

25

MAATREGELEN TEGEN SOCIALE DUMPING
MESURES CONTRE LE DUMPING SOCIAL
MEASURES AGAINST SOCIAL DUMPING





avant-propos

En 2005, un an après l'élargissement de l'Union européenne à 25 États membres, des transporteurs belges créèrent en Slovaquie les premières firmes boîtes aux lettres. A cette époque, la problématique du 'dépavillonnement' d'entreprises de transport et de la perte d'emplois dans le secteur parut encore un phénomène marginal. Le secteur du transport en Belgique semblait promis à un bel avenir. Jamais, je n'aurais pu soupçonner que les choses allaient changer aussi vite et aussi radicalement.

Lors de ma désignation au poste de secrétaire fédéral en 2007, les militants de l'UBT avaient demandé de nous occuper de la problématique des chauffeurs étrangers. En effet, bon nombre de nos affiliés étaient mis en chômage (temporaire) pour être remplacés de plus en plus par des collègues de l'Europe de l'Est.

A ce moment, nous ne savions pas encore que la situation était tellement dramatique. Mais cela allait changer bien vite. La délocalisation opérée par des transporteurs belges dans le but d'utiliser des chauffeurs au rabais, fit tache d'huile à une vitesse vertigineuse.

Une première étude sur la manière dont les entreprises belges délocalisaient leurs activités aboutit au premier Livre noir de l'UBT, 'Ils viennent de l'Est. Eux s'établissent à l'Est'. Entretemps, la course folle au dumping avait pris une ampleur inégalée et la mort tragique, le 1er avril 2012, de deux chauffeurs polonais à Wingene (Flandre occidentale), péris dans l'incendie des baraques dans lesquelles ils étaient logés, vint noircir un tableau déjà bien sombre.

Peu après, nous avons publié un deuxième Livre noir dans lequel nous examinons quelles entreprises belges continuaient à utiliser des firmes boîtes aux lettres, en dépit de l'interdiction édictée par l'Union européenne. L'étude scientifique, dont vous avez le rapport entre les mains, constitue une étape suivante.

Je suis particulièrement fier que la collaboration entre l'UBT et la FGTB avec l'Université d'Anvers ait permis de vous présenter aujourd'hui ce Livre blanc. Un Livre blanc qui est le résultat d'une recherche académique brillante couplée à l'expertise des personnes qui sont effectivement sur le terrain, la route, les parkings: les chauffeurs et les militants de l'UBT.

Le Livre blanc formule des solutions concrètes, tant au niveau national qu'europpéen, susceptibles de corriger les distorsions qui touchent le secteur du transport routier. Ce Livre blanc est un instrument qui devrait inciter les décideurs politiques et les employeurs à prendre les initiatives nécessaires pour mettre fin à l'exploitation et permettre à tous les chauffeurs de camion de gagner à nouveau convenablement leur vie.

Cette étude a pu être menée à bonne fin par l'ardeur, le dynamisme mais aussi le dévouement de nombreuses personnes. Trop nombreuses pour les remercier personnellement, mais elles méritent toutes la reconnaissance de l'UBT. Par ailleurs, je me dois de citer quelques 'locomotives' sans qui ce projet n'aurait pu être mené à bien. Elles méritent mes remerciements les plus sincères: Lies Michielsen, Hanne Sanders, Agata Osicka, Edwin Atema et Tom Peeters.

Antwerpen, novembre 2014

Frank Moreels, Secrétaire fédéral Transport routier & Logistique, Coprésident UBT



25

MESURES POUR COMBATTRE LE DUMPING SOCIAL DANS LE TRANSPORT ROUTIER

table des matières

- I RÉSULTATS DE L'ÉTUDE** 'Combattre ensemble le dumping social dans le secteur du transport pour améliorer les conditions de travail des chauffeurs'
 - II INTRODUCTION**
 - III RECOMMANDATIONS EUROPÉENNES**
 - A** Adaptations législatives et mesures politiques au niveau européen
 - B** Mesures de contrôle et d'application sur le plan européen
 - IV RECOMMANDATIONS NATIONALES**
 - A** Adaptations législatives et mesures politiques au niveau national
 - B** Mesures de contrôle et d'application sur le plan national
 - V CONCLUSIONS**
-

I RÉSULTATS DE L'ÉTUDE 'COMBATTRE ENSEMBLE LE DUMPING SOCIAL DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT POUR AMÉLIORER LES CONDITIONS DE TRAVAIL DES CHAUFFEURS'.

L'étude '*Combattre ensemble le dumping social dans le secteur du transport pour améliorer les conditions de travail des chauffeurs*' est le résultat d'une collaboration entre le Service transnational de la FGTB, l'Union Belge du Transport (UBT) et l'Université d'Anvers, groupe de recherche 'concurrence et droit social'¹. Ce rapport et ses recommandations constituent la conclusion de l'étude qui, dans ses phases précédentes, a procédé à une évaluation de la législation et de la réglementation belges et européennes visant la lutte et la prévention du dumping social dans le transport routier, ainsi que des bonnes pratiques dans trois États membres de l'Union européenne, à savoir l'Autriche, la Finlande et les Pays-Bas. Par 'dumping social' nous entendons la mise au travail de chauffeurs venant de pays qui connaissent un niveau moins élevé de conditions de travail et de salaire, dans des pays connaissant des conditions meilleures.

1 Cette étude scientifique, financée par le Fonds social européen et les pouvoirs publics flamands, a été réalisée par Jan Buelens et Lies Michielsens (lies.michielsen@progresslaw.net), sous la direction du professeur M. Rigaux.

II INTRODUCTION

Nos recommandations sont basées sur une erreur de construction de l'Union européenne. Le Traité de Rome de 1957 accorde une place centrale à quatre libertés économiques (biens, personnes, capital et services). L'application de ces quatre libertés et plus particulièrement de la libre circulation des biens, des services et du capital, a engendré et engendre toujours une concurrence féroce entre entreprises et entre pays qui met sous pression les conditions de travail et de salaire partout en Europe.

De par sa nature même, le secteur du transport est un des secteurs clés de la libre circulation. Depuis le début du processus de libération entamé au cours des années nonante du siècle précédent et qui a donné lieu à une concurrence aigüe, le secteur du transport routier a connu d'importants changements. L'ouverture croissante du marché européen constitue le principal facteur qui a été à l'origine non seulement de l'organisation et de la structure nouvelle du secteur, mais aussi de la nature et du coût des services fournis. En créant une entreprise en Europe de l'Est, un transporteur peut facilement utiliser des camions immatriculés en Europe de l'Est et employer des chauffeurs de ces pays en Belgique, notamment pour organiser ses transports internationaux, et même pour ses transports intérieurs.² L'introduction de droits de cabotage a permis d'offrir des services de transport dans un autre État membre au départ d'un établissement situé dans l'Union européenne. Ces changements sont devenus encore plus importants avec l'élargissement de l'Union européenne, par trois phases successives en 2004, 2007 et 2013, à treize nouveaux États membres.

Les mesures politiques et la législation et la réglementation de l'Union européenne étaient et sont pour ainsi dire complètement basées sur la mise en œuvre du processus de libéralisation. Les droits sociaux et l'harmonisation sociale vers le haut des conditions de travail et de vie au travail n'ont bénéficié et ne bénéficient pas d'une attention similaire. L'on s'est certes occupé de quelques aspects des conditions de travail (les temps de conduite et de repos, ...), mais toute une série d'aspects cruciaux ne sont soumis à aucune réglementation (salaires, ...). Les différences en termes de structures du marché du travail et de structures sociales entre les pays de l'UE sont énormes, situation qui donne lieu à des pratiques de dumping social qui ont des conséquences considérables aussi bien pour les chauffeurs professionnels résidents que pour les chauffeurs non-résidents³.

2 Le cabotage est soumis à des conditions, mais les contrôles sont loin d'être évidents.

3 Les chauffeurs non résidents sont des chauffeurs qui travaillent dans un autre pays que le leur.

Il ressort des constatations du Rapport '*Conditions sociales et de travail des transporteurs routiers de marchandises*' de la Direction générale des politiques internes du Parlement européen de 2013 que **l'environnement de travail** (y compris le taux élevé de discrimination entre chauffeurs de l'UE-15⁴ et de l'UE-12), **la charge de travail** (c'est-à-dire le degré de flexibilité plus important dans l'exécution des tâches et davantage d'activités non roulantes) et **les niveaux de revenu** (c'est-à-dire le niveau salarial en baisse constante) sont les éléments sociaux qui se sont le plus détériorés au cours des cinq dernières années⁵. Il est clair que le dumping social menace (encore davantage) la position sociale des chauffeurs.

Selon ce même rapport, les principaux points problématiques sont :

- l'harmonisation sociale dans les 27 pays membres de l'UE⁶, qui est loin d'être réalité,
- des régimes de travail illégaux/déloyaux qui sont cause de dumping social (et notamment les 'entreprises boîtes aux lettres'),
- l'absence de contrôles et de sanctions,
- les activités illégales de cabotage,
- les temps de conduite et de repos⁷,
- la qualité des équipements de repos.

Le libre marché est un échec. Les transports coûtent de moins en moins cher, sauf pour le consommateur. Les bénéfices refluent vers les entreprises multinationales, qu'elles soient donneurs d'ordre ou grandes entreprises de transport. Dans ce contexte, l'organisation des travailleurs, la Fédération européenne des Travailleurs du Transport (ETF) et l'organisation des employeurs, l'International Road Transport Union (IRU) se sont opposées, dans des déclarations communes publiées le 7 décembre 2012 et le 17 mars 2014, à une nouvelle libéralisation du marché du transport jusqu'à ce qu'il y ait une harmonisation des réglementations fiscale, sociale et exécutoire.

4 Est devenue entretemps l'UE-16 après l'entrée de la Croatie.

5 Rapport '*Conditions sociales et de travail des transporteurs routiers de marchandises*' de la Direction générale des politiques internes du Parlement européen, Département thématique B: politiques structurelles et de cohésion, transport et tourisme, 2013, [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/Join/2013/495855/IPOL-TRAN_ET\(2013\)495855_FR.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/Join/2013/495855/IPOL-TRAN_ET(2013)495855_FR.pdf).

6 Depuis l'entrée de la Croatie dans l'UE le 1er juillet 2013, l'UE compte 28 États membres.

7 Rapport '*Conditions sociales et de travail des transporteurs routiers de marchandises*' de la Direction générale des politiques internes du Parlement européen, Département thématique B: politiques structurelles et de cohésion, transport et tourisme, 2013, [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/Join/2013/495855/IPOL-TRAN_ET\(2013\)495855_FR.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/Join/2013/495855/IPOL-TRAN_ET(2013)495855_FR.pdf).

Comme déjà souligné, la construction européenne est à l'origine du dumping social en Europe. Nous formulerons par conséquent des recommandations au niveau européen pour ensuite examiner des propositions politiques à mettre en œuvre au niveau national. Dans nos propositions politiques, nous examinerons aussi bien des mesures d'ordre législatif que des mesures exécutoires ou d'application. Sans minimiser l'importance des mesures de contrôle et d'application, nous sommes d'avis que les mesures d'ordre législatif sont les plus importantes. Même dans le cas d'un contrôle effectif, les lacunes dans la législation qui sont à l'origine de pratiques de dumping social, ne peuvent pas être comblées. Nous abordons aussi bien les possibilités non encore exploitées à ce jour que de nouvelles pistes de réflexion.

III RECOMMANDATIONS EUROPÉENNES

A ADAPTATIONS LÉGISLATIVES ET MESURES POLITIQUES AU NIVEAU EUROPÉEN

1 Œuvrer à une harmonisation vers le haut des différentes législations sociales des États membres

Une des principales solutions pour le secteur du transport consiste en une harmonisation vers le haut des différentes législations sociales, fiscales et du travail nationales et en le respect des droits fondamentaux de tous les chauffeurs, excluant ainsi toute concurrence déloyale.

Nous en sommes encore fort éloignés dans l'Europe d'aujourd'hui. Pourtant, nous devons prôner ce point en premier.

2 Mettre en question la libre circulation et le marché interne pour le secteur du transport routier – Les droits sociaux fondamentaux doivent l'emporter sur les principes de la libre circulation

Les droits sociaux fondamentaux doivent l'emporter sur les principes de la libre circulation. L'article 1 de la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne stipule que la **dignité humaine** est inviolable et qu'elle doit être respectée et protégée. L'article 31 de la Charte assure à tout travailleur **le droit à des conditions de travail qui respectent sa santé, sa sécurité et sa dignité**. Tout travailleur a droit à une limitation de la durée maximale du travail et à des périodes de repos journalier et hebdomadaire, ainsi qu'à une période annuelle de congés payés avec maintien du salaire. Ces droits sont des droits fondamentaux qui doivent être respectés en tout temps. Les principes de la libre circulation des travailleurs (article 45 TFUE), de la liberté d'établissement (article 49 et suivants du TFUE) et de la libre circulation des services (article 56 et suivants du TFUE) devraient être subordonnés à ces droits fondamentaux. Il ressort du rapport du Parlement européen de 2013 que les droits fondamentaux de nombreux chauffeurs sont violés⁸. Les droits fondamentaux doivent être respectés, même si cela implique que les principes de la libre circulation doivent s'effacer devant ces droits.

8 Rapport 'Conditions sociales et de travail des transporteurs routiers de marchandises' de la Direction générale des politiques internes du Parlement européen, Département thématique B: politiques structurelles et de cohésion, transport et tourisme, 2013, [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/Join/2013/495855/IPOL-TRAN_ET\(2013\)495855_FR.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/Join/2013/495855/IPOL-TRAN_ET(2013)495855_FR.pdf).

Comme proposé par la Confédération européenne des Syndicats (CES), l'inscription d'une clause de progrès social, sous forme de protocole, dans les traités européens pourrait constituer un moyen efficace de lutter contre le dumping social. Ce protocole contenant les droits sociaux fondamentaux et possédant la même valeur juridique que les traités devrait stipuler que les droits sociaux fondamentaux priment sur les libertés économiques⁹.

L'adoption d'une législation secondaire de l'UE (directives et règlements) devrait chaque fois être subordonnée à un examen par rapport aux droits fondamentaux.¹⁰ Cela permettrait de vérifier si cette législation respecte ou non les droits fondamentaux.

3 Pas de nouvelle libéralisation du cabotage – Les restrictions imposées au cabotage doivent s'appliquer également aux transports combinés

La priorité des Communautés européennes était la réalisation d'un marché commun des transports, ou autrement dit, la libre circulation des services et l'ouverture des marchés de transport (titre distinct 'Transport', article 90 et suivants du TFUE). En ce qui concerne les transports internationaux, le processus de libéralisation est entièrement réalisé, contrairement à celui du cabotage, mais cela reste l'objectif final de la Commission européenne¹¹.

La réalisation d'un espace européen interne des transports est l'objectif final de l'UE, mais n'est pourtant pas souhaitable. Nous nous référons à cet égard à l'introduction ainsi qu'aux déclarations communes précitées de l'ETF et de l'IRU. Tant qu'il n'y a pas d'harmonisation des législations sociale, fiscale et du travail, la libéralisation des droits de cabotage ne fera qu'accroître les pratiques de dumping social.

De plus, la limitation actuelle du cabotage à trois transports maximum dans un délai de sept jours n'est pas d'application aux transports combi-

9 <http://www.etuc.org/documents/achieving-social-progress-single-market-proposals-protection-fundamental-social-rightsand#.VBf78tkayc0>.

10 Un tel examen existe déjà, par exemple les évaluations d'impact.

11 Rapport de la Commission au Parlement européen et au Conseil sur l'état du marché du transport routier dans l'Union européenne, COM(2014) 222 final, 14 avril 2014, [http://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/com\(2014\)-222_fr.pdf](http://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/com(2014)-222_fr.pdf).

nés¹². Cela signifie que des marchandises acheminées par la mer ou par le rail dans un rayon de 100 kilomètres peuvent être transportées par la route sans limites par toute entreprise de transport établie dans l'Union européenne. Cette situation est source de pratiques de dumping social et de concurrence déloyale dans les transports nationaux. C'est pourquoi, nous proposons d'étendre les restrictions imposées au cabotage aux transports combinés¹³.

4 Un nouveau facteur de rattachement dans le droit privé international (DPI) – l'adaptation du Règlement Rome I

La libéralisation croissante du marché des transports ouvre la porte toute grande au dumping social. A cet égard, la construction la plus évidente est la délocalisation du siège de la société afin d'échapper aux conditions de travail et de salaire en vigueur en Belgique. Nous pensons plus particulièrement à une construction par laquelle un entrepreneur ouvre un nouvel établissement dans un autre État membre de l'UE ou reprend une entreprise existante dans un autre pays de l'UE ou déménage même le siège principal de son entreprise et déplace son siège belge ou ne le considère plus que comme une simple filiale. Toutes ces options sont parfaitement possibles dans le cadre de la liberté d'établissement et de services. Seulement, l'on doit se demander si ces options n'ouvrent pas la possibilité d'échapper aux conditions de travail et de salaire en vigueur en Belgique dans le secteur du transport de marchandises par la route.

Pour répondre à la question, le droit privé international joue un rôle crucial. Afin de déterminer quel droit est d'application à une relation de travail internationale ou à un contrat de travail transfrontalier, il faut recourir au droit privé international¹⁴. Si les parties n'ont pas choisi la loi applicable, c'est la loi du pays **où, ou à partir duquel**, le travailleur **accom-**

12 Directive 92/106/CE du Conseil du 7 décembre 1992 relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre États membres.

13 La législation belge par contre prévoit la limitation du cabotage dans les transports combinés (Arrêté royal du 10 août 2009 fixant les conditions de l'admission d'entreprises de transport établies sur le territoire d'un autre État membre de l'Union européenne ou de l'Espace économique européen au transport intérieur de marchandises par route en Belgique).

14 Il convient de faire application des normes de droit suivantes : la Convention de Rome de 1980 sur la loi applicable aux obligations contractuelles (Convention de Rome) et le Règlement européen 593/2008 (Règlement Rome I) et la Directive sur le détachement.

plit habituellement son travail qui est d'application¹⁵. Toutefois, si le travailleur n'accomplit pas habituellement son travail dans le même pays, c'est la loi du pays **où se trouve l'établissement** qui a embauché le travailleur, qui est d'application. Ce deuxième critère est un critère subsidiaire qui ne peut être appliqué que lorsque le travailleur n'exerce pas habituellement son travail dans le même pays. S'il est établi que le contrat de travail présente des liens **plus étroits** avec un pays autre que celui de l'occupation habituelle et/ou avec le pays de l'établissement qui a embauché le travailleur, il faut appliquer la loi de cet autre pays (art. 8 du Règlement Rome I¹⁶). Même si les parties ont choisi la loi applicable, ce choix ne peut avoir pour effet de priver le travailleur de la protection que lui assurent les dispositions impératives de la loi qui serait normalement applicable.

Deux arrêts de la Cour de Justice de l'Union européenne, l'un du 15 mars 2011 (Koelzsch)¹⁷, l'autre du 15 décembre 2011 (Voogsgeerd)¹⁸, ont appliqué la Convention de Rome aux conditions spécifiques du secteur du transport¹⁹.

Dans l'arrêt Koelzsch, qui a trait au secteur du transport routier, la Cour définit le lieu de l'occupation habituelle comme le lieu où/à partir duquel le travailleur accomplit la majeure partie de ses obligations à l'égard de son employeur. La Cour précise que le juge doit établir dans quel État est situé le lieu d'où le travailleur effectue ses activités de transport, reçoit les instructions concernant ses missions et organise son travail, et où se trouvent ses outils de travail. Par ailleurs, le juge doit également vérifier à quels endroits les marchandises sont déchargées et à quel endroit le travailleur retourne après avoir effectué ses missions. Il doit d'autre part tenir compte aussi de l'objectif d'assurer une protection adéquate au travailleur en sa qualité de partie au contrat la plus faible.

15 Par rapport à la Convention de Rome, le Règlement Rome I a déjà été complété par la disposition qui stipule que le contrat de travail est géré par le droit du pays où, et à défaut à partir duquel le travailleur effectue habituellement son travail dans le cadre de l'exécution de son contrat. La Convention de Rome parlait uniquement du lieu d'occupation.

16 Règlement (CE) n° 593/2008 du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles, Journal officiel. 4 juillet 2008, L. 177, 6. Le Danemark a cependant formulé des réserves par rapport au Règlement Rome I de sorte qu'il n'est pas obligatoire pour ce pays.

17 CJUE 15 mars 2011, Koelzsch c/Luxembourg, n° C-29/10, Rev.crit.dr.intern.privé, 2011, L. 2, 455-461.

18 CJUE C-384-10, <http://curia.europa.eu>.

19 La Convention de Rome a précédé le Règlement Rome I. Il n'y a pas de grandes différences entre ces deux instruments (mis à part la codification de la jurisprudence : la règle 'à partir duquel'). Les arrêts Koelzsch et Voogsgeerd ont dès lors un intérêt direct pour l'explication du Règlement Rome I.

Cet arrêt confirme que les chauffeurs non résidents venant d'États membres de l'Europe de l'Est qui sont engagés par des entreprises de transport d'Europe occidentale selon des schémas d'occupation dans les pays d'origine des chauffeurs, mais qui effectuent leur travail dans un des quinze États membres initiaux, doivent bénéficier des mêmes conditions de travail et de salaire que les travailleurs de cet État membre, et non des conditions en vigueur dans leur pays d'origine.

Le 15 décembre 2011, la Cour de Justice a rendu un autre arrêt, concernant cette fois-ci la navigation maritime²⁰. Dans cet arrêt, l'arrêt Voogsgeerd, la Cour considère que lorsque ces constatations montrent que le lieu où le travailleur effectue ses activités de transport et où il reçoit aussi les instructions pour ses missions, est toujours le même, ce lieu doit être considéré comme le lieu où il accomplit habituellement son travail au sens de l'article 6, alinéa 2, sub a. (Voogsgeerd Considération 39).

En septembre 2013, la Cour de justice de l'Union européenne (petite chambre) a toutefois rendu un arrêt qui ébranle cette certitude²¹. Dans l'arrêt Schlecker, qui ne concerne pas le secteur du transport, la Cour de justice s'est prononcée concernant la clause des 'liens plus étroits' de la Convention de Rome et a jugé que l'article 6, alinéa 2 doit être compris en ce sens que, même dans l'hypothèse où un travailleur accomplit le travail qui fait l'objet du contrat de travail non seulement de façon habituelle, mais également pendant une longue période et sans interruption dans le même pays, le juge national peut écarter, en application de la dernière partie de cette disposition, la loi applicable dans ce pays lorsqu'il ressort de l'ensemble des circonstances qu'il existe un lien plus étroit entre le contrat et un autre pays. Parmi les éléments importants de ce point de rattachement, il faut selon la Cour tenir compte d'abord du pays dans lequel le travailleur paie des impôts et des cotisations sur les revenus de son travail et du pays dans lequel il est affilié à la sécurité sociale et aux différents régimes de pension, d'assurance maladie et d'invalidité. De plus, le juge national doit tenir compte de tous les éléments du dossier, plus particulièrement des critères relatifs à la fixation du salaire et des autres conditions de travail.

20 CJUE C-384-10, <http://curia.europa.eu>.

21 CJUE 12 septembre 2013, C-64/12 (<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:62012CJ0064:NL:HTML>).

Cet arrêt soulève pour le moins une série de questions et ne profite guère à la sécurité juridique. La question est en effet de savoir si l'interprétation de la Cour de justice cadre avec ses considérations formulées dans les arrêts Koelzsch et Voogsgaerd et avec les points de départ de la Convention de Rome et du Règlement Rome-I, selon lesquels il faut tenir compte de l'objectif d'assurer une protection adéquate au travailleur en sa qualité de partie au contrat la plus faible.

La pratique nous enseigne que le droit privé international actuel n'offre pas de protection suffisante aux travailleurs. Mais un autre facteur de rattachement est possible. Il faut pour le moins approfondir et concrétiser l'article 8 du Règlement Rome I, par exemple en intégrant dans le Règlement Rome I les éléments fournis par l'arrêt Koelzsch et en précisant qu'en cas de doute, il convient d'opter pour l'interprétation qui offre au travailleur la protection sociale la plus grande.

5 L'instauration d'un salaire minimum européen

Le libre marché en Europe ravive la concurrence et met sous pression les conditions de travail et de salaire des chauffeurs. Presque tous les États membres sont confrontés au phénomène des 'travailleurs pauvres' et la concurrence est source de pratiques de dumping. Une première mesure pour arrêter cette spirale à la baisse pourrait consister en l'introduction d'un salaire minimum européen.

Par salaire minimum européen, il faut entendre un socle salarial européen sous lequel il est interdit de descendre. Tout le monde est d'accord pour dire que ce socle ne peut être le même pour tous les pays. Actuellement, les salaires minimums dans des pays comme la Belgique et le Bulgarie sont fort différents et il est impensable (et par ailleurs inutile) de les harmoniser pour les fixer à un seul niveau identique. Un salaire minimum européen doit donc devenir un socle relatif à déterminer pays par pays.

Une des propositions les plus populaires se base sur le seuil de pauvreté. Celui-ci est déterminé par la distribution des salaires dans un pays et est fixé dans l'Union européenne à (au moins) 60% du revenu médian. Le salaire minimum européen pourrait donc également être fixé à ce niveau.

6 Un Règlement européen ou une cct européenne imposant un niveau déterminé aux conditions sociales dans le secteur du transport de marchandises par la route

Un Règlement européen définissant un niveau déterminé pour les conditions sociales dans le secteur du transport de marchandises par la route assurerait un socle social aux chauffeurs. En attendant la publication d'un tel Règlement, une cct européenne²² pour le transport de marchandises par la route fixant un niveau déterminé aux conditions sociales des chauffeurs et obligatoire pour tous les signataires, pourrait être un instrument utile.

7 Précision du Règlement européen 1071/2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route

Le Règlement européen 1071/2009 a pour objectif de compliquer la création d'entreprises boîtes aux lettres par un entrepreneur²³.

Ce Règlement définit les règles communes relatives à l'accès au marché du transport international de marchandises par la route dans un souci de concurrence loyale²⁴. Le bon respect et un contrôle fiable des conditions d'accès à la profession de transporteur routier imposent aux entreprises l'obligation de posséder **un établissement stable et effectif**. L'État membre où est établie l'entreprise doit veiller à ce que l'entreprise réponde toujours aux conditions du Règlement afin que les autorités compétentes de cet État membre puissent le cas échéant décider de la suspension du retrait de la licence accordant à l'entreprise l'accès au marché.

Les entreprises qui exercent la profession de transporteur par route doivent :

- être établies **de façon stable et effective** dans un État membre;
- être **honorables**;
- posséder **une capacité financière appropriée**;
- posséder la **capacité professionnelle requise**.

22 Rappelons qu'une cct européenne n'a pas de valeur juridique.

23 Règlement européen 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE.

24 Considération 6, Règlement 1071/2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route.

Pour être établie **de manière stable et effective** dans un État membre, l'entreprise doit dans l'État membre concerné :

- a disposer d'un établissement, situé dans cet État membre, avec des locaux dans lesquels elle conserve ses principaux documents d'entreprise, notamment ses documents comptables, les documents de gestion du personnel, les documents contenant les données relatives au temps de conduite et de repos et tout autre document auquel l'autorité compétente doit pouvoir accéder pour vérifier le respect des conditions prévues par le présent Règlement. Les États membres peuvent prévoir que les établissements situés sur leur territoire tiennent en permanence aussi d'autres documents à disposition dans leurs locaux;
- b une fois qu'une autorisation est accordée, disposer d'un ou de plusieurs véhicules, qui sont immatriculés ou mis en circulation par un autre moyen conformément à la législation dudit État membre, que ces véhicules soient détenus en pleine propriété ou, par exemple, en vertu d'un contrat de location-vente ou d'un contrat de location ou de crédit-bail (leasing);
- c diriger effectivement et en permanence ses activités relatives aux véhicules visés au point b) en disposant des équipements administratifs nécessaires, ainsi que des équipements et des installations techniques appropriés dans un centre d'exploitation situé dans cet État membre²⁵ (article 5).

L'application de ce Règlement pose toutefois deux problèmes.

Tout d'abord, les États membres n'ont pas la même interprétation de ce Règlement. Certains États membres considèrent qu'un simple bureau avec une administration des salaires suffit, d'autres interprètent le Règlement en ce sens que l'entreprise doit exercer effectivement une activité de transport. Cette dernière interprétation est, selon nous, la seule qui soit bonne étant donné le libellé de l'article 5, mais il faudrait préciser et concrétiser cet article pour éviter toute contestation.

Un deuxième problème est qu'un État membre ne dispose pas de moyens d'action à l'égard d'un autre État membre qui ne respecte pas les obligations du Règlement. Nous abordons ce point plus en détail lors de l'examen des mesures d'application.

25 Article 5 du Règlement 1071/2009.

8 Tachygraphe obligatoire pour les véhicules utilitaires de moins de 3,5 tonnes

Les véhicules utilitaires de moins de 3,5 tonnes échappent encore trop souvent au radar et sont de ce fait une source inépuisable de dumping social. Les temps de conduite et de repos dans le secteur des services de messagerie devraient également être contrôlés. Et par conséquent, les véhicules utilitaires de moins de 3,5 tonnes devraient être équipés obligatoirement d'un tachygraphe.

B MESURES DE CONTRÔLE ET D'APPLICATION SUR LE PLAN EUROPÉEN

Au niveau européen, les mesures de contrôle et d'application suivantes pourraient contrecarrer ou limiter le dumping social.

9 Mécanismes de contrôle et d'application dans les États membres, renforcement de la collaboration entre les États membres et création d'un service de contrôle et d'inspection européen

Les mécanismes d'application dans les États membres doivent être renforcés, la collaboration entre les États membres doit être améliorée. Comme les transports routiers sont organisés sur une base internationale, une collaboration sur le plan européen pour le contrôle et l'application de la réglementation s'avère indispensable.

Il y a trop peu de contrôles effectifs de l'application des conditions de travail et de salaire dans le cadre de la collaboration entre les services d'inspection compétents nationaux. Les mesures de contrôle de l'application peuvent concerner la législation du travail et la législation sociale dans le secteur du transport de marchandises par la route, comme le Règlement CE n° 293/2008 (Règlement Rome I), par exemple par des contrôles communs effectués par les autorités chargées du contrôle de la circulation, ou par les autorités compétentes pour la législation du travail. A cette fin, les mécanismes de contrôle et d'application doivent être étendus, renforcés et leur efficacité doit être améliorée.

Au niveau européen, il est nécessaire :

- de créer une agence spécifique responsable du contrôle et de l'application, c'est-à-dire un service de contrôle et d'inspection européen;
- de réaliser une plus grande harmonisation des sanctions et des amendes;
- de continuer à investir dans des échanges internationaux de personnel;
- d'organiser davantage de programmes de formation afin de soutenir les services de contrôle.

10 Six instruments susceptibles de promouvoir le contrôle et l'application

- Le tachygraphe digital relié au GPS : le Parlement européen a adopté un nouveau Règlement en la matière qui doit être mis en œuvre en 2017. A l'avenir, les temps de conduite et de repos des chauffeurs pourront être contrôlés à distance. Tous les véhicules de plus de 3,5 tonnes devront être équipés d'un tachygraphe digital, relié au GPS, afin de pouvoir mieux contrôler où les chauffeurs sont passés. Cet outil permettra également de détecter les fraudes éventuelles commises au niveau du cabotage. Ce nouveau Règlement remplacera l'actuelle directive 3821/85.
- L'obligation de payer le salaire des chauffeurs sous forme scripturale afin de faciliter le contrôle. Actuellement, cette forme de paiement n'est obligatoire que pour les montants supérieurs à 2.500 euros.
- Un registre européen contenant une liste noire des entreprises de transport et des personnes qui n'ont pas respecté les règles et qui ont été sanctionnées, pourrait être un instrument utile dans les mains des autorités de contrôle. Le 'European Register of Road Transport Companies' (ERRU) pourrait servir à cet effet. La proposition consiste en l'établissement d'un registre contenant une liste noire des entreprises coupables de pratiques illégales ou déloyales. Ce registre pourrait être repris dans le système de classification des risques à instaurer par les États membres concernant les entreprises qui ne respectent pas les règles européennes en matière de temps de conduite et de repos²⁶.

26 Le fait que les entreprises belges peuvent demander la faillite avec une facilité relativement grande et recommencer leur activité sous un autre nom complique les contrôles. C'est pourquoi, il nous semble utile que les noms des responsables des entreprises de transport soient également repris dans cette liste.

- E-CMR : l'instauration d'un CMR électronique et l'utilisation de documents de transport électroniques devraient faciliter le contrôle du cabotage.
- Une feuille de route contraignante pour l'harmonisation des mesures d'application.
- Registre des normes : le contrôle de l'application peut se révéler plus efficace au moyen de données et d'informations constamment mises à jour concernant l'état d'introduction des différentes normes.

11 Renforcer le contrôle de l'application effective du Règlement européen 1071/2009

Le Règlement européen 1071/2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route a pour objectif de compliquer la tâche des entrepreneurs qui souhaiteraient créer une entreprise boîte aux lettres²⁷.

Le Règlement prévoit comme sanction le retrait des licences de transport par les États membres lorsque les entreprises ne s'en tiennent pas aux conditions d'établissement. Le Règlement devrait donc être mis en œuvre dans ce sens et les États membres devraient en assurer le contrôle.

Lorsque la Commission en fait la demande dans des cas valablement motivés, les États membres font procéder à des contrôles spécifiques pour vérifier si une entreprise satisfait aux conditions d'accès à la profession de transporteur routier. Ils informent la Commission des résultats de ces contrôles ainsi que des mesures qui ont été prises lorsqu'ils ont constaté que l'entreprise ne répondait plus aux conditions du Règlement. Lorsqu'un État membre a des doutes concernant une entreprise de transport dans un autre État membre, il peut adresser un courrier à la Commission demandant de procéder à un contrôle dans les États membres concernés. La Commission doit alors exercer un contrôle effectif. Les rapports y afférents fournis par les États membres et dont il question dans le Règlement, peuvent être réclamés à la Commission européenne.

27 RÈGLEMENT (CE) 1071/2009 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil.

Le Règlement stipule que les instances compétentes des États membres doivent collaborer étroitement et s'entraider en vue de l'application du Règlement.

Toutefois, aucune sanction n'est prévue pour les États membres qui ne respectent pas le Règlement. Nous proposons d'actualiser le Règlement en y intégrant des sanctions.

Si aucune collaboration n'est possible entre les services d'inspection ou si le rapport d'un service d'inspection ne semble pas correspondre à la réalité, il pourrait être envisagé que les services d'inspection d'un État membre procèdent eux-mêmes à une enquête dans un autre État membre afin d'examiner la situation effective et de vérifier s'il existe vraiment un établissement d'une entreprise de transport et si les conditions légales sont effectivement respectées²⁸. Le Règlement devrait donc accorder aux États membres la compétence de contrôler le respect des dispositions du Règlement dans un autre État membre.

Enfin, l'on pourrait envisager de prévoir une procédure contre la Commission européenne pour omission de contrôler le Règlement lorsqu'il s'avère que la Commission européenne ne respecte pas ses obligations.

12 Représentation syndicale pour les chauffeurs internationaux

Les chauffeurs doivent être organisés sur le plan syndical afin de faire valoir leurs droits. Il faut par conséquent une représentation syndicale des chauffeurs, coordonnée au niveau européen.

28 En cas de contestation, la compétence d'appréciation finale des pièces justificatives appartient au juge.

IV RECOMMANDATIONS NATIONALES

Même si la réglementation européenne impacte directement les règles nationales, le niveau national permet lui aussi de prendre des mesures visant à combattre le dumping social.

A ADAPTATIONS LÉGISLATIVES ET MESURES POLITIQUES AU NIVEAU NATIONAL

13 Point de rattachement dans une loi ou une cct belge en ce qui concerne la loi applicable: le lieu d'attache

L'inscription du lieu d'attache comme point de rattachement dans une loi ou une convention collective permettrait d'améliorer la position juridique des chauffeurs.

La nouvelle cct 'A travail égal, salaire égal' du 13 mars 2014 définit le lieu d'attache comme suit :

'Lieu d'attache: lieu à partir duquel le travailleur accomplit habituellement ses missions de transport, reçoit les instructions pour ses missions et organise son travail, et où se trouvent les instruments de travail, par exemple: lieu où le travailleur prend son camion au début d'une nouvelle période d'occupation, ou lieu où le travailleur rentre ou devrait rentrer son camion à la fin de la période d'occupation. Les éléments suivants entrent en ligne de compte : où le transport est-il principalement effectué, où les marchandises sont-elles chargées et déchargées et où le travailleur revient-il après ses missions?'

Dans le cadre de cette convention collective, il a été convenu que les travailleurs occupés en Belgique doivent être rémunérés aux conditions de travail et de rémunération en vigueur en Belgique. L'objectif est évidemment de mettre fin au dumping social dans le secteur.

Pareille solution assurerait évidemment une plus grande sécurité juridique aux chauffeurs.

14 Élargissement de la responsabilité solidaire à la chaîne complète des donneurs d'ordre, assorti de contrôles effectifs

Le mécanisme de la responsabilité solidaire est un des fers de lance dans la lutte contre la fraude et le dumping social, tant au niveau européen que national. En Belgique, la nouvelle législation relative à la responsabilité solidaire²⁹ est également d'application au secteur du transport depuis le 16 mai 2014. Lorsqu'un entrepreneur ne paie pas de salaire ou un salaire trop faible, le donneur d'ordre ou l'entrepreneur des travaux en sera tenu pour responsable. La responsabilité solidaire ne produit ses effets qu'après un avertissement de l'inspection et concerne uniquement le paiement du futur salaire.

Il convient de tenir compte d'autres nuances :

- Le principe de la responsabilité solidaire ne s'applique pas à tous les sous-paiements. Il faut en effet qu'il soit question d'un manquement grave dans le paiement de la rémunération.
- Le principe de la responsabilité solidaire pour les salaires n'est pas d'application au donneur d'ordre – personne physique qui fait exécuter des travaux à des fins purement privées.

Dans les travaux parlementaires préparatoires, il est suggéré que le donneur d'ordre ou l'entrepreneur/sous-traitant peut prévoir dans le contrat diverses clauses de dissolution ou de rupture de la relation contractuelle avec l'entrepreneur/sous-traitant en cas de notification par l'inspection. Il nous semble que la finalité principale de cette législation n'est pas la protection du travailleur.

Le principe de la responsabilité solidaire devrait être étendu à toute la chaîne et concerner tous les sous-paiements, y compris ceux du passé, afin d'assurer une protection totale des travailleurs et de limiter les possibilités de dumping social.

15 Sanctionner le fait d'offrir, d'exécuter ou de faire exécuter un transport moyennant un prix abusivement bas

Les donneurs d'ordre qui sont au courant des pratiques de dumping social de leur transporteur devraient être tenus pour coresponsables de ces pratiques.

²⁹ Loi-programme du 29 mars 2012 portant des dispositions diverses.

Ce point est déjà repris à l'article 43 § 4 de la nouvelle loi relative au transport de 2013³⁰:

*'Le transporteur, le donneur d'ordre, le commissionnaire de transport ou le commissionnaire-expéditeur sont punis des peines fixées à l'article 41, § 3, s'ils ont offert, exécuté ou fait exécuter un transport **moyennant un prix abusivement bas**.*

*Par '**prix abusivement bas**', il faut entendre un prix insuffisant pour couvrir à la fois :*

- *les postes inéluctables du prix de revient du véhicule, notamment l'amortissement ou le loyer, les pneus, le carburant et l'entretien;*
- *les coûts découlant des obligations légales ou réglementaires, notamment en matières sociale, fiscale, d'assurances et de sécurité;*
- *les coûts découlant de l'administration et de la direction de l'entreprise*³¹

Lorsque l'infraction n'a pas été constatée dans un lieu public, une amende administrative de 2.500 à 250.000 euros peut être infligée pour le non-respect de cette disposition³².

Pour permettre ce contrôle, les contrats de transport devraient être communiqués aux représentants syndicaux ou déposés auprès du Service Public Fédéral.

L'interdiction d'offrir ou d'exécuter un transport pour un prix abusivement bas est inscrite également dans la législation finlandaise³³. Dans ce pays, les donneurs d'ordre sont obligés de contrôler si les entreprises de transport répondent à toutes les règles. En vertu de la nouvelle loi finlandaise, les clients d'entreprises de transport ne doivent pas seulement contrôler si l'entreprise avec laquelle ils travaillent dispose d'une licence de trans-

30 Loi relative au transport de marchandises par route et portant exécution du Règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la Directive 96/26/CE du Conseil et portant exécution du 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. Cette loi a été mise en œuvre par l'AR du 22 mai 2014 relatif au transport de marchandises par route (MB 15 juillet 2014) et par l'AM du 22 mai 2014 relatif au transport de marchandises par route (MB 15 juillet 2014) et est entrée en vigueur le 14 septembre 2014.

31 L'exposé des motifs précise que : 'Les prix des transports sont librement convenus entre les parties. L'on peut toutefois s'attendre à ce que le transporteur pratique un prix 'normal et raisonnable' par rapport à la prestation. Ce prix doit dans tous les cas couvrir les coûts réels du service offert aux conditions normales du marché. Compte tenu de la liberté de fixation des prix et du poids qui pèsent sur le secteur, la tendance de pratiquer des prix bas se renforce, ce qui met en péril la viabilité des entreprises et la sécurité.'

32 Art. 46 §1, 2° h de la nouvelle loi sur le transport.

33 La nouvelle loi finlandaise relative au transport de marchandises du 11 avril 2013.

port valable, mais aussi si elle traite son personnel de manière correcte et si elle satisfait à toutes ses obligations fiscales. Lorsqu'un donneur d'ordre doute que l'entreprise de transport réponde aux règles, par exemple parce qu'elle pratique des prix de transport excessivement bas, il ne peut conclure de contrat de transport. Le non-respect de cette obligation est considéré comme une infraction pénale. La sous-traitance d'un transport n'est donc plus une question du prix le plus bas, le donneur d'ordre est tenu également de contrôler le respect de la loi.

16 Le Règlement 1071/2009 relatif à 'l'établissement' : les États membres doivent inscrire dans la loi leur propre interprétation de ce Règlement

Comme déjà souligné, le Règlement 1071/2009 est interprété différemment par les États membres, les uns considérant qu'un bureau avec une administration des salaires suffit, d'autres interprètent le Règlement en ce sens que l'entreprise doit exercer effectivement une activité de transport. Cette dernière interprétation est, selon nous, la seule qui soit correcte, étant donné le libellé de l'article 5. Cette interprétation doit être inscrite dans une loi ou une cct belge. Une entreprise n'est établie de manière stable et effective dans un État membre que si elle exerce effectivement une activité de transport.

17 Le renforcement des règles régissant le cabotage

La législation relative au cabotage doit être renforcée.

La réglementation européenne précise les conditions auxquelles les transports de cabotage sont autorisés :

- Maximum 3 transports nationaux de cabotage;
- Consécutifs à un transport international;
- Effectués dans une période de 7 jours³⁴.

Les services nationaux de transport effectués dans l'État membre d'accueil par un transporteur non résident, ne sont considérés être conformes à ce Règlement que si ce transporteur est en mesure de produire des preuves évidentes du transport international vers l'État membre d'accueil et de chaque transport de cabotage consécutif à ce transport international.

Le Règlement 1072/2009 prévoit un 'régime de cabotage temporaire' aussi longtemps que l'harmonisation du marché du transport par la route n'est pas achevée.

Le Règlement sur le cabotage pourrait être concrétisé dans la législation nationale.

La Finlande, invoquant le caractère 'temporaire' du régime, a disposé que les chauffeurs non résidents sont autorisés à effectuer au maximum trois transports en Finlande dans une période de sept jours et dix transports dans une période de trois mois après le premier transport. Cette nouvelle

34 Règlement 1072/2009, article 8 : 'Tout transporteur de marchandises par route pour compte d'autrui qui est titulaire d'une licence communautaire et dont le conducteur, s'il est ressortissant d'un pays tiers, est muni d'une attestation de conducteur, est admis, aux conditions fixées par le présent chapitre, à effectuer des transports de cabotage. Une fois que les marchandises transportées au cours d'un transport international à destination de l'État membre d'accueil ont été livrées, les transporteurs visés au paragraphe 1 sont autorisés à effectuer, avec le même véhicule, ou, s'il s'agit d'un ensemble de véhicules couplés, avec le véhicule à moteur de ce même véhicule jusqu'à trois transports de cabotage consécutifs à un transport international en provenance d'un autre État membre ou d'un pays tiers à destination de l'État membre d'accueil. Le dernier déchargement au cours d'un transport de cabotage avant de quitter l'État membre d'accueil a lieu dans un délai de sept jours à partir du dernier déchargement effectué dans l'État membre d'accueil au cours de l'opération de transport international à destination de celui-ci. Dans le délai visé au premier alinéa, les transporteurs peuvent effectuer une partie ou l'ensemble des transports de cabotage autorisés en vertu dudit alinéa dans tout État membre, à condition qu'ils soient limités à un transport de cabotage par État membre dans les trois jours suivant l'entrée à vide sur le territoire de cet État membre.'

législation finlandaise³⁵ en matière de cabotage est la plus sévère de toute l'Union européenne³⁶. Notre pays pourrait donc également adapter sa législation sur le cabotage en ce sens.

D'autre part, l'obligation imposée aux chauffeurs non résidents de retourner dans leur pays d'origine après trois transports nationaux pourrait également constituer une mesure susceptible de combattre le dumping social. Pareille mesure rendrait en effet caduque la tactique des entreprises de transport qui consiste à ce que leurs chauffeurs passent vite la frontière après trois transports nationaux pour ensuite effectuer à nouveau trois transports nationaux.

18 Un meilleur accès à la justice : application et élargissement de l'article 4 de la loi relative aux conventions collectives et diminution de l'indemnité de procédure

Peu de chauffeurs trouvent le chemin du tribunal pour faire valoir leurs droits. Cette lacune pourrait être comblée par l'application effective et l'élargissement de la loi relative aux conventions collectives et par la diminution des indemnités de procédure dans les litiges de droit du travail.

- En vertu de l'article 4 de la loi du 5 décembre 1968 relative aux conventions collectives de travail et aux commissions paritaires, les organisations représentatives des travailleurs et des employeurs peuvent ester en justice dans tous les litiges auxquels l'application de la présente loi donnerait lieu et pour la défense des droits que leurs membres puisent dans les conventions conclues par elles. Ce pouvoir des organisations ne porte pas atteinte au droit des membres d'agir personnellement, de se joindre à l'action ou d'intervenir dans l'instance. Des dommages-intérêts du chef de l'inexécution des obligations découlant d'une convention ne peuvent toutefois être réclamés aux organisations que dans la mesure où la convention le prévoit expressément.

35 La nouvelle législation relative au transport de marchandises a été publiée le 11 avril 2013 par le gouvernement finlandais.

36 La Commission européenne a entamé une procédure d'infraction contre la Finlande.

Les organisations syndicales devraient recourir plus souvent à cette possibilité pour faire respecter les conventions collectives.

Aux Pays-Bas, la loi prévoit que les organisations des travailleurs et des employeurs, lorsqu'elles se doutent qu'une entreprise ne respecte pas une ou plusieurs dispositions rendues obligatoires, peuvent, en vue d'introduire une action en justice, demander au Ministre d'ouvrir une enquête³⁷. Pareille disposition pourrait également être inscrite dans la législation belge.

- L'indemnité de procédure³⁸ dans les litiges de travail devrait être diminuée afin de faciliter l'accès à la justice belge pour les chauffeurs qui souhaitent demander le respect de leurs droits. Actuellement, l'indemnité de procédure varie de 715 euros à 2.200 euros.

Des jugements et des arrêts qui confirment les droits sociaux des chauffeurs et se prononcent sur l'application du droit belge aux chauffeurs qui sont occupés en Belgique, pourraient donner lieu à un tournant dans la lutte contre le dumping social.

19 Augmentation des amendes pour l'employeur

Une augmentation des amendes fera réfléchir deux fois les employeurs avant qu'ils s'adonnent à des pratiques illégales.

Le secrétaire d'État à la lutte contre la fraude a déjà augmenté sensiblement les amendes. C'est le cas par exemple des amendes sanctionnant les infractions à la présence obligatoire de la lettre de voiture dans le camion.³⁹ La loi de 25 avril 2014 a adapté le Code pénal en reprenant des mesures susceptibles de promouvoir la lutte contre le dumping social dans le transport routier. Les amendes pénales et administratives ont ainsi été multipliées par douze.

37 L'article 10 de la loi du 25 mai 1937 sur la déclaration du caractère obligatoire ou non obligatoire général des dispositions de conventions collectives de travail.

38 L'indemnité de procédure est une intervention forfaitaire dans les frais et honoraires d'avocat de la partie ayant obtenu gain de cause, due par la partie déboutée (article 1022, 1er alinéa, du Code judiciaire).

39 Arrêté royal du 19 avril 2014 modifiant l'arrêté royal du 19 juillet 2000 relatif à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation d'infractions en matière de circulation routière.

Nous soulignons toutefois que l'imposition d'amendes à une entreprise ou aux chauffeurs ne touche pas toujours les vrais responsables. Il n'est pas à exclure que les chauffeurs risquent souvent d'en supporter eux-mêmes les conséquences financières.

20 Sanctionner le non-respect de l'interdiction de prendre le repos long à bord du camion

Le Règlement européen établissant les règles relatives aux temps de conduite et de repos des chauffeurs prévoit que le repos réduit peut être pris dans la cabine⁴⁰. A contrario, le repos long ne peut donc pas être pris dans la cabine. La législation belge prévoit des sanctions pour le non-respect de l'interdiction de prendre le repos long hebdomadaire dans le camion. Elle prévoit la perception immédiate d'une somme de 1.800 euros, à payer immédiatement, sous peine d'immobilisation du véhicule⁴¹.

40 Article 8.8 du Règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le Règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil.

41 Article 2 de l'Arrêté royal du 19 avril 2014 modifiant l'arrêté royal du 19 juillet 2000 relatif à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation d'infractions en matière de circulation routière.

B MESURES DE CONTRÔLE ET D'APPLICATION SUR LE PLAN NATIONAL

21 Contrôler l'exécution effective des législations belge et européenne

Les autorités de contrôle belges devraient disposer de moyens plus importants pour contrôler le respect des législations belge et européenne telles que la loi sur le transport de marchandises par route de 2013, le contrôle du repos long,....

En 2013, le Conseil des ministres a adopté en Belgique un plan d'action et de lutte contre le dumping social. Ce plan d'action opérationnel prévoit une série de mesures visant à une répression plus efficace et plus sévère de ces infractions importantes aux législations sociales et du travail, et des structures frauduleuses qu'elles cachent.

Le plan d'action prévoit des contrôles ciblés effectués par des équipes spécialisées et coordonnées, des poursuites pénales explicites, une lutte intégrée contre le phénomène ainsi que des peines plus lourdes.

Depuis février 2014, grâce à ce plan d'action de lutte contre le dumping social, les contrôles seraient effectivement plus intenses et plus ciblés, et les sanctions plus sévères. Une cellule opérationnelle 'dumping social' a été créée, elle regroupe les différents services d'inspection chargés de dépister les infractions graves.⁴² L'objectif est l'exécution ciblée d'au moins 1.500 des 12.000 contrôles prévus de pratiques de dumping social transfrontalier.

D'autre part, un magistrat compétent pour le droit pénal social sera désigné par ressort judiciaire, et il sera également le magistrat de référence pour le dumping social. Le gouvernement a qualifié la lutte contre le dumping social comme une priorité.

Toute la chaîne exécutoire et pénale devra contribuer à la lutte contre le dumping social et focaliser son action sur les grandes constructions de dumping social qui déstabilisent le plus la société.

42 La collaboration existante entre auditeurs du travail et services d'inspection est renforcée au moyen de 'cellules d'arrondissement'. Celles-ci bénéficieront du soutien d'une cellule opérationnelle 'dumping social' qui sera également employée pour les dossiers complexes.

22 Deux instruments susceptibles de faciliter le contrôle et l'application

- Le carnet de bord CMR dans le camion.
- Le registre électronique des entreprises de transport avec une liste noire, à l'image de l'exemple européen. La loi du 15 juillet 2013 relative au Registre électronique des entreprises de transport par route pourrait servir de base.

23 Application de l'article 433 quinquies du Code pénal, interdiction de la traite des êtres humains

En vertu de l'article 433 quinquies 3° du Code pénal '*constitue l'infraction de traite des êtres humains le fait de recruter, de transporter, de transférer, d'héberger, d'accueillir une personne, de prendre ou de transférer le contrôle exercé sur elle à des fins de travail ou de services, dans des conditions contraires à la dignité humaine. Le consentement de la personne victime de traite des êtres humains à l'exploitation envisagée ou effective est indifférent*'. En ce qui concerne la notion de 'conditions contraires à la dignité humaine', il s'agit d'une appréciation de fait à faire par le tribunal.

24 'Name & shame' des donneurs d'ordre et des entreprises de transport

Les entreprises de transport et les donneurs d'ordre sont en tant qu'entreprises multinationales coresponsables des pratiques de dumping social. Nommer et dénoncer les entreprises (co)responsables de ces pratiques peut se révéler un instrument efficace pour les inciter à respecter les législations sociale et du travail.

L'UBT belge et la FNV-Bondgenoten néerlandaise mènent une telle campagne dans les médias contre des entreprises organisatrices de dumping social. La campagne que ces deux organisations mènent actuellement contre Ikea en fournit un bel exemple (http://www.youtube.com/watch?v=wvyBRaE_U78).

25 Inscription d'une clause sociale dans les contrats de transport

L'intégration d'une clause sociale dans les contrats de transport conclus entre les entreprises de transport et les donneurs d'ordre, clause qui définit les droits sociaux des chauffeurs, pourrait également aider dans la lutte contre le dumping social.

V CONCLUSION

Le dumping social dans le transport routier peut être combattu par un éventail de mesures fort différentes. Nous nous sommes efforcés de donner une énumération exhaustive des mesures pouvant servir à la lutte contre le dumping social. Il est clair que le dumping social compromet la position sociale de tous les chauffeurs, qu'ils viennent de pays de l'Europe de l'Est ou d'autres pays de l'Union européenne, et les plonge souvent dans des situations indignes et abominables. Les propositions que nous formulons sont de nature à contribuer à une amélioration de la profession de chauffeur et du secteur du transport en général qui est actuellement en proie à une concurrence infernale. Nous devons nous demander ce qu'il faut entendre par 'situation digne' des chauffeurs de camion, mais une chose est claire : leur situation n'est aucunement garantie dans l'Europe néolibérale actuelle. Pourtant, la dignité humaine est un des droits fondamentaux de l'Union européenne et ne peut être éclipsée par les principes du libre marché. Le principe pour les chauffeurs doit être : 'à travail égal, salaire égal et protection sociale égale' !

25

MESURES POUR COMBATTRE LE DUMPING SOCIAL DANS LE TRANSPORT ROUTIER

SUR LE PLAN EUROPÉEN

- 1 Œuvrer à une harmonisation vers le haut des différentes législations sociales des États membres.
- 2 Mettre en question la libre circulation et le marché interne pour le secteur du transport routier – Les droits sociaux fondamentaux doivent l'emporter sur les principes de la libre circulation.
- 3 Pas de nouvelle libéralisation du cabotage – Les restrictions imposées au cabotage doivent s'appliquer également aux transports combinés.
- 4 Un nouveau facteur de rattachement dans le droit privé international – l'adaptation du Règlement Rome I.
- 5 L'instauration d'un salaire minimum européen.
- 6 Un Règlement européen ou une cct européenne imposant un niveau déterminé aux conditions sociales dans le secteur du transport de marchandises par la route
- 7 Précision du Règlement européen 1071/2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route
- 8 Utilisation obligatoire d'un tachygraphe pour les véhicules utilitaires de moins de 3,5 tonnes.
- 9 Mécanismes de contrôle et d'application dans les États membres, renforcement de la collaboration entre États membres et création d'un service d'inspection et de contrôle européen.
- 10 Six instruments susceptibles de promouvoir le contrôle et l'application :
 - Tachygraphe digital relié au GPS.
 - Paiement obligatoire du salaire sous forme scripturale.
 - Un registre européen contenant une liste noire des entreprises et des personnes en infraction.

- Le CMR électronique.
 - Une feuille de route contraignante pour l'harmonisation des mesures d'application.
 - Le registre des normes.
- 11 Renforcer le contrôle de l'application effective du Règlement européen 1071/2009.
 - 12 Une représentation syndicale pour les chauffeurs internationaux.

SUR LE PLAN NATIONAL

- 13 Point de rattachement dans une loi ou une cct belge en ce qui concerne la loi applicable : le lieu d'attache.
- 14 L'élargissement de la responsabilité solidaire à la chaîne complète des donneurs d'ordre, assorti de contrôles effectifs.
- 15 Sanctionner le fait d'offrir, d'exécuter ou de faire exécuter un transport moyennant un prix abusivement bas.
- 16 Le Règlement 1071/2009 relatif à 'l'Établissement': les États membres doivent inscrire dans la loi leur propre interprétation de ce Règlement.
- 17 Le renforcement des règles régissant le cabotage.
- 18 Un meilleur accès à la justice : application et élargissement de l'article 4 de la loi relative aux conventions collectives et diminution de l'indemnité de procédure.
- 19 Augmentation des amendes pour l'employeur.
- 20 Sanctionner le non-respect de l'interdiction de prendre le repos long à bord du camion.
- 21 Contrôler l'exécution effective des législations belge et européenne.
- 22 Deux instruments susceptibles de faciliter le contrôle et l'application : le carnet de bord CMR dans le camion et le registre électronique des entreprises de transport par route.
- 23 Application de l'article 433 quinquies du Code pénal – interdiction de la traite des êtres humains.
- 24 'Name & shame' des donneurs d'ordre et des entreprises de transport.
- 25 Inscription d'une clause sociale dans les contrats de transport.

