

**ILS VIENNENT  
DE L'EST**



**EUX S'ÉTABLISSENT  
À L'EST**



COMMENT DES ENTREPRISES BELGES CONTINUENT  
À DÉLOCALISER, MALGRÉ LE RENFORCEMENT  
DES RÈGLES EUROPÉENNES, FAISANT DES VICTIMES  
PARMI LES CHAUFFEURS DE L'EUROPE DE L'EST,  
MAIS AUSSI PARMIS LES CHAUFFEURS BELGES

# QUAND ON FERME LA PORTE D'ENTRÉE ...



L'Union Belge des Ouvriers du Transport (UBOT) a été la première et la seule organisation syndicale à engager la lutte contre le cabotage. C'est grâce à l'UBOT que les entreprises belges ne peuvent plus recourir de manière illimitée à des firmes qui opèrent de l'étranger pour les transports effectués à l'intérieur de nos frontières. D'autre part, les possibilités de ces 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. En vertu de la directive 2009/1072, le cabotage

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

Mais aujourd'hui, la révision de la directive européenne sur le cabotage a de nouveau été mise à l'ordre du jour. La Commission européenne plaide pour la libéralisation totale du marché, c'est-à-dire pour un cabotage sans restriction aucune. Cela signifie donc que le marché belge, et par extension tout le marché de l'Europe occidentale, continuerait à être envahi par des chauffeurs bon marché venus de l'Europe de l'Est.

Aujourd'hui, les prix du transport et les salaires, en Belgique comme en Europe, subissent la pression du dumping social organisé par certains employeurs. Si le cabotage est libéralisé complètement, le dernier rempart contre le dumping social s'effondrera définitivement.

# ... ILS RENTRENT SOUVENT PAR LA FENÊTRE

Dans son premier livre noir, intitulé «Ils viennent de l'Est – Eux s'établissent à l'Est», publié en 2010, l'UBOT décrivait en détail comment des transporteurs belges délocalisent leurs activités vers des pays où la main d'œuvre coûte beaucoup moins cher qu'en Belgique. En créant une entreprise en Europe de l'Est, un transporteur belge peut facilement utiliser des chauffeurs et du matériel de l'Europe de l'Est en Belgique, notamment pour organiser ses transports internationaux et même ses transports sur le territoire belge.

Cela ne poserait aucun problème s'il s'agissait de vraies entreprises qui développent une activité sur place et effectuent effectivement des transports pour desservir principalement les marchés de l'Europe de l'Est. Or, très sou-

vent, 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 aux 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.

Très souvent, le matériel utilisé est d'origine de l'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.

### **Un Règlement européen pour lutter contre le dumping social**

Le Règlement européen 1071, entré en vigueur le 4 décembre 2011, renforce la réglementation relative au recours à des filiales étrangères. L'une des conditions d'établissement stipule que les entreprises doivent y développer effectivement une activité, interdisant de fait le recours à des firmes boîtes aux lettres.

Avant la publication de ce Règlement, il était parfaitement possible de faire rouler des chauffeurs au rabais sur les routes de l'Europe de l'Ouest en créant une société boîte aux lettres. Tant que la législation relative au cabotage était respectée, des chauffeurs de l'Europe de l'Est pouvaient rouler jour après jour sur nos routes, il suffisait simplement de passer, après trois voyages à l'intérieur de nos frontières, tout juste la frontière pour effectuer un transport. Ensuite, ils pouvaient recommencer à faire des

voyages intérieurs. Un planificateur un tantinet créatif pouvait ainsi s'organiser de manière à ce qu'un chauffeur, embauché par une firme boîte aux lettres, puisse rouler constamment sur nos routes et ce de manière tout à fait légale.

Ces pratiques font que le travail des chauffeurs belges est repris par des chauffeurs bon marché de l'Europe de l'Est, mettant sous pression les prix du transport et certainement les salaires de nos chauffeurs.

### **Notre reporter sur place**

Dans notre premier livre noir, nous avons enquêté sur les entreprises belges qui avaient créé une filiale à Bratislava et décrit sous quelle forme elles y avaient établi leurs filiales.

Un an et demi plus tard, l'UBOT est retourné pour vérifier si ces entreprises boîtes aux lettres sont toujours là et sous quel statut. Ont-elles déployé une activité effective ou s'agit-il toujours d'une petite agence ou d'une plaque nominative accrochée dans le hall d'un immeuble ?

L'objectif de l'UBOT était de contrôler si les entreprises de transport belges utilisent toujours la pratique des firmes boîtes à lettres, en violation des règles européennes, ou si elles respectent effectivement ces règles en ayant installé à Bratislava une véritable entreprise de transport ?

Notre deuxième visite d'étude effectuée du 21 au 23 janvier 2012 à Bratislava a apporté la réponse à nos questions. Nous citerons par leur nom aussi bien les entreprises qui organisent effectivement une activité de transport sur place que celles qui sont en infraction aux nouvelles règles européennes.

L'UBOT n'a complété qu'une petite partie du puzzle. En effet, 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». D'autres pays de l'Europe de l'Est sont également très prisés. Nos collègues hollandais de la FNV qui ont une riche expérience en la matière, ont constaté les mêmes abus, mais alors en Pologne.



**REVOIR BRATISLAVA ET ...  
AVOIR CONFIRMATION DE CE QUE  
NOUS SAVIONS DÉJÀ**

### Une simple feuille de papier ...

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

Ce n'est qu'à un seul des douze endroits visités que nous avons trouvé effectivement des camions et encore, nous nous demandons sérieusement s'ils sont effectivement utilisés pour effectuer des transports à l'intérieur de la Slovaquie et dans les pays voisins. Tous les autres établissements slovaques d'entreprises belges sont hébergés dans des immeubles de bureaux qui abritent aussi de nombreuses autres firmes (boîtes aux lettres ?). Dans aucun de ces immeubles, nous n'avons vu ni camion,

ni parking, ni entrepôt, pour le déploiement d'activités de transport effectives.

### Des minibus sur le parking devant l'entrée

Notre première halte, Trencianska 57, est située en face de notre hôtel. C'est l'adresse officielle de la firme Intrabel, la succursale slovaque de la firme Transport Bellekens de Heist-Op-Den-Berg. La firme Beldyslova y a également une «antenne», mais son adresse officielle se trouve à un autre endroit.

Nous rencontrerons les deux firmes à d'autres endroits encore. Une question d'étaler les risques ? Beldyslova est un groupement de firmes réunissant Transport Bellekens, Transport Van Dyck de Hoogstraten et Transport Van Loon (Paul et Victor) de Hoogstraten (certaines

entreprises délocalisent apparemment en groupe !)

Dehors, deux minibus lettrés, immatriculés en Belgique, sont garés sur le parking. Ils disposent de 9 places et servent probablement à amener les chauffeurs de Bratislava en Belgique et à les ramener plus tard en Slovaquie. Le lendemain, nous constatons en effet que le minibus de la firme Beldyslova a disparu et que sa place a été prise par une deuxième camionnette d'Intrabel, immatriculée également en Belgique. Quand le portier aperçoit notre caméra, il menace d'appeler la police. Qui a quelque chose à cacher ?

Quand nous entrons pour demander des renseignements, nous constatons que les deux firmes sont gérées par deux personnes qui



occupent le même bureau. Nous les accostons et obtenons confirmation de ce que nous redoutions : tous les camions roulent en Belgique et dans les pays voisins et ne rentrent jamais en Slovaquie. Seuls les chauffeurs font l'aller et le retour en camionnette.

### **Deux entreprises de transport au beau milieu du centre-ville**

A Mileticova 1, trois firmes belges y ont hébergé leurs filiales slovaques. Au 7<sup>e</sup> étage, nous frappons à la porte de la firme Gobo Trans de Lanaken. Une dame aimable nous explique qu'elle travaille depuis cinq ans déjà pour Gobo et aussi pour Transport Lux de Borgloon.

Dans son bureau exigü, elle s'occupe d'une soixantaine de chauffeurs envoyés de Bratislava en Belgique pour y conduire un poids lourd. Quand nous lui demandons si l'entreprise dispose de magasins ou déploie d'autres activités de transport, elle répond par la négative : "Les seuls magasins dont nous disposons sont situés en Belgique, tous les chargements et déchargements se font là-bas. Ici, à Bratislava, nous inscrivons uniquement les poids lourds et les chauffeurs. Ce n'est qu'entre la Noël et le Nouvel An que tous les chauffeurs sont ici à Bratislava et nous en profitons pour leur donner une formation de 8 heures dans le cadre de la formation permanente de 35 heures imposée par l'Europe." Nous nous disons : "Voilà quand même une règle européenne qu'ils respectent."



Au quatrième étage, nous trouvons le bureau de Slonatrans, la firme slovaque de Transport Vandepoel de Herenthout. Le bureau est occupé par une femme qui recrute des chauffeurs pour rouler en Belgique et en France, mais pour le moment, elle n'a pas de postes vacants. Elle nous confirme également que les poids lourds ne roulent jamais en Slovaquie ni dans les pays voisins, qu'ils sont utilisés uniquement pour le marché de l'Europe de l'Ouest.

Même tableau avec Transmet, l'entreprise de Herman Smets de Boutersem, dont le bureau se trouve Pluhova 2. Lors de notre visite précédente, on nous avait signifié que nous n'étions pas les bienvenus. Cette fois-ci, nous avons plus de chance. Nous avons même l'occasion de poser quelques questions à un homme qui travaille pour le compte de Transport G. Dilissen, qui a transféré sa filiale ici. Lors de notre précédente visite, ce transporteur avait encore un bureau Kopcianska 92. Lors de notre visite,

nous avons constaté qu'il y avait toujours la même boîte aux lettres dans le hall, avec le nom de la firme dessus. Mais nous doutons qu'il soit encore actif à cette adresse.

### **Prendre le courrier et pour le reste... rien, nada !**

Racianska 66 reste une adresse extrêmement populaire pour y délocaliser une firme. On n'y retrouve pas seulement le siège principal en Slovaquie de Gilbert De Clercq de Sint-Niklaas. La firme Beldyslova dont nous avons déjà parlé ainsi que les firmes Transport Ginis, Transgem de Wareme, Transport Corneel Geerts sous le nom de Sventrans, CB Trans et Transport De Vreese de Melle sous le nom de J&E Trans y ont installé une boîte aux lettres. Quand nous demandons s'il y a un représentant de ces firmes pour répondre à quelques questions, la réceptionniste nous répond qu'il n'y a jamais quelqu'un de ces firmes. De temps à autre, quelqu'un passe pour prendre le courrier. Seule la firme CB Trans a engagé une personne qui s'occupe du courrier et répond au téléphone. Pour le reste ... rien, nada !

### **Tout est réglé en Belgique, monsieur ...**

Deux entreprises wallonnes et une bruxelloise se sont installées à Rybnicna 40. La firme Transport Frisaye, sous le nom de Sodema, et la firme Glass Partners Transport partagent un petit bureau dans un immeuble de bureaux près de l'aéroport de Bratislava. Dans les

Pas de camions  
à charger ou  
à décharger, aucune  
trace d'une activité de  
transport ni a fortiori  
d'une quelconque  
activité logistique

environs, une certaine activité industrielle se développe effectivement, mais renseignements pris auprès des deux messieurs concernés, il s'avère que les deux firmes déploient leurs activités ailleurs. Les deux entreprises slovaques sont gérées complètement au départ de la Belgique, l'unique activité déployée à Bratislava est le recrutement des chauffeurs et la tenue de leur tachygraphe et d'autres données relatives au travail fourni. Pas de camions à charger ou à décharger, aucune trace d'une activité de transport ni a fortiori d'une quelconque activité logistique.

Quand nous frappons à la porte de la firme bruxelloise Transport Dandoy qui s'est installée ici sous le nom d'Eurotrucks, nous nous trouvons devant une porte fermée. Alors, en route pour le suivant ...

#### **Rien de neuf sous le soleil ...**

Notre visite suivante nous mène à Radnicne Namestie 4. Lors de notre première visite, nous avons cherché deux entreprises belges. Ne trouvant ni boîtes à lettres ni sonnettes, nous nous étions adressés à la réceptionniste qui nous avait raconté qu'une des firmes était entretemps partie. Mais tout comme il y a deux ans, Johnny Delbeeke de la firme Delcatrans possède toujours une filiale sur place, mais sans la moindre trace de camions ou d'une activité de transport quelconque.



### Au milieu des étudiants ...

A Panonska Cesta 17 se trouve un immeuble qui fait parti du campus universitaire de Bratislava. Les nombreux jeunes, la cafétéria de l'université, un snack-bar, ... sèment le doute dans nos esprits : sommes-nous bien à la bonne adresse ? Mais le hall d'entrée dissipe tout doute : la firme Transport Jost, réputée pour ses excès en matière de cabotage, y a apparemment installé une filiale locale sous le nom de Trans-Union.

Nous sommes accueillis par deux jeunes femmes qui nous expliquent par le menu comment tout fonctionne. Le tableau est connu : toutes les activités se déroulent en Belgique, les chauffeurs sont recrutés et inscrits ici mais sont amenés par camionnette en Belgique pour y conduire le camion. En sortant, nous voyons en effet une vieille camionnette Mercedes, couleur blanche, immatriculée en Belgique. Nous nous demandons combien de fois elle a déjà fait le trajet entre Bratislava et Eupen.

### Kopcianska: le centre logistique de Bratislava?

Sans doute les entreprises nous diront que les adresses auxquelles nous avons rendu visite ne sont pas leur unique siège, qu'elles déploient des activités à une autre adresse à Bratislava, qu'elles louent quelque part un magasin ou un parking au départ duquel elles organisent leurs activités de transport. Pour anticiper,



nous avons demandé à différentes personnes qui pouvaient le savoir (chauffeurs, pompistes, ...) où nous pouvions trouver des entreprises de transport ou des sites logistiques. Elles nous ont toutes renvoyés à Kopcianska.

Transport Saelens d'Ypres a installé sa filiale slovaque à Kopcianska 65. Nous avons des difficultés à trouver le bâtiment et finalement nous arrivons à l'arrière de l'immeuble. Nous constatons que nous sommes effectivement à la bonne adresse : le nom de l'entreprise est peint en grandes lettres bleues sur le mur blanc. Nous voyons deux minibus garés sur le parking qui nous font penser qu'ils servent à transporter les chauffeurs en Belgique. Nous finissons par trouver l'entrée du bâtiment et demandons à la réceptionniste si nous pou-

vons parler à quelqu'un de l'entreprise. Après quelques coups de fil, il apparaît que le responsable n'est pas présent à cause d'un rendez-vous en ville. La dame nous invite à revenir plus tard ou de fixer un rendez-vous. Faute de temps, nous continuons notre route vers notre halte suivante.

Transport Vermeulen de Hulshout est aux mains d'Inge, d'Ilse et de leur père Constant Vermeulen. Enregistrer sa firme slovaque sous le nom d'Ingco paraît l'évidence même. Transport Ingco a son siège à Kopcianska 92, mais certains camions sont aussi enregistrés à l'adresse Bardosova 2. Une petite enquête menée à cette dernière adresse n'a cependant pas pu le confirmer. Kopcianska 92 est un site logistique où sont installées une série





sonner à l'adresse de la firme, une boîte aux lettres attire immédiatement notre attention, celle de CIBS. Outre à Jean Heck, cette firme offre également ses services à d'autres transporteurs belges dont CBS Transport, Eurokation, Fraikin Slovakia et 2XL. Mais les firmes Sodema, Transmet, Beldyslova et Intrabel, qui ont déjà une boîte aux lettres à une autre adresse à Bratislava, y ont également trouvé refuge.

Nous avons l'occasion de discuter avec une des quatre dames présentes qui nous confirme à nouveau le tableau connu de camions et de

chauffeurs roulant uniquement en Belgique et dans ses pays voisins, avec des chauffeurs amenés en Belgique par camionnette qui y restent pendant plusieurs semaines.

### **Où sont les camions ?**

En partant la deuxième fois à Bratislava, nous nous étions demandé si les entreprises belges iraient se conformer au nouveau Règlement européen entré en vigueur le 4 décembre 2011. Il est à noter qu'en dépit des conditions d'établissement renforcées, nous n'avons trouvé des camions qu'à un seul des endroits visités.

C'est d'ailleurs fort logique puisque la plupart des adresses visitées ne disposaient ni d'un parking pour camions, ni d'entrepôts de stockage ni de garages. A de nombreux endroits, seuls une plaque, une boîte aux lettres ou un petit bureau témoignaient de la présence d'une entreprise.

Le seul et unique moyen de transport que nous ayons rencontré régulièrement sur les parkings d'entreprise étaient les minibus utilisés pour transporter les chauffeurs en Belgique.

### **Où est passé le personnel ?**

Nulle part nous n'avons rencontré des chauffeurs (ce qui n'a rien d'étonnant puisqu'ils sont tous conduits en Belgique par camionnette), pas plus que des ouvriers logistiques ou du personnel de garage, faute de magasins ou de garages pour réparer les camions.

Si du personnel était présent dans les bureaux, celui que nous avons rencontré ou réussi à interroger n'était certainement pas des directeurs ni des dirigeants d'entreprise, mais du personnel d'exécution, lié par un contrat de travail slovaque. Ces personnes tout comme les firmes qui y sont installées ou leurs sous-traitants, comme CIBS par exemple, reçoivent toutes leurs ordres depuis la Belgique.



# ILS VIENNENT 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. D'autres rentrent au pays après six à huit 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'ordres belge ou autre.

En plus de 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. Mais il y a aussi des chauffeurs étrangers qui ne gagnent que 30% de ce que gagnent leurs collègues belges!

S'ils souhaitent prendre une douche pendant le week-end, ils vont au sauna en ville. L'Asiadok ne dispose en effet pas d'installations sanitaires. Il y a seulement un bloc sanitaire qui a été installé par l'Autorité portuaire du port d'Anvers. Simple et parfois relativement propre. Mais ce parking va bientôt disparaître. Nous sommes curieux de voir où ces chauffeurs iront.



De nombreux chauffeurs nous contactent pour dénoncer les abus persistants. Un des chauffeurs nous disait:

« Nous sommes mis en chômage économique, mais entre-temps, notre patron fait appel à des chauffeurs roumains. »

**LES CHAUFFEURS BELGES PERDENT LEUR TRAVAIL**

# AU PROFIT DES CHAUFFEURS DE L'EUROPE DE L'EST!

## **CE N'EST PAS NOUS QUI LE DISONS !**

En octobre 2011, Telefacts (une émission d'information de la chaîne commerciale flamande VTM) a diffusé un reportage intitulé "Ils coûtent tellement peu, monsieur !". Mardi, 25 octobre – Des centaines de routiers se réunissent chaque vendredi au port de Zeebruges. Tous des chauffeurs de l'Europe de l'Est qui campent et habitent des mois durant le long de nos autoroutes. Le parking à Zeebruges a été baptisé "La petite Pologne".

Pour ces chauffeurs, comme **Gjorgi Kamilov**, qui vient de **Macédoine**, la Belgique est leur second pays. « C'est du labeur. 60 jours sans toit au-dessus de la tête. Je dors dans mon camion. Et puis : toujours rouler, rouler, rouler. Plus de 13.000 kilomètres par mois. » La vie le long des autoroutes est extrêmement dure, mais c'est toujours meilleur par rapport à ce qu'il peut gagner dans son pays, nous dit-il: « 1.500 euros par mois. Nettement moins que ses collègues belges, mais en Macédoine, sa femme doit travailler cinq mois dans une usine textile pour gagner la même somme! ».

Après deux mois, Gjorgi est relayé par d'autres collègues. Les camions restent en Belgique car la plupart des chauffeurs de l'Europe de l'Est travaillent sans exception pour des firmes belges qui ont créé une filiale en Europe de l'Est.

**LES CHAUFFEURS BELGES  
ASSISTENT À LA SCÈNE,  
IMPUISSANTS ...**

**Alain Deswarte chauffeur chez DD Trans:** « Chez DD Trans, on est retombé de 215 chauffeurs en 2008 à 110 chauffeurs aujourd'hui et l'employeur envisage de réduire leur nombre à 75. Il n'y a pas de licenciements secs car l'employeur veut éviter un plan social et le paiement d'indemnités. Il le fait en donnant moins de travail à nos chauffeurs et donc moins de salaire, ou en les harcelant. Il affirme aussi que c'est la libéralisation du marché européen qui est à l'origine de cette concurrence aveugle. Et qu'il est donc bien obligé d'engager des chauffeurs de l'Europe de l'Est par le biais de sa société boîte aux lettres Baltictans en Pologne. »

**Jean-Marie Rappaert, également chauffeur chez DD Trans:**  
« Cette entreprise polonaise compte actuellement quelque 130 chauffeurs. En Pologne même, elle n'effectue aucun transport. Pire, ces camions polonais n'ont jamais roulé en Pologne, ils passent le contrôle technique en Belgique, les plaques d'immatriculation sont envoyées de la Pologne en Belgique, les chauffeurs belges qui restent ne peuvent plus faire que des transports locaux parce qu'ils coûtent soi-disant trop cher à cause, nous dit-on, des indemnités de nuit, des heures prescrites le dimanche, des heures supplémentaires, ... Les seuls voyages que les chauffeurs belges peuvent encore faire, c'est quand il s'agit d'un chargement délicat ou d'un cas d'urgence.

**Résultat des courses : les chauffeurs belges perdent leur travail et ceux qui ont encore leur emploi travaillent pour un salaire amputé de 30%. »**

### **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 immédiatement une offre dans laquelle l'agence explique comment économiser jusqu'à 60% sur les charges salariales... en créant une société boîte aux 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 de la Belgique. Cette offre de l'agence IS Consulting 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 très simple : pendant le week-end, 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. Ou, si on a les bons contacts, les documents sont même estampillés en Belgique par le personnel diplomatique du pays concerné.



***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, ...). La directive qui règle le détachement doit donc être rendue applicable également aux transports internationaux qui ne sont actuellement pas soumis à cette directive.

**Renforcer la législation sur le cabotage** (retour obligatoire du camion dans le pays d'origine après trois transports de cabotage, ...) et surtout des contrôles plus sévères par l'utilisation de la fonction GPS sur le tachygraphe digital. La révision du tachygraphe digital est actuellement sur la table de la Commission européenne, le moment idéal donc pour joindre l'acte à la parole.

Plus de contrôle sur l'application de la directive européenne sur les firmes boîtes aux lettres. En cas de violation des **conditions d'établissement** – aménagement de parkings pour poids lourds sur les terrains d'entreprise, développement d'une activité effective dans le pays d'établissement (Règlement européen 1071) – sanctionner immédiatement les firmes concernées, le cas échéant en retirant leur licence de transport.

**L'instauration d'un salaire minimum européen.** L'écart salarial entre les chauffeurs de l'Europe de l'Ouest et ceux de l'Europe de l'Est est trop grand et est cause de pratiques de dumping. Par conséquent, les salaires des chauffeurs de l'Europe de l'Est doivent d'urgence être augmentés. Un premier pas pourrait consister en l'instauration d'un salaire minimum à l'échelle européenne.

**Les donneurs d'ordre doivent d'urgence être responsabilisés.** Les clients qui sont au courant des pratiques de dumping commises par leurs transporteurs devraient être rendus coresponsables. C'est pourquoi, nous plaignons pour que les donneurs d'ordre soient solidairement responsables d'éventuelles infractions.

**LES CAISSES DE L'ÉTAT  
SE VIDENT ...**

Il est grand temps que les autorités comprennent que les pratiques de délocalisation ont des conséquences néfastes importantes pour les finances publiques, que ces pratiques constituent un pillage organisé du Trésor public belge.

La sécurité sociale doit assumer des charges supplémentaires à la suite du paiement d'allocations de chômage temporaire ou complet aux chauffeurs belges parce que les chauffeurs de l'Europe de l'Est reprennent leur travail ici en Belgique. Les entreprises belges avec filiale en Europe de l'Est qui introduisent du chômage temporaire pour leurs chauffeurs belges ou pire, les mettent simplement au chômage pour les remplacer par des chauffeurs de l'Europe de l'Est, se rendent tout simplement coupables d'une fraude sociale et fiscale massive.

La sécurité sociale subit elle aussi un manque de recettes parce que ces entreprises qui occupent des chauffeurs de l'Europe de l'Est au lieu de chauffeurs belges ne doivent pas payer de cotisations sociales en Belgique.

Le fisc perd également des recettes parce que les chauffeurs de l'Europe de l'Est ne paient pas d'impôts en Belgique, mais dans le pays où est établie l'entreprise qui les occupe.

Et les entreprises boîtes aux lettres paient elles aussi des impôts dans le pays où elles ont été créées. Par cet artifice, les entreprises belges qui ont installé une firme boîte aux lettres privent le Trésor public d'un important montant d'impôt.

Enfin, le Service Public Fédéral de la Mobilité subit également un manque de recettes puisque chaque véhicule immatriculé génère des recettes telles que la taxe d'immatriculation, les licences de transport, les contrôles techniques, les amendes ... ces dernières n'étant pas payées en Belgique mais dans le pays où a été installée la société boîte aux lettres.



Editeur responsable : Frank Moreels  
Secrétaire fédéral UBOT Transport Routier & Logistique  
Union Belge des Ouvriers du Transport  
Paardenmarkt 66 – 2000 Anvers

[www.ubot-fgtb.be](http://www.ubot-fgtb.be)

FÉVRIER 2012 - TOME II