, Crisp, Bruxelles, 2001, 8-10

¹⁸⁵ Henni A., Le dialogue social européen, enjeux, structure, résultats, courrier hebdomadaire, Crisp, Bruxelles, 2001, p. 11.

La charte des droits fondamentaux des travailleurs est adoptée durant cette année par onze états membres¹⁸⁶.

1990 est pour l'Europe la période de reconnaissance des acteurs sociaux dans la construction de l'Europe sociale avec un renforcement institutionnel du dialogue social¹⁸⁷.

En 1991, l'UNICE, la CES et le CEEP demandent collégalement la consultation obligatoire des différentes fédérations lors d'évolutions législatives touchant aux domaines sociaux. Ils demandent également la possibilité de négocier des accords-cadres au niveau européen. Le traité de Maastricht (1992) reconnaît ces différentes demandes¹⁸⁸.

En 1994 est adoptée la directive sur les Comités d'entreprise européens comptant au minimum 1000 travailleurs¹⁸⁹.

En 1997, la signature du traité d'Amsterdam initie "la stratégie européenne de l'emploi"¹⁹⁰. Elle permet à plusieurs accords-cadres notamment sur le congé parental (1995), le travail à temps partiel (1997) et le travail à durée déterminée (1999)¹⁹¹, d'entrer en vigueur.

L'organisation du travail intérimaire alors en discussion (2000) n'aboutit pas à un accord ce qui marque la fin de cette période de discussion interprofessionnelle intense¹⁹².

En 2000 est lancée "la stratégie de Lisbonne"¹⁹³ avec le développement de la méthode ouverte de coordination (MOC) que nous avons mentionné plus haut¹⁹⁴.

En 2009, le traité de Lisbonne (2009) met davantage en évidence le rôle des partenaires sociaux (article 152 du traité FUE) et souligne la nécessité de faciliter le dialogue entre eux-ci.¹⁹⁵

Malgré les différentes crises, économique et financière, qui auraient pu jeter à l'arrière-plan cette volonté de dialogue retrouvée, la Commission Juncker souligne que c'est dans les pays où la concertation est la plus forte que les crises ont été les mieux surmontées. Afin de

¹⁸⁶ Henni A., Le dialogue social européen, enjeux, structure, résultats, courrier hebdomadaire, Crisp, Bruxelles, 2001, p. 12.

¹⁸⁷ Pochet P. À la recherche de l'Europe sociale. Paris Presses universitaires de France, 2019, p. 149.

¹⁸⁸ Pochet P. À la recherche de l'Europe sociale. Paris Presses universitaires de France, 2019, 14-20

¹⁸⁹ Directive 94/45/CE du Conseil, du 22 septembre 1994, concernant l'institution d'un comité d'entreprise européen ou d'une procédure dans les entreprises de dimension communautaire et les groupes d'entreprises de dimension communautaire en vue d'informer et de consulter les travailleurs.

¹⁹⁰ <https://ec.europa.eu/social/main.jsp?langId=fr&catId=101> consulté le 6 juin 2020.

¹⁹¹ Kennedy A. , Dialogue Social, Fiches techniques sur l'Union européenne, 2020.

¹⁹² Pochet P. À la recherche de l'Europe sociale. Paris Presses universitaires de France, 2019 p. 65.

¹⁹³ https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Glossary:Lisbon_Strategy/fr consulté le 6 juin 2020.

¹⁹⁴ Pochet P. À la recherche de l'Europe sociale. Paris Presses universitaires de France, 2019 p. 67.

¹⁹⁵ Pochet P. À la recherche de l'Europe sociale ; Presses universitaires de France, 2019, p. 164.

renforcer celle-ci en Europe, un nouveau départ pour la concertation sociale est donné lors d'une conférence de haut niveau en mars 2015¹⁹⁶.

En 2017, à Göteborg, le Parlement, la Commission et le Conseil proclament le "socle européen des droits sociaux". Celui-ci "prévoit notamment le respect de l'autonomie des partenaires sociaux et de leur droit à l'action collective, reconnaît leur droit à participer à la conception et à la mise en œuvre des politiques sociales et de l'emploi, y compris au moyen de conventions collectives"¹⁹⁷

5.6.3 Procédures relatives au dialogue social.

L'Union a, entre autres pour objectifs, celui de promouvoir le dialogue entre les partenaires sociaux, en vue notamment de permettre la conclusion d'accords ou de conventions¹⁹⁸.

Conformément à l'article 154 du traité FUE (Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne), la Commission a pour tâche de promouvoir la consultation des partenaires sociaux au niveau européen. Elle présente au Parlement les orientations possibles d'une action de l'Union après consultation des partenaires sociaux¹⁹⁹.

Tout document de la Commission ou tout accord conclu par les partenaires sociaux est soumis à la commission compétente du Parlement européen. Si les partenaires sociaux ont conclu un accord et demandent conjointement que celui-ci soit mis en œuvre par une décision du Conseil sur proposition de la Commission, conformément à l'article 155, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, la commission compétente présente une proposition de résolution recommandant l'adoption ou le rejet de la demande.

5.6.4 Fonctionnement du dialogue social au niveau interprofessionnel

Le dialogue social est institué dans les traités depuis 1992. Il s'appuie sur des organisations reconnues des entreprises et des travailleurs. La CES est l'interlocuteur coté travailleur. Côté patronal, il y a 3 organisations : l'Association européenne de l'artisanat et des petites et moyennes entreprises (UEAPME), CEEP dévolue aux entreprises publiques et BusinessEurope (BE).

Ils s'accordent sur un programme pluriannuel. Le plan 2019-2021 porte sur la numérisation, l'économie circulaire, sur le marché du travail et sur les risques psychosociaux²⁰⁰.

¹⁹⁶ Kennedy A. , Dialogue Social, Fiches techniques sur l'Union européenne, 2020 et Pochet P. À la recherche de l'Europe sociale. Paris Presses universitaires de France, 2019 p. 65.

¹⁹⁷ Pochet P. À la recherche de l'Europe sociale. Paris Presses universitaires de France, 2019, p. 65.

¹⁹⁸ Pochet P. À la recherche de l'Europe sociale ; Presses universitaires de France, 2019.

¹⁹⁹ <https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=522&langId=fr> consulté le 25 juin 2020.

²⁰⁰ <https://www.alterechos.be/le-dialogue-social-europeen-en-quete-dun-nouveau-souffle/> consulté le 10 juillet 2020.

Ces thèmes peuvent être négociés durant 9 mois. Chaque partie, patronat et syndicat, sont représentés respectivement par 30 à 40 personnes²⁰¹.

En cas d'échec des négociations, c'est la commission idoine qui reprend la main.

5.6.4.1 *Les confédérations en quelques mots*

5.6.4.1.1 Confédération européenne des syndicats (CES).

En anglais, European Trade-Unions Confederation ou ETUC.

La confédération est fondée en 1973 par 17 organisations nationales, dont la CSC et la FGTB pour la Belgique. Aujourd'hui, elle compte 89 organisations membres provenant de 39 pays européens. Elle représente plus de 45 millions de membres.²⁰² Les 3 organisations syndicales belges, FGTB, CSC et CGSLB en font partie.

5.6.4.1.2 BusinessEurope (BE).

BusinessEurope (BE), anciennement UNICE est fondée en 1958 afin de promouvoir les intérêts professionnels des entreprises.

Elle regroupe 40 organisations nationales d'entreprises de 35 pays européens. La Fédération des entreprises de Belgique (FEB) est un de ses membres²⁰³.

5.6.4.1.3 Centre européen des employeurs et entreprises fournissant des services publics (CEEP)

Il est fondé en 1961 et défend les intérêts des entreprises à participations publiques ainsi que des entreprises qui offrent des services d'intérêts économiques généraux, publics ou privés, par exemple les transports publics, les services postaux et les soins de santé²⁰⁴.

5.6.4.2 *Conclusion*

Après une accélération du dialogue social européen interprofessionnel dans les années 90, nous avons pu constater une diminution du nombre d'accords²⁰⁵.

Le vent tourne. Les alliances et les intérêts de chaque partie prenante divergent de plus en plus, et la volonté des fédérations patronales²⁰⁶ n'est plus aussi consistante. Elle est aidée en cela par une Commission de plus en plus libérale radicale.

²⁰¹ <https://www.alterechos.be/le-dialogue-social-europeen-en-quete-dun-nouveau-souffle/> consulté le 10 juillet 2020.

²⁰² Henni A., Le dialogue social européen, enjeux, structure, résultats, courrier hebdomadaire, Crisp, Bruxelles, 2001, p. 20.

²⁰³ Henni A., Le dialogue social européen, enjeux, structure, résultats, courrier hebdomadaire, Crisp, Bruxelles, 2001, p. 21.

²⁰⁴ Henni A., Le dialogue social européen, enjeux, structure, résultats, courrier hebdomadaire, Crisp, Bruxelles, 2001, p. 23.

²⁰⁵ Henni A., Le dialogue social européen, enjeux, structure, résultats, courrier hebdomadaire, Crisp, Bruxelles, 2001, p. 30.

²⁰⁶ Pochet P. À la recherche de l'Europe sociale ; Presses universitaires de France, 2019, p156

Mais, malgré les vicissitudes économiques et politiques, l'Europe sociale avance tant bien que mal et parfois plutôt bien diront certains, pas assez vite et plutôt mal diront d'autres.

Les avancées ne se sont pas réalisées naturellement, mais en raison de rapports de force entre les partenaires sociaux, la Commission et le Conseil. Ces rapports de force ont aussi varié au fil du temps en fonction des alliances et des intérêts de chacun. La Commission a souvent pris parti pour les orientations de la CES en lui donnant une fonction régulatrice en matière de droits sociaux. La Charte des droits fondamentaux des travailleurs en est une belle démonstration à notre sens.

Le dialogue social avance et la volonté des dernières commissions nous le montrent également. La critique d'une Europe libérale qui ne respecterait pas les acteurs sociaux est pourtant aisée, mais les différents accords tant interprofessionnels que sectoriels nous montre que la concertation est bien présente. Espérons qu'il progresse.

5.6.5 Dialogue social sectoriel²⁰⁷

Cette forme de concertation spécifique aux secteurs remonte aux années 60 avec la création des commissions paritaires.

En 1998, la Commission remplace les comités paritaires par les comités du dialogue social sectoriel (CDSS)²⁰⁸.

Ils sont officiellement reconnus, sous certaines conditions administratives, par les instances européennes qui leur apportent un soutien logistique et financier.

Il est difficile d'avoir une position bien arrêtée sur les avancées des CDSS tant les résultats obtenus varient d'un secteur à l'autre. Toutefois, Azdine Henni s'accorde pour dire que les résultats des CDSS vont rarement au-delà de la déclaration commune²⁰⁹. Pourtant, certains secteurs arrivent à partager avec la Commission leurs propositions de directives.

Le transport est parvenu à plusieurs accords, dont celui sur la durée du temps de travail et de repos. Ensuite, plusieurs communications communes sont intervenues et notamment dans le cadre du paquet mobilité²¹⁰.

²⁰⁷ <https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=480&langId=fr>.

²⁰⁸ 98/500/CE Décision de la Commission du 20 mai 1998 concernant l'institution de comités de dialogue sectoriel destinés à favoriser le dialogue entre les partenaires sociaux au niveau européen.

²⁰⁹ Henni A., Le dialogue social européen, enjeux, structure, résultats, courrier hebdomadaire, Crisp, Bruxelles, 2001, p. 44.

²¹⁰ Henni A., Le dialogue social européen, enjeux, structure, résultats, courrier hebdomadaire, Crisp, Bruxelles, 2001, 38-40.

5.6.5.1 *Les fédérations sectorielles représentatives spécifiques au transport*²¹¹

Le secteur du transport a très rapidement créé une commission paritaire afin de représenter les intérêts du transport dans une Europe de plus en plus ouverte. Cette commission rassemble une fédération patronale (l'IRU) et une fédération de travailleurs (l'ETF).

Toutefois, les oppositions entre les fédérations sont importantes. Entre fédération patronale et syndicale, mais aussi et peut-être surtout au sein même de l'IRU (International Road and transport Union). Les divergences de politiques sociales se font sentir entre l'Est et l'Ouest de l'Europe.

L'IRU est l'organisation mondiale du transport routier. En anglais, le nom est l'International Road and Transport Union (IRU). C'est un syndicat patronal fondé en 1948 à Genève.

Celui-ci est composé de membres actifs et d'experts du secteur. La Fédération royale belge des transporteurs et des prestataires de services logistiques, la FEBETRA en est un membre. Il représente les intérêts patronaux au sein des différentes instances internationales y compris européennes²¹².

L'IRU se dit en faveur d'un dialogue permettant de faire de la recherche et de produire des études spécifiques. Autrement dit, le dialogue social ne figure pas parmi les priorités de l'IRU.²¹³

Du côté des travailleurs, nous retrouvons la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF)²¹⁴.

C'est une organisation syndicale paneuropéenne regroupant des syndicats des transports de l'Union européenne, de l'Espace économique européen et des pays d'Europe centrale et orientale.

L'ETF représente le personnel des transports routiers de marchandises de 80 syndicats et 31 pays européens.

Selon Azdine Henni²¹⁵, malgré l'ancienneté du comité, peu d'avancées significatives en matière sociale ont été obtenues. La volonté affichée de l'IRU de ne pas vouloir progresser sur des sujets sociaux pourtant nécessaires dans le secteur ne permet pas d'avoir une vision claire de la direction prise par la mise en commun des demandes de chacune des parties²¹⁶.

²¹¹ <https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=480&intPageId=1850&langId=fr>.

²¹² <https://www.iru.org/who-we-are> consulté le 5 juin 2020.

²¹³ Henni A., Le dialogue social européen, enjeux, structure, résultats, courrier hebdomadaire, Crisp, Bruxelles, 2001, p. 40.

²¹⁴ <https://www.etf-europe.org/> consulté le 112 juillet 2020.

²¹⁵ Henni A., Le dialogue social européen, enjeux, structure, résultats, courrier hebdomadaire, Crisp, Bruxelles, 2001, p. 28

²¹⁶ Henni A., Le dialogue social européen, enjeux, structure, résultats, courrier hebdomadaire, Crisp, Bruxelles, 2001, 39-40.

5.7 Processus spécifique au "paquet mobilité"

Après avoir examiné la concertation européenne sous un angle plus général, nous allons ici présenter les interactions qui ont eu lieu ou qui auront encore lieu dans le cadre du paquet mobilité.

Des espaces publics²¹⁷ permettant le dialogue entre patronat et syndicats européen sont utilisés par les acteurs²¹⁸. Les différents acteurs européens se rencontrent afin de partager leurs points de vue. Les échanges se font entre les 2 parties citées ci-dessus, IRU et ETF. Cet espace de concertation permet d'avoir une position commune, pour autant que cela soit possible, sur les propositions à faire à la Commission dans le cadre de "paquet mobilité". Bien évidemment, ces rencontres se font en vue d'exercer une forme d'influence, ou autrement dit du lobbying dans un espace public partagé.

5.7.1 Au niveau européen

Dans le cadre européen, nous allons nous focaliser sur les représentants politiques de la précédente législature, celle du luxembourgeois Juncker. C'est elle qui a initié la procédure sur le "paquet mobilité" par l'entremise de la commissaire au transport Violeta Bulc²¹⁹. La nouvelle commissaire, Adina Vălean, a conclu celle-ci par la signature d'une directive et des règlements du paquet mobilité le 8 juillet 2020.

Voici une présentation succincte des intervenants politiques européens dans la procédure du "paquet mobilité".

La commissaire_Violetta Bulc²²⁰ (commissaire slovène de la précédente commission Juncker) avait en charge la direction générale de la mobilité et du transport. Elle et son équipe sont les initiateurs du projet sur le "paquet mobilité transport"²²¹. Elle a également rassemblé, à travers la concertation, l'ensemble des acteurs sociaux et les Etats afin d'arriver à un compromis acceptable par tous. Actuellement et jusqu'en 2024, la nouvelle commissaire à la mobilité est la Roumaine Adina Vălean.

²¹⁷ A titre d'exemple, Rue Montoyer 92-102, 1000 Bruxelles, est un espace de la concertation sociale européenne. Il s'agit du bâtiment où a lieu le Comité économique et social européen.

²¹⁸ Selon une des conceptions d'Habermas sur l'espace public, "c'est un lieu, physique ou symbolique, dans lequel les idées circulent et sont discutées de manière rationnelle afin de cristalliser en opinion publique". Source : <http://publication.huma-num.fr/notice/espace-public/>

²¹⁹ https://www.contexte.com/article/transports/violeta-bulc-en-dit-plus-de-son-paquet-mobilite_69626.html consulté le 5 mai 2020.

²²⁰ https://fr.wikipedia.org/wiki/Violeta_Bulc consulté le 20 juin 2020. Femme politique slovène, membre du Parti du centre moderne.

²²¹ https://www.contexte.com/article/transports/violeta-bulc-en-dit-plus-de-son-paquet-mobilite_69626.html consulté le 15 juin 2020.

La Commission des transports était présidée par madame Karima Delli (française et membre du parti Europe Écologie Les Verts-EELV). Cette commission propose des textes législatifs. Elle ne décide pas. Ce pouvoir appartient aux ministres des différents États et aux députés européens.

Le Parlement européen reprend l'ensemble des députés européens. Ceux-ci sont élus tous les cinq ans directement par les citoyens européens. Ils décident entre autres du sort des propositions de la Commission.

Si les différents acteurs n'arrivent pas à se mettre d'accord sur le projet de directive, le Conseil de l'Union européenne²²² reprend alors la main²²³.

Les parlements nationaux doivent par la suite ratifier cet accord et le transposer dans leur législation respective.

C'est lors de ces commissions transports que les désaccords sont intervenus par deux fois. Une troisième tentative est intervenue avant les élections européennes de 2019.

Jusqu'alors, le projet de directive avait reçu l'agrément du Parlement et de la Commission. Il restait encore à obtenir l'accord du Conseil. Finalement, le trilogue a marqué son approbation pour la mise en exécution du paquet mobilité. Les règlements seront d'application automatiquement pour l'ensemble des pays membres quelques semaines après sa ratification. Les directives quant à elles devront être transposées dans les différentes législations nationales suivant des délais prescrits²²⁴.

Le trilogue²²⁵ est un terme utilisé en matière de législation européenne, car comme son nom l'indique, il s'agit des trois parties législatives, la Commission, le Parlement et le Conseil. Ils donnent leur avis sur les multiples propositions déposées.

Ce processus de codécision et de compromis législatif est informel²²⁶. Il n'existe pas dans les différents traités régissant l'Union. Celui-ci se passe entre les différentes institutions européennes, à savoir le Parlement, le Conseil des ministres et la Commission se joint aux négociations. Même si le processus est informel, il est cependant utilisé de plus en plus dans l'élaboration des projets de directives.

²²² Le Conseil de l'union européen est représenté par les ministres de chaque gouvernement national.

²²³ <https://www.consilium.europa.eu/fr/council-eu/decision-making/ordinary-legislative-procedure/> consulté le 15 janvier 2020.

²²⁴ https://ec.europa.eu/info/law/law-making-process/types-eu-law_fr consulté le 10 avril 2020.

²²⁵ Tout accord provisoire conclu en trilogue est informel et doit encore être approuvé suivant les procédures formelles applicables au sein de chacune des deux institutions ; www.europarl.europa.eu.

²²⁶ <https://www.europarl.europa.eu/ordinary-legislative-procedure/fr/interinstitutional-negotiations.html> consulté le 10 avril 2020.

Cet usage quasi systématique du trilogue remet en cause la transparence et la démocratie dans l'Union européenne en donnant un accent beaucoup plus politique (national) aux décisions préalablement prises²²⁷. L'utilisation du trilogue paraîtrait problématique en raison de l'absence de transparence ; en effet, les discussions qui ont lieu durant ces réunions ne sont pas rendues publiques et court-circuiteraient le processus législatif parlementaire traditionnel²²⁸. Toutefois le Parlement européen essaie de rendre ce processus plus démocratique et plus transparent.²²⁹

Les désaccords sont normalement surmontés lors des différents comités de conciliation entre les institutions européennes. Le trilogue intervient après la deuxième lecture du Parlement lorsqu'aucun accord n'est pas trouvé. Un petit nombre de membres du Parlement et du Conseil ont alors six semaines pour trouver un accord, sinon le texte est abandonné²³⁰.

5.7.2 Transposition au niveau national

Après le processus législatif européen, les directives doivent être transposées dans les différentes législations nationales. Cela peut parfois poser des problèmes d'interactions opérationnelles surtout lorsqu'il s'agit de pays concurrents commercialement. Par exemple, dans le cadre du transport routier, malgré les directives européennes imposant l'échange d'informations fiscale ou sociale, certains pays renâclent à transmettre les données nécessaires à leur bonne application²³¹.

5.7.3 Conclusion

La concertation est un aspect essentiel de nos démocraties. Elle permet de faire participer une pluralité d'acteurs dans un espace public dédié. Elle n'est pas exempte d'actions qui sont parfois acrimonieuses.

Nous ne devons pas oublier qu'elle permet, entre autres, d'améliorer les conditions de travail de centaines de milliers de travailleurs.

Pour Hannah Arendt, le Pouvoir de Gouverner n'est pas la domination de quelques-uns sur les autres. Mais gouverner, c'est de mettre ce pouvoir en commun. De concerter. Or les États sont de plus en plus autoritaires et de moins en moins favorables au dialogue.

"Imposer ses visions aux autres n'engendre que la violence, mais la violence n'engendre pas le pouvoir", disait Hannah Arendt.

²²⁷ <https://www.ombudsman.europa.eu/fr/press-release/fr/59975> consulté le 14 avril 2020.

²²⁸ <https://www.euractiv.fr/section/affaires-publiques/news/le-mediateur-s-attaque-a-l-opacite-des-trilogues-europeens/>

²²⁹ <https://www.eesc.europa.eu/fr/our-work/publications-other-work/publications/enquete-sur-les-negociations-tripartites-informelles-depuis-le-traite-de-lisbonne-valeur-ajoutee-manque-de-transparence>.

²³⁰ Voir figure 37 Processus législatif européen consulté le 19 novembre.

²³¹ https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-8-2016-0255_FR.html consulté le 25 avril 2020.

Pour en finir avec la notion de la domination de l'Homme sur l'Homme, Arendt considère que nous devons créer une démocratie non violente. Une démocratie où chaque acteur participe aux décisions collectives et aux débats publics dans les organes institutionnels représentatifs. Chaque acteur pourra ainsi s'associer en vue de résoudre pacifiquement les problèmes "qui forment le tissu des affaires humaines".

Pour Hannah Arendt, le "pouvoir" est l'aptitude de l'homme à agir, non pas individuellement, mais de façon concertée. Le pouvoir devrait appartenir à un groupe d'acteurs et continuer de lui appartenir aussi longtemps qu'il n'est pas divisé. Le pouvoir n'est pas primitivement un "pouvoir sur", il est un pouvoir en commun.

La concertation devrait ainsi rester le leitmotiv d'une cité moderne. Il s'agit d'arriver par la concertation à un but commun grâce à la pluralité des individus et des pensées.

Nous avons pu le constater avec le paquet mobilité. Après plusieurs années de rudes négociations et de concertation, l'ensemble des acteurs est parvenu à un accord. Il a ainsi favorisé l'émergence d'une concurrence plus loyale, mais aussi l'élévation de la qualité de vie des travailleurs de la route.

Entre les réussites et les échecs du dialogue social européen, nous pouvons aussi faire le constat que malgré certains beaux succès, la concertation européenne peine parfois à retrouver un second souffle. La crise du Covid-19 vient de nous montrer l'inverse. La construction commune de mesures pour protéger les travailleurs européens, entre autres, aura permis de constater que le dialogue interprofessionnel est toujours vivant.

La concertation nationale n'est pas toujours mieux lotie. Malgré tout, elle tient bon en Belgique grâce à des avancées en matière notamment de bien-être au travail pour ne citer que cet exemple.

Si son processus peut paraître pour certains un obstacle, nous ne devons pas oublier que les avantages retirés de ce dialogue sont nettement amplifiés par l'assentiment de tous les acteurs qui ont contribué à sa réalisation. La mise en œuvre d'une décision est d'autant plus aisée qu'elle a permis de concilier les points de vue et de voir converger une positivité commune. L'avenir de la concertation est un enjeu fondamental pour nos sociétés contemporaines et la démocratie économique et sociale.

La concertation nationale ou européenne est parfois lacunaire et mériterait d'être renforcée. Elle doit permettre à tous les acteurs de trouver un équilibre entre les différents intérêts économiques et sociaux.

Comme nous avons pu le constater à travers le paquet mobilité, la concertation, même si elle fut longue et difficile, a fini par aboutir à un ensemble de mesures qui permettront de réguler au mieux le secteur du transport routier de marchandises.

Le dialogue au sein du comité sectoriel du transport est peut-être la preuve que des intérêts communs peuvent être dégagés et que, par conséquent, malgré des distinctions propres à chaque partie engagée, des points de convergences ont été trouvés afin de garantir une plus juste concurrence.

6 Présentation et analyse des entretiens

6.1 Introduction

De acteurs de terrains se battent constamment pour faire respecter les règles qu'elles soient communautaires ou qu'elles soient simplement humaines. Comment les acteurs perçoivent-ils le dumping social, le paquet mobilité et la concertation dans le secteur du TRM ? Nous allons essayer de vous montrer une partie de cette perception.

6.2 Méthodologie

Dans la première partie des entretiens, nous avons adopté un type d'approche qui permet de donner une plus grande liberté à l'interviewé, à savoir un entretien qualitatif non directif . Il permet d'avoir une vision temporelle lorsque l'interlocuteur estime qu'elle apporte une représentation plus claire d'une situation ou d'une problématique. Cela permet aussi de mieux connaître une personnalité en la laissant, sur des sujets choisis, parler sans obstacle²³².

L'absence d'obstacle permet aussi de découvrir d'autres éléments importants pour notre interlocuteur et qui nous auraient peut-être échappé. La qualité et le professionnalisme des personnes interviewées nous ont permis de broser un large panorama dans le cadre du dumping social et de la concertation.

Dans la deuxième partie, nous avons procédé à un entretien qualitatif semi-directif. Nous avons estimé en effet que les réponses que nous souhaitions obtenir n'auraient pas été possibles avec un entretien non directif.

Les conditions d'entretiens ont été rendues difficiles par le Coronavirus et ont dû se limiter à trois acteurs dont deux témoignages de personnes de terrain.

6.3 Objectif poursuivi

L'objectif de ces entretiens est de comprendre tout d'abord la perception théorique du concept du dumping social à travers les expériences professionnelles de ces trois acteurs de terrain. Ensuite de connaître leurs attentes éventuelles par rapport au paquet mobilité récemment voté. Enfin, d'obtenir leur ressenti face aux différents niveaux de concertation, de son utilité et de ses actions.

6.4 Choix des personnes interrogées

L'intérêt de ces trois entretiens est la différence de positionnement, le premier est un policier de terrain spécialiste des poids lourds, le second est un patron du secteur du transport et le troisième est un représentant des travailleurs de la route au sein des institutions belges et européennes.

²³² <https://www.scribbr.fr/methodologie/entretien-non-directif/>

Ce dernier (Roberto Parrillo) est en contact permanent et concerté avec les représentants politiques de ces deux institutions, la Commission et le Parlement EU., tandis que le premier (Raymond Lausberg) et le second ([entr. Transp.](#)) doivent appliquer les mesures concertées entre Roberto Parrillo et les institutions européennes.

Durée des entretiens, approximativement 1h 30.

6.5 Guide d'entretien

Trois thèmes sont abordés dans nos entretiens qualitatifs non directifs :

Premièrement, que pouvez-vous me dire ou m'expliquer du concept de dumping social?

Dans le cadre de ce concept, nous croiserons certains aspects pratiques avec la partie théorique, par exemple le manque de moyen de contrôle ou encore la faiblesse des amendes.

Deuxièmement, que pensez-vous du paquet mobilité ?

Troisièmement, que pensez-vous de la concertation dans le cadre du dumping social au niveau européen, mais aussi au niveau national ?

Les couleurs ici représentées par thème seront distinguées dans les 3 différents entretiens afin de réaliser une analyse pertinente.

6.6 Présentation des personnes interviewées

6.6.1 Raymond Lausberg (RL) – Police de la route

Le premier entretien est celui de Raymond Lausberg, commissaire principal à la Police de la route de Battice. C'est un homme de terrain qui a fait du transport routier sa spécialité.

Il est souvent amené à faire des conférences sur le transport routier à la demande des autorités allemandes.

Dans cette interview, nous nous sommes intéressés à la perception d'un homme de terrain sur le dumping social, mais aussi les interactions qu'il pouvait y avoir (ou pas) entre les différents services de contrôle.

Le paquet Mobilité est pour lui important, mais ne faisant qu'appliquer les lois, il ne participe pas à son élaboration, même s'il le regrette. De plus, le manque de moyen limite sensiblement la portée de ces nouvelles législations. C'est pour cette raison que cette partie est moins importante dans l'entretien.

6.6.2 Patron d'une entreprise de transport en Wallonie ([entr. Transp.](#)).

Le second entretien est celui d'un patron d'une entreprise de transport international et national. Cette multinationale est de taille moyenne. Elle possède en Belgique une centaine de chauffeurs belges et plus ou moins 300 chauffeurs des pays d'Est répartis sur plusieurs sites belges et étrangers.

La maison mère est située en dehors de l'Union européenne. La société possède plusieurs succursales ou filiales en Europe.

Cette personne souhaite rester anonyme

6.6.3 Roberto Parrillo (RP) – Responsable général CSC Transcom secteur route & logistique et président de l'ETF

Le troisième entretien est réalisé avec la participation d'un homme qui s'est battu pendant de nombreuses années pour que de nouvelles règles contre le dumping social voient le jour en Europe.

Que ce soit au niveau européen ou au niveau national, il a travaillé pour arriver à créer des consensus autour du paquet mobilité. Aussi bien avec les acteurs sociaux européens et nationaux comme l'URI et la Febetra, mais aussi la Commission européenne, il a pu trouver un *modus operandi* qui a permis la signature de ces nouvelles réglementations dans un mode de concertation proactif.

J'ai souhaité dans le cadre de cet entretien ajouter une partie supplémentaire afin d'avoir l'avis d'un responsable syndical sur les actions entreprises ou encore à entreprendre par les syndicats.

L'entretien a été réalisé avant la signature de la directive "paquet mobilité"

6.6.4 Entretien avec un inspecteur social

À la recherche d'un nouvel interviewé et qui s'est malheureusement terminé par un refus en raison d'une situation difficile actuellement, nous nous sommes entretenus par téléphone quelques minutes avec un inspecteur des services d'inspection sociale. Il nous semblait opportun de l'ajouter à cette partie afin d'avoir un avis complémentaire sur le dumping social et la concertation.

. Vous retrouverez l'extrait de cet interview à la fin de l'analyse des trois acteurs principaux.

6.7 Analyse des entretiens

6.7.1 Sur la notion de dumping social

Que pouvez-vous me dire sur le dumping social dans votre secteur?

Nous avons souhaité par cette question connaître le point de vue des interviewés sur le dumping social dans les secteurs du TRM. Cette question nous permet également de connaître leur niveau de connaissance sur ce concept et servira d'une transition vers notre deuxième question sur le paquet mobilité.

Pour nos acteurs, si le dumping social a toujours existé, il a été exacerbé, en Europe de l'ouest en général et en Belgique en particulier, par l'arrivée des pays de l'Est qui avaient des niveaux de vie bien plus bas que les autres lors de leur intégration. La concurrence entre l'Europe des

15²³³ et les nouveaux arrivés, principalement des pays de l'Est, est devenue alors plus rude, mais aussi plus déloyale.

Ils ont constaté une réelle augmentation du nombre de camions de ces pays parcourir nos contrées en enfreignant certaines lois²³⁴. Raymond Lausberg rappelle que c'est souvent des entreprises de l'ouest de l'Europe qui utilisent des transporteurs de l'Est, qu'il s'agisse d'entreprises de distribution de marchandises ou de transports.

"Le dumping social n'a pas commencé avec l'intégration des pays de l'Est, il a commencé bien avant." RL.

"Maintenant, c'est vrai, c'est encore plus fort. Depuis l'intégration de la Roumanie et de la Bulgarie[...]" RL.

"Un autre problème avec le camion roumain, c'est que tout compte fait c'est une société belge ou française qui en est propriétaire" RL.

"Mais c'est aussi une concurrence déloyale pour les pays et les transporteurs qui respectent les règles" RP.

Pour l'employeur, si au début cela a changé son organisation et son modèle économique, avec la nouvelle directive européenne, cela ne devrait, malgré tout, rien changer. Peut être simplement quelques ajustements au niveau du personnel.

"[...]nous avons dû nous résigner face à la concurrence acharnée des autres transporteurs aussi bien étrangers que belges [...]" Empl. Transp.

6.7.2 Concernant le paquet mobilité

Que pensez-vous du nouveau "paquet mobilité"?

Par cette question nous avons souhaité connaître le sentiment des interviewés sur les nouvelles mesures prises par l'Europe pour lutter contre dumping social.

Nos acteurs estiment que c'est une belle avancée dans la lutte contre le dumping social, même s'il reste encore du chemin à parcourir sur certains points. Ils espèrent également que les moyens humains et logistiques seront mis en place. À défaut, toutes ces mesures ne serviront pas à grand-chose.

²³³ L'Europe des 15 : Allemagne, Belgique, France, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Danemark, Irlande, Royaume-Uni, Grèce, Espagne, Portugal, Autriche · Finlande · Suède.

²³⁴ Cadre théorique de ce mémoire sur "les pratiques sur lesquelles se base le dumping social", 8-16

"C'est une belle avancée, mais je reste dubitatif concernant l'application des nouvelles mesures, on verra bien." RL

"Le Paquet mobilité met le doigt sur certains éléments et fait en sorte que les employeurs qui ne respectent pas les règles aient de plus en plus de mal à le faire. Certes ce n'est pas la panacée, mais c'est un pas important." RP.

L'employeur ne dit pas autre chose, si ce n'est qu'il s'adaptera aux nouvelles dispositions, mais que fondamentalement cela ne changera pas son modèle organisationnel ou si peu.

"J'espère toutefois que cela va un peu remettre de l'ordre dans le transport et permettre de nouveau au secteur de retrouver sa rentabilité." Empl. transp.

"[...] nous ne savons pas encore quel va être l'impact du paquet mobilité vu que nous respectons déjà les nouvelles normes." Empl. Transp

À la suite de cette question, une constatation que nous avons soulevée lors de la lecture du livre de Nathalie Robert sur les contrôles²³⁵ et retranscrit dans la première partie de notre cadre théorique, nous a été confirmée.

Les contrôles ainsi que les mesures coercitives doivent être de rigueur. Si ce n'était pas le cas, les nouvelles mesures seraient moins efficaces. Actuellement, ces mesures ne dissuadent pas vraiment les fraudes.

"Je téléphone au patron qui vient directement m'apporter 5500€ comme si de rien n'était et il dit que ce n'est pas cher." RL.

"Plus de règles sans avoir les moyens de contrôler, je doute de l'efficacité" RL.

"Et puis vous savez il y a très peu de contrôle et lorsqu'il y en a, ils sont très peu dissuasifs." Empl. Transp.

"[...], il faut également mettre en place les contrôles afin de sanctionner les fraudeurs[...], si la sanction financière ou autres ne sont pas à la mesure de l'infraction." RP.

"[...], mais il faut y mettre les moyens, or le rapport de la Commission reconnaît qu'en quelques années on a diminué la capacité de contrôle de 75 %." RP

"[...] les contrôles n'étaient pas faciles à cause d'une législation pas toujours optimale en termes de clarté, mais aussi par manque de moyens humains et logistiques" service d'inspection

6.7.3 Sur la notion de concertation

Que pensez-vous de la concertation dans le cadre de la lutte contre le dumping social?

Par cette question nous avons souhaité connaître l'opinion des interviewés sur la concertation que ce soit au niveau européen ou national, mais en lien avec leurs activités professionnelles.

²³⁵ Robert N., dumping social : à nouveaux modèles de concurrence, nouveau mécanisme de lutte ? étude pratique de droit social, Wolters Kluwer, 2017, 107-117

Le fonctionnement du dialogue social européen fonctionne relativement bien pour Roberto Parrillo. Surtout au niveau sectoriel. Ses nombreuses implications européennes lui ont permis de donner à la concertation intra-européenne un rôle prépondérant dans l'avancée du paquet mobilité.

"Le dialogue social, ce sont les patrons et les syndicats, la Commission est un peu obligée d'être active, nous représentons les intérêts du secteur, même si on se trouve dans des rôles différents." RP.
"[...]si l'on veut progresser au niveau social, c'est sur le sectoriel qu'il faut plus miser. Le sectoriel est le niveau le plus opportun sans abandonner l'interprofessionnel ni diminuer son importance" RP

RL se sent très éloigné des sphères politiques belges, Pourtant il a de nombreux contacts avec les politiciens allemands qui semble, selon lui, plus intéressé par son expertise de terrain que leurs homologues belges. La coordination des services de contrôle pourrait également être plus optimale selon RP.

La concertation entre partenaires sociaux au niveau national fonctionne plutôt mal par manque de réunions sur ce sujet, même si elle existe bien nous signale Roberto Parrillo, Raymond Lausberg quant à lui ne participe pas à ces réunions, même s'il estime qu'il pourrait apporter son expérience sur ce sujet.

"J'attends toujours que l'on m'invite, il n'y a donc pas de réunion entre nous. Je pense qu'il n'y a pas de volonté d'organiser ce genre de rencontre. Je suis beaucoup plus invité en Allemagne qu'en Belgique." RL.
"Il y a une coordination, mais qui ne fonctionne pas de manière optimale, elle a réellement démarré en 2000, 2001 au niveau national" RP.

Tous les deux (RL et RP) donnent une importance réelle aux réunions informelles avec l'ensemble des acteurs et privilégient les relations personnelles pour faire avancer leurs dossiers.

"Il y a bien des échanges informels parce qu'on finit par se connaître [...]. Sans ce contact privilégié, cela fonctionnerait peut-être autrement." RL.
"Il ne faut pas sous-estimer les réunions informelles. Elles sont tout aussi importantes que les réunions organisées" RP.

Pour l'employeur, son sentiment sur la concertation en général semble très éloigné de ses préoccupations professionnelles et laisse sa fédération s'occuper de cette tâche.

"[...], cela se fait au niveau politique, nous n'avons rien à dire ou pas grand-chose, c'est du temps perdu." Empl. Transp.

"[...]nous laissons le soin à notre fédération (FEBETRA) de négocier pour nous, mais je pense que nous avons, une bonne concertation avec les syndicats" Empl.transp.

"[...], il n'y participe pas et ne s'en plaint pas" service d'inspection

Nous avons pu le constater à travers ces entretiens, la concertation multiniveaux est extrêmement importante. Mais les interactions sont aussi difficiles à mettre en place qu'elles sont indispensables à la bonne coordination entre toutes les organisations. Le souhait des deux interviewés est de parfaire ces échanges afin de mieux combattre le dumping social grâce notamment au partage d'informations.

Il y a bien des différences d'appréciation sur les 3 aspects de nos entretiens en fonction de leur niveau de responsabilité et des personnes avec qui ils interagissent. Mais elles sont légères au niveau national, excepté les relations avec les institutions européennes qui sont nettement plus importantes pour Roberto Parrillo, qui, par sa fonction au sein de l'ETF joue un rôle de premier plan.

6.8 Conclusion des entretiens

Pour nos interviewés, le dumping social doit être combattu sur la route et dans les institutions nationales ou européennes. La lutte est pourtant encore longue et loin d'être gagnée malgré le paquet mobilité récemment voté.

"Vingt fois, sur le métier remettez votre ouvrage" . Effectivement, nombre d'actions sont encore à mener. Aussi bien en Europe qu'en Belgique constatent les interviewés.

Faute de contrôles et de sanctions suffisantes, cette nouvelle législation n'aura qu'un impact imparfait sur le TRM. Certaines législations permettent encore de contourner les règles.

Pourtant, le paquet mobilité est une belle avancée pour le respect des règles de concurrence, le bien-être des chauffeurs et la sécurité des usagers de la route en général.

La concertation institutionnelle semble très éloignée des pratiques de nos "hommes de terrain". Certains le regrettent comme nous le signale Raymond Lausberg et, pour d'autres, celle-ci leur semble encore plus éloignée de leur centre d'intérêt professionnel et ils subiront les nouvelles mesures sans particulièrement le regretter.

Nous en concluons que, plus on s'éloigne de l'instance décisionnelle, plus l'importance du dialogue entre les acteurs institutionnels leur semble éloignée.

Pour le président de l'Etf et responsable général de Transcom (route & logique), la concertation semble bien fonctionner au niveau sectoriel européen. La concertation sectorielle nationale, si elle existe, peine à trouver ses marques faute de motivation de certains acteurs. Les réunions sont peu fréquentes. Malgré tout c'est la concertation entre les différents acteurs qui leur a permis d'avancer sur ce sujet.

7 Conclusion générale

L'histoire de l'Union européenne est fondée sur une succession de volontés communes. Ces volontés se sont traduites par des accords de libre-échanges et de coopération entre un ensemble d'états qui se sont ajoutés au fur et à mesure des élargissements successifs pour arriver aujourd'hui à 27.

L'ensemble de ces processus se sont construits à partir de modèles économiques contemporains, mais aussi sur base d'éléments historiques propres à chaque pays. De l'ouest à l'est et du nord au sud, les différences historiques, politiques et sociales joueront un rôle important dans leurs conceptions du modèle social européen à appliquer.

Souvent, les crises subies par l'Union européenne ont permis de faire un certain nombre d'avancées substantielles. Mais c'est le dialogue ou la concertation entre les différents acteurs européens qui ont permis réellement à l'Europe de progresser et plus particulièrement l'Europe sociale.

Certains aspects pourtant restent imparfaits. Le dumping social et la concurrence déloyale entre états européens en sont un.

Historiquement, cependant, les pères fondateurs de l'Europe espéraient que l'ordolibéralisme qui imprégnait les sphères économiques et politiques de l'époque permettrait, grâce aux avancées économiques, de réguler la concurrence entre Etats. Ils pensaient également que cela permettrait d'obtenir pour les citoyens des avancées sociales importantes. Ceci explique en partie l'absence de cadre social dans les Traités originels et le manque de législation pour lutter contre le dumping social.

Au fil des années, le dumping social est devenu de plus en plus prégnant dans certains secteurs comme le transport.

Toutefois, des acteurs syndicaux, patronaux, nationaux ou européens se sont penchés sur ce problème afin de répondre aux différentes préoccupations du secteur.

Après de nombreuses années de dialogue, de négociation et de concertation, souvent difficiles, ils sont pourtant arrivés en juillet 2020 à un accord qui réglera le transport pour les années à venir.

Comment fonctionne la concertation dans le secteur du transport routier de marchandises afin de rencontrer la problématique du dumping social ?

Cette question de départ nous a permis d'explorer les aspects du dumping social, ces difficultés de compréhension par les différents acteurs, mais aussi la difficulté pour des entreprises de transport d'appliquer des règles voulant garantir une concurrence loyale au sein de l'Europe. Cela nous a permis également de reconnaître que la concertation, malgré certaines difficultés, reste présente tant au niveau interprofessionnel qu'au niveau sectoriel et qu'elle fonctionne relativement bien.

Nous avons pu observer que même si le chemin est long et sinueux, la volonté commune des acteurs d'aboutir à un résultat équilibré leur a permis de mettre en exergue les avantages d'une concertation réussie.

Pourtant, cette difficile construction commune pourrait rester sans véritables effets si les moyens de contrôles et de coercitions réclamés par les acteurs de terrain restaient insuffisants. Alors, toutes ces directives ou règlements ne seraient que des lettres mortes face à une concurrence toujours plus imaginative et plus pernicieuse.

Ne pas prendre en compte ces facteurs dans le dumping social serait aussi illusoire que de sauter dans une flaque en espérant éteindre un incendie. Un incendie qui pourrait se propager à d'autres secteurs qui sont pour l'instant encore épargnés.

À défaut d'une stratégie efficiente pour lutter contre ce dumping entre entreprises et entre états dans un marché qui est libre, nous pourrions alors assister à un renforcement des stigmatisations entre les travailleurs occidentaux et ceux de l'Europe de l'Est. Le risque d'une concurrence déloyale impactant d'autres travailleurs serait de provoquer un rejet plus important d'une partie des citoyens européens. Ce résultat serait par conséquent l'opposé de la volonté d'intégration des pays membres .

Une plus saine concurrence dans le secteur, organisée par l'Europe, permettra-t-elle un autre regard sur les collègues de l'Est? À défaut de conséquences positives pour les travailleurs de l'Ouest du nouveau paquet mobilité, cela va-t-il entraîner un plus grand rejet de ces travailleurs et approfondir les tensions ? Ce pourrait être l'objet d'un mémoire à venir portant sur l'analyse des résultats du paquet mobilité.

8 Bibliographie

LIVRES

- Arcq Etienne et al, Dynamique de la concertation sociale, Crisp, Bruxelles, 2010.
- Arcq, Étienne. « La concertation sociale », Dossiers du CRISP, vol. 70, no. 1, 2008, 9-134.
- Defossez A. Le dumping social dans l'Union européenne. Bruxelles: Larcier, 2014
- Léonard, Évelyne. « Pacte social : enjeux anciens, nouveaux défis », Courrier hebdomadaire du CRISP, vol. 2452, no. 7, 2020, 5-58.
- Peru-Pirotte L. , Le droit du transport dans tous ses états : réalités, enjeux et perspectives... ; ed : Larcier, 2015.
- Pochet P. À la recherche de l'Europe sociale. Paris Presses universitaires de France, 2019.
- Robert N. dumping social : à nouveaux modèles de concurrence, nouveaux mécanismes de luttes ; 242 pages. Etudes pratiques de droit social. Bruxelles, Wolters Kluwer, 2014.

ARTICLES

- Beuret, J. Mieux définir la concertation : du pourquoi au comment. Négociations, 17(1), 2012, 81-86.
- Bieber, R. et Maiani, F. . Droit européen des transports (Helbing Lichtenhahn, Ed.). Bâle, 2013.
- Brunet S. et al., Horizon 2022 Rapport scientifique IWEPS, 2013.
- Duval M. ; L'action collective pensée par Hannah Arendt : comprendre l'agir ensemble pour le favoriser ; Un article de la revue Service social, Volume 54, Numéro 1, 2008, 83–96.
- Filhon, G. & Rosès, A. La coordination européenne des régimes de sécurité sociale : l'union dans la diversité ? Retraite et société, 50(1), 2007, 278-289.
- Gouin MM et Truchon M., Concertation ou négociation? Distinguer les deux afin de faciliter les prises de décisions en contexte de réadaptation au travail, Érudit Revues Relations industrielles, Volume 73, numéro 3, été 2018, 419-634
- Grard, L. Droit européen et transport : de la libéralisation de l'offre à la protection de la demande. Rev. Aff. Eur, 2012; 361–371.

- Gratia, M. La saga de la réglementation Limosa : un nouvel épisode de cette série. Rev. Dr. Pén. Entr, 2015,173–182.
- Henni A., Le dialogue social européen, enjeux, structure, résultats, courrier hebdomadaire, Crisp, Bruxelles, 2001.
- Kennedy A, Dialogue Social, Fiches techniques sur l'Union européenne, 2020.
- Mounier-Kuhn Angélique, Accords d'entreprise transnationaux, un autre dialogue social en Europe, EURACTIV.fr, 2018.
- Neuville J. Les commissions paritaires d'industrie en Belgique. Courrier hebdomadaire du CRISP, 436-437(10), 1969, 1-47.
- Offerlé M. Politix ;Retour critique sur les répertoires de l'action collective, volume 21 n° 81/2008, 2008, 183-204.
- Pancher, Bertrand. « La concertation : d'une exigence démocratique à un impératif managérial pour l'action publique », Annales des Mines - Responsabilité et environnement, vol. 81, no. 1, 2016, 48-51.
- Pechu, C. Répertoire d'action. Dans : Olivier Fillieule éd., Dictionnaire des mouvements sociaux. Paris : Presses de Sciences Po., 2009. 454-462
- Quelquejeu B. « La nature du pouvoir selon Hannah Arendt. Du 'pouvoir-sur' au 'pouvoir-en-commun' », Revue des sciences philosophiques et théologiques, vol. tome 85, no. 3, 2001, 511-527.
- Renaud de Harlez, le livre blanc de la concertation sociale, www.concertation-sociale.be, 2017.
- Stollt, Michael, et Norbert Kluge. « La participation des salariés dans la société européenne : vers une européanisation des relations professionnelles ? », La Revue de l'Ires, vol. 71, no. 4, 2011, 71-88.
- Touzard, H. Consultation, concertation, négociation: Une courte note théorique. Négociations, no 5(1), 2006, 67-74.
- Verledens, L.. Les deals importants se font attendre. Trends - Immo Logistique, 2013, 56–60.

MEMOIRES

- Collard, F. La problématique du dumping social dans le secteur du transport routier au sein de l'Union européenne, mémoire de licence, Master en droit à finalité spécialisée en droit des affaires (aspects belges, européens et internationaux), Liège, ULiège, Année académique : 2017-2018

- Deleuze, Q. dumping social dans les transports routiers et aériens européens : entre compétitivité et protection sociale. Faculté de droit et de criminologie, Louvain-la-Neuve, UCL, 2016.

RAPPORTS

- Asbl Pour la Solidarité, La lutte contre la pauvreté en Europe et en France, Think Tank européen, 2010.
- BNB, The economic importance of the Belgian ports : Flemish maritime ports, Liège port complex and the port of Brussels – Report 2016.
- CNR Europe étude, Transport routier de marchandises belge avril 2018 consulté le 10 mai 2020.
- De WISPELAER F. and PACOLET J. Economic Analysis of the Road Freight Transport sector in Belgium Within a european Context , Employees and employers in ‘survival mode. 2015.
- Febetra, Emploi transport routier de marchandises & logistique versus autres secteurs, 2018.
- Institut transport routier et logistique Belgique A.S.B.L., Analyse économique du transport routier de marchandises en Belgique, 2015.

DOCUMENT DIVERS

- Communiqué de presse Eurostat du 27 février 2020; ref 33/2020.
- Livre noir du dumping social de la FGTB-UBT 2019.

LEGISLATION

- Directive 96/71/CE du parlement européen et du conseil du 16 décembre 1996 concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d’une prestation de services, JO n° L 18 du 21 janvier 1997.
- Directive 2001/23/CE du Conseil du 12 mars 2001 concernant le rapprochement des législations des États membres relatifs au maintien des droits des travailleurs en cas de transfert d'entreprises, d'établissements ou de parties d'entreprises ou d'établissements.
- Règlement (CE) N° 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.

JURISPRUDENCES

- CJUE, Arrêt du 15 mars 2011 Koelzsch, Heiko Koelzsch contre État du Grand-Duché de Luxembourg, C-29/10.
- CJUE, Arrêt du 02 juillet 2002, Andreas Hoves Internationale Transport-Service SÀRL / Finanzamt Borken (affaire C-115/00).

SOURCES INTERNET

- <https://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/cabotage.html>.
- Cadic P, La protection sociale dans l'Union européenne : de l'hétérogénéité d'Après-guerre à la convergence austéritaire ? Collection Working paper, 2013;
www.pourlasolidarite.eu
- <https://www.europaong.org/wp-content/uploads/2016/06/Protection-sociale.pdf>.
- https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_fr consulté le 10 juillet 2020.
- CNRTL.fr (Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales)
- https://www.ccecrb.fgov.be/dpics/fichiers/2019-04-30-10-34-38_1944FR.pdf consulté le 04 juillet 2020.
- <https://emploi.belgique.be/fr/themes/commissions-paritaires-et-conventions-collectives-de-travail-cct> consulté le 11 juillet 2020.
- <https://www.eu-logos.org/2015/10/07/trilogues-les-oublies-de-la-democratie/>, consulté le 25 juin 2019.
- https://etopia.be/wp-content/uploads/2019/02/revue_5_WEB.pdf consulté le 2 février 2019.
- www.sirs.belgique.be/sites/default/files/content/download/files/directives_transport_24_04_2017_fr.pdf
- <https://www.europaong.org/wp-content/uploads/2016/06/Protection-sociale.pdf>
- <https://gresea.be/Mondialisation-syndicale-1er-volet-who-s-who> consulté le 20 août 2020.
- <https://www.alterechos.be/le-dialogue-social-europeen-en-quete-dun-nouveau-souffle/> consulté le 10 juillet 2020.
- <https://discr.be/wp-content/uploads/MODULE-3-FICHE-CONTENU-INFORMATIF-ET-EXPLICATIF-N%C2%B07-LE-MOUVEMENT-SYNDICAL-ET-LA-CONCERTATION-SOCIALE.pdf> consulté le 04 juillet 2020.
- <https://gresea.be/Mondialisation-syndicale-3eme-volet-le-reseautage-en-call-centre>

- http://www.crisp.be/crisp/wp-content/uploads/analyses/Dynamiques_des_relations_collectives.pdf

9 Annexes

Annexe : figure 1: Situation de la Belgique	83
Annexe : figure 2: Triangle d'or de la logistique et du transport.....	83
Annexe : figure 3 : Distance avec les bassins industriels proches.....	84
Annexe : figure 4 : répartition modale du fret.....	84
Annexe : figure 5: nombre d'entreprises et de véhicules	85
Annexe : figure 6 : évolution du nombre d'entreprises.....	85
Annexe : figure 7: nombre d'entreprises par province.....	86
Annexe : figure 8 : Évolution du trafic maritime de marchandises pour Anvers	86
Annexe : figure 9: Évolution des ports belges.....	87
Annexe : figure 10 : prix des terrains en zone industrielle en Belgique.....	87
Annexe : figure 11 : comparaison des prix des terrains dans les 3 régions	88
Annexe : figure 12 : prix de location des entrepôts en Belgique.....	88
Annexe : figure 13 : comparaison des prix de location des entrepôts dans les 3 régions.....	89
Annexe : figure 14: Emploi dans le secteur du transport et logistique.....	89
Annexe : figure 15 : évolution de l'emploi dans la logistique	90
Annexe : figure 16 : Entreprises réparties par nombre de véhicules	90
Annexe : figure 17: emploi dans le secteur route et logistique	91
Annexe : figure 18 : évolution du nombre de véhicules.....	91
Annexe : figure 19 : Évolution du nombre d'entreprises et véhicules	92
Annexe : figure 20 : évolution du coût moyen du transport national.....	92
Annexe : figure 21 : prix de revient du transport national.....	93
Annexe : figure 22 Évolution du TRM sous pavillon belge en millions de t.km	93
Annexe : figure 23: Évolution entre transport national et international en Belgique	94
Annexe : figure 24 Salaire minimum en EU	95
Annexe : figure 25 : comparaison des salaires bruts en Europe	96
Annexe : figure 26 : comparaison des compositions du coût annuel d'un conducteur	96
Annexe : figure 27: Nombre de contrôles par secteur	97
Annexe : figure 28 : Entreprises étrangères avec des actionnaires belges	97
Annexe : figure 29 : Entreprises de transports situés à la même adresse postale	98
Annexe : figure 30 : principaux pays faisant du cabotage en Belgique	98
Annexe : figure 31 : Cabotage réalisé par les transporteurs belges - évolution	99
Annexe : figure 32 : Pays caboteurs en Belgique.....	99
Annexe : figure 33:Horizontale pays qui pratiquent le cabotage et en vertical pays caboté	100
Annexe : figure 34: Dépenses de protections sociales UE 2018	101
Annexe : Figure 35: Évolution des dépenses de protections sociales UE 2001-2018.....	101
Annexe : figure 36 Total des dépenses et des recettes en protection sociale en Belgique et en Europe..	102
Annexe : figure 37: Dépenses en protection sociale & prestations en 2017	103
Annexe : figure 38: Recettes de protection sociale (Eurostat)	104
Annexe : figure 39 : Évolution des dépenses en protection sociale en Europe	105
Annexe : figure 40 : Évolution des recettes en protection sociale en Europe	106
Annexe : figure 41 : Processus législatif européen.....	107

Annexe : figure 1: Situation de la Belgique



Le triangle d'or

The map illustrates the 'Golden Triangle' of Europe, a region of high freight volume. It features a large orange triangle with vertices at London, Paris, and Frankfurt. Within this triangle, a smaller yellow triangle is centered around Liege. Cities marked include London, Paris, Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen, Brussels, Charleroi, Köln, Aachen, Luxembourg, and Frankfurt. The text 'LIEGE' is prominently displayed in the center of the yellow triangle. Below the map, two orange triangles are shown with their respective percentages: 66% du fret européen and 75% du fret européen.

66% du fret européen

75% du fret européen

83

Annexe : figure 3 : Distance avec les bassins industriels proches



Source: www.oupeyeinfo.be

Contexte économique

Annexe : figure 4 : répartition modale du fret

I.8. Répartition modale du transport de fret

2015	Route	Rail	Voies navigables
Union européenne	75,8%	17,9%	6,3%
Belgique	64,2%	14,7%	21,1%

Source : Eurostat

Source : CNR (2017)

Contexte structurel

Annexe : figure 5: nombre d'entreprises et de véhicules

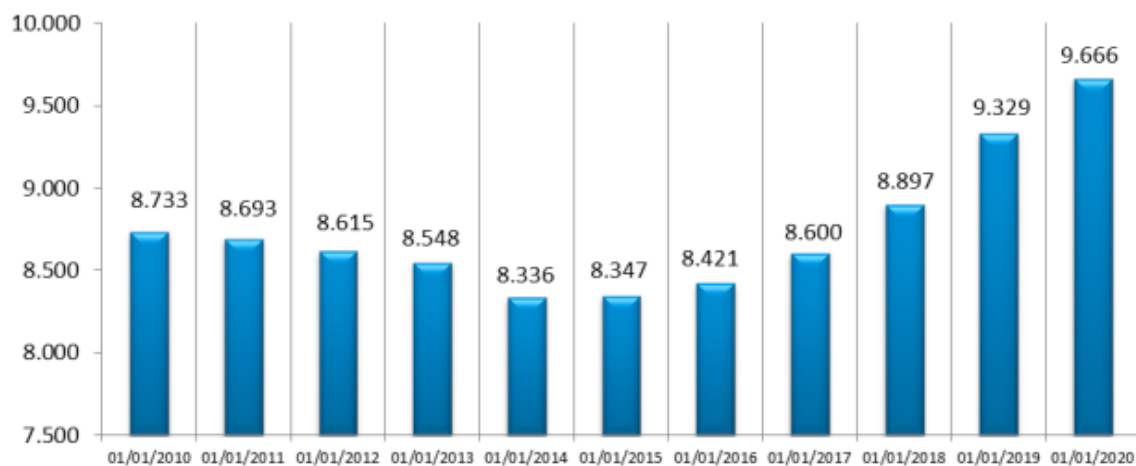
ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ENTREPRISES ET DU NOMBRE DE VÉHICULES MOTEURS DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT PROFESSIONNEL ROUTIER DE MARCHANDISES

Date	Entreprises	Véhicules moteurs
01/01/2000	8.926	64.873
01/01/2001	9.080	69.843
01/01/2002	9.225	71.451
01/01/2003	9.247	50.788
01/01/2004	8.861	53.362
01/01/2005	8.972	54.395
01/01/2006	8.823	53.642
01/01/2007	8.760	53.651
01/01/2008	8.873	55.674
01/01/2009	8.920	59.643
01/01/2010	8.733	57.157
01/01/2011	8.693	55.489
01/01/2012	8.615	54.841
01/01/2013	8.548	54.004
01/01/2014	8.336	53.631
01/01/2015	8.347	54.354
01/01/2016	8.421	56.472
01/01/2017	8.600	59.320
01/01/2018	8.897	64.714
01/01/2019	9.329	71.357
01/01/2020	9.666	75.663

Source: Service Public Fédéral Mobilité et Transports

Source: ITLB (2020)

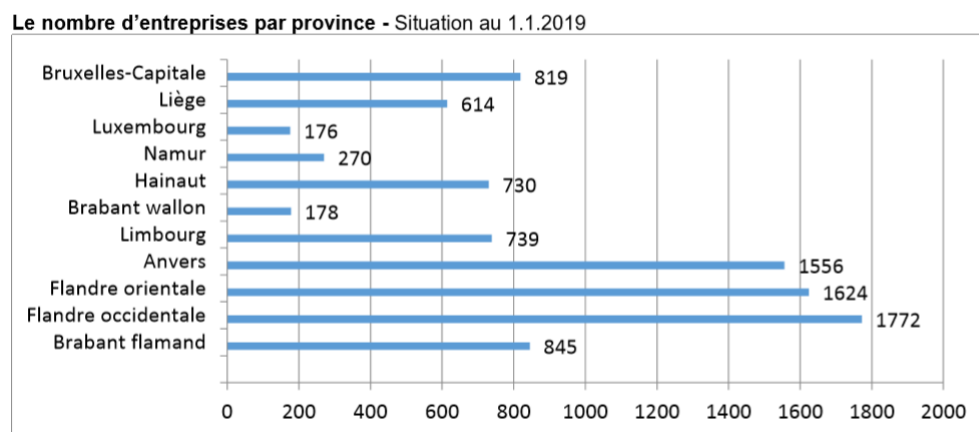
Annexe : figure 6 : évolution du nombre d'entreprises



Source: Service Public Fédéral Mobilité et Transports

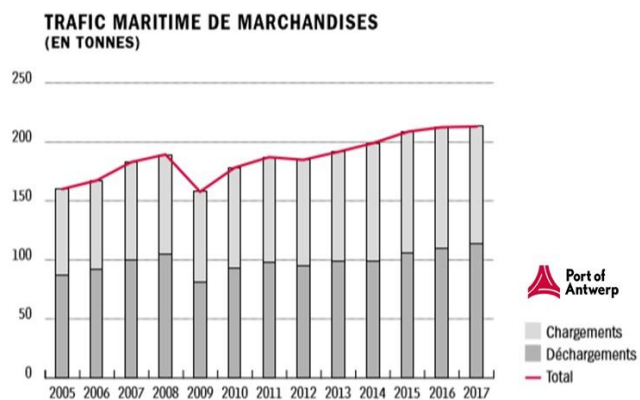
Source: ITLB (2020)

Annexe : figure 7: nombre d'entreprises par province



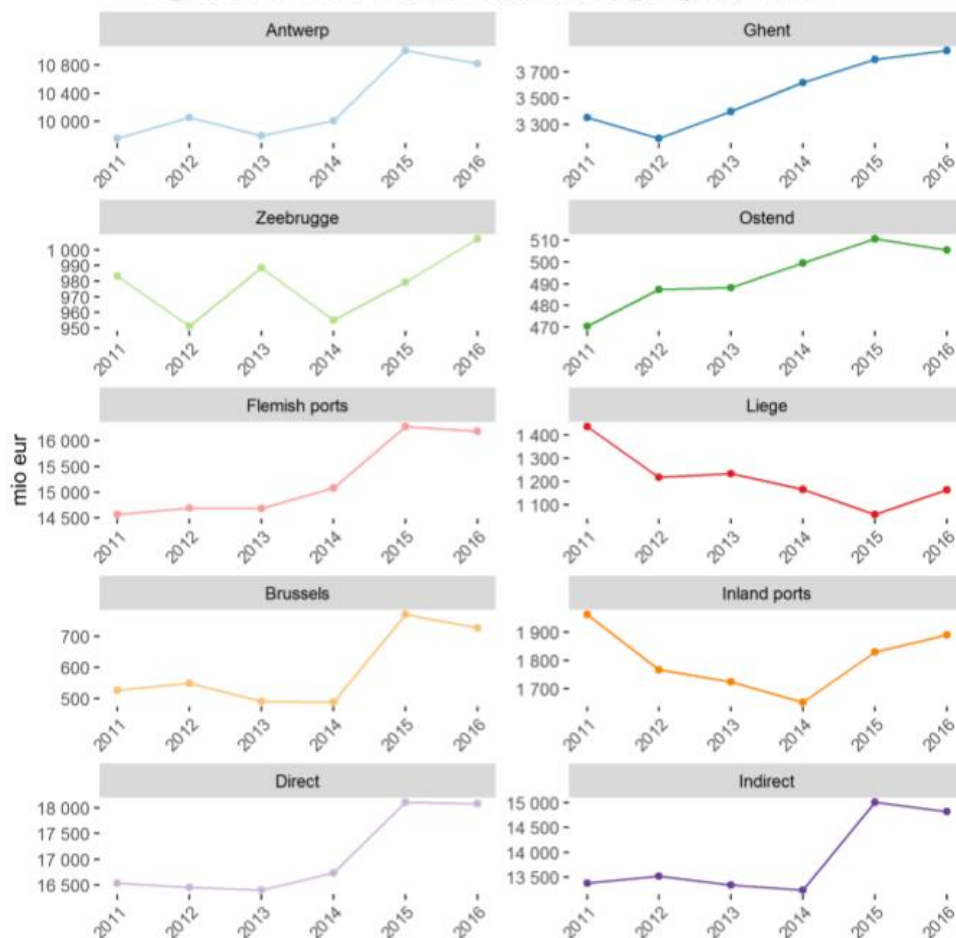
Source: ITLB (2019)

Annexe : figure 8 : Évolution du trafic maritime de marchandises pour Anvers



Source: port of Antwerp (2019)

Figure 1.1: Overview of value added in the Belgian ports, mio eur



Source: NBB. / BNB (2017)

Tableau 1 – Prix de vente des terrains à vocation économique par province (€/m²)

	Jones Lang LaSalle	Cushman & Wakefield	Knight Frank
Bruxelles	165-265		140-220
Brabant flamand	165-200	140-200	125-185
Anvers	145-200	100-170	100-150
Flandre occidentale	100-150	80-130	70-160
Flandre orientale	110-160	90-105	70-160
Limbourg	40-80	45-90	40-85
Brabant wallon	75-125	80-90	40-120
Liège	50-80	65	25-45
Hainaut	30-60	35-40	25-45
Namur	40-65	30-35	20-40
Luxembourg	20-40	30-35	20-40

Sources : AWEX, 2013 ; Knight Frank, 2013 ; Jones Lang LaSalle, 2014b

Annexe : figure 11 : comparaison des prix des terrains dans les 3 régions

Tableau 2 – Prix de vente des terrains dans les provinces belges et dans trois régions limitrophes

Prix de vente des terrains (€/m²)	
Bruxelles	120-220
Anvers et Flandre	110-160
Brabant wallon	35-90
Liège	17-50
Hainaut	13-70
Namur	8-50
Luxembourg	6-40
Ruhr Allemagne	30-120
Nord de la France	25-50
Limbours Pays-Bas	85-145

Sources : Jones Lang LaSalle (2009), Moyenne des prix pratiqués par le secteur public et le secteur privé

Annexe : figure 12 : prix de location des entrepôts en Belgique

Tableau 3 – Prix de location d'entrepôts – semi-industriels et logistiques – par province (€/m²/an)

	Jones Lang LaSalle	Cushman & W.	Knight Frank		DTZ
			Semi-Ind.	Logistique	
Bruxelles	48-55	46-50	48-55	40-45	46
Brabant flamand	48-55	45-58	48-55	40-45	43
Anvers	43-48	40-45	39-46	40-43	45
Flandre occidentale	36-43		36-42	38-43	28
Flandre orientale	39-42	38-42	36-42	38-43	40
Limbours	36-43	35-40	35-40	38-41	39
Brabant wallon	48-55	40-58	48-52	38-42	39
Liège	39-43	33-40	35-40	30-39	35
Hainaut	36-43	30-39	33-42	35-38	29
Namur	35-40	30-39	33-40	30-38	
Luxembourg	35-40	30-39	33-40	30-38	29

Sources : AWEX, 2013 ; Jones Lang LaSalle, 2014a, 2014b ; Cushman & Wakefield, 2013; Knight Frank, 2013

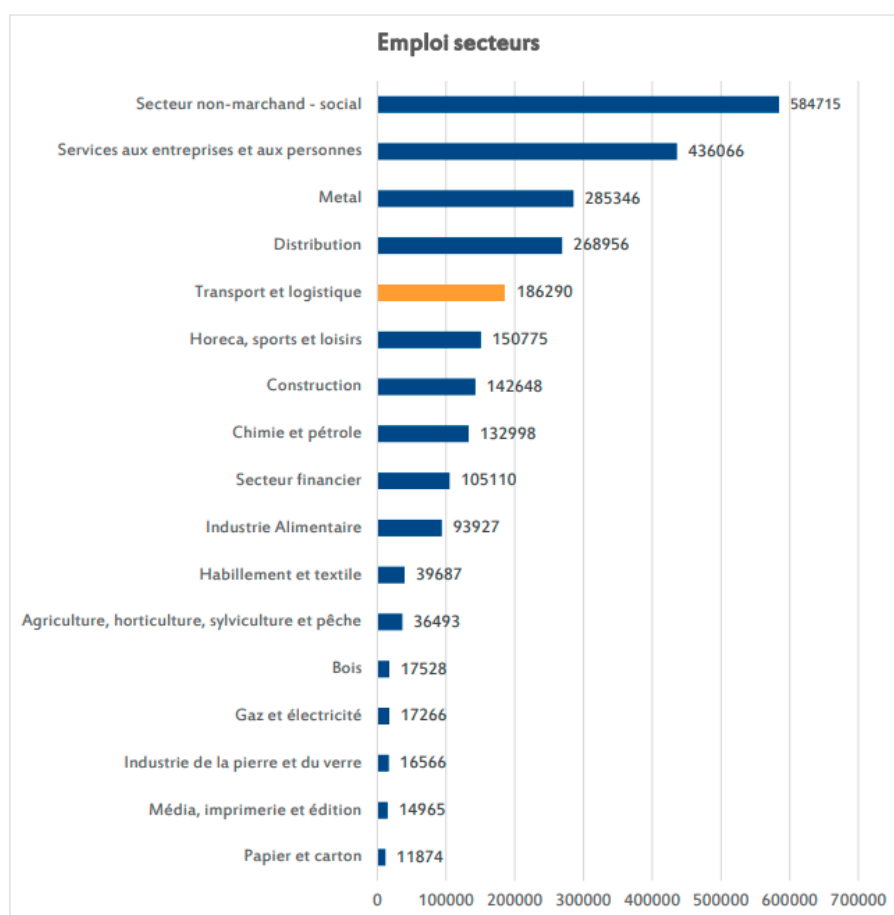
Annexe : figure 13 : comparaison des prix de location des entrepôts dans les 3 régions

Tableau 4 – Prix de location des bâtiments industriels et logistiques dans les provinces belges et dans trois régions limitrophes

	Loyers (industriel) (€/m²/an)	Loyers (logistique) (€/m²/an)
Bruxelles	40-60	42-52
Anvers et Flandre	25-48	42-48
Brabant wallon	30-55	42-45
Liège	22-45	39-41
Hainaut	20-45	39-41
Namur	20-40	38-39
Luxembourg	20-40	39-40
Ruhr Allemagne	33-48	40-53
Nord de la France	35-45	40-47
Limbourg Pays-Bas	45-50	40-55

Sources : Jones Lang LaSalle (2009), Moyenne des prix pratiqués par le secteur public et le secteur privé

Annexe : figure 14: Emploi dans le secteur du transport et logistique



Source: Office National de Sécurité Social

Source: FEBETRA (2019)

EVOLUTION DU NOMBRE DE TRAVAILLEURS SALARIÉS, INSCRIT À L'ONSS (CATÉGORIE 083: SECTEUR DU TRANSPORT PROFESSIONNEL ROUTIER DE MARCHANDISES)

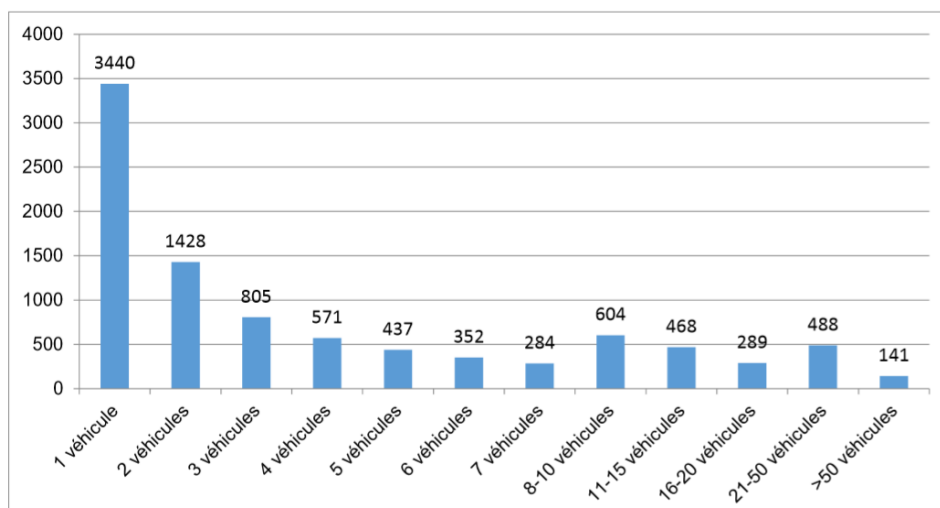
30/06	Ouvriers	Employés	Total
2007	64.566	27.449	92.015
2008	64.298	29.344	93.642
2009	61.541	28.474	90.015
2010	61.632	28.203	89.835
2011	61.839	28.435	90.274
2012	60.623	28.931	89.554
2013	59.345	*	
2014	59.563	28.464	88.027
2015	60.732	30.374 ⁽¹⁾	91.106
2016	62.330	33.067 ⁽¹⁾	95.397
2017	64.949	34.231 ⁽¹⁾	99.180
2018	67.709	35.325 ⁽¹⁾	103.034
2019	70.221		

* pas disponible

(1) au 31 décembre

Source: FSTL, Logos

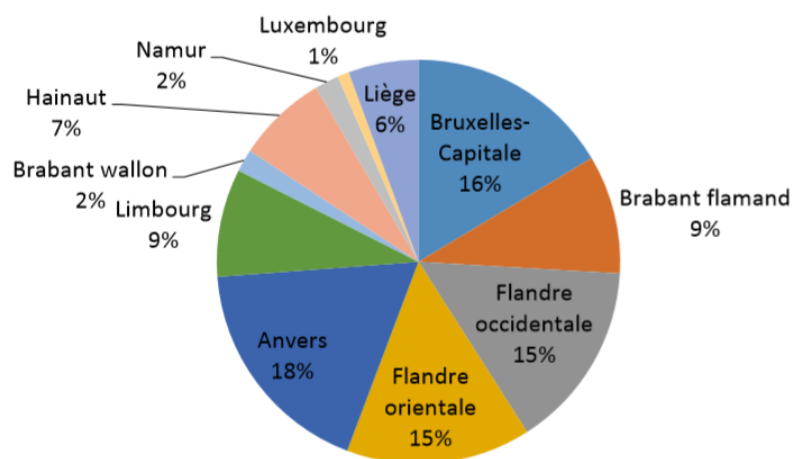
Source: ITLB (2020)



Source: ITLB (2019)

Annexe : figure 17: emploi dans le secteur route et logistique

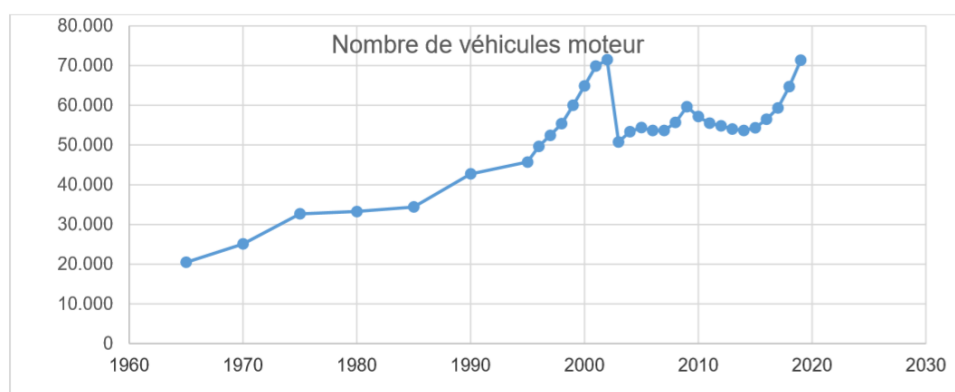
Répartition du parc de véhicules par province - Situation au 1.1.2019



Source: Service Public Fédéral Mobilité et Transports

Source: ITLB (2019)

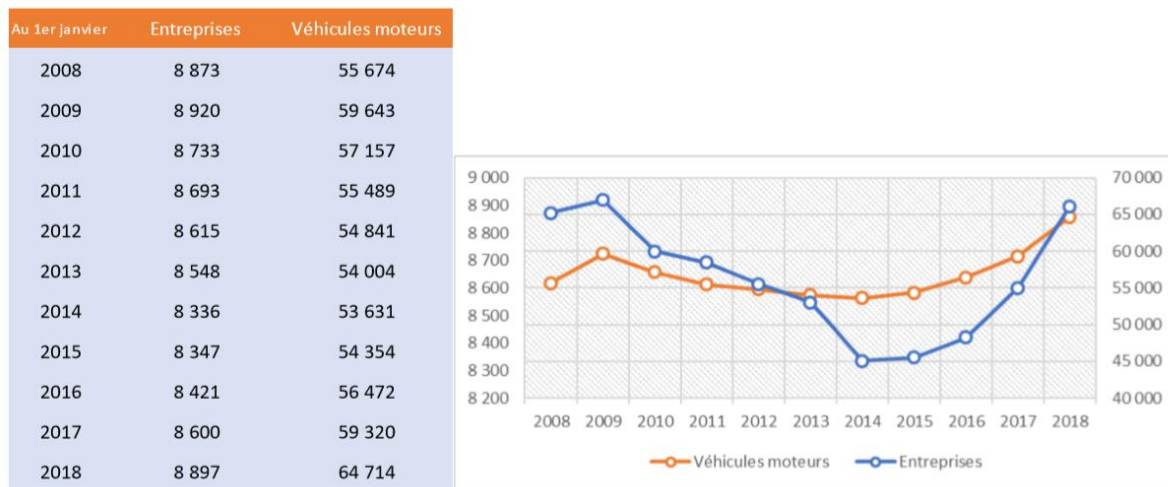
Annexe : figure 18 : évolution du nombre de véhicules



Source: ITLB (2019)

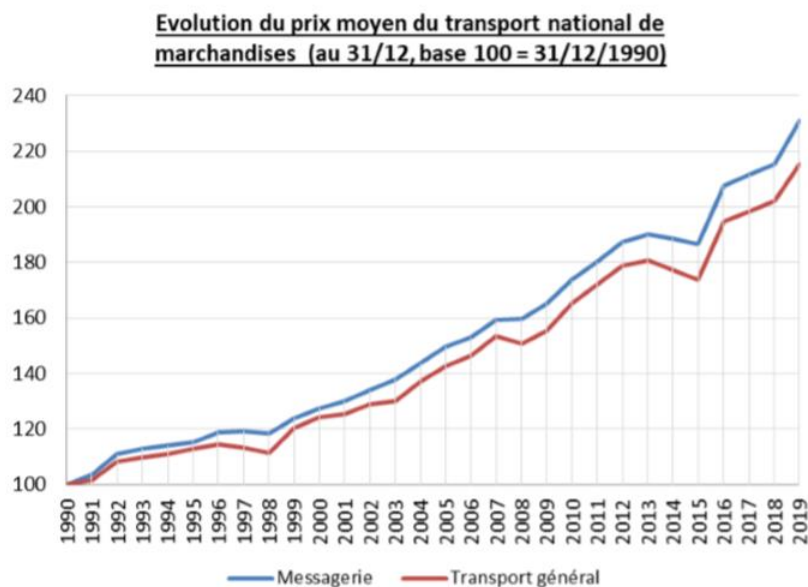
Annexe : figure 19 : Évolution du nombre d'entreprises et véhicules

I. 15. Entreprises et véhicules 2008 - 2018



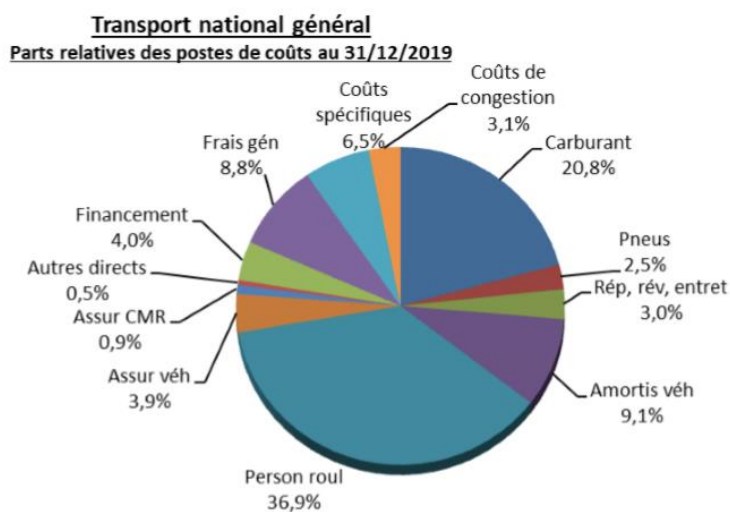
Source: ITLB (2019)

Annexe : figure 20 : évolution du coût moyen du transport national



Source: ITLB (2019)

ITLB – INDICES DU PRIX DE REVIENT: PARTS RELATIVES DES POSTES DE COÛTS



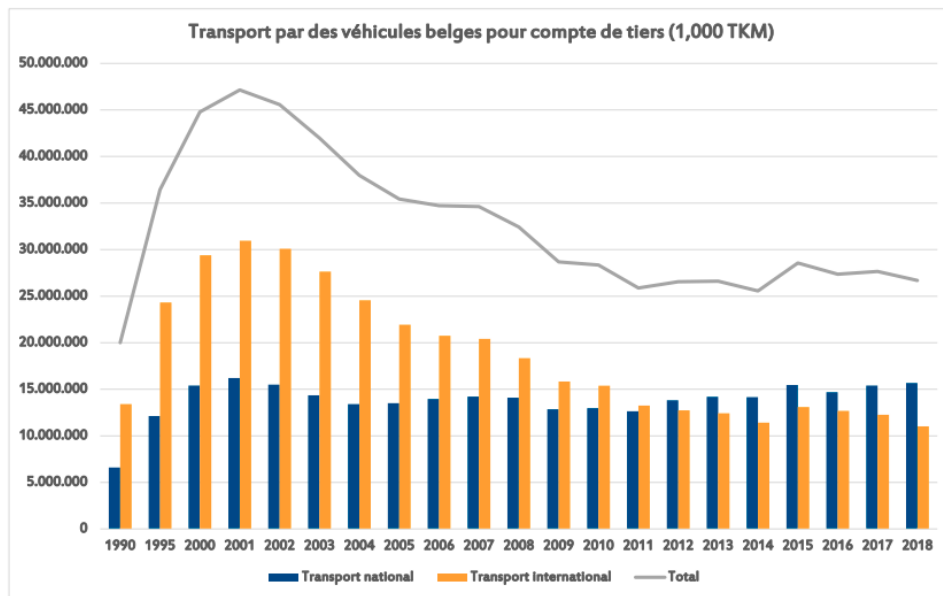
Source: ITLB (2019)

En millions de t.km	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Taux de croissance moyenne annuel
TOTAL	38 356	36 174	35 002	33 107	32 105	32 796	31 808	31 729	30 865	-2,68%
Transport national	18 207	17 603	17 755	17 750	18 186	18 980	19 167	18 935	18 808	0,41%
Transport international	20 149	18 572	17 246	15 358	13 919	13 816	12 641	12 795	12 057	-6,22%
dont transport international marchandises chargées en Belgique	9 801	9 127	8 399	7 452	6 894	6 619	6 070	6 015	5 821	-6,31%
dont transport international marchandises déchargées en Belgique	6 464	5 939	5 519	5 103	4 416	4 594	4 196	4 036	3 739	-6,61%
dont transport international entre pays tiers	2 339	2 047	1 964	1 704	1 660	1 659	1 423	1 417	1 123	-8,76%
dont cabotage	1 546	1 458	1 363	1 099	947	944	953	1 326	1 373	-1,47%

Source : Eurostat

Source: CNR (2017)

Annexe : figure 23: Évolution entre transport national et international en Belgique



Source: FEBETRA (2020)

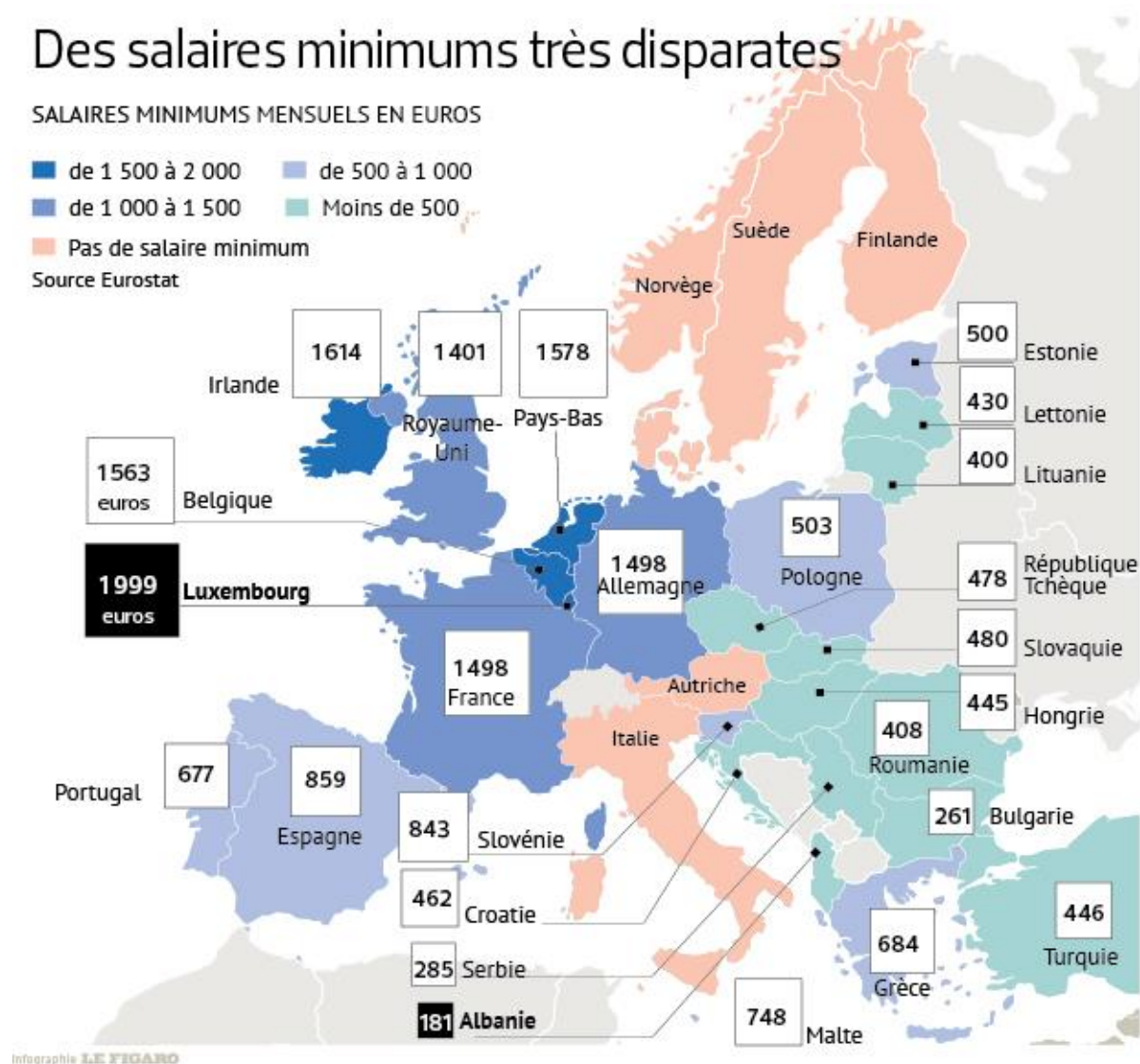
Des salaires minimums très disparates

SALAIRES MINIMUMS MENSUELS EN EUROS

- de 1 500 à 2 000
- de 1 000 à 1 500
- de 500 à 1 000
- Moins de 500

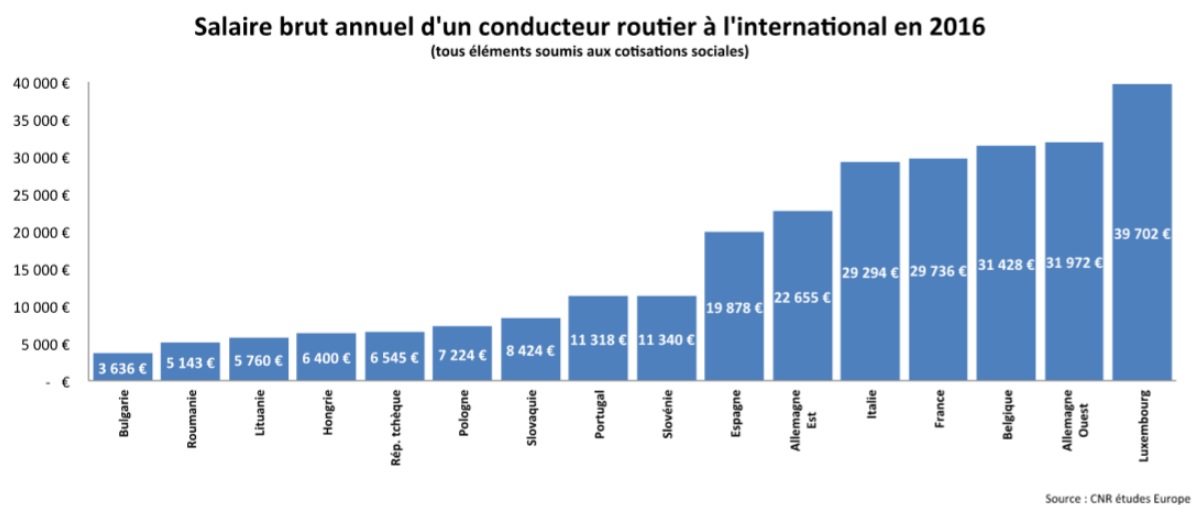
Pas de salaire minimum

Source Eurostat



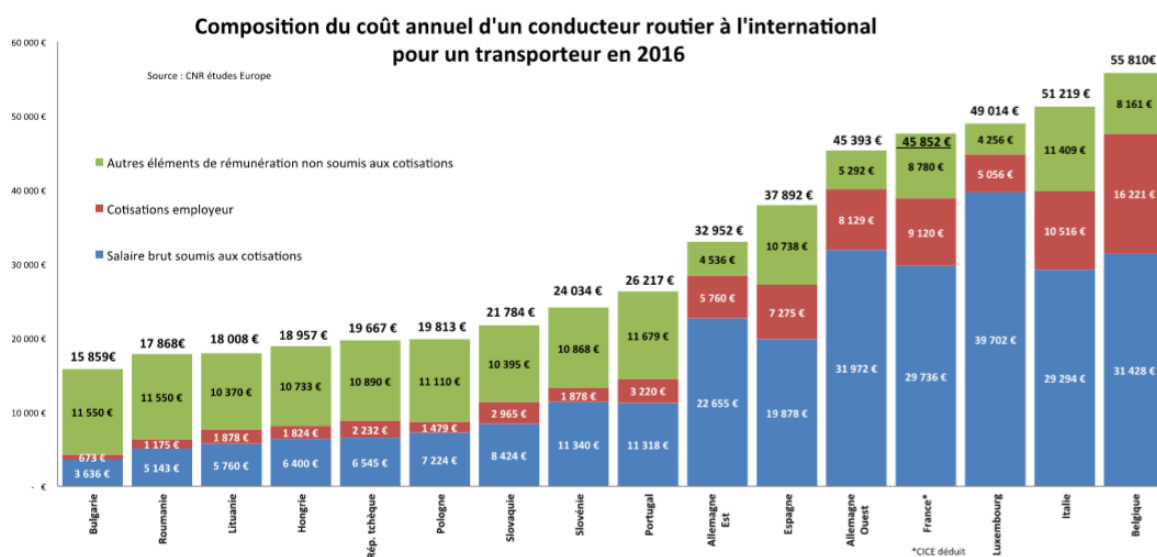
Source: LE FIGARO.fr (2018)

Annexe : figure 25 : comparaison des salaires bruts en Europe

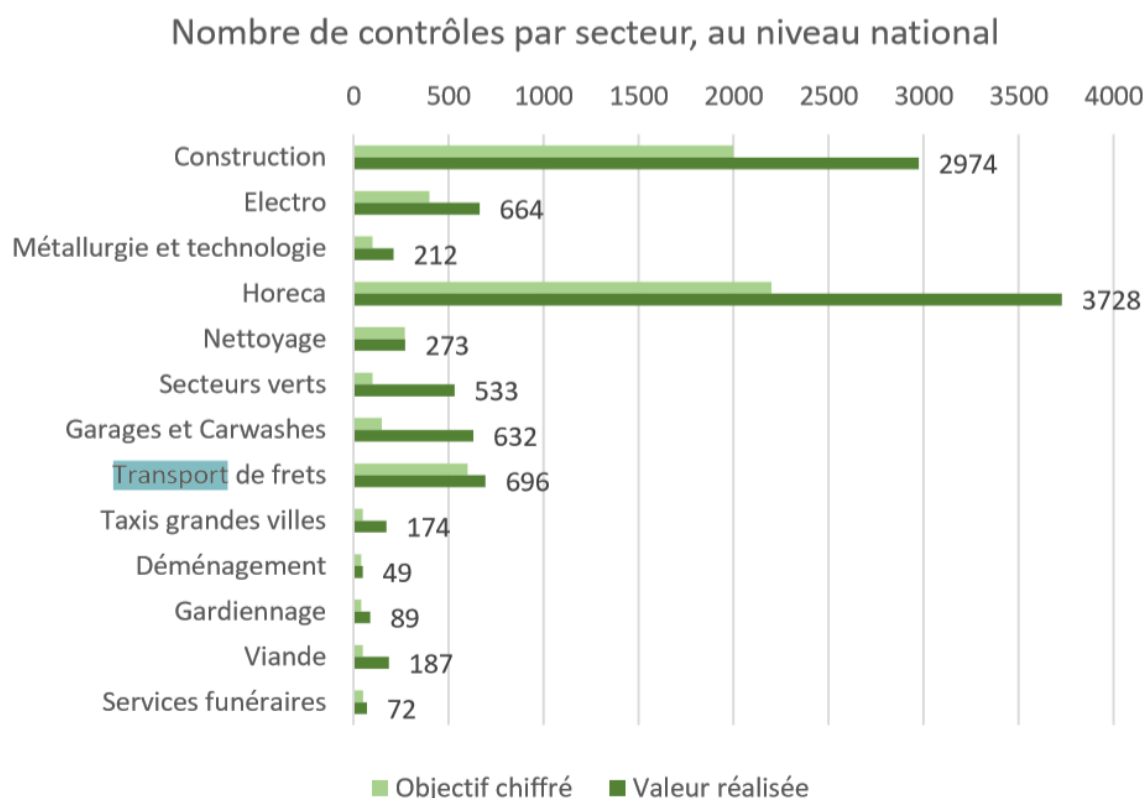


Source: CNR (2017)

Annexe : figure 26 : comparaison des compositions du coût annuel d'un conducteur



Source: CNR (2017)



Source : SIRS Rapport annuel Lutte contre la Fraude sociale 2018

Table 8 Number of foreign freight transport companies (EU-28) with a Belgian shareholder, 2016

Number of companies				Number of employees*				Turnover (in €,000)*			
No.	Member State	Number	Share of total	No.	Member State	Number	Share of total	No.	Member State	Number	Share of total
1	Romania	135	29.7%	1	Slovakia	2,627	29.1%	1	The Netherlands	361,597	31.1%
2	Luxembourg	110	24.2%	2	Romania	2,128	23.5%	2	Slovakia	209,872	18.0%
3	Slovakia	76	16.7%	3	Luxembourg	974	10.3%	3	Romania	138,093	11.9%
4	The Netherlands	26	5.7%	4	France	930	8.2%	4	France	137,881	11.8%
5	France	22	4.8%	5	The Netherlands	738	5.0%	5	Luxembourg	72,746	6.2%
6	United Kingdom	18	4.0%	6	Bulgaria	455	4.5%	6	Poland	65,284	5.6%
7	Poland	14	3.1%	7	Czech Republic	404	10.8%	7	Italy	48,285	4.1%
8	Bulgaria	11	2.4%	8	Lithuania	270	3.0%	8	Bulgaria	32,399	2.8%
9	Germany	8	1.8%	9	Italy	119	1.3%	9	Czech Republic	29,910	2.6%
10	Italy	8	1.8%	10	Latvia	110	1.3%	10	United Kingdom	27,198	2.3%
11	Latvia	8	1.8%	11	United Kingdom	102	1.2%	11	Lithuania	19,016	1.6%
12	Czech Republic	7	1.5%	12	Germany	93	1.1%	12	Latvia	9,347	0.8%
	Other countries	12	2.6%		Other countries	90	1.0%		Other countries	12,814	1.1%
	Total	455	100.0%		Total (n: 274)*	9,040	100.0%		Total (n: 304)*	1,164,442	100.0%

* Underestimation: only 274 out of 455 companies reported figures on the number of persons employed (extrapolation: some 15,000 employees) and out of companies on the turnover. In addition, some 304 out of 455 companies reported figures on the number of persons employed (extrapolation: some € 1.7 billion).

Source: Own elaboration on data from Orbis

Source: De WISPELAER F. and PACOLET J 2015

Annexe : figure 29 : Entreprises de transports situés à la même adresse postale

Table 9 Road freight transport companies located at the same address, some cases in the UK and Slovakia

		Total companies		Road freight transport		
City	Address	Registered	Foreign shareholder	Registered	Foreign shareholder	Belgian shareholder
United Kingdom						
Rugby	CLIFTON ROAD 21-23	281		235	129	
Slovakia						
Bratislava	TALLEROVA 4	523	155	38	12	
Komarno	BASTOVA 28	205	96	30	13	
Bratislava	HRANICNA 18	161	72	29	24	16
Bratislava	KOPCIANSKA 10	870	274	22	8	
Bratislava	LUCENECKA CESTA 2266/6	71	37	13	10	9

Source Own elaboration on data from Orbis

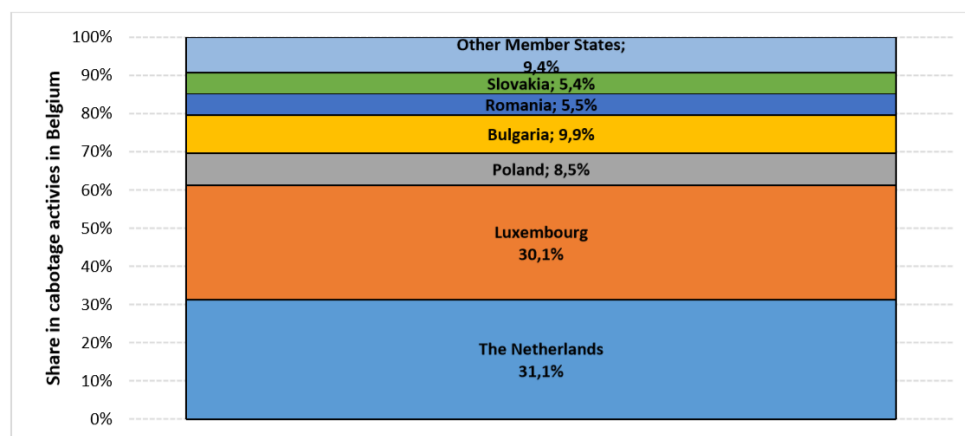
Several websites even offer the possibility to found a ‘virtual office’ at above addresses:

- <https://www.rugbybusinesscentre.co.uk/>
- <https://www.onlineinvestgroup.eu/virtual-office-in-bratislava-slovakia>
- <https://www.davismorgan.sk/virtualne-sidla>
- <http://www.tallerova.sk/>

Source: De WISPELAER F. and PACOLET J 2015

Annexe : figure 30 : principaux pays faisant du cabotage en Belgique

Figure 4 Share in cabotage transport in total tonne-km in Belgium, 2016



Source Own elaboration on data from Eurostat [road_go_ca_hac]

Source: De WISPELAER F. and PACOLET J 2015

Annexe : figure 31 : Cabotage réalisé par les transporteurs belges - évolution

I.14. Le cabotage sous pavillon belge

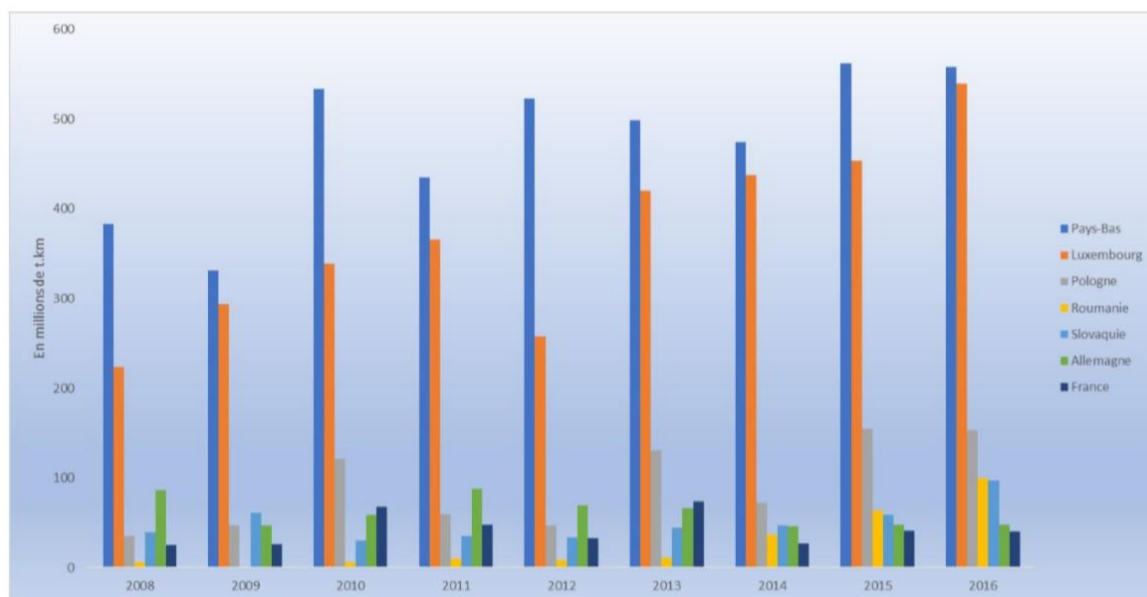
En millions de t.km	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	TCAM
Cabotage sous pavillon belge	1 546	1 458	1 363	1 099	947	944	953	1 326	1 373	-1,47%
en France	1 008	951	894	781	622	680	692	985	1 036	0,35%
Au Pays-Bas	153	155	141	125	143	86	85	125	126	-2,43%
en Allemagne	243	202	217	133	126	103	93	157	101	-10,41%
Au Royaume Uni	117	114	70	23	18	51	49	32	33	-14,67%
En Italie	16	16	18	18	18	NC	15	14	27	6,80%
Part du cabotage dans le transport belge %	4,03%	4,03%	3,90%	3,32%	2,95%	2,88%	3,00%	4,18%	4,45%	

Source : Eurostat

Source: CNR (2017)

Annexe : figure 32 : Pays caboteurs en Belgique

I. 14. Top 7 des pays caboteurs en Belgique



Source : Eurostat

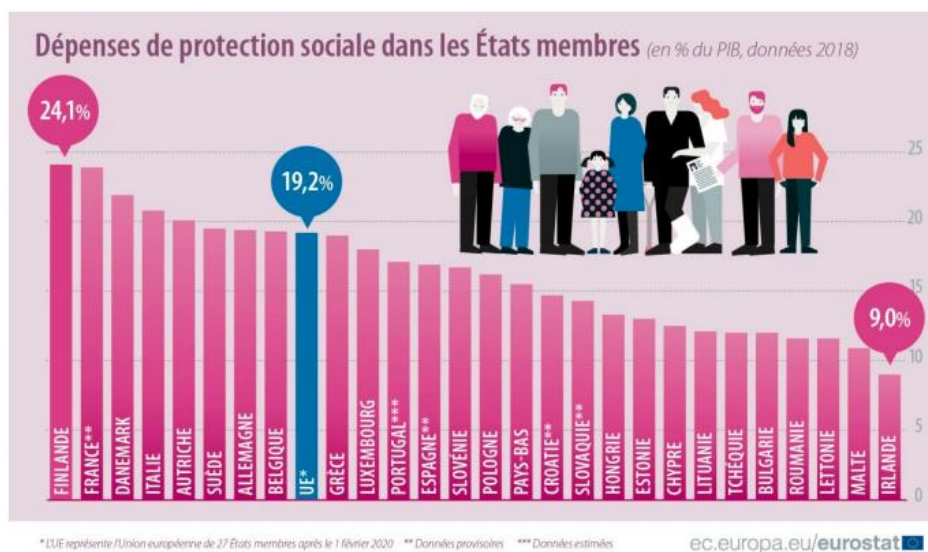
Source: CNR (2017)

Annexe : figure 33:Horizontale pays qui pratiquent le cabotage et en vertical pays caboté

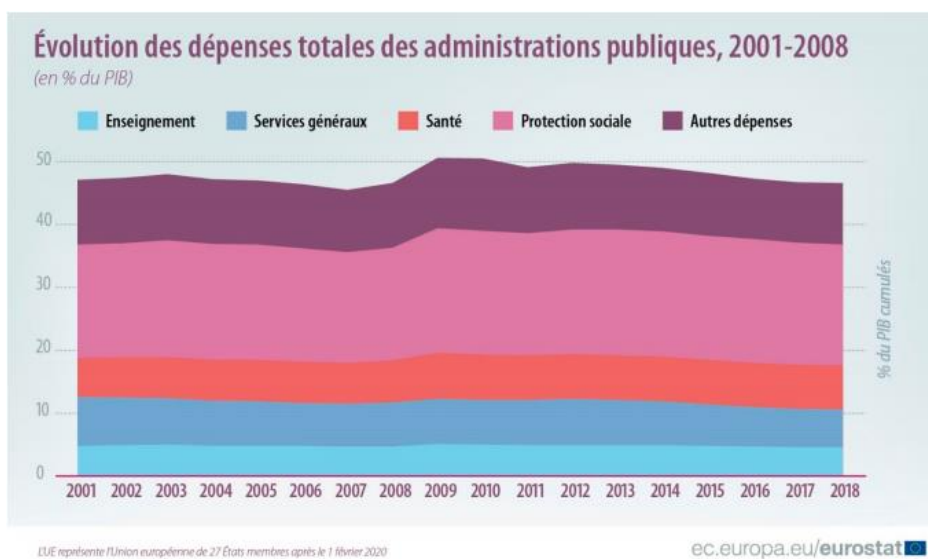
ctrans/geo	PL		RO		ES		LT		BG	
AT	57 359	0,3%	90 504	2,3%	:	:	:	:	:	:
BE	258 948	1,4%	140 535	3,6%	:	:	42 211	1,6%	84 601	3,9%
BG	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
CZ	52 695	0,3%	7 633	0,2%	:	:	:	:	:	:
DE	13 116 954	73,3%	1 264 045	32,2%	79 339	2,9%	897 810	35,0%	562 349	26,0%
DK	153 967	0,9%	42 750	1,1%	:	:	28 071	1,1%	:	:
EE	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
EL	:	:	:	:	:	:	:	:	102 042	4,7%
ES	117 383	0,7%	386 215	9,8%	:	:	40 972	1,6%	284 432	13,1%
FI	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
FR	2 145 345	12,0%	1 195 593	30,5%	2 493 742	89,7%	1 202 282	46,8%	326 631	15,1%
HR	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
HU	:	:	10 759	0,3%	:	:	:	:	:	:
IE	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
IT	397 800	2,2%	413 450	10,5%	76 668	2,8%	51 430	2,0%	167 556	7,7%
LT	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
LU	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
LV	:	:	:	:	:	:	6 968	0,3%	:	:
NL	359 237	2,0%	76 720	2,0%	12 635	0,5%	24 637	1,0%	36 539	1,7%
PL	:	:	9 549	0,2%	:	:	13 603	0,5%	:	:
PT	:	:	:	:	43 605	1,6%	:	:	:	:
RO	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
SE	436 955	2,4%	57 168	1,5%	:	:	112 179	4,4%	246 001	11,4%
SI	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
SK	32 808	0,2%	:	:	:	:	:	:	:	:
UK	508 054	2,8%	162 642	4,1%	:	:	41 190	1,6%	195 384	9,0%
CH	13 316	0,1%	:	:	:	:	:	:	:	:
NO	85 293	0,5%	:	:	:	:	71 893	2,8%	:	:
All countries	17 896 744		3 921 105		2 780 935		2 567 318		2 163 158	

Source: De WISPELAER F. and PACOLET J 2015

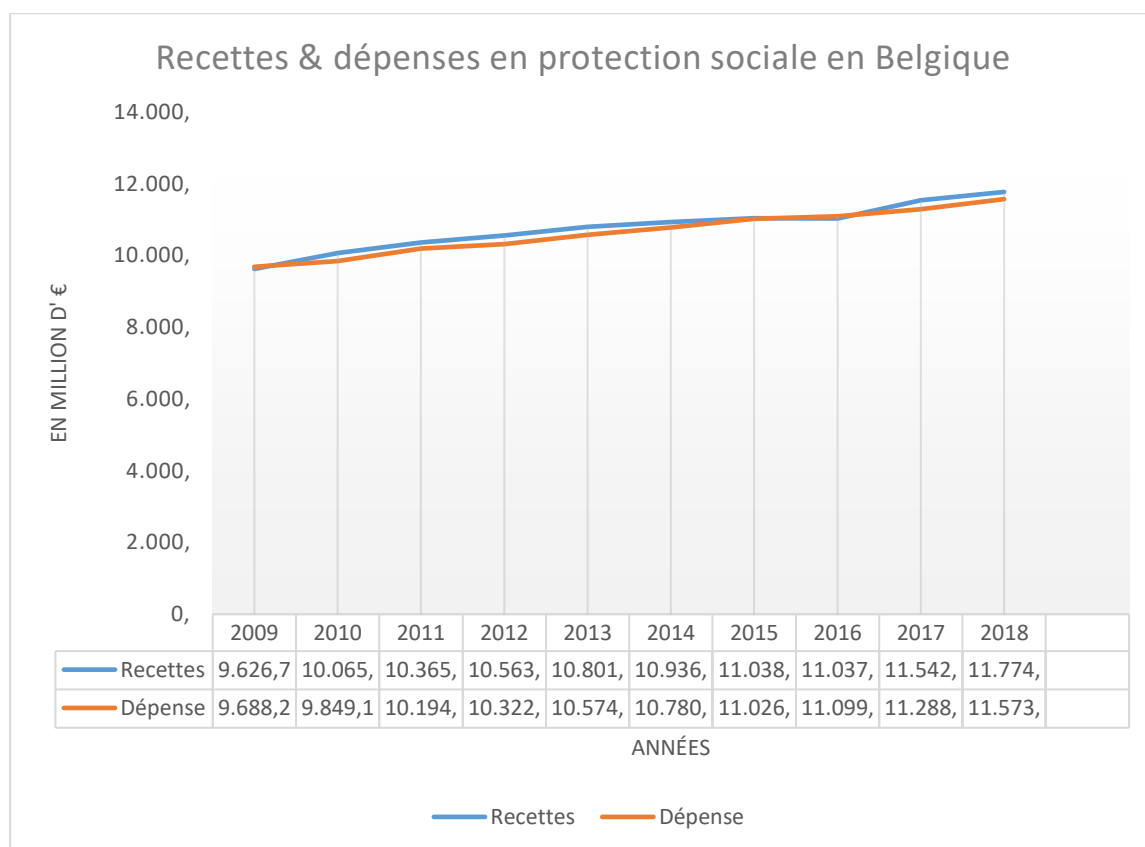
Annexe : figure 34: Dépenses de protections sociales UE 2018



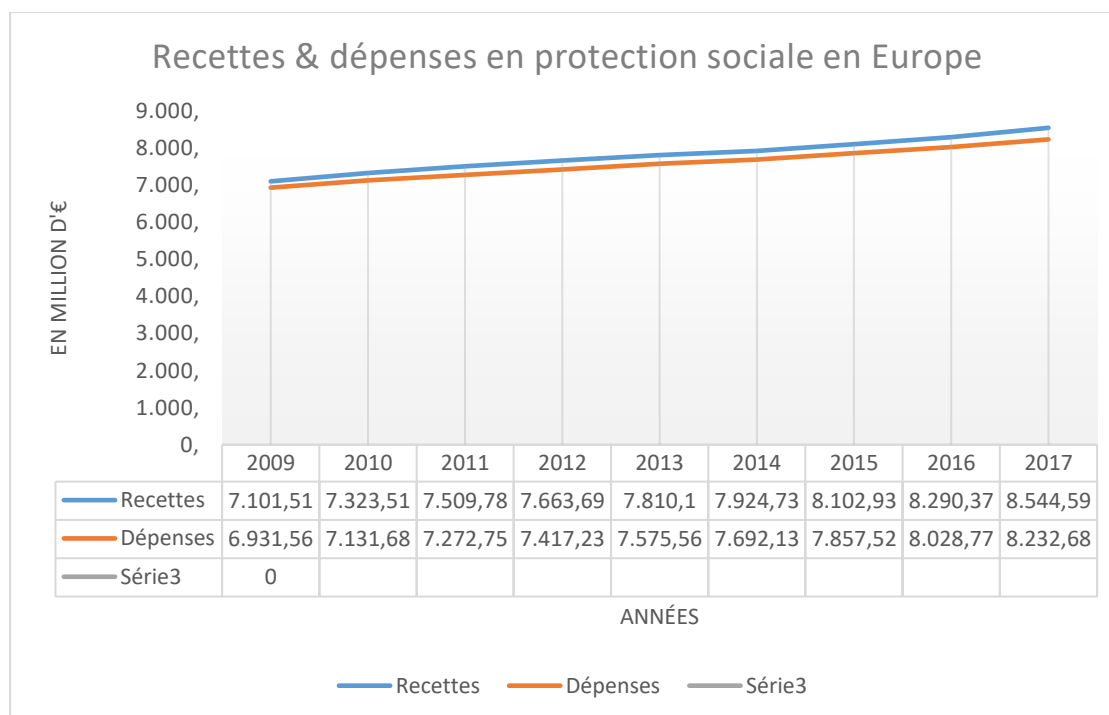
Annexe : Figure 35: Évolution des dépenses de protections sociales UE 2001-2018



Annexe : figure 36 Total des dépenses et des recettes en protection sociale en Belgique et en Europe..



Source Eurostat



*A ce jour, Il n'y a pas de donnée de dépense pour l'année 2017 pour l' Europe

Source: Eurostat 2020

Dépenses de protection sociale, 2017

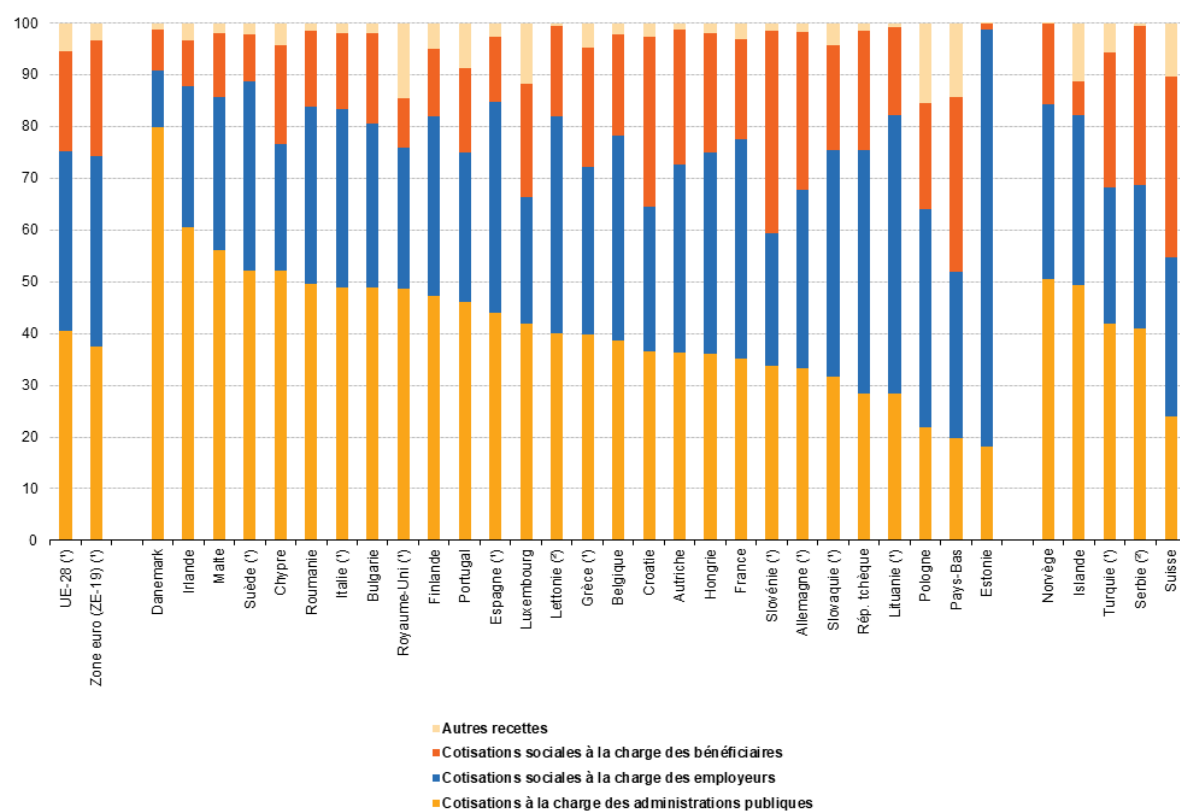
	Dépenses				Prestations par fonction, en % du total des prestations sociales, 2016				
	en % du PIB			En milliers de SPA par habitant, 2017	Famille & enfance	Chômage	Maladie/ soins de santé & invalidité	Vieillesse & survie	Logement & exclusion sociale
	2012	2016	2017						
UE	28,7	28,0	27,9	8,4	8,7	4,4	37,1	45,8	4,0
Belgique	29,7	29,2	28,8	10,0	7,6	6,9	35,5	46,5	3,4
Bulgarie	16,5	17,3	16,8	2,8	10,7	3,1	35,7	49,3	1,2
Tchéquie	20,4	18,9	18,6	5,4	8,8	2,6	39,1	47,2	2,4
Danemark	32,0	31,0	32,2	11,7	11,1	4,5	37,8	39,2	7,4
Allemagne	28,9	29,7	29,7	11,3	11,5	3,4	43,5	38,6	3,0
Estonie	14,9	16,6	16,0	3,9	13,1	2,7	41,6	41,7	1,0
Irlande	23,6	15,9	14,9	7,2	8,5	8,8	44,8	33,6	4,3
Grèce	28,1	26,1	25,2	5,1	5,7	3,7	26,3	62,8	1,6
Espagne	25,7	23,8	23,4	6,2	5,4	7,7	33,8	51,6	1,4
France	33,8	34,3	34,1	10,9	7,6	6,1	35,1	45,5	5,7
Croatie	21,6	21,3	20,8	3,9	8,6	2,1	44,4	43,5	1,4
Italie	29,1	29,4	29,1	8,2	6,3	5,8	28,8	57,8	1,2
Chypre	20,9	19,4	18,5	4,7	6,7	5,6	22,8	55,9	9,1
Lettonie	14,3	15,1	14,8	3,0	10,9	4,5	34,5	49,0	1,2
Lituanie	16,3	15,4	15,1	3,8	8,3	3,8	40,6	45,2	2,1
Luxembourg	22,7	21,3	21,9	14,9	15,3	5,4	35,7	39,6	4,0
Hongrie	21,2	18,9	18,3	4,0	12,1	1,7	33,7	49,7	2,8
Malte	19,2	16,6	16,1	4,8	5,5	2,2	37,8	52,6	1,9
Pays-Bas	30,6	29,5	29,3	11,0	4,2	4,0	42,8	42,1	6,9
Autriche	29,2	29,8	29,4	11,0	9,5	5,8	32,2	50,0	2,5
Pologne	18,9	21,0	20,3	4,7	13,4	1,6	30,1	54,1	0,8
Portugal	26,4	25,1	24,6	5,6	4,9	3,2	32,6	58,3	0,9
Roumanie	15,4	14,6	14,4	2,9	7,7	0,5	34,5	56,3	1,1
Slovénie	24,7	23,3	22,6	5,7	8,3	2,4	38,8	47,4	3,1
Slovaquie	17,8	18,4	18,2	4,3	9,1	2,9	40,5	45,8	1,7
Finlande	29,9	31,6	30,6	10,2	9,8	7,3	32,1	45,1	5,8
Suède	29,1	29,4	28,8	10,2	10,2	3,5	37,0	44,2	5,2
Royaume-Uni	28,6	25,8	26,3	8,0	9,4	1,3	39,3	43,4	6,7
Islande	22,9	22,3	23,4	8,6	10,2	2,1	52,6	30,6	4,5
Norvège	24,6	29,2	28,4	12,1	11,6	2,4	45,7	36,6	3,7
Suisse	26,6	28,0	28,3	12,1	6,0	3,6	39,8	47,1	3,5
Serbie	22,6	20,3	19,5	2,4	6,5	3,2	31,4	55,7	3,2
Turquie	12,5	12,9	12,3	2,5	4,0	2,3	31,0	61,2	1,6
Bosnie-Herzégovine	:	19,4	18,8	1,8	2,6	2,5	45,3	48,2	1,5

: Données non disponibles

Les données sources sont consultables [ici](#) (dépenses) et [ici](#) (prestations par fonction).

Source: Eurostat

Annexe : figure 38: Recettes de protection sociale (Eurostat)



(*) Données provisoires.

(*) Estimations.

Source: Eurostat (code des données en ligne: spr_rec_sumt)

Source: Eurostat

Annexe : figure 39 : Évolution des dépenses en protection sociale en Europe

TIME	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
GEO (Libellés)										
Union européenne - 27 pays (à partir	6.931,56 ↓	7.131,68 ↓	7.272,75 ↓	7.417,23 ↓	7.575,56 ↓	7.692,13 →	7.857,52 →	8.028,77 →	8.232,68	:
Belgique	9.688,2 →	9.849,13 →	10.194,78 →	10.322,15 →	10.574,13 →	10.780,84 →	11.026,11 →	11.099,57 →	11.288,24 →	11.573,98
Bulgarie	806,84 ↓	879,26 ↓	927,59 ↓	951,95 ↓	1.016,47 ↓	1.095,08 ↓	1.126,29 ↓	1.186,09 ↓	1.248,76 ↓	1.347,72
Tchéquie	2.861,71 ↓	2.998,05 ↓	3.135 ↓	3.139,27 ↓	3.027,18 ↓	2.926,74 ↓	3.028,74 ↓	3.150,55 ↓	3.357,36 ↓	3.662,7
Danemark	14.346,42 →	14.921,55 →	14.892,81 ↑	15.319,84 ↑	15.891,85 ↑	16.183,22 ↑	16.192,73 ↑	16.046,28 ↑	16.308,24 ↑	16.391,28
Allemagne (jusqu'en 1990, ancien ter	9.203,42 →	9.433,61 →	9.673,45 →	9.879,9 →	10.213,02 →	10.527,87 →	10.891,48 →	11.291,3 →	11.678,77	:
Estonie	1990,27 ↓	1944,88 ↓	1962,82 ↓	2036,36 ↓	2132,05 ↓	2273,47 ↓	2530,47 ↓	2738,23 ↓	2889,05	
Irlande	9058,4 →	9228,8 →	9150,34 →	9107,83 →	8905,96 →	8814,85 →	8927,38 →	8997,64 →	9267,66 →	9507,78
Grèce	5308,69 ↓	5264,56 ↓	5090,86 ↓	4865,75 ↓	4352,04 ↓	4265,99 ↓	4274,76 ↓	4282,04 ↓	4224,12	
Espagne	5689,25 ↓	5715,8 ↓	5801,42 ↓	5662,98 ↓	5679,88 ↓	5668,43 ↓	5733,29 ↓	5713,95 ↓	5842,86 ↓	6051,88
France	9973,12 →	10215,2 →	10444,26 →	10802,71 →	11020,76 →	11183,47 →	11316,2 →	11482,39 →	11692,16 →	11884,09
Croatie	2202,41 ↓	2233,83 ↓	2199,61 ↓	2221,59 ↓	2197,89 ↓	2237 ↓	2312,06 ↓	2440,13 ↓	2564,75 ↓	2734,06
Italie	7670,25 ↓	7809,69 ↓	7872,98 ↓	7936,7 ↓	7938,93 ↓	7980,72 ↓	8094,51 ↓	8158,59 ↓	8280,5 ↓	8454,85
Chypre	4411,32 ↓	4368,05 ↓	4682,79 ↓	4713,14 ↓	4802,11 ↓	4127,41 ↓	4226,84 ↓	4322,72 ↓	4333,33 ↓	4465,09
Lettonie	1472,79 ↓	1549,36 ↓	1504,15 ↓	1556,13 ↓	1660,49 ↓	1715,93 ↓	1839,67 ↓	1935,86 ↓	2050,39 ↓	2304,18
Lituanie	1786,91 ↓	1730,54 ↓	1757,64 ↓	1823,76 ↓	1820,52 ↓	1912,93 ↓	2013,82 ↓	2085,11 ↓	2253,5 ↓	2573,34
Luxembourg	17358,68 ↑	17870,51 ↑	18136,02 ↑	18862,11 ↑	19764,45 ↑	20127,83 ↑	20196,02 ↑	20039,51 ↑	20844,65 ↑	22329,1
Hongrie	2137,42 ↓	2225,83 ↓	2196,33 ↓	2135,23 ↓	2138,26 ↓	2121,01 ↓	2176,76 ↓	2222,34 ↓	2354,49 ↓	2421,86
Malte	2918,87 ↓	3078,93 ↓	3108,96 ↓	3268,33 ↓	3397,98 ↓	3561,57 ↓	3655,4 ↓	3764,35 ↓	3892,06	
Pays-Bas	10964,65 →	11285,56 →	11633,75 →	11920,29 →	12115,43 →	12165,78 →	12171,07 →	12264,48 →	12627,01	
Autriche	10206,4 →	10478,93 →	10653,24 →	11022,23 →	11322,25 →	11618,15 →	11894,75 →	12218,4 →	12359,31 →	12680,58
Pologne	1690,54 ↓	1874,38 ↓	1867,74 ↓	1930,43 ↓	2030,33 ↓	2087,64 ↓	2197,08 ↓	2359,64 ↓	2491,94 ↓	2584,41
Portugal	4281,54 ↓	4386 ↓	4298,59 ↓	4224,95 ↓	4496,16 ↓	4469,94 ↓	4460,24 ↓	4531,42 ↓	4684,56 ↓	4789,66
Roumanie	998,72 ↓	1083,57 ↓	1085,15 ↓	1022,67 ↓	1073,65 ↓	1114,33 ↓	1179,35 ↓	1263,92 ↓	1376,46	
Slovénie	4210,18 ↓	4322,33 ↓	4409,55 ↓	4358,77 ↓	4349,12 ↓	4360,44 ↓	4472,39 ↓	4551,12 ↓	4707,66 ↓	4866,13
Slovaquie	2193,17 ↓	2285,56 ↓	2332,32 ↓	2420,74 ↓	2506,73 ↓	2594,14 ↓	2649,43 ↓	2743,82 ↓	2828,91	
Finlande	9841,35 →	10223,45 →	10549,13 →	11111,31 →	11641,37 →	12002,67 →	12260,59 →	12524,69 →	12543,06	
Suède	10078,54 →	11322,94 →	12210,67 →	13106,01 →	13722,63 →	13277,56 →	13458,49 →	13818,5 →	13715,29 →	13071,07
Royaume-Uni	7880,15 →	8496,06 →	8644 →	9490,34 →	9156,33 →	9729,03 →	11084,96 →	9592,01 →	9395,12	
Islande	6908,83 ↓	7323,51 ↓	7905,78 ↓	8167,15 ↓	8426,27 ↓	9447,25 ↓	10539,11 ↓	12403,61 ↓	14707,92	
Norvège	14735,15 ↑	16689,82 ↑	17963,51 ↑	19428,35 ↑	19449,18 ↑	19070,99 ↑	18737,88 ↑	18606,66 ↑	19039,09	
Suisse	12985,44 →	14619,53 ↑	16462,89 ↑	17299,64 ↑	17572,46 ↑	17771,33 ↑	20550,69 ↑	20323,36 ↑	20169,29 ↑	19281,69
Monténégro					1060,5 ↓	1078,94 ↓	1096,56 ↓	1188,07 ↓	1199,27	
Macédoine du Nord							625,54 ↓	659,33 ↓	701,46	
Serbie	1025,06 ↓	977,3 ↓	1049,67 ↓	1058,23 ↓	1113,15 ↓	1094,88 ↓	1040,94 ↓	1056,56 ↓	1086,65 ↓	1192,84
Turquie	863,27 ↓	1016,58 ↓	989,33 ↓	1125,02 ↓	1142,59 ↓	1102,15 ↓	1183,5 ↓	1269,65 ↓	1156,31	
Bosnie-Herzégovine					699,87 ↓		783,37 ↓	845,11 ↓	861,26	

Source Eurostat 2020

Légende :

Les pays en vert sont les pays qui dépensent le plus en protection sociale, a contrario en rouge ce sont les pays qui dépensent le moins.

Les flèches indiquent l'évolution positive, stable ou négative des dépenses

Annexe : figure 40 : Évolution des recettes en protection sociale en Europe

TIME	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
GEO (Libellés)										
Union européenne - 27 pays (à partir de 2007)	7.101,51	7.323,51	7.509,78	7.663,69	7.810,1	7.924,73	8.102,93	8.290,37	8.544,59	
Zone euro - 19 pays (à partir de 2015)	8.295,31	8.500,02	8.719,13	8.882,47	9.014,26	9.169,96	9.338,53	9.548,67	9.835,12	
Zone euro - 18 pays (2014)	8.359,59	8.565,42	8.784,41	8.947,8	9.079,11	9.233,88	9.401,53	9.610,49	9.896,84	
Zone euro - 12 pays (2001-2006)	8.574,77	8.783,93	9.009,92	9.174,37	9.313,83	9.469,07	9.639,75	9.850,78	10.142,32	
Belgique	9.626,77	10.065,79	10.365,2	10.563,27	10.801,96	10.936,14	11.038,29	11.037,41	11.542,43	11.774,03
Bulgarie	887,57	905,1	980,53	1.018,77	1.108,07	1.190,93	1.207,85	1.257,54	1.355,32	1.448,63
Tchéquie	2.831,43	3.018,08	3.159,28	3.140,21	3.138,72	3.045,19	3.141,91	3.241,78	3.538,62	3.947,3
Danemark	16.568,87	16.910,32	16.532,49	16.960,12	17.751,72	17.013,44	18.235,44	18.059,89	18.198,54	18.817,34
Allemagne (jusqu'en 1990, ancien territoire)	9.591,88	10.050,76	10.438,13	10.709,8	10.848,99	11.155,97	11.514,73	11.960,48	12.410,53	
Estonie	1.967,68	1.923,82	1.945,96	2.012,26	2.075,65	2.203,34	2.486,16	2.672,73	2.817,49	
Irlande	9.545,47	9.963,82	9.680,49	9.609,11	9.445,25	9.298,45	9.400,09	9.587,6	10.172,13	10.681,73
Grèce	5.645,67	5.377,81	5.019,41	4.536,93	4.360,41	4.212,08	4.224,52	4.285,42	4.451,93	
Espagne	5.886,83	5.735,59	5.752,34	5.456,71	5.522,83	5.457,59	5.489,44	5.357,75	5.602,32	5.777,13
France	9.803,35	9.923,19	10.315,23	10.680,98	10.941,38	11.111,97	11.273,3	11.482,99	11.782,95	12.047,95
Croatie	2.356,07	2.387,64	2.354,27	2.382,44	2.363,4	2.398,99	2.483,18	2.611,89	2.750,04	2.939,13
Italie	7.591,66	7.872,44	7.938,59	8.045,64	8.108,55	8.204,54	8.299,31	8.412,04	8.503,93	8.704,94
Chypre	5.173,26	5.225,38	5.238,47	6.138,38	4.375,69	4.318,13	4.481,35	4.741,86	4.900,09	5.021,25
Lettonie	1.481	1.549,37	1.518,29	1.557,35	1.661,93	1.727,02	1.857,34	1.958,22	2.058,16	2.335,02
Lituanie	1.554,43	1.478,26	1.564,77	1.608,82	1.694,69	1.862,34	2.045,31	2.278,84	2.459,39	2.737,06
Luxembourg	19.040,88	19.419,94	19.451,65	21.396,61	21.653,3	23.375,96	21.992,96	22.598,22	23.010,68	22.788,22
Hongrie	2.539,43	2.501,72	2.166,1	2.092,43	2.196,16	2.181,56	2.192,27	2.199,23	2.310,66	2.392,1
Malte	2.916,73	3.079,19	3.109,36	3.266,7	3.395,66	3.558,99	3.652,54	3.762,79	3.892,12	
Pays-Bas	11.732,57	11.913,77	12.534,18	13.190,54	13.223,83	13.502,99	13.569,01	13.951,94	14.307,44	
Autriche	9.985,58	10.244,55	10.564,79	10.971,45	11.263,01	11.526,04	11.736,64	12.027,92	12.174,77	12.564,2
Pologne	1.629,5	1.786,12	1.874,56	1.868,4	2.045,29	2.077,48	2.232,04	2.343,06	2.505,87	2.584,87
Portugal	4.438,61	4.530,08	4.480,8	4.325,58	4.600,81	4.597,61	4.654,29	4.824,5	5.013,52	5.117,71
Roumanie	1.077,35	1.186,56	1.249,59	1.238,62	1.315,94	1.365,61	1.454,51	1.312,69	1.456,71	
Slovénie	4.291,01	4.297,34	4.389,76	4.341,17	4.358,99	4.424,01	4.401,03	4.465,98	4.641,24	4.858,99
Slovaquie	2.346,81	2.505,26	2.546,69	2.635,16	2.583,47	2.734,72	2.733,26	2.872,65	3.003,94	
Finlande	10.722,94	11.108,41	11.428,15	11.919,45	12.243,08	12.527,68	12.591,14	12.915,27	12.789,3	
Suède	11.018,46	12.527,93	13.258,15	14.206,16	14.499,19	14.168,78	14.401,78	14.967,65	14.657,48	14.315,03
Royaume-Uni	9.519,78	9.219,48	10.235,77	11.311,65	10.761,69	11.398,86	13.201,55	11.299,94	10.533,21	
Islande	7.855,3	8.700,61	9.094,31	9.228,84	10.706,64	11.477,73	14.143,13	16.453,99	21.169,01	
Norvège	15.101,13	17.071,9	18.377,1	20.009,57	19.882,8	19.614,63	19.116,26	19.040,1	19.427,59	
Suisse	15.177,91	16.966,09	19.738,09	20.603,95	20.717,19	21.053,16	23.885,47	23.628,72	23.665,45	22.820,18
Monténégro					1.061,96	1.070,61	1.142,13	1.278,46	1.210,74	
Macédoine du Nord							673,97	706,59	748,82	
Serbie	1.028,96	977,53	1.056,04	1.067,3	1.116,86	1.105,1	1.045,9	1.037,92	1.098,08	1.199,48
Turquie	928,32	1.085,53	1.053,29	1.252,54	1.295,9	1.259,83	1.351,2	1.474,33	1.358,92	
Bosnie-Herzégovine					720,35		806,48	868,18	911,21	

Source Eurostat 2020

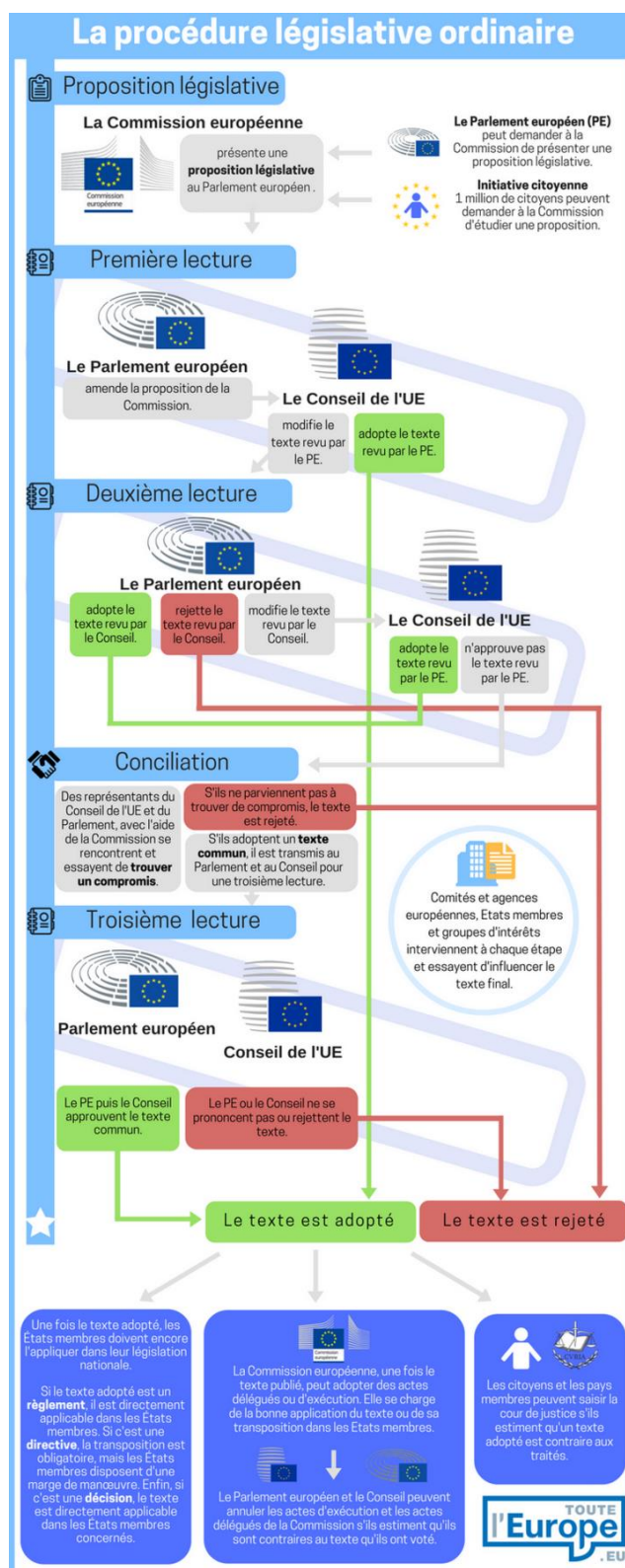
Légende :

Les pays en vert sont les pays qui financent le plus la protection sociale, a contrario en rouge ce sont les pays qui financent le moins.

Les flèches indiquent l'évolution positive, stable ou négative des recettes

Concertation

Annexe : figure 41 : Processus législatif européen



9.1 Résumé de la Directive et des Règlements du paquet mobilité et de leurs dates d'application.

Vous retrouverez dans cette annexe le nom de la directive ou des règlements faisant partie du paquet mobilité, la date de sa mise en application et le champ d'application.

1. Directive (UE) n° 2020/1057 (Lex specialis²³⁶) du Parlement européen et du Conseil établissant des règles spécifiques en ce qui concerne la directive 96/71/CE et la directive 2014/67/UE pour le détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier et modifiant la directive 2006/22/CE quant aux exigences en matière de contrôle et le règlement (UE) n° 1024/2012, JO L 31 juillet 2020.

- Application prévue en 2 février 2022
- Comprend entre autres :
 - Rémunération équivalente et la publicité de celle-ci
 - Module IMI
 - Transmission des documents via IMI
 - Contrôle de la durée du travail
 - Limité aux aspects qui peuvent être contrôlés
 - Contrôle approfondi dans les locaux de l'Ets
 - Nombre de contrôles obligatoires
 - Classification des entreprises par niveau de risques
 - Mise en application le 2/06/2021
 - Règle sur le détachement des travailleurs
 - Applicable au cabotage transport combiné
 - Applicable dès le 1^{er} jour si conditions de détachement respectées

2. Règlement (UE) n° 2020/1054 du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 en ce qui concerne les exigences minimales relatives aux durées maximales de conduite journalière et hebdomadaire et à la durée minimale des pauses et des temps de repos journalier et hebdomadaire, et le règlement (UE) n° 165/2014 en ce qui concerne la localisation au moyen de tachygraphes, JO L 31 juillet 2020.

- Application prévue : le 20 août 2020
- Comprend entre autres :
 - Heures de conduite et des périodes de repos
 - Extension de 28 à 56 jours de la période de contrôle (Application prévue : 31/12/2024)
 - Conditions encadrant le repos hebdomadaire
 - Le retour au domicile
 - Pour information :

²³⁶ Une lex specialis est une loi spéciale qui suit la loi générale (lex generalis). Cette loi particulière supprime le droit général (<https://educalingo.com/>)

- Détachement des travailleurs

- *Rapport de la commission sur les parkings sécurisés* (Application prévue : 31/12/2024)
- *Rapport sur la conduite autonome* (Application prévue : 31/12/2025)
- Les règles relatives au tachygraphe
 - Tachygraphe intelligent mise en œuvre (Application prévue : 09/2021)
 - Tachygraphe intelligent obligatoire pour tous (Application prévue : 09/2023)
 - Extension de 28 à 56 jours de la période de contrôle (Application prévue : 31/12/2024)
 - Enregistrement manuel passage de frontière (Application prévue : 03/2022)
 - Rétrofit anciens tachygraphes (Application prévue : 12/2024 & 09/2025)
 - Tachygraphe intelligent pour VUL²³⁷ (Application prévue : 01/07/2026)
 - Equipement de contrôle à distance obligatoire pour les services d'inspection (Application prévue : 09/2024)

3. Règlement (UE) n° 2020/1056 du Parlement européen et du Conseil concernant les informations électroniques relatives au transport de marchandises, JO L 31 juillet 2020.

- Application prévue : le 21 février 2023
- Comprend entre autres :
 - L'échange d'informations électroniques entre les autorités compétentes.

4. Règlement (UE) 2020/1055 du parlement européen et du Conseil modifiant les règlements (CE) no 1071/2009, (CE) no 1072/2009 et (UE) no 1024/20

- Comprend entre autres :
 - Application des nouvelles règles d'accès à la profession et d'accès au marché (Application prévue : 03/2022)
 - Opérateur utilisant des VUL à l'international (Application prévue : 06/2022)
 - *Rapport sur la coopération entre Etats* (Application prévue : 09/2023)
 - *Rapport d'évaluation sur l' accès à la profession* (Application prévue : 09/2023)
 - Les règles sur le cabotage (21/02/2022)
 - Cabotage limité
 - Période de carence d'1 semaine

Sources:

Utilisation des données de:

- Wolters Kluwer <https://legalworld.wolterskluwer.be/fr/nouvelles/moniteur/format-numerique-pour-les-informations-de-transport-legalement-requises/#:~:text=Dans%20son%20r%C3%A8glement%202020%2F1056,europ%C3%A9ennes%2C%20d'autre%20part.>
- FNTR paquet mobilité 1, Dates d'applications et éléments clés dans les textes – Bxl le 31/07/20
- <https://eur-lex.europa.eu/legal-content> consulté le 09 janvier 2021

²³⁷ VUL : Véhicule utilitaire léger de 2,5T à 3,5T

9.2 Portraits de quelques acteurs

Bulc Violeta		Née le 24 janvier 1964 à Novo Mesto, est une femme d'affaires et femme politique slovène, membre du Parti du centre moderne. De 2014 à 2019, elle est commissaire européenne aux Transports au sein de la commission Juncker.
Delli Karima		Née le 4 mars 1979 à Roubaix (Nord) 1, est une militante et femme politique française, membre du parti Europe Écologie Les Verts. Pour son deuxième mandat, Karima Delli intègre la commission Transports et Tourisme du Parlement européen dont elle devient la présidente en janvier 2017. En juillet 2019, Karima Delli est réélue présidente de la Commission du transport et du tourisme au Parlement européen
Kallas Siim		Né le 2 octobre 1948 à Tallinn, alors en Union soviétique, est un homme d'État estonien membre du Parti de la réforme d'Estonie. Vice-président de la Commission européenne de 2004 à 2014, il est d'abord désigné commissaire européen à l'administration, à l'audit et à la lutte anti-fraude, entre 2004 et 2010, puis commissaire européen aux Transports de 2010 à 2014.
Lausberg Raymond		Né le 21 janvier 1958 Il est commissaire principale à la police de la route de Battice, spécialiste dans le TRM. Il est aussi formateur indépendant dans l'arrimage des poids lourds.
Parrillo Roberto		Né le 19 avril 1957. Président élu de l'Etf section route et responsable général route et logistique à la CSC Transcom.
Valean Adina		Née le 16 février 1968 à Țințea est une femme politique roumaine, membre du Parti national libéral. Nouvelle commissaire chargée des Transports.
Sources: Wikipédia; ec.europa.eu ; CSC Transcom ; Facebook ; LinkedIn		

9.3 Glossaire

a. Acronymes

A.R.	Arrêté Royale
AET / ELA	Autorité européenne du travail / European Labour Authority (https://ela.europa.eu/--)
AWEX	Agence wallonne à l'Exportation et aux Investissements étrangers
BE	BusinessEurope (anciennement UNICE)
C.C.E	Conseil Central de l'Economie
CDS	Comité du Dialogue Social
CDSS	Comités du Dialogue Social Sectoriel
CEEP	Centre européen des employeurs et entreprises fournissant des services publics et des services d'intérêt général
CES	Confédération des Syndicats Européens
CGSLB	Centrale Générale des Syndicats Libéraux de Belgique
CJUE	Cour de Justice de l'Union Européenne
CMR / Lettre de voiture	Document de transport terrestre relevant de la convention de Genève. Appelé aussi la "CMR" (ou consignment note en anglais), la lettre de voiture CMR atteste non seulement de la prise en charge des marchandises en bon état, mais aussi de l'expédition à partir du moment où le transporteur y a apposé sa signature. C'est la matérialisation d'un contrat de transport de marchandises qui existe indépendamment de celles-ci. C'est un document non négociable.
CNR	Comité National Route (France)
CNT	Conseil National du Travail
CSC	Confédération des Syndicats Chrétiens
ETF	European Transport workers' Federation
ETUC	European Trade Union Confederation ou CES en français
EESSI	Échange électronique d'informations sur la sécurité sociale
FEBETRA	Fédération royale Belge des Transporteurs et des prestataires de services logistiques
FGTB	Fédération générale du Travail de Belgique
FUE (Traité)	traité sur le Fonctionnement de l'union Européenne
IMI	Le système d'information du marché intérieur

IPCH	Indice des Prix à la Consommation Harmonisé
IRU	International Road and Transport Union
ITLB	Institut du Transport routier et de la Logistique Belgique
RGPT	Règlement Général pour la Protection du Travail: Ce Règlement comprend notamment des indemnités à octroyer au chauffeur. Celle-ci constitue le remboursement des frais fait par le personnel non-sédentaire en dehors du siège de l'entreprise.
SIRS	Service d'information et de recherche sociale "Le SIRS est un organe stratégique qui, sur la base des et compétences différents services et d'un appui scientifique, développe une vision de la lutte contre la fraude sociale, qui se traduit en stratégies concrètes. De cette manière, le SIRS contribue également au plan stratégique et aux plans d'action annuels en matière de lutte contre la fraude sociale, ainsi qu'au fonctionnement du Collège pour la lutte contre la fraude fiscale et sociale. Le SIRS est également chargé de la coordination à l'égard de l'appui politique, dans le cadre du plan stratégique et des plans d'action annuels."
SPA	Le standard de Pouvoir d'Achat est un indice s'apparentant à une monnaie et permettant la comparaison des pays sans qu'interviennent les différences de prix et de pouvoir d'achat.
TCE	Tribunal de la Cour européenne
TRM	Transport routier de marchandises
UE	Union Européenne
UEAPME	Association européenne de l'Artisanat et des Petites et Moyennes Entreprises
UNICE	Union des Industries de la Communauté européenne
UPTR	Union professionnelle du Transport & de la Logistique
WDP	Warehouses De Pauw. Un des plus importants marchands de bien immobilier logistique

b. Définitions

À vide	Sans chargement
Arrêté-Lois	Se réfère, en Belgique, aux lois adoptées par le gouvernement belge pendant les Première et Seconde Guerres Mondiales alors que le parlement belge était dans l'incapacité de se réunir
Directive EU	Acte législatif européen qui doit impérativement être transposé dans les droits nationaux des États membres.
Paquet mobilité	Réforme des règles européennes relatives au transport routier de marchandises
Règlement EU	Le règlement a une portée générale. Il est directement applicable dans tous les États membres.
Extranéité	Situation juridique d'un étranger dans un pays donné.

c. Législation

Ensemble des législations européennes et nationales utilisées dans ce mémoire.

<u>Europe</u>	
Directive 96/71/CE Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 1996	Directive concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services
Directive 2001/23/CE du Conseil du 12 mars 2001	Directive concernant le rapprochement des législations des États membres relatifs au maintien des droits des travailleurs en cas de transfert d'entreprises, d'établissements ou de parties d'entreprises ou d'établissements
Directive 2006/22/CE Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006	Directive 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
Directive 2014/67/UE Parlement européen et du Conseil du 15 mai 2014	Directive relative à l'exécution de la Directive 96/71/CE concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services et modifiant le règlement (UE) n° 1024/2012

	concernant la coopération administrative par l'intermédiaire du système d'information du marché intérieur (« règlement IMI »)
Directive (UE) 2018/957 Parlement européen et du Conseil	Directive (UE) 2018/957 Parlement européen et du Conseil du 28 juin 2018 modifiant la Directive 96/71/CE concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services
Directive (UE) n° 2020/1057	Directive (UE) n° 2020/1057 (Lex specialis) du Parlement européen et du Conseil établissant des règles spécifiques en ce qui concerne la directive 96/71/CE et la directive 2014/67/UE pour le détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier et modifiant la directive 2006/22/CE quant aux exigences en matière de contrôle et le règlement (UE) n° 1024/2012, JO L 31 juillet 2020.
Règlement CE n°1072/2009	Règlement (CE) no 1072/2009 Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route.
Règlement (UE) n° 2020/1054 du Parlement européen et du Conseil	Règlement (UE) n° 2020/1054 du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 en ce qui concerne les exigences minimales relatives aux durées maximales de conduite journalière et hebdomadaire et à la durée minimale des pauses et des temps de repos journalier et hebdomadaire, et le règlement (UE) n° 165/2014 en ce qui concerne la localisation au moyen de tachygraphes, JO L 31 juillet 2020.
Règlement (UE) n° 2020/1056 du Parlement européen et du Conseil	Règlement (UE) n° 2020/1056 du Parlement européen et du Conseil concernant les informations électroniques relatives au transport de marchandises, JO L 31 juillet 2020.

DECISION 98/500/CE de la Commission du 20 mai 1998	1998 concernant l'institution de comités de dialogue sectoriel destinés à favoriser le dialogue entre les partenaires sociaux au niveau européen
<u>Belgique</u>	
Art 31 de la loi du 24 juillet 1987	Loi sur le travail temporaire, le travail intérimaire et la mise de travailleurs à la disposition d'utilisateurs.
Circulaire 7/2014 relative à la lutte contre le dumping social.	Circulaire concernant la lutte contre le dumping social dans les marchés publics et les concessions ont été rédigés et publiés en juillet 2017. Ces différents textes s'adressent à tous les pouvoirs adjudicateurs de Belgique relevant des secteurs classiques.
5 JANVIER 1957. - ARRÊTE ROYAL	A.R. fixant la dénomination, la compétence et la composition des commissions paritaires instituées en exécution de l'arrêté-loi du 9 juin 1945 fixant le statut des commissions paritaires.
CCT 32bis	Vise à garantir le maintien des droits des travailleurs dans tous les cas de changement d'employeur, du fait du transfert conventionnel d'une entreprise ou d'une partie d'entreprise