



PANDÉMIE D'EXPLOITATION DANS LE TRANSPORT ROUTIER EUROPÉEN

Rapport VNB-ITF-UITA

Juin 2020



Les entreprises prétextent le Covid-19 pour réduire plus encore les tarifs de transport, les salaires, les conditions de travail et les normes de santé et de sécurité. Bien avant que l'Europe soit touchée par le Covid-19, le secteur du transport routier était déjà malade, rongé par l'exploitation des chauffeurs et les violations des droits humains. Mais le coronavirus a encore exacerbé ces abus, entraînant une exploitation aux proportions pandémiques dans le transport routier européen.



Les chauffeurs routiers européens sont très exposés aux incidences du Covid-19.¹ En Europe, la vie et le bien-être de nombreux chauffeurs routiers et usagers de la route sont en danger. Des décennies de sous-traitance et de déréglementation ont facilité et dissimulé l'exploitation des routiers. Les multinationales n'ont cessé d'exiger un transport toujours moins cher, avec à la clé une baisse des tarifs et salaires au détriment de la sécurité. De nombreuses multinationales se désintéressent des transporteurs ou n'ont pas connaissance des pratiques souvent abusives de leurs sous-traitants et des risques qu'elles représentent pour la santé et la sécurité. Autant de facteurs qui ont contribué à exacerber plus encore l'exploitation de la main-d'œuvre avec la pandémie de Covid-19.

Pendant la crise sanitaire, des chaînes d'approvisionnement fiables et solides s'avèrent indispensables. Une industrie construite sur l'exploitation, le travail dangereux et les violations des droits humains n'est ni solide, ni fiable, ni durable. Les gouvernements, les multinationales et les sociétés de transport doivent assumer leurs responsabilités et protéger les routiers pour que les marchandises essentielles à la survie et à la relance de l'économie et de la société soient acheminées en toute sécurité.

L'enquête a fait ressortir plusieurs problématiques déjà présentes à grande échelle avant la crise du Covid-19 :

- Des routiers d'Ukraine, de Biélorussie, d'Ouzbékistan, de Turquie, des Philippines et d'autres **pays hors UE** sont appâtés et incités à venir travailler dans l'Union européenne ;

- Ces routiers sont employés sous des **contrats d'Europe de l'Est** alors qu'ils travaillent presque exclusivement en Europe de l'Ouest. On les oblige souvent à signer **des contrats rédigés dans une langue qu'ils ne comprennent pas** ;
- Ils sont **convoyés par minibus** vers l'Europe de l'Ouest ;
- Les chauffeurs non résidents touchent en moyenne un **salaire fixe d'environ 100 à 600 euros par mois**, et beaucoup se voient **privés de salaire** pour le travail effectué précédemment ;
- **C'est dans leur véhicule que les routiers doivent se reposer, dormir, manger et vivre** pendant plusieurs mois d'affilée ;
- Les chauffeurs sont munis de **faux documents** à présenter en cas de contrôle de leur statut d'emploi, et **ont pour consigne ne pas répondre aux questions** sur leurs temps de conduite et de repos ;
- On les menace de **représailles physiques et financières** s'ils se plaignent des conditions de santé et de sécurité, de leur salaire et d'autres problèmes ;
- **La traite des êtres humains** est un fléau croissant dans le secteur. Les victimes non ressortissantes de l'UE sont introduites clandestinement en Europe de l'Est, travaillent en Europe de l'Ouest, et se retrouvent souvent abandonnées à leur sort sans les moyens financiers de rentrer au pays ; et
- Les employeurs profitent du **peu de contrôles** du respect des réglementations relatives aux transports routiers et aux droits humains et du travail par les autorités et les multinationales clientes au sommet de la chaîne d'approvisionnement.

1. Insérer le lien vers le film

Plusieurs autres problèmes posant un risque pour la santé, la sécurité et le bien-être des chauffeurs routiers durant la crise sanitaire ont également été mis au jour :

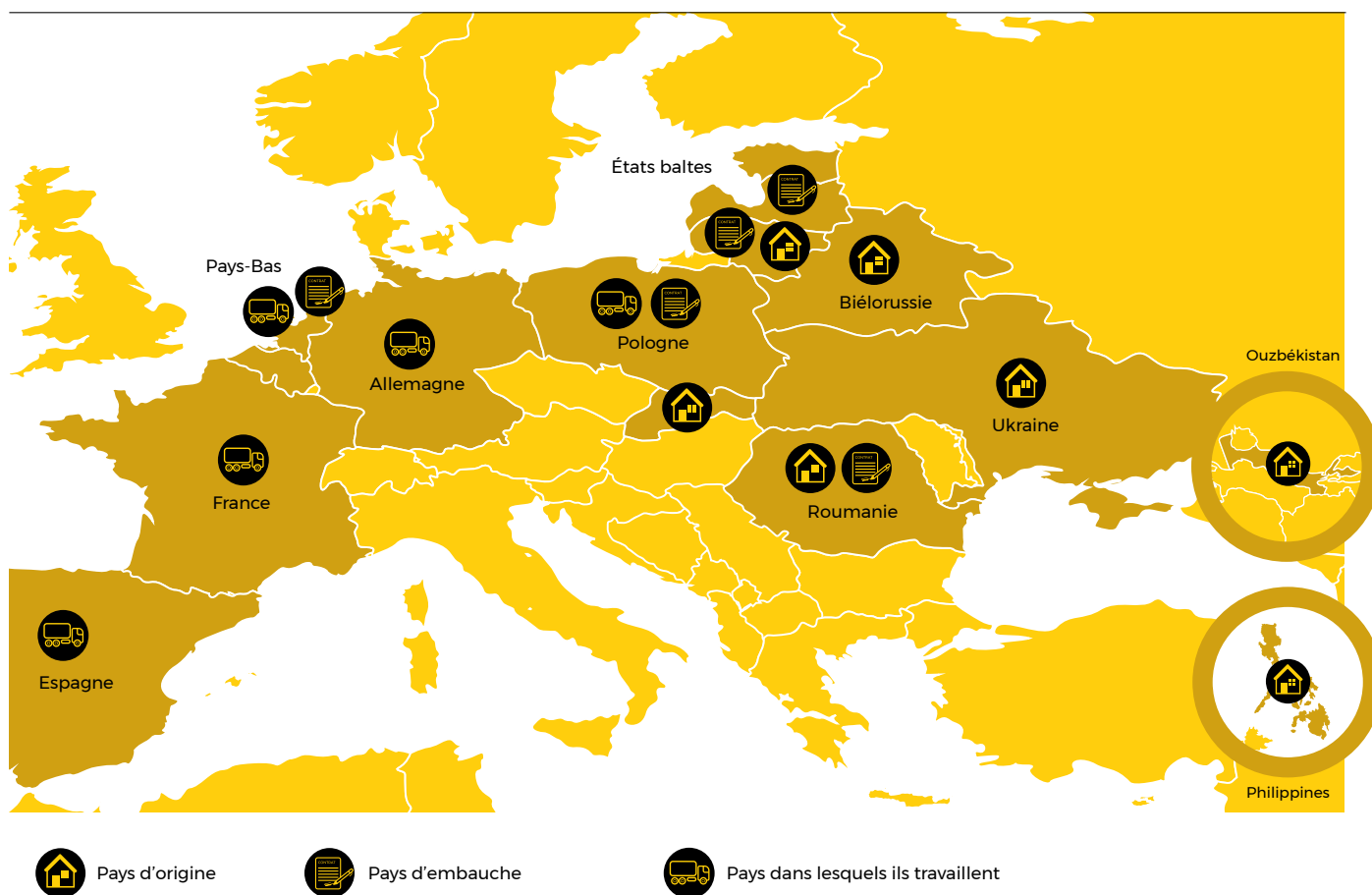
- Les multinationales et les sociétés de transport **profitent de cette crise pour, respectivement, obtenir une baisse des tarifs et diminuer les salaires des routiers** ;
- Les routiers ne reçoivent que **peu ou pas d'équipements de protection individuelle (EPI)**, et quand ils sont informés des risques, il leur est demandé de trouver et d'acheter leurs propres EPI ;
- Les dérogations aux réglementations sur les temps de conduite et de repos ont poussé **les employeurs à mentir aux chauffeurs et à les forcer à conduire plus que de raison**, faisant ainsi fi des risques de fatigue ;
- Les chauffeurs se voient contraints de ne pas quitter leur véhicule, dans des endroits où **ils n'ont pas accès à de l'eau potable, des sanitaires dignes de ce nom ou des douches gratuites** ;
- Ils se voient **refuser l'accès aux installations sanitaires** ; et
- Ils ne touchent pas **d'indemnités de maladie et se voient enjoins par l'employeur de prendre un congé sans solde en cas de maladie**.

Les chauffeurs que nous avons interrogés transportent les marchandises de certaines des plus grandes multinationales et marques au monde. Ils sont soit employés par de petits sous-traitants tout en bas de complexes chaînes d'approvisionnement, ou par les plus grandes entreprises de transport européennes, sous contrat direct avec des multinationales.

Les informations et expériences présentées dans ce rapport d'urgence ont été recueillies par FNV-VNB² durant la crise du Covid-19 de 2020. Ses conclusions s'appuient sur les témoignages, documents et données recueillis auprès des chauffeurs et d'autres sources dans l'ensemble du secteur, et dans plusieurs pays européens.

Ces informations sont le fruit d'enquêtes menées sur le terrain dans le respect des distances physiques de sécurité et de recherches documentaires, selon des procédures différentes de celles habituellement utilisées par VNB. Les informations et témoignages contenus dans ce rapport constituent des études de cas de l'impact général du Covid-19 sur les chauffeurs routiers. Ces données ont été anonymisées pour protéger l'identité et l'emploi des routiers ayant accepté de témoigner.

LA ROUTE VERS L'EXPLOITATION DANS LE TRANSPORT ROUTIER EUROPÉEN



2. VNB est la fondation sur la recherche et la réglementation du transport routier créée par le syndicat néerlandais FNV.

Statut d'emploi et pays d'activité

L'Europe souffrait déjà d'une pénurie de chauffeurs routiers avant la crise du Covid-19. À l'augmentation des salaires, l'amélioration des conditions de travail et l'embauche de routiers dans le pays d'activité, les sociétés de transport ont préféré le développement de modèles commerciaux favorisant l'exploitation. Elles ont commencé à recruter de la main-d'œuvre non européenne dans les pays de l'UE où les salaires sont plus bas, pour la faire travailler dans les pays de l'UE où les salaires sont plus élevés.

Les chauffeurs que nous avons rencontrés sont employés sous contrat d'Europe de l'Est, mais travaillent presque exclusivement dans des pays à plus hauts salaires d'Europe de l'Ouest. Souvent, les employeurs ne leur fournissent pas de contrat de travail dans une langue qu'ils comprennent, et/ou profitent de leur méconnaissance des droits auxquels ils peuvent prétendre dans les pays où ils sont employés.

Il est fréquent que les chauffeurs non européens s'endettent pour se rendre dans l'Union européenne dans l'espoir d'y trouver l'emploi décent qu'on leur a fait miroiter. Mais une fois dans l'Union européenne, ceux-ci comprennent très vite combien ils sont vulnérables. Ils signent un contrat dans une langue qu'ils ne comprennent pas, dans un pays dont ils ne parlent pas la langue, et sont dans l'incapacité de demander de l'aide. Le voyage vers l'Europe ayant englouti toutes leurs économies, il leur est impossible de rentrer chez eux. Avant même qu'ils ne signent leur contrat, la société de transport a déjà commencé à leur mentir et à les dépouiller des droits auxquels ils peuvent prétendre dans les pays où ils sont contractuellement employés.

Dès que les documents sont signés, les employeurs les convoient par minibus vers des aires de stationnement de poids-lourds en Europe de l'Ouest. Les chauffeurs prennent possession de leur camion immatriculé en Europe de l'Est et commencent à travailler.

Une fois dans le pays où les salaires sont plus élevés, les employeurs leur donnent souvent la consigne de mentir aux inspecteurs et à la police. Les chauffeurs non résidents que nous avons rencontrés révèlent qu'ils reçoivent de faux papiers stipulant que leur contrat et leur salaire sont conformes aux réglementations en vigueur en Europe occidentale.³ Dans l'incapacité de comprendre les documents qui leur sont fournis, les chauffeurs sont là aussi mal informés des droits auxquels ils peuvent prétendre dans leur pays d'activité.

Les chauffeurs étaient déjà vulnérables avant la crise sanitaire. Mais aujourd'hui, ces modèles économiques risquent de propager le virus parmi ces chauffeurs exploités et les personnes qu'ils sont amenés à côtoyer.

Le chauffeur A, un Ukrainien employé dans les États baltes, a été interviewé alors qu'il était sur la route depuis déjà des mois. Dans une déposition à la police d'un pays d'Europe de l'Ouest, il a déclaré :

« J'ai été convoyé depuis la Baltique dans un minibus avec d'autres routiers pour prendre possession de mon camion en Europe occidentale. On m'a promis que je ne devrais conduire que pendant trois mois, mais on m'a obligé à rester bien plus longtemps à cause du Covid-19. Au lieu de me verser le salaire convenu, la société ne m'a payé que quelques centaines d'euros par mois. Je n'ai jamais reçu la moindre fiche de salaire. Quand je suis payé, c'est toujours moins que prévu, sans aucune explication. »⁴

Le chauffeur B, un Roumain employé sous contrat roumain par la filiale polonaise d'une entreprise néerlandaise, a déclaré :

« Au cours des premières semaines de la pandémie de Covid-19, mes collègues et moi sommes montés dans un minibus affrété par notre employeur pour nous rendre de Roumanie aux Pays-Bas, où se trouve notre base, pour commencer à travailler. Nous n'étions pas autorisés à franchir la frontière entre la Roumanie et la Hongrie à cause du Covid-19. Nous avons essayé deux fois. La société a réduit notre salaire, et quand j'ai demandé à être payé, on m'a renvoyé. »⁵

Le Chauffeur C est un Roumain travaillant sous contrat roumain pour transporter des fruits entre l'Espagne et la Norvège pour une société espagnole de transport alimentaire.⁶ Même s'il travaille exclusivement entre l'Espagne et la Norvège, son salaire, sa sécurité sociale, son assurance-santé et ses indemnités journalières sont aux standards roumains.

Les salaires et prélèvements sociaux et fiscaux incombant aux employeurs qui exploitent des chauffeurs non résidents sont ceux du pays du contrat. Les chauffeurs non résidents ont rarement accès au pouvoir judiciaire ou à la négociation collective.

Jusque là, rien de bien nouveau. Cependant, durant la crise du coronavirus, ces tricheries sur le statut d'emploi des chauffeurs non résidents entraînent de graves conséquences supplémentaires pour la santé, la sécurité et les moyens de subsistance de ces routiers et de leurs proches.

3. Avril 2020

4. Mai 2020

5. Avril 2020

6. Avril 2020

Prix

La crise sert de prétexte à quelques multinationales et sociétés de logistique pour exiger une baisse des tarifs de transport, et aux sociétés de transport pour diminuer les salaires.⁷ Une multinationale a contacté plusieurs de ses prestataires de transport, invoquant l'impact du Covid-19, de la chute du prix des carburants et de l'évolution de la demande pour réclamer une baisse de prix :

« À cause de la pandémie, nous assistons à une chute des prix du transport dans l'Union européenne. Nous vous demandons de réduire vos tarifs de transport et de nous informer des options possibles. »⁸

La Fédération allemande pour le transport routier des marchandises, la logistique et le traitement des déchets (BGL), l'organisation nationale des employeurs du transport routier, a mis en garde contre les prix annoncés sur les plateformes de réservation de transport de fret en ligne. Selon elle, « ces offres sont illégales car elles ne sont plus compatibles avec les réglementations relatives au salaire minimum et au cabotage ».⁹

Le chauffeur D, de Biélorussie, a indiqué :

« Je suis employé en Lituanie et je conduis un camion lituanien. 90 % du temps, j'effectue du cabotage en Allemagne et j'enfreins donc les règles sur le cabotage. Durant ces quelques mois sur la route, je n'ai touché que quelques centaines d'euros par mois, à peine assez pour survivre et me nourrir. »

Ce sont les chauffeurs les plus vulnérables qui, en définitive, font les frais de la diminution des prix des transports routiers durant cette crise : salaires revus à la baisse, dégradation des conditions de travail et piètres conditions d'hygiène et de sécurité.

Salaires

Avant le Covid-19, les chauffeurs non résidents interrogés, qui travaillent en Europe de l'Ouest, touchaient en moyenne 100 à 600 euros par mois, hors indemnités journalières non imposables pour la nourriture et les moyens de subsistance.¹⁰ Ces indemnités journalières font souvent l'objet d'un accord verbal avec l'employeur, et sont régulièrement revues à la baisse arbitrairement et sans explication.

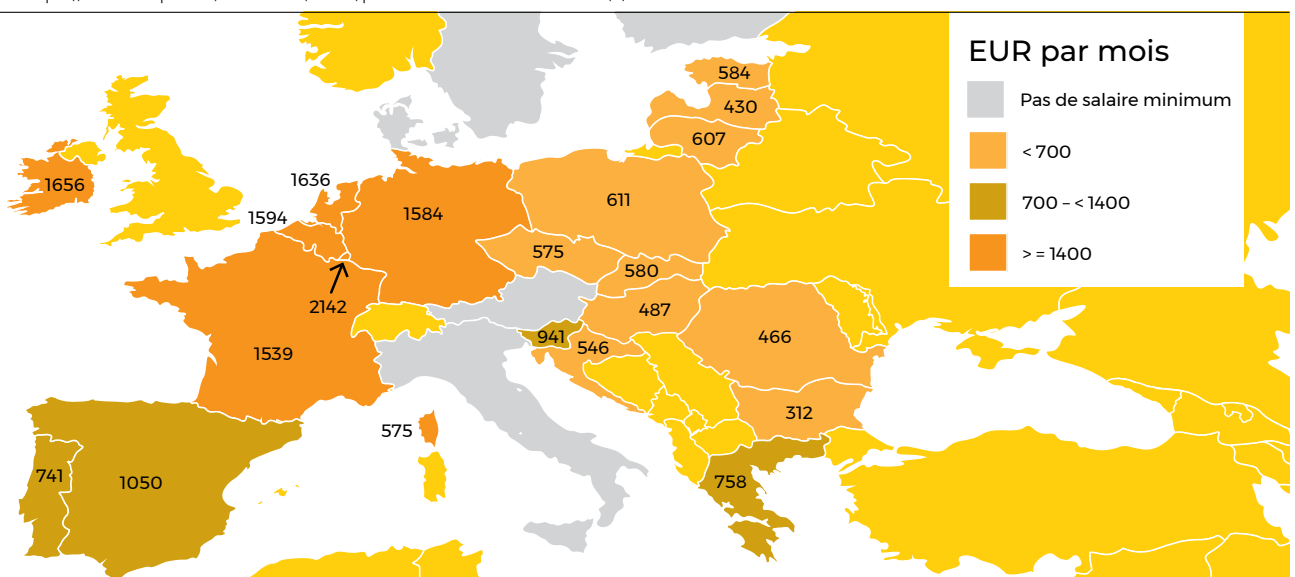
Les salaires bas et irréguliers des chauffeurs non résidents qui sont sur la route ou à l'isolement chez eux, ne suffisent généralement pas à subvenir à leurs besoins et à ceux de leur famille. **Le Chauffeur C** a expliqué :

« J'ai un contrat roumain avec un salaire minimum roumain, mais je ne conduis pas en Roumanie. Si je conduis pendant six semaines non-stop, je touche au total environ 2 000 euros par mois [indemnités journalières incluses]. Durant le Covid-19, je ne peux quitter la Roumanie pour travailler. À l'heure actuelle, mon employeur me verse 70 % de mon [salaire minimum] de 350 euros par mois. Ce n'est pas assez pour me faire vivre moi et ma famille. »¹¹

Il touche 350 euros par mois de salaire et, s'il a de la chance, perçoit au total 2 000 euros par mois pour son salaire, ses frais de déplacement et ses indemnités journalières. Cependant, pour subvenir aux besoins de sa famille, la majeure partie de ses indemnités sont envoyées dans son pays. Quand il a pu quitter la Roumanie pour travailler, **le Chauffeur C** a travaillé pendant 6 semaines loin de chez lui, mangeant, dormant, se lavant et vivant dans son véhicule pour économiser suffisamment d'argent à envoyer à sa famille.

DISPARITÉS ENTRE LES SALAIRES MINIMUMS DANS L'UE

Source : <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/DDN-20200203-2>



7. Avril 2020

8. Avril 2020

9. http://www.bgl-ev.de/web/medien/presse/article_archiv.htm&news=3413&year=2020

10. 2018-2020

11. Mars 2020

Le Chauffeur E est ukrainien et employé par une société lituanienne. Celle-ci possède des milliers de camions circulant uniquement hors des frontières lituaniennes. Voici son témoignage :

« Quand mes collègues et moi avons été recrutés par la société, celle-ci nous a proposé un salaire de 68 euros par jour. Je n'ai jamais vu une fiche de salaire pour connaître le détail du calcul. Pendant le Covid-19, tout le monde parle du rôle essentiel que nous, les routiers, jouons dans la distribution de nourriture et de médicaments. Nous n'avons jamais eu autant de travail. Mais l'employeur nous a avertis qu'il réduirait la part variable de notre salaire. Maintenant, on dirait que je ne touche que 23 euros par jour ; le reste m'est versé sous la forme d'une indemnité journalière non imposable que la société va diminuer en prétextant le Covid-19. »¹²

Les employeurs irresponsables profitent du fait que les organismes de contrôle sont débordés et en sous-effectifs. Ils savent pertinemment qu'ils peuvent exploiter les chauffeurs impunément. Plusieurs routiers philippins que nous avons interrogés étaient, d'après leur contrat, employés en Pologne, mais ne travaillaient qu'en Europe de l'Ouest.¹³ Ils n'avaient plus été payés depuis janvier 2020. **Le Chauffeur F**, un Philippin, a déclaré :

« Pendant le Covid-19, mes collègues et moi faisons du transport [sic] en Europe de l'Ouest. Mais notre employeur nous dit qu'il ne peut pas nous verser notre salaire parce que ses factures ne sont pas payées par l'opérateur pour lequel nous travaillons. »¹⁴

Un autre groupe de chauffeurs philippins interrogés ont été victimes de la traite des êtres humains en Pologne en 2019. Aujourd'hui, ils sont employés par une nouvelle société en Roumanie, qui leur avait promis des emplois corrects en tant que routiers aux Pays-Bas. Mais au lieu de cela, ils ont été abandonnés en Roumanie sans suffisamment d'argent et de nourriture ni aucune échappatoire. **Le Chauffeur G**, un Philippin, a expliqué :

« Nous sommes toujours sous contrat avec l'entreprise, mais malheureusement je n'ai reçu que 50 euros d'indemnités journalières pour me nourrir. J'ai essayé de demander, de supplier de l'aide à l'employeur, notamment sur le plan alimentaire, mais malheureusement, je n'ai rien vu venir. »¹⁵

L'employeur lituanien du **Chauffeur E** a envoyé la communication suivante à ses chauffeurs travaillant en Europe occidentale pour annoncer une réduction des salaires et une baisse des indemnités journalières :

« Aujourd'hui, vu le risque de propagation du Covid-19, bon nombre de nos clients ont cessé d'expédier leurs marchandises, des usines et magasins ferment partout en Europe, en Russie et en Scandinavie, et le chômage grimpe en flèche. Dans le passé, nos activités étaient florissantes, mais aujourd'hui, nous devons surtout faire en sorte que les camions ne soient pas à l'arrêt, qu'il y ait des marchandises à transporter, et qu'aucun emploi ne soit perdu. Voilà pourquoi nous transportons des marchandises moins chères, réduisons les prix et diminuons les dépenses dans tous les domaines et dans tous les pays dans lesquels nous sommes présents.

Mais cette crise aura une fin, et pour que nous puissions tous y survivre ensemble, nous réduisons les indemnités journalières des chauffeurs de toutes les flottes à partir de [date supprimée]. »¹⁶

Une autre société de transport d'Europe de l'Est a envoyé une déclaration similaire à ses chauffeurs, expliquant les mesures temporaires prises durant la crise de Covid-19 :

« Je m'adresse à tous les chauffeurs, en espérant leur compréhension. Pendant la durée de cette épidémie mondiale, le salaire des chauffeurs sera revu à la baisse. À partir du 1^{er} avril, il sera de 1 300 euros. Le salaire des seconds chauffeurs ne changera pas. Cette mesure ne sera d'application que pendant la durée de la pandémie. Il y a chaque jour moins de travail, les tarifs de transport baissent, et les camions sont à l'arrêt. Nous acceptons des missions de transport même à bas prix pour garder la tête hors de l'eau en cette période difficile. Toutes les personnes qui le souhaitent peuvent rentrer chez elles à leurs propres frais jusqu'à ce que cette épidémie soit terminée. »¹⁷

Les chauffeurs interrogés travaillant pour cette société ont déclaré qu'ils n'avaient pas reçu les 1 300 euros promis par celle-ci. Au lieu de cela, ils ont reçu quelques centaines d'euros, à peine de quoi s'acheter à manger mais pas suffisamment pour rentrer au pays, et ont été obligés de continuer à travailler.¹⁸

12. Avril 2020

13. Avril 2020

14. Avril 2020

15. Mai 2020

16. Avril 2020

17. Avril 2020

18. Mai-juin 2020 ; <https://www.youtube.com/watch?v=Z4LOLVdf4dY>

Temps de conduite et de repos

Dans l'Union européenne, les réglementations sur les temps de conduite et de repos devraient constituer la meilleure des protections pour les chauffeurs, la sécurité routière et la concurrence loyale. Ces réglementations sont claires et strictes, mais ne sont pas suffisamment appliquées. Les transporteurs obligent leurs chauffeurs à les enfreindre au quotidien en toute impunité. Les chauffeurs sont contraints de vivre illégalement dans leur camion pendant des mois, de conduire trop longtemps, de ne pas se reposer assez, et d'utiliser la carte de tachygraphe de collègues pour duper les forces de l'ordre en cas de contrôle.¹⁹

Le Chauffeur H, d'Ouzbékistan, est employé par la filiale d'Europe orientale d'une société allemande de logistique comptant des milliers de camions :

« Mon employeur m'oblige à utiliser la carte de tachygraphe d'autres chauffeurs pour tricher sur les temps de conduite et de repos. Si nous dépassons notre temps de conduite, une personne du bureau français ou allemand vient nous voir sur une aire de stationnement pour nous remettre les cartes que nous devons utiliser. »²⁰

Malgré les contrôles sur les bases allemandes et françaises des filiales, cette manipulation illégale des temps de conduite et de repos et l'exploitation des chauffeurs se poursuivent.

Le Chauffeur I, un Ukrainien, a expliqué :

« Si nous passons notre repos hebdomadaire en France et en Allemagne, la société nous remet de fausses factures d'hôtel pour faire croire que nous avons dormi à l'hôtel, alors que nous dormons dans notre camion pendant des mois. L'employeur nous dit aussi de désactiver l'enregistrement du tachygraphe ou d'utiliser les cartes de collègues. Il nous force à travailler sur notre temps de repos. En France, on m'a obligé à conduire un camion en panne. Comme je n'y arrivais pas, la société a envoyé un minibus avec deux chauffeurs d'Ouzbékistan. Ils m'ont abandonné en France et j'ai dû rentrer chez moi en stop. La police n'était pas là pour prendre ma déposition. »²¹

La Commission européenne a décidé d'assouplir en partie les réglementations durant la crise de Covid-19.²² Pour tous les chauffeurs interrogés dans le cadre de ce rapport, celle-ci se berce de douces illusions puisque, déjà avant la crise, les réglementations n'étaient ni respectées ni appliquées. Dans certains cas, les employeurs ont même affirmé que toutes les réglementations avaient été assouplies. Un groupe de chauffeurs non européens a partagé ce message électronique de l'employeur à tous les 800 chauffeurs et 500 camions de l'entreprise :

« Le temps de travail sera aussi long que nécessaire, avec une pause de seulement 24 heures les week-ends, la seule exception étant si le véhicule est déjà en place ; les opérations dans un même pays (cabotage) seront aussi fréquentes que vous le souhaitez ; ces mesures sont temporaires et ne seront en place qu'aussi longtemps que nous rencontrerons des difficultés opérationnelles. Nous vous demandons votre compréhension. »²³

Déjà avant la pandémie, les sociétés fournissaient souvent à leurs chauffeurs des documents à présenter aux autorités en cas de contrôle. L'un des documents remis aux chauffeurs indique aux autorités qu'elles ne sont pas autorisées à poser certaines questions sur les temps de repos hebdomadaires.²⁴ Il s'agit d'un document de la Commission européenne sur les contrôles routiers. Souvent, les chauffeurs ne comprennent pas la langue de ces documents, et on leur donne la consigne de ne pas répondre aux questions et de prendre contact avec la société.

Le Chauffeur J, originaire d'Asie, était employé en Slovaquie, mais conduisait son camion en Europe de l'Ouest, en sous-traitance pour plusieurs sociétés logistiques occidentales. Il a maintenant été reconnu comme victime de la traite des êtres humains dans un pays d'Europe occidentale :

« J'ai vécu pendant des mois dans mon camion sans toucher de salaire. J'ai eu un contrôle routier en [mention du pays supprimée] et la société a été sanctionnée. Elle n'a pas voulu payer l'amende, et m'a abandonné à mon sort sur un parking pendant plusieurs jours. Ensuite, l'employeur a surgi en pleine nuit, m'a extirpé de mon camion et m'a remplacé par un chauffeur serbe. On m'a abandonné sur ce parking sous la pluie, au beau milieu de la nuit. »²⁵

19. 2018-2020

20. Mai 2020

21. Février 2020

22. Commission européenne, DG Mobilité et transports, 30.03.20

23. Mars 2020

24. Mai 2020

25. Décembre 2019

Santé et sécurité

Les chauffeurs non résidents sont contraints à une vie de « nomades ». Ils sont sur la route sans discontinuer pendant des mois, sans logement ni installations sanitaires fixes. Ils cuisinent dans ou à proximité de leur cabine, et quand l'employeur refuse de réparer le chauffage, ils ont parfois recours au réchaud au gaz à l'intérieur du camion pour se chauffer ou cuisiner. **Le Chauffeur K**, un Ukrainien, a expliqué :

« Pour nous chauffer, nous laissons le réchaud au gaz allumé toute la nuit. C'est risqué, mais sinon, on mourrait de froid ! C'est interdit, nous pourrions recevoir une amende. Nous sommes otages de cette situation. »²⁶

Les chauffeurs sont soit sous-assurés, soit pas assurés du tout, et ont souvent recours à l'automédication en cas de maladie ou de blessure. Ils sont obligés de passer la nuit dans leur camion car ils n'ont pas les moyens de se loger ailleurs. Et ceux qui osent se plaindre à l'employeur font souvent l'objet de menaces financières ou physiques.

Le Chauffeur L et ses collègues ont reçu le message suivant de leur employeur :

« Si vous n'allez pas à Bremerhaven, je vous briserai le cou... Les policiers, ce sont des idiots. Ils n'en ont rien à faire de vous, tout ce qu'ils veulent, c'est de l'argent. Où pourraient-ils s'enfuir ? Je les retrouverai, même aux Philippines. »²⁷

Le résultat, c'est que les chauffeurs sont sous pression psychologique constante, non sans risques pour la sécurité et la vie de leurs collègues et des autres usagers de la route quand on conduit un 40 tonnes.

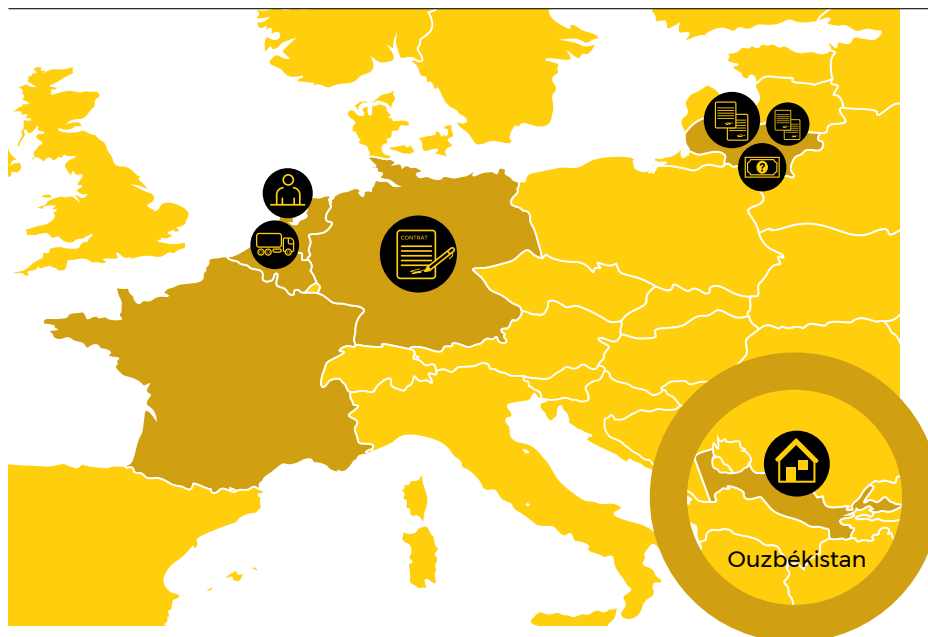
Pendant la crise du Covid-19, les gouvernements et les autorités ont souligné combien il était important que les travailleurs utilisent des EPI et respectent les mesures d'hygiène. Les sociétés de transport peu scrupuleuses qui enfreignaient déjà les droits des chauffeurs avant la crise du Covid-19, ne leur fournissent pas suffisamment d'EPI et ne prévoient pas de mesures d'hygiène. Par ailleurs, elles n'informent pas les chauffeurs des risques supplémentaires posés par le Covid-19 pour leur santé et leur sécurité.

La plupart des chauffeurs interrogés sont priés d'acheter leurs propres EPI. **Le Chauffeur M**, un Roumain qui travaille dans toute l'Europe occidentale pour la filiale roumaine d'une société de transport néerlandaise, est employé sous contrat roumain pour 350 euros par mois. Il travaille six semaines d'affilée, vivant dans son véhicule. Pour cette période de six semaines, l'employeur lui a fourni une paire de gants en plastique et un seul masque.²⁸

Le Chauffeur N est russe, travaille pour une société lituanienne, mais conduit en France :

« La société ne nous a fourni aucune information quant aux moyens de nous protéger. J'ai acheté mes propres EPI. La seule chose qui les préoccupait, c'est que les chauffeurs ne soient pas en contact avec les gens du bureau au siège de l'entreprise lors de l'échange de documents. »²⁹

L'EXPLOITATION, RÉSULTAT D'UNE CHAÎNE DE SOUS-TRAITANCE



- Un client néerlandais
- Souhaite faire transporter ses marchandises des Pays-Bas vers la Belgique
- Le client engage une entreprise de camionnage allemande
- L'entreprise allemande sous-traite le contrat à une entreprise lituanienne
- L'entreprise lituanienne sous-traite le contrat à une autre entreprise lituanienne
- Un chauffeur est embauché par l'entreprise lituanienne en bas de la chaîne
- Un chauffeur d'Ouzbékistan est engagé au salaire lituanien et travaille exclusivement en Europe de l'Ouest

26. Janvier-mai 2020

27. 2019

28. Avril 2020

29. Mai 2020



La plupart des chauffeurs non résidents interrogés sont contraints de vivre dans leur véhicule, sans accès garanti à de l'eau potable, des sanitaires dignes de ce nom ou des douches gratuites. Ceci était déjà relativement courant pour les chauffeurs non résidents issus de l'Europe des 12 et de pays non membres de l'UE avant le Covid-19.

Les chauffeurs non résidents perçoivent rarement des indemnités de maladie, et l'employeur considère qu'ils prennent des congés sans solde quand ils ne sont pas en mesure de travailler. Les chauffeurs signalent que certains employeurs leur donnent pour consigne de ne rester chez eux que s'ils ont de la fièvre.³⁰

Formation et certification

Dans l'Union européenne, la loi oblige tous les routiers à posséder un permis « Code 95 ». Beaucoup de chauffeurs non ressortissants de l'UE l'ignorent. Les sociétés peu scrupuleuses exigent des routiers qu'ils paient pour cette certification, et leur fournissent des certificats sans qu'ils aient suivi la formation nécessaire.

Le Chauffeur O, ukrainien, a expliqué :

« Quand nous sommes arrivés, personne n'avait de formation. Nous avons payé 80 euros [pour notre formation et certification], et à peine deux semaines plus tard, on nous a remis notre permis 'Code 95' sur un parking à Rotterdam, aux Pays-Bas. »³¹

Le Chauffeur P, un Turc, a été recruté en Turquie pour un emploi aux Pays-Bas. En réalité, son contrat était basé en Europe de l'Est :

« En Turquie, on m'a mis dans un avion à destination de l'Europe de l'Est. Mon employeur est venu me chercher à l'aéroport et m'a conduit directement aux Pays-Bas. Pourtant, je suis employé en Europe de l'Est et j'ai un permis de travail pour un pays d'Europe de l'Est. Je possède un permis portant le 'Code 95', mais je n'ai jamais suivi aucune formation. La seule fois où je suis allé dans mon pays d'emploi, c'est quand mon employeur est venu me chercher à l'aéroport pour me conduire aux Pays-Bas. »³²

La falsification de permis de conduire par des sociétés peu scrupuleuses est monnaie courante. Même si notre enquête ne s'est pas concentrée sur celle-ci, l'équipe a réussi à se procurer un faux permis de conduire en Ukraine.



Les enquêteurs ont voulu tester avec quelle facilité les routiers et employeurs pouvaient se procurer un faux permis de conduire...

30. Avril 2020

31. Décembre 2019

32. Février 2020

