ILS VIENNENT DE L'EST EUX S'ETABLISSENT A L'EST

COMMENT LA DÉLOCALISATION FAIT DES VICTIMES PARMI LES CHAUFFEURS DE L'EUROPE DE L'EST, MAIS AUSSI PARMI LES CHAUFFEURS BELGES

QUAND ON FERME LA PORTE D'ENTRÉE ...

L'Union belge des Ouvriers du Transport (UBOT) a gagné la bataille contre le cabotage. Pour les transports effectués à l'intérieur de nos frontières, les entreprises belges ne peuvent plus recourir de manière illimitée à des firmes qui opèrent de l'étranger. D'autre part, les possibilités des firmes étrangères d'effectuer des trafics dans notre pays ont également été soumises à des restrictions.

Tant sur le plan européen que sur le plan belge, les responsables politiques ont renforcé les conditions auxquelles est soumis le cabotage.

Dorénavant, le cabotage

- n'est autorisé que dans les sept jours qui suivent un transport international,
- et encore pour trois voyages seulement.

L'UBOT a été la seule organisation syndicale belge à engager la lutte contre le cabotage illimité. Nous avons été tout seuls sur la brèche. Pourtant, nous sommes sortis vainqueurs du combat. L'existence d'une réglementation en la matière est bel et bien le résultat des pressions que nous avons exercées.

... ils rentrent souvent par la fenêtre

Mais entretemps, certains transporteurs belges ont trouvé le chemin de l'Europe de l'Est. Certains y étaient déjà présents, d'autres y vont pour créer de nouvelles firmes. Cela leur permet d'utiliser des chauffeurs et du matériel de l'Europe de l'Est en Belgique, notamment pour organiser leurs transports internationaux.

Cela ne poserait aucun problème s'il s'agissait de vraies entreprises qui desservent principalement les marchés de l'Europe de l'Est. Mais très souvent, ces entreprises ne sont guère plus qu'une (petite) agence, avec une permanence individuelle ou collective. Dans certains cas, il s'agit uniquement d'une boîte à lettres, voire d'une plaque nominative accrochée dans le hall d'un immeuble.

L'hypocrisie règne à la table de négociation

A la table de négociation, nous rencontrons beaucoup d'employeurs qui agissent de la sorte. Ils affirment ne pas avoir d'autre choix parce que leurs concurrents font la même chose.

Les seules et uniques victimes de ces pratiques sont les chauffeurs professionnels. D'une part, les chauffeurs belges perdent de plus en plus

souvent leur travail sur le marché des transports internationaux parce que ces entreprises bidon s'accaparent des voyages internationaux. D'autre part, les chauffeurs de l'Europe de l'Est ne gagnent qu'un pauvre salaire par rapport à leurs collègues belges, même s'ils s'absentent plusieurs semaines de chez eux. Ils campent dans leur camion le long des autoroutes ou dans un autre lieu de rassemblement, très souvent dans des conditions abominables.

Les chauffeurs étrangers sont amenés en camionnettes, travaillent pendant plusieurs mois dans notre pays et retournent ensuite chez eux dans la même camionnette qui amène leurs remplaçants.
Souvent, le matériel utilisé est d'origine d'Europe de l'Est. Pourtant, les camions ne quittent pas la Belgique, même pas pour le contrôle technique dans le pays d'origine. C'est que pendant le week-end, les documents voyagent entre la Belgique et l'Europe de l'Est et reviennent comme si le camion avait passé un vrai contrôle technique.

Notre reporter sur place

Une enquête antérieure avait déjà dénoncé ces pratiques douteuses. Une visite d'étude que nous avons effectuée à Bratislava du 14 au 16 avril 2010 vient de confirmer la réalité de ces faits. De plus, sur des parkings à Charleroi ou à l'Asiadok à Anvers, nous avons trouvé suffisamment de preuves qui viennent étayer nos affirmations.

Jusqu'ici, l'UBOT n'a complété qu'une petite partie du puzzle. Nous n'avons pas encore la moindre vue sur l'intégralité du puzzle. Car ce n'est pas seulement Bratislava qui jouit des faveurs des «délocalisateurs». Les pays baltiques sont également très prisés.

Quand nous constatons trois années de suite que 85% des camions qui stationnent sur les parkings le long de nos autoroutes, viennent de l'Europe de l'Est, nous savons qu'il y a anguille sous roche.

VOIR BRATISLAVA ET PUIS ... TOMBER À LA RENVERSE

Une simple feuille de papier ...

A l'issue de notre visite d'étude, nous ne pouvons conclure qu'une chose: une (grande) partie des entreprises belgo-slovaques installées à Bratislava n'existent que sur papier.

A notre première halte, Racianska 66, nous retrouvons pas moins de six entreprises différentes qui hébergent ensemble huit transporteurs belges (certaines entreprises belges délocalisent apparemment ensemble !). Il s'agit d'entreprises établies à Heist-op-den-Berg, Sint-Niklaas, Waremme, Hoogstraten, Overijse et Essen.

Dans l'immeuble – un notariat (simple fait du hasard ?) – seraient établies une soixantaine d'entreprises au total (apparemment, la délocalisation n'est pas seulement très populaire en Belgique ni dans le seul secteur du transport). C'est pourquoi, nous sommes amenés à croire que le nombre d'entreprises qui déploient une vraie activité sont nettement moins nombreuses. Nous comprenons aussi pourquoi un portier nerveux nous somme d'arrêter de prendre des photos.

Curieux s'abstenir

Pluhova 2, l'adresse suivante, est un cas si possible encore plus douteux. Au moment de pénétrer dans le bâtiment, nous sommes interpelés sur un ton plutôt agressif. Il ne faut pas parler le slovaque pour comprendre que nous ne sommes pas les bienvenus ici.

Nous n'insistons pas davantage et après avoir pris quelques photos, nous nous sauvons à toutes jambes. Cela nous donne néanmoins l'occasion de constater qu'une firme belge de Boutersem s'est établie à cette adresse.

Panonska Cesta 17 ...

semble faire partie du campus universitaire de Bratislava. Les nombreux jeunes, la cafétéria de l'université, un snack-bar, ... sèment le doute dans nos esprits. Sommes-nous à la bonne adresse ? Le hall d'entrée enlève cependant tout doute : un transporteur wallon, réputé à cause des excès qu'il a commis en matière de cabotage dans le passé, y a apparemment installé une filiale locale.

Nous mêlant aux jeunes, nous réussissons à entrer sans être repérés par le contrôle. De nouveau, nous prenons quelques photos du 'siège principal' : une porte sur laquelle est collée une feuille format A4 mentionnant simplement le nom de la firme. Manifestement, une plaque en métal constituait un investissement trop important.

Les apparences trompent

Un transporteur du nord du Limbourg croit jouer au plus malin. Arrivés à Kopcianska 92, nous semblons avoir découvert une filiale slovaque légale. Le terrain est un site logistique hébergeant un grand nombre d'entreprises de transport et d'entreprises logistiques. Nous y assistons à un va-et-vient constant de poids lourds.

Comme nous ne retrouvons pas immédiatement le nom de la firme, nous demandons l'aide du portier. Tout d'abord, le nom ne lui dit rien. Ensuite, il sort une liste sur laquelle figure effectivement la firme belge que nous recherchons. Le gardien aimable nous indique un immeuble à appartements voisin, rempli de petits bureaux.

Encore une fois, nous n'y trouvons qu'une simple boîte à lettres et une porte avec une feuille A4 sur laquelle est écrit à la main le nom de la firme.

Un étalement du risque ?

Nous retrouvons à Trencianska 57 la firme de Heist-op-den-Berg que nous avions déjà rencontrée à une autre adresse collective dans le cadre d'un groupement d'entreprises. Cette fois-ci avec sa propre firme.

Pourtant, à notre grand étonnement, le groupement semble se trouver également à cette adresse. Une boîte à lettres de la même entreprise à deux adresses différentes : à Racianska et aussi à Trencianska. L'entreprise aura certainement ses raisons pour procéder de la sorte. Pratiquerait-elle une politique d'étalement du risque ?

Il est à noter qu'à aucun des endroits visités, nous n'avons trouvé de camions.

Du bidon ou non ?

A l'adresse Radnicne Namestie 4, nous cherchons deux entreprises belges, l'une a ses racines à Andenne, l'autre est un transporteur connu de Rekkem. Comme nous ne trouvons ni boîtes à lettres ni sonnettes, nous nous adressons à la réceptionniste. Elle nous raconte qu'une des firmes est partie il y a trois ans, mais le transporteur de Rekkem a toujours une filiale sur place.

Quand nous téléphonons avec une collaboratrice de cette dernière, elle nous confirme le départ de l'autre entreprise. Elle ajoute qu'il s'agissait probablement d'une entreprise bidon puisqu'elle n'a jamais déployé de véritable activité.
Nous soupçonnons que cette collaboratrice assure depuis Bratislava une partie des activités de dispatching pour la maison mère à Rekkem.

Rien que des plaques ...

Contrairement aux immeubles plutôt délabrés que nous venons de visiter, nous nous rendons à présent dans les quartiers plus chics. Nous rencontrons des tas de villas bourgeoises slovaques authentiques qui hébergent aujourd'hui de nombreux consulats et ambassades.

Est-ce un hasard si une firme anversoise s'est établie à l'adresse Sulekova 2 ? A y regarder de plus près, elle semble se retrouver en compagnie d'autres firmes belges. Mais de nouveau, nous n'y trouvons guère plus que des plaques avec le nom des firmes.

Rien de neuf sous le soleil

Deux entreprises wallonnes se sont établies à Rybnicna 40. Elles partagent un bureau dans le bâtiment flambant neuf, tout près de l'aéroport de Bratislava. Dans les environs se développe effectivement une certaine activité industrielle. Pourtant, leur parking est juste assez grand pour stationner ... quelques voitures particulières.

Deux entreprises de transport au beau milieu du centre-ville

A Mileticova 1, deux firmes se sont déjà envolées. La preuve du caractère éphémère et incertain des opérations de délocalisation ? Ou ont-elles simplement déménagé ? N'étaient-elles pas assez rentables ? Est-ce que le sol était devenu trop chaud sous leurs pieds ? Quoi qu'il en soit, elles sont parties sans tambour ni trompette.

Deux autres firmes après lesquelles nous cherchions étaient présentes dans l'immeuble, à côté d'un notariat, comme à la première adresse trouvée lors de notre visite. Un transporteur de Campine y occupe un bureau au quatrième étage, son collègue du Limbourg est au septième.

A l'étage supérieur, il n'y a personne. Trois étages plus bas, dans l'embrasure de la porte d'un tout petit bureau, un homme et une femme discutent. De toute évidence, la femme est chargée d'organiser le travail, l'homme en cherche. Serait-il le énième chauffeur à tenter sa chance en Europe de l'Ouest ?

Où sont les camions ?

Il est à noter qu'à aucun des endroits visités, nous n'avons trouvé de camions. Ce serait d'ailleurs impossible car aucune des adresses visitées ne disposait d'un parking pour camions. Ni d'espaces de stockage ou de garages. A de nombreux endroits, seules une plaque ou une boîte à lettres témoignent de la présence d'une entreprise.

Où est passé le personnel ?

Même si, dans la plupart des cas, personne n'était présent, nous avons trouvé çà et là une personne assise à un bureau. Les rares personnes que nous y avons rencontrées n'étaient pas des directeurs ni des dirigeants d'entreprise, mais du personnel d'exécution, lié par un contrat de travail slovaque. Nous n'avons pas trouvé d'autres membres du personnel. Encore heureux, car les bureaux exigus ne mesuraient que quelques mètres carrés.

UN CHAUFFEUR ROU

Début janvier 2007, Marco signe avec une firme roumaine un contrat de travail pour la fonction de chauffeur de camion. L'entreprise mère de son employeur est établie en Flandre Occidentale et est dirigée par deux frères.

Il roule aussi pour un autre transporteur basé en Flandre Occidentale, sous-traitant de la première entreprise belge. En principe, il touche un salaire mensuel d'environ 1.800 euros. Toutefois, à la fin du mois, il n'en garde pas grand-chose parce que son employeur retient une bonne partie du salaire pour toutes sortes de raisons. Ainsi, Marco perd 100 euros lorsque le responsable du planning lui téléphone et qu'il ne décroche pas immédiatement. Cette pénalité est même portée à 250 euros lorsque c'est l'employeur belge lui-même qui l'appelle. Une crevaison lui coûte 500 euros. De plus, il écope d'une amende lorsqu'il ne respecte pas les temps de conduite et de repos. Mais s'il les respecte, il n'arrive jamais à passer chez tous les clients prévus dans le planning. Ce «manquement» lui coûte également une partie de son salaire, comme c'est d'ailleurs le cas de nombreux chauffeurs roumains.

Marco décide de dénoncer cet état de choses auprès de son employeur direct, le sous-traitant. Comme celui-ci ne veut pas l'écouter, Marco menace d'informer le syndicat. Le lendemain, on lui vole son camion. Deux jours plus tard, on retrouve le camion, heureusement, mais tous les documents susceptibles de prouver les abus dénoncés ont disparu.
Après cet incident, le transporteur n'a plus de travail pour Marco et le congédie. Mais à ce moment, notre chauffeur a encore droit à trois mois d'arriérés de salaire ainsi qu'à une indemnité de rupture.

Marco décide finalement de se présenter avec son dossier à l'UBOT. Nous prenons contact aussi bien avec les deux entreprises belges, c'est-à-dire le sous-traitant et l'entreprise mère, qu'avec l'employeur en Roumanie. Les deux transporteurs belges démentent le fait que Marco a travaillé ou roulé pour eux. En Roumanie, nous n'obtenons pas non plus de résultat. C'est pourquoi, nous demandons à l'Inspection sociale belge d'ouvrir une enquête concernant l'entreprise des deux frères ainsi que celle du sous-traitant. A notre grand étonnement, l'inspection ne constate aucune infraction dans le chef des entreprises concernées. Pourtant, sur le site internet de l'entreprise mère, on peut lire qu'elle emploie uniquement des chauffeurs étrangers. Elle ajoute même avoir engagé spécialement pour le planning un employé qui parle leur langue. De plus, l'entreprise ne compte qu'un seul camion immatriculé

MAIN* NOUS RACONTE SES AVENTURES ...

en Belgique alors que le site internet prétend qu'elle dispose d'une flotte de 40 camions. Où sont alors immatriculés les 39 autres camions et qui les conduit ?
Chez le sous-traitant également, les preuves étaient faciles à trouver. Ainsi, le week-end, tous les chauffeurs devaient rester dans la cour intérieure. Une enceinte en béton tenait les curieux et les regards indiscrets à distance. Les chauffeurs y étaient pour ainsi complètement isolés pendant le week-end. En effet, il leur était interdit de quitter le terrain avec leur camion et ils ne disposaient pas d'autres moyens de transport. Il n'y avait pas d'installations sanitaires et les chauffeurs n'avaient pas d'autre possibilité que de passer la nuit dans leurs cabines. Comme il n'y avait aucun magasin situé près de l'entreprise, ils essayaient de faire leurs courses en semaine.

Même si l'inspection n'a probablement pas pu pénétrer dans la cour intérieure, le sol est apparemment devenu trop chaud sous les pieds du sous-traitant à la suite de la visite de l'inspection et des pressions constantes exercées par l'UBOT. En effet, du jour au lendemain, les chauffeurs ont été obligés de passer le week-end sur les terrains d'un autre transporteur. Entretemps, l'entreprise acculée au pied du mur a cherché et trouvé une échappatoire. Elle a déposé les livres et renvoyé tous les chauffeurs roumains chez eux, en leur disant toutefois qu'ils pouvaient repasser dans deux mois. Sans doute que d'ici là, une nouvelle firme aura été créée.

Certains chauffeurs ne sont plus revenus. D'autres travaillent entretemps pour un autre transporteur basé en Flandre Occidentale. La différence ? Ils ne travaillent plus avec un contrat roumain mais avec un contrat slovaque. En effet, l'entreprise en question n'a pas encore créé de filiale (ou de boîte à lettres) en Roumanie.

Marco quant à lui s'en est mieux sorti. Un tribunal en Roumanie a condamné son employeur roumain à lui verser ses arriérés de salaire et une indemnité de rupture. Il s'est établi définitivement en Belgique et a trouvé un nouvel emploi chez un transporteur en Flandre Occidentale, qui lui a offert un contrat de travail en bonne et due forme qui applique les conditions de salaire et de travail belges.

** Pour des raisons que vous comprendrez, Marco n'est pas le vrai nom du chauffeur roumain mais un pseudonyme.*

Un syndicat du transport ? Connais pas !

Dès le début, une question nous tracassait : pourquoi tant de transporteurs belges se sont-ils établis à Bratislava et par extension en Slovaquie. Il y a sans aucun doute toute une panoplie de raisons, mais nous en avons découvert une sur place : il n'y a pas de syndicat qui organise les ouvriers du transport.

Un entretien avec Paval Adámek du syndicat OZ KOVO, affilié à la coupole syndicale KOZSR, nous apprend deux choses :

- En Slovaquie, la désignation d'une délégation syndicale n'est pas plus difficile qu'en Belgique. Au contraire, le système légal est plus favorable et permet d'installer une section syndicale dans l'entreprise à partir de cinq travailleurs.
- Dans le secteur du transport, il n'existe pour le moment pas encore de syndicat pour les chauffeurs salariés. La seule organisation qui se qualifie de syndicat est en réalité une organisation corporatiste regroupant principalement des chauffeurs indépendants. Elle agit notamment contre la vignette routière et le prix élevé des carburants.

Après de longues discussions, l'organisation syndicale OZ KOVO décide de s'occuper des dossiers dont nous disposons actuellement et de consacrer une attention particulière aux entreprises concernées. Dossier à suivre donc ...

ILS SONT VENUS DE L'EST ... POUR SE RETROUVER À L'ASIADOK

L'Asiadok est depuis quatre à cinq ans le lieu de rendez-vous hebdomadaire des chauffeurs de l'Europe de l'Est. Ils y passent le week-end dans les conditions les plus abominables. La plupart des chauffeurs que nous avons accostés nous regardaient d'un œil méfiant et n'étaient guère enclins à s'entretenir avec nous. Heureusement, nous avons rencontré un chauffeur polonais qui habite et travaille en Belgique depuis plus de dix ans. Il rendait visite à ses collègues polonais et nous a livré des tas d'informations.

La plupart des chauffeurs viennent de Pologne et de Lituanie et stationnent leur camion à l'Asiadok pour des raisons diverses. Il y a beaucoup de place pour stationner (gratuitement), il y a un Lidl et un Aldi tout près de sorte qu'ils peuvent s'approvisionner à bon marché, et ils y retrouvent des compatriotes pendant le week-end. La plupart des chauffeurs s'absentent de leur maison pour une période de deux à trois mois pour y retourner pour deux semaines. Le transport de ces chauffeurs est organisé collectivement. Un autocar vient les chercher à l'Asiadok pour les ramener dans leur pays d'origine et débarque en même temps un nouveau contingent de chauffeurs pour rouler avec les camions laissés sur place. La plupart des chauffeurs roulent pour le compte d'une firme de leur pays d'origine qui exécute le plus souvent des missions pour un donneur d'ordre belge ou autre.

Outre leur salaire mensuel de 500 euros bruts (300 euros nets), les chauffeurs touchent une indemnité fixe de 40 à 45 euros par jour. De ce fait, ils gagnent en moyenne quelque 1.500 euros par mois. Un salaire pour lequel ils s'absentent de chez eux pendant des semaines voire des mois, sans possibilité de voir leur famille.

S'ils souhaitaient prendre une douche pendant le week-end, ils allaient au sauna en ville. L'Asiadok ne disposait en effet pas d'installations sanitaires. Il n'y avait même pas de toilettes dignes du nom. Ils devaient se débrouiller avec un conteneur de chantier dans lequel flottait une couche de crasse de 2 centimètres d'épaisseur. De plus, les murs et les toilettes étaient recouverts d'excréments. Début septembre, l'Autorité portuaire du port d'Anvers a installé un bloc sanitaire protégé contre le vandalisme.

LES CHAUFFEURS BELGES PERDENT LEUR TRAVAIL

QUI EST REPRIS PAR DES CHAUFFEURS DE L'EUROPE DE L'EST !

L'UBOT a gagné la bataille contre le cabotage. Mais la guerre contre les pratiques véreuses dans le secteur du transport vient seulement de commencer !

De nombreux chauffeurs nous contactent pour dénoncer les abus persistants. Ainsi, dans la région liégeoise, nous avons reçu un appel de cinq chauffeurs différents de la même entreprise. Un des messages disait ceci : «Nous sommes en chômage économique mais entretemps, notre patron fait appel à des chauffeurs roumains.»

La nuit et le week-end, à Sint-Katelijne-Waver, près de Malines, on voit camper des chauffeurs roumains dans des camions slovènes. Nous vous épargnerons les détails sur les conditions de vie de ces travailleurs. Mais nous nous devons de vous informer que les chauffeurs d'un sous-traitant établi en Flandre occidentale nous ont contacté pour signaler que leur employeur les met tous les jours en non-activité, disant que «demain, il n'y a pas de travail. Oubliez le planning qui vous a été remis.» Entretemps, les campeurs roumains roulent à leur place.

Opération undercover

Un collaborateur de l'UBOT s'est fait passer pour un employeur. Il a répondu à une annonce d'une agence spécialisée qui aide les employeurs du secteur du transport à s'établir en Europe de l'Est. Notre collaborateur a reçu im-

médiatement une offre dans laquelle l'agence explique comment économiser jusqu'à 60% sur les charges salariales … en créant une firme boîte à lettres à Bratislava. Certes, cette firme est en règle sur le plan administratif, mais en fait, il s'agit d'une entreprise fictive. Toute l'activité est dirigée depuis la Belgique. Cette offre peut être consultée sur simple demande dans les bureaux de l'UBOT.

Sans-gêne

Comment se peut-il que des camions immatriculés dans un pays de l'Europe de l'Est qui effectuent constamment des trafics en Belgique – et ne retournent donc jamais dans leur pays d'origine – disposent quand même de tous les documents relatifs au contrôle technique ? La réponse est tout simple : pendant le weekend, lorsque les camions sont à l'arrêt, les documents voyagent entre la Belgique et le pays d'origine et reviennent, munis de tous les cachets nécessaires.

Et que penser enfin de la Fédération patronale hollandaise du secteur du transport, la TNL, qui vend sans-gêne un manuel intitulé : «Comment délocaliser avec succès ?»

Nous sommes en chômage économique mais entretemps, notre patron fait appel à des chauffeurs roumains.

ECOUTONS QUELQU'UN DE L'AUTRE BORD : LA PAROLE À UN EMPLOYEUR BELGE!

«Si le monde politique, belge mais aussi européen, ne réagit pas très rapidement, ce sera fichu pour les chauffeurs belges !»

Voilà les propos d'un transporteur belge qui refusait par principe de faire appel à des chauffeurs bon marché de l'Europe de l'Est. Mais il a finalement été contraint de déposer les livres parce qu'il lui était impossible de faire face à la concurrence des firmes qui ont créé des filiales en Europe de l'Est et occupent une main-d'œuvre beaucoup moins chère.

La délocalisation : un phénomène à la mode.

«A plusieurs reprises, on m'a proposé de délocaliser une partie de mon entreprise vers la Slovaquie, mais par principe j'ai toujours refusé de le faire. Je n'avais rien quand j'ai commencé et j'ai développé mon entreprise pour en faire une firme florissante qui donnait quand même du travail à quelque 70 chauffeurs.
La misère a commencé au moment où des pays comme la Bulgarie, la Slovaquie, la Pologne et d'autres sont entrés dans l'Union européenne.»

«Comme les travailleurs de ces pays coûtent beaucoup moins cher que leurs collègues belges, les transporteurs qui occupent des chauffeurs de l'ancien bloc de l'Est pouvaient offrir des tarifs bien inférieurs à ceux de leurs concurrents. Toutefois, quand on fait le choix de ne travailler qu'avec des chauffeurs belges, on ne peut à la longue plus soutenir la concurrence avec ces prix cassés. Faisons un rapide calcul. Un chauffeur belge coûte environ 3.000 euros buts par mois, sur lesquels l'employeur et le chauffeur doivent encore payer tout un paquet de charges sociales. Un chauffeur des pays de l'ancienne Europe de l'Est gagne environ 450 euros bruts par mois, sur lesquels l'employeur paie environ 145 euros de charges sociales. Parfois, il faut y ajouter une série de primes sur lesquelles il ne faut pas payer d'ONSS; le double paiement des jours fériés n'existe pas, pas plus que le pécule de vacances. De ce fait, ces chauffeurs gagnent presque le même salaire net que leurs confrères belges, mais à l'employeur ils coûtent nettement moins cher.»

Tout le monde content ?

«Le problème est qu'il n'y a pas d'harmonisation sociale au sein de l'Union européenne et cette absence favorise ce genre de pratiques. De nombreuses entreprises de transport ont entretemps créé une filiale en Europe de l'Est dans le seul et unique but d'éviter la faillite.»

Ndlr: Selon nous, essayer de survivre est certainement une raison importante pour délocaliser, mais la maximalisation des profits, vu les impôts très avantageux dans les pays de l'Europe de l'Est, est sans aucune doute une raison tout aussi importante pour rouler avec des chauffeurs bon marché.

Les pouvoirs publics ne font rien !

«De plus, le tarif de l'impôt à payer sur les éventuels bénéfices est beaucoup plus bas dans les pays de l'Europe de l'Est que dans notre pays. Les pouvoirs publics belges contrôlent trop peu le respect de la réglementation du cabotage. Au contraire, ils ferment les yeux ! Nos services de contrôle ne sont pas assez chauvinistes : ils préfèrent contrôler les transporteurs belges plutôt que les transporteurs étrangers, car c'est évidemment beaucoup plus simple ...»

Ndlr: La création d'une filiale en Europe de l'Est est aussi un excellent moyen pour ne plus payer d'amendes. Pour un camion immatriculé à l'étranger, les amendes doivent être envoyées là-bas. Mais les amendes ne sont jamais payées et finalement, elles sont jetées à la poubelle ...

Dumping social et fiscal ...

«Autre problème : les travailleurs inscrits dans leur pays d'origine mais qui travaillent en Belgique, ne paient pas d'impôts en Belgique ni ne cotisent à la sécurité sociale belge. De la sorte, notre pays s'appauvrit chaque jour un peu plus !»

Ndlr: N'oublions pas que les chauffeurs victimes d'une saisie sur salaire ont eux aussi trouvé le moyen d'échapper au paiement de leurs dettes grâce à la délocalisation. Ils y prennent une adresse boîte à lettres et se font inscrire par exemple avec un contrat bulgare. En fin de compte, ils gagnent le même salaire net qu'auparavant et comme ils échappent à la saisie sur leur salaire, ils gardent même plus en poche qu'auparavant. Bien évidemment, ils ignorent quelles sont les conséquences pour leur statut de sécurité sociale (Pas de cotisations à la pension ! Et quid au niveau de l'assurance maladie ? ...).

Et la solution ?

«Il ne faut rien espérer des autorités belges. J'ai soulevé le problème à plusieurs reprises, j'ai même interpelé le niveau politique le plus élevé, mais quand le moment était venu de passer aux décisions, personne ne bougeait ! D'autre part, il y n'a pas ou très peu de contrôles et quand l'inspection sociale descend sur place, elle ne trouve rien d'irrégulier.»

«Tout le monde sait que ces chauffeurs étrangers passent souvent leur week-end à Zeebruges et pas toujours dans les meilleures conditions. Les parkings sont bondés ... Ces dossiers ont été transmis à la police... sans le moindre résultat.»

«Les pouvoirs politiques et les autorités de contrôle se cachent derrière la législation européenne et ouvrent leur parapluie. Je trouve hallucinant que le monde politique ne bouge pas car ces pratiques n'existent pas seulement dans le secteur du transport; le phénomène touche également de plein fouet des secteurs comme le nettoyage, la construction, etc.»

«En l'absence d'harmonisation européenne des conditions de salaire et de travail, il sera impossible de combattre le phénomène. De plus, il faudrait également prendre des mesures dans le domaine fiscal.»

Reçu de l'aide d'une fédération patronale ?
Vous vous moquez de moi ?!

«Comme j'étais affilié à deux organisations patronales, je leur ai soumis le problème à plusieurs reprises. Mais jamais elles ne sont intervenues, elles aussi se cachent derrière la législation européenne, comme les politiques ! Si vous me le demandez, il n'y a aujourd'hui aucune fédération patronale qui défend les intérêts des entreprises de transport qui choisissent de rouler uniquement avec des chauffeurs belges.»

Ndlr: Entre-temps, les fédérations patronales se plaignent de la difficulté de trouver de bons chauffeurs et de la future pénurie de chauffeurs. Ce cri de détresse est fortement exagéré car beaucoup d'employeurs avec qui l'UBOT entetrient de bons contacts, nous confirment ne jamais avoir eu de problèmes pour trouver des chauffeurs. Ce que ces entreprises cherchent, c'est des chauffeurs bon marché, des chauffeurs flexibles, des chauffeurs qui font tout ce qu'on leur demande, sans protester. Voilà ce qui explique leurs jérémiades.

«Je n'arrive vraiment pas à comprendre pourquoi il n'y a aucune (ré)action de la part du monde patronal. Cette problématique est une raison plus que suffisante pour engager le combat aux côtés des organisations syndicales, car si on ne fait rien, dans quelques années, il n'y aura plus qu'une poignée de chauffeurs belges qui rouleront sur nos routes !»

Ndlr: Que les fédérations patronales ne bougent pas n'a rien d'étonnant car une de ces fédérations a vendu à ses membres, pour le prix de 189 euros, un bouquin intitulé «Comment délocaliser avec succès», écrit par l'organisation sœur hollandaise TLN (Transport en Logistiek Nederland). Les entreprises qui choisissent par principe de garder leurs chauffeurs belges et de payer des impôts et des cotisations sociales en Belgique, sont tout simplement abandonnées à leur sort. De plus, beaucoup de membres et même des dirigeants des fédérations patronales trempent eux-mêmes dans le système. De ce fait, les entreprises qui par principe décident de rouler avec des chauffeurs belges et de payer leurs impôts et leurs cotisations sociales en Belgique, restent dans le froid.

Les chauffeurs eux-mêmes ne réagissent pas !

«Je ne comprends vraiment pas pourquoi les chauffeur belges ne bronchent pas. On s'attendrait quand même à ce qu'ils descendent en masse dans la rue pour protester. Car je ne suis pas le seul à être victime de ces pratiques. A la suite de la faillite de mon entreprise, 70 chauffeurs ont perdu leur emploi. Les employeurs qui se préoccupent encore de leurs chauffeurs et tentent de travailler dans le respect des règles, se voient pénalisés.»

L'UBOT-FGTB est fermement décidée à prendre ses responsabilités. Elle invite les fédérations patronales à cesser de faire l'autruche et à assainir le secteur avec l'aide des organisations syndicales. Il faut d'urgence mettre fin au dumping social et fiscal !

Que veut l'UBOT ?

Renforcer la directive sur le détachement.
Celui qui travaille dans un autre pays doit recevoir un salaire correspondant aux conditions en vigueur dans le pays d'accueil, y compris pour toutes les composantes du salaire (avantages extralégaux, fiscalité,).
Autoriser l'occupation quasi permanente de chauffeurs étrangers en Belgique tout en acceptant qu'ils gagnent un salaire inférieur à celui des travailleurs belges, est inacceptable. De plus, à cause du dumping social et fiscal, les employeurs qui souhaitent occuper des chauffeurs belges sont désavantagés par rapport à ceux qui utilisent des chauffeurs étrangers. Il ne suffit donc pas d'ouvrir les frontières sur le plan économique et d'assurer la libre circulation des travailleurs, il faut aussi donner forme à l'Europe sociale et fiscale et procéder à une harmonisation des ces politiques ...

Renforcer la législation sur le cabotage.
La législation actuellement en vigueur dans l'Union européenne signifie un pas en avant, mais elle reste insuffisante. Il faut donc renforcer la réglementation du cabotage : nous

exigeons par conséquent **le retour obligatoire du camion dans le pays d'origine** après les trois transports de cabotage autorisés consécutifs à un transport international. Aujourd'hui, il suffit de passer simplement la frontière entre deux Etats pour pouvoir effectuer un nouveau transport de cabotage. La Belgique est un petit pays, ce qui facilite évidemment l'organisation de ce type de transports. De plus, aujourd'hui, on n'hésite pas à inscrire de fausses destinations sur la lettre de voiture CMR (sur la lettre de voiture CMR, un transport vers Zeebruges devient un transport pour la Grande-Bretagne). Il est donc extrêmement facile de contourner la réglementation actuelle et c'est pourquoi il faut absolument la renforcer. Par ailleurs, il faut intensifier et cibler les contrôles. Nous dénonçons le laxisme avec lequel les services d'inspection réagissent à nos plaintes. Nous les invitons par conséquent à effectuer des contrôles sur le terrain aux voies d'accès et de sortie des ports maritimes belges et à comparer les informations reprises sur la lettre de voiture CMR aux données du tachygraphe...

Définir les **conditions d'établissement** des entreprises au niveau européen. L'aménagement de parkings sur les terrains de l'entreprise pour la flotte des camions évitera le stationnement sauvage dans les rues, mais rendra également la vie plus dure aux firmes boîtes à lettres. De plus, on peut combattre les firmes bidon ou boîtes à lettres en exigeant qu'une entreprise qui désire s'établir dans un pays, y développe effectivement une activité.

Utiliser le tachygraphe digital comme instrument de la lutte contre le cabotage illégal. Aujourd'hui, les temps de repos et de conduite sont scrupuleusement enregistrés par le tachygraphe digital. D'autre part, la plupart des employeurs installent une boîte noire dans les camions afin de pouvoir les suivre par GPS et faciliter ainsi le planning. Par conséquent, nous proposons d'équiper le tachygraphe digital d'une fonction GPS afin que les données du tachygraphe digital puissent être utilisées également pour dépister les transports de cabotage et lutter ainsi contre les infractions à la législation sur le cabotage. Par la même occasion, nous demandons un assouplissement de la réglementation des temps de conduite et de repos pour éviter les excès au niveau des amendes infligées aux chauffeurs (un chauffeur amené à déplacer son camion d'une centaine de mètres pendant une période de repos parce qu'il gêne les autres chauffeurs, est en infraction; d'autre part, est-il normal qu'un chauffeur qui se trouve à dix minutes de sa maison, soit obligé de s'arrêter pour une longue période de repos, au risque de se voir infliger une amende s'il continue sa route ?).

Editeur responsable : Frank Moreels
Secrétaire fédéral UBOT Transport Routier & Logistique
Union Belge des Ouvriers du Transport
Paardenmarkt 66 – 2000 Anvers
www.ubot-fgtb.be