



© Roberto Parrillo

 UNION EUROPÉENNE

Transport routier : le nouvel esclavagisme

> Roberto PARRILLO (*)

Salaires, primes, législations, régimes de sécurité sociale, conditions de travail : autant de sources d'inégalités entre les entreprises de transport routier et les chauffeurs en Europe. Autant de leviers d'exploitation pour des acteurs du marché sans scrupules. De la liberté de circulation des personnes et des marchandises à une nouvelle forme d'esclavagisme, le secteur est le produit de 64 ans d'évolutions et de dérégulations économiques, juridiques, politiques et sociales. Ce n'est pas une fatalité : la tendance peut être inversée.

L'histoire commence le 25 mars 1957 avec la signature du Traité de Rome, qui prévoit la libre circulation des marchandises, des personnes et des services. Le « marché commun » suppose la mise en place de dispositifs assurant que la concurrence n'est pas faussée. Mais s'agissant des travailleurs, le droit du travail reste pour l'essentiel de compétence exclusive des États membres. Il en va de même pour les impôts et la sécurité sociale.

Lorsque la relation de travail relève de plusieurs pays, la règle a longtemps été, conformément aux règles habituelles en matière de contrats civils, que les parties choisissent librement la loi du contrat de travail. Il a fallu attendre 1980 pour que soit introduit le principe que le choix des parties ne peut pas priver le travailleur des dispositions impératives du pays où s'exécute le travail.

En matière de sécurité sociale, la règle est qu'on est assujéti au régime du pays où l'on travaille. Cette règle est cependant assortie d'exceptions, notamment en cas de « détachement », c'est-à-dire des situations où un travailleur normalement occupé dans un pays déterminé est envoyé en mission temporaire dans un autre pays. Ce principe est en soi dans l'intérêt de toutes les parties. Sauf qu'il existe des abus dans sa mise en œuvre.

La règle est que le détachement est attesté par un certificat délivré par l'organisme de sécurité sociale du pays d'origine. Il est notoire que certains pays (de l'Est) délivrent de tels documents sans vérifier qu'il s'agit bien d'un « vrai » détachement. La Cour européenne de justice a décidé que les pays d'accueil ne peuvent pas contester les certificats délivrés par les autres États membres,

même lorsqu'il y a un abus manifeste. C'est de là que proviennent les conséquences négatives que nous connaissons aujourd'hui en matière de dumping social et de concurrence déloyale dans le secteur du transport routier.

Rétroactes

En 2004, l'Union européenne a été rejointe par dix nouveaux États membres : la Pologne, la Lituanie, la Slovaquie, Chypre, Malte, la Tchéquie, la Lettonie, la Hongrie, l'Estonie et la Slovénie. Il ne faudra pas attendre longtemps pour que les moyennes et grandes entreprises installent des succursales dans certains de ces nouveaux États membres (en particulier en Pologne) et commencent à pratiquer le dumping social. Il s'agit, par exemple, pour une entreprise d'ouvrir un siège en Pologne employant deux-cents

chauffeurs. Seule une infime partie de ceux-ci travaillent en Pologne ou à partir de la Pologne, le reste des travailleurs est envoyé en France, en Belgique, aux Pays-Bas, etc. Ils travaillent alors principalement dans ces pays ou à partir de ceux-ci.

On voit fleurir presque en même temps une foule d'intermédiaires qui proposent aux sociétés de transport d'Europe de l'Ouest d'ouvrir un siège fictif pour pouvoir disposer d'une main-d'œuvre bon marché sans avoir à investir massivement dans les pays de l'Est. C'est ce qu'on appelle communément des sociétés «boîtes aux lettres». Pour quelques centaines d'euros par mois, il est possible d'acquérir une adresse et une entreprise déclarée en Slovaquie, Pologne, Hongrie, etc. Pour quelques euros de plus, un petit bureau et un-e «employé-e» peuvent être mis-e à disposition.

L'entrée en Europe de la Bulgarie et de la Roumanie en 2007 aggrave encore la situation. La Roumanie n'obtient toutefois pas la pleine reconnaissance de la liberté de circulation. Plusieurs États membres (dont le Belgique) décident en effet d'imposer des restrictions allant de deux à sept ans afin de limiter l'impact sur leur marché du travail. Mais tous les pays

n'imposent pas ces restrictions, c'est le cas de la Slovaquie et de la Pologne. À partir de 2008, de nombreux chauffeurs roumains vont alors travailler pour les filiales d'entreprises d'Europe de l'Ouest situées dans ces mêmes pays et ainsi circuler sur nos routes.

À partir de 2010, la problématique du dumping social s'amplifie encore. Les «véritables» entreprises d'Europe de l'Est se rendent compte que les entreprises d'Europe de l'Ouest utilisent les chauffeurs de l'Est pour augmenter leurs bénéfices et gagner des parts de marché. Pour quelle raison ne pourraient-elles pas elles aussi profiter de la situation ? Apparaissent alors des entreprises exclusivement installées dans ces pays. Elles visent à prendre des parts de marché en Europe de l'Ouest et à s'attaquer ainsi aux marchés nationaux et transfrontaliers.

Défaite de Visegrád

Sous l'égide des pays de Visegrád (Pologne, Hongrie, République tchèque et Slovaquie), un bloc de pays de l'Est

et d'Europe Centrale va s'atteler à défendre une libéralisation complète du transport routier en Europe, c'est-à-dire une Europe sans règles.

Ces pays vont bientôt obtenir un soutien de poids en la personne de Siim Kallas. De 2010 à 2014, cet Estonien officie comme commissaire européen au transport et comme vice-président de la Commission européenne. Son intention de libéraliser davantage le secteur des transports routiers est claire. Au début 2013, il déclare : «Les restrictions actuelles au cabotage¹ vont à l'encontre du marché unique européen». Les conséquences de sa réflexion politique sont faciles à entrevoir. Les transporteurs des pays d'Europe de l'Ouest respectueux des règles n'effectuent quasiment plus de transports internationaux longue distance, ce marché ayant été gagné par les entreprises d'Europe de l'Est ou par les filiales est-européennes des entreprises d'Europe de l'Ouest, vu les disparités de conditions de travail. En abolissant les limites du cabotage, les entreprises nationales de l'Europe de l'Ouest respectant les règles perdent un grand nombre de contrats sur leurs propres marchés, car leurs concurrents de l'Est offrent les services à un prix inférieur.



En Belgique, pas moins de 7.000 camions lituaniens circulent chaque jour sur nos routes. Dumping social et traite d'êtres humains se cachent souvent derrière cette réalité dénoncée à maintes reprises par la CSC Transcom.

Face à la volonté de Siim Kallas de réformer la législation en vue de libéraliser le transport routier, la Fédération européenne des Travailleurs du Transport, réagit en impliquant les représentants des employeurs européens du transport routier. Une réponse commune va alors pouvoir être élaborée au sein du dialogue social sectoriel européen du transport routier. En décembre 2012, les partenaires sociaux européens du secteur créent l'évènement en adressant une déclaration commune qui va avoir un impact à tous les étages des institutions européennes. Ils déclarent que les conditions ne sont pas réunies pour permettre l'ouverture du marché du transport routier de marchandises en Europe. Sans réponse significative de la part de Siim Kallas et de la Commission, en février 2013, les partenaires sociaux proposent un ensemble de mesures: «pas d'ouverture du cabotage, des contrôles plus efficaces et une feuille de route contraignante pour plus d'harmonisation». De plus en plus de pays décident de suivre la position des partenaires sociaux.

En mai 2013, face à cette situation, Siim Kallas bat en retraite et renonce à présenter sa proposition.

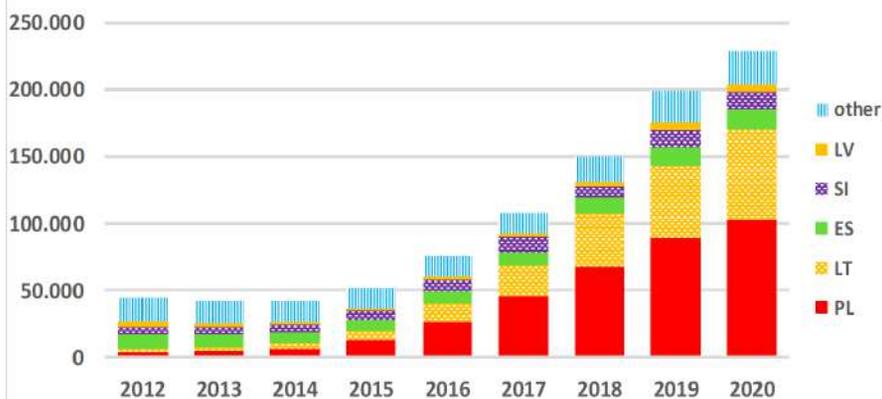
Dérégulation

Le dumping social ne s'est pas pour autant arrêté. Au contraire. Des centaines de milliers de chauffeurs des pays de l'Est travaillent désormais en Europe de l'Ouest aux conditions de l'Est.

En Belgique, le secteur du transport routier a perdu en quelques années environ 20% de ses travailleurs sans voir se réduire le volume de postes de travail. En effet, ceux-ci sont occupés par des chauffeurs *low cost* sous l'égide d'entreprises belges, lituaniennes, polonaises, etc. qui opèrent elles-mêmes pour le compte de donneurs d'ordre, de commissionnaires de transport, de grandes enseignes de commerces ou de distribution d'Europe de l'Ouest.

Mais aujourd'hui, ce sont les Roumains et les Polonais qui s'inquiètent à leur tour de la concurrence déloyale et du dumping social émergeant sur leur

Nombre d'attestations de chauffeur en circulation dans l'UE par principal pays émetteur en 2012-2020



territoire, en raison de l'arrivée massive de chauffeurs de pays tiers (Ukrainiens, Biélorusses, Turcs, etc.). Depuis 2012, on assiste en effet à une nouvelle phase dans la mise en œuvre du dumping social. Elle concerne à ce jour 228.000 chauffeurs non européens, qui sillonnent les routes européennes comme de véritables esclaves, dans des conditions de travail inhumaines. Ils circulent grâce à une attestation de conducteur pour les non européens qu'un règlement européen a institué en 2002 et confirmé en 2009. En 2012, 44.316 attestations ont ainsi été délivrées pour les 28 pays considérés. Huit ans plus tard, ce ne sont pas moins de 228.054 attestations délivrées pour circuler dans ces mêmes pays (voir graphique ci-dessus). La Pologne et la Lituanie représentent à elles seules 75% de l'ensemble des attestations établies. En 2020, année de pandémie, celle-ci a délivré 29.604 attestations, la Pologne 67.359, la Slovaquie 15.072 et l'Espagne 10.890. Dans le même temps, les 28 pays ont délivré 143.258 attestations. Ces chauffeurs viennent entre autres de Biélorussie, d'Ukraine et du Kirghizistan.

En Belgique, environ 7.000 camions lituaniens, 23.000 camions polonais, 10.000 camions roumains et 4.000 camions bulgares² circulent quotidiennement sur le territoire. Cette situation cache de véritables «horreurs»: ainsi lors d'un contrôle effectué récemment, seuls trois des 32 poids lourds inspectés, c'est-à-dire moins de 10%, étaient en

ordre. Huit chauffeurs se trouvaient sur la route depuis plus de cinq semaines, ce qui est interdit par les règlements européens. De nombreux véhicules avaient des freins complètement usés ou d'autres problèmes techniques.

Libéralisation sauvage

Le 1^{er} janvier 1993 est une date à ne pas oublier. Elle marque le début de la libéralisation du transport routier international de marchandise pour le compte d'autrui. À partir de là, les frontières intra-européennes sont ouvertes, les camions ne sont plus contrôlés à leur entrée dans un pays de l'Union. Quant à la TVA, elle n'est plus acquittée aux postes de douane, mais mensuellement ou annuellement selon la taille de l'entreprise.

Malgré cette libéralisation, jusqu'en 2000, on ne parle que très peu de concurrence déloyale et de dumping social vu l'homogénéité des conditions sociales dans les quinze États membres. Certains problèmes liés à la directive «détachement» se posent déjà avec le Portugal et l'Espagne dans le secteur de la construction mais n'affectent pas encore le secteur routier. C'est à partir de 2004 et l'ouverture aux pays de l'Est que le secteur du transport routier sera touché par les problèmes de concurrence déloyale et de dumping social. Depuis lors, l'Europe n'arrive pas à résoudre cette problématique qui n'a fait qu'empirer pour prendre aujourd'hui une ampleur inquiétante.



Les écarts salariaux et sociaux entre les nouveaux et les anciens États membres sont très importants, sans parler des négociations collectives telles que nous les appliquons en Europe de l'Ouest (conventions collectives de travail, dialogue social, implication des partenaires sociaux dans différents organismes...). Celles-ci sont presque inexistantes dans les pays d'Europe Centrale et de l'Est. Dans le transport routier, l'examen du prix de revient permet de comprendre ces différences. Comme l'indique le tableau ci-dessous, le coût du personnel roulant est celui qui pèse le plus lourd dans le calcul du prix de revient. Cela vaut aussi pour le transport international. Or, selon une étude du Comité national routier de 2016 qui a établi le comparatif des conditions d'emploi et de rémunération des conducteurs internationaux en Europe, le coût kilométrique absolu du chauffeur routier à l'international diffère fortement entre les pays. Il est de 0,11 cents le kilomètre pour un Bulgare et de 0,48 cents le kilomètre pour un Belge. On comprend dès lors mieux la concurrence déloyale et le dumping social.

De plus, les taux de cotisations sociales employeurs sont variables d'un pays à l'autre. Ils s'échelonnent en Europe entre 12,7% et 51,6% nets de toute réduction. Ils s'avèrent donc quatre fois plus élevés entre les extrêmes, sans clivage Est-Ouest. Récemment, l'écart s'est creusé davantage avec une réduction en

Roumanie du taux de cotisations sociales employeurs passant de 20% à 2%.

L'hétérogénéité est accentuée par la dispersion des assiettes de cotisation. En effet, le salaire brut d'un chauffeur routier à l'international varie en Europe de 300€ à 3.300€ mensuels. Les éléments de salaire de tout type soumis aux cotisations sociales et à l'impôt sur le revenu peuvent être jusqu'à 11 fois plus élevés entre les deux extrêmes.

Il en résulte, si on considère les cotisations versées, un rapport de 1 à 24 entre les extrêmes. Concrètement, les cotisations employeurs coûtent 673€/an à un transporteur bulgare et 16.221€/an à un transporteur belge. Sur ce plan, le clivage Est-Ouest est flagrant.

Les éléments de rémunération non soumis aux cotisations sociales et à l'impôt sur le revenu sont généralisés en UE et maximisés dans les pays de l'Est et du Sud autour de 1.000€ net par mois de pleine activité. Ces primes comprennent principalement des indemnités de déplacement ainsi que d'autres avantages : bonus écoconduite en Hongrie, prime internationale et indemnités de fin de semaine au Portugal, prime de fin de contrat en Italie. Non soumis aux cotisations sociales, ces compléments de salaires ne sont versés que lors des mois d'activité. Au total, ils pèsent 10 à 76% dans le revenu complet annuel d'un chauffeur. En résumé, le coût complet annuel d'un chauffeur routier à l'international s'éche-

lonne entre 16.000€ pour un transporteur bulgare et 56.000€ pour un transporteur belge. Un rapport de quasi 1 à 4!

La bataille du dumping social

En 2015 après des années de combat syndical et d'interventions au niveau national et européen, le président de la Commission européenne (CE) Jean-Claude Juncker a proposé d'élaborer un ensemble de nouveaux accords visant d'une part à combattre la concurrence déloyale et le dumping social dans le secteur, d'autre part à améliorer les conditions de travail et de vie des chauffeurs de bus, d'autocars et de camions. Il faudra attendre mai 2017 pour que la CE projette de modifier trois actes législatifs comportant l'amendement de plusieurs directives et règlements. La proposition de départ est fort ambiguë et à vrai dire vise plus à libéraliser le transport qu'à combattre le dumping social.

Finalement, après quinze années de combat syndical et trois d'après négociations entre le Parlement, la Commission et le Conseil des ministres de l'UE, ponctuées de nombreuses actions syndicales aux niveaux national et européen, le « Paquet Mobilité » est adopté le 31 juillet 2020. Les premières mesures deviennent effectives le 20 août 2020. L'entrée en vigueur des dispositions va s'étaler jusqu'au 1^{er} juillet 2026. Parmi les mesures du « paquet mobilité », on peut citer :

- l'interdiction aux chauffeurs de passer des mois hors de chez eux et dormir dans leur camion le week-end ;
- le retour obligatoire du chauffeur à son domicile ou au siège de l'établissement toutes les trois ou quatre semaines à partir du 20 août 2020. Par exemple, toutes les quatre semaines, 103.000 conducteurs non européens doivent rentrer en Pologne et 67.000 en Lituanie où ils doivent avoir un endroit pour se reposer ;
- le retour obligatoire du véhicule dans le pays d'origine toutes les huit semaines ;
- l'interdiction du repos hebdomadaire normal dans le véhicule à partir du 20 août 2020 ;

Indices du prix de revient au 1^{er} août 2021

Part relative des rubriques du prix de revient au 1^{er} août 2021

RUBRIQUES	TRANSPORT NATIONAL	
	Messagerie	général
Carburant	14,98 %	20,41 %
Pneumatiques	1,13 %	2,41 %
Réparation, révision, entretien	2,56 %	3,03 %
Amortissement véhicule	7,47 %	8,75 %
Personnel roulant	43,46 %	36,16 %
Assurance véhicule	3,63 %	3,74 %
Assurance CMR/exploitation	0,43 %	0,89 %
Autres coûts directs véhicule	0,38 %	0,47 %
Financement	3,22 %	3,84 %
Frais généraux	11,35 %	9,34 %
Coûts spécifiques	6,35 %	6,80 %
Coût de congestion	5,05 %	4,17 %
	100 %	100 %

- la géolocalisation automatique du chauffeur et du véhicule toutes les trois heures de conduite par le système Galileo ;
- les camionnettes devront respecter les mêmes règles que les camions et comporter un tachygraphe intelligent ;
- l'enregistrement automatique du passage des frontières ;
- la chasse aux entreprises « boîte aux lettres ». S'établir dans un pays équivalent à avoir une activité substantielle dans celui-ci.

Bien entendu, il est aussi crucial de disposer d'une législation efficace que de veiller à son application. Un an après l'adoption du paquet mobilité, force est de constater que les chauffeurs continuent à dormir dans leur camion et que rares sont ceux qui retournent chez eux ou au siège de l'établissement comme leur impose la législation. De plus, les nouvelles mesures devant entrer en vigueur dans les prochains mois ont déjà du plomb dans l'aile. Il n'y a jamais eu autant d'infractions que depuis l'adoption de ces mesures.

Les moyens des ambitions

Si le « paquet mobilité » apporte une réponse au dumping social et à la fraude organisée, cela ne suffit pas. Il faut se donner les moyens d'opérer des contrôles. Quand des infractions sont établies, les chauffeurs sont souvent les seuls à en subir les conséquences. Exploités sans vergogne, ils sont sous-payés et menacés, alors que leurs entreprises continuent à frauder.

En Belgique et en Europe, il n'y a pas assez de coordination, de statistiques, de suivi des dossiers. Il manque cruellement d'un dispositif de lutte contre le dumping social dans le secteur. Peu de moyens sont dégagés à cet égard. Pourtant, deux contrôleurs, en Belgique, ont « récolté », en 2020, après un an de contrôle plus de 500.000 euros d'amendes. Il faut cesser de voir la répression comme une charge : elle représente un réel investissement tant en termes de bien-être social et de sécurité routière qu'en termes de financement

public (sécurité sociale, amélioration de l'infrastructure, Green Deal). En effet, si le prix du transport augmente, les chances de transfert modal et de multimodalité (moins de camions sur les routes) augmenteront en parallèle. Les chauffeurs pourront être mieux payés.

Bref, il faut investir dans l'humain, engager des centaines de contrôleurs qui coûteront nettement moins que ce qu'ils rapporteront à l'État.

Un élément de l'arrêt de la CJUE LAVAL du 18 décembre 2007 constitue un exemple de ce que nous attendons comme courage politique de la part de

réglementations ou des conventions collectives au sens belge du terme, c'est-à-dire formellement obligatoires.

Par ailleurs, si l'organisation syndicale est prête de son côté à mener des actions collectives pour lutter contre le dumping social, encore faut-il que la Belgique non seulement les soutienne, mais s'y associe afin de pouvoir réellement peser au niveau européen et ainsi faire des émules.

Concernant les attestations de conducteur, il ne sert à rien de vouloir modifier le règlement européen. Il faudrait de nombreuses années pour y arriver et l'issue en serait incertaine. La

« En Belgique et en Europe, il manque cruellement d'un dispositif de lutte contre le dumping social dans le secteur. »

nos décideurs politiques de Belgique. Le point 103 de l'arrêt (pp. 42-43) indique : « À cet égard, il y a lieu de relever que le droit de mener une action collective ayant pour but la protection des travailleurs de l'État d'accueil contre une éventuelle pratique de dumping social peut constituer une raison impérieuse d'intérêt général, au sens de la jurisprudence de la Cour, de nature à justifier, en principe, une restriction à l'une des libertés fondamentales garanties par le traité ». Il s'agit de la restriction à la libre circulation des biens et des personnes.

Si l'arrêt « Laval » est jusqu'à présent perçu négativement par les organisations syndicales, c'est parce que la CJUE a jugé illégale l'action de boycott menée par les syndicats suédois contre le dumping social d'une société de construction balte, car cette action visait l'application de normes sociales résultant d'accords entre employeurs et syndicats, mais non formalisées dans des

CSC-Transcom préconise l'introduction par la Commission européenne (acte délégué, comitologie³) d'une règle fixant à 5% maximum le nombre d'attestations de conducteurs non européens qu'un État membre peut délivrer par rapport à son nombre de conducteurs routiers nationaux. En parallèle, il faudrait ouvrir des enquêtes à tous les niveaux de pouvoir (nationaux, européens et internationaux) pour déterminer ce qui se passe réellement avec ces attestations. #

(*) Responsable général transport routier de la CSC

1. En 1993, un règlement introduit le cabotage routier avec autorisation et à partir du 30 juin 1998, l'activité de cabotage est totalement libéralisée, tout en maintenant le caractère temporaire de l'activité. Il faudra attendre 2009 pour que la notion de cabotage général soit abandonnée au profit de la formule plus restrictive de cabotage consécutif (trois opérations de cabotage autorisées dans les sept jours suivant un trajet international vers le pays d'accueil du cabotage).

2. Données fournies par VIA PASS.

3. La comitologie s'applique lorsque des compétences d'exécution sont conférées à la Commission dans le texte d'un acte législatif.

Pour aller plus loin :

1) **Laisves TV investigation, « Lorry Slaves, Immigrant Exploitation in Lithuania, avril 2021.**

Ce reportage lituanien met en lumière les conditions de travail inhumaines des chauffeurs non européens. Voir : <https://www.youtube.com/watch?v=srqrEQU6B8A&list=PL6qUeyPh-T2KaD53T5ysNjndk2sKnibz>

2) **RTBF, « #Investigation : transport routier, entre dumping social, manque de contrôles et traite d'être humain », 5 mai 2021.** Ce reportage permet de comprendre les mécanismes de dumping social.

Voir : https://www.rtb.be/info/dossier/investigation/detail_transport-routier-entre-dumping-social-manque-de-contrôles-et-traite-d-etre-humain?id=10753761