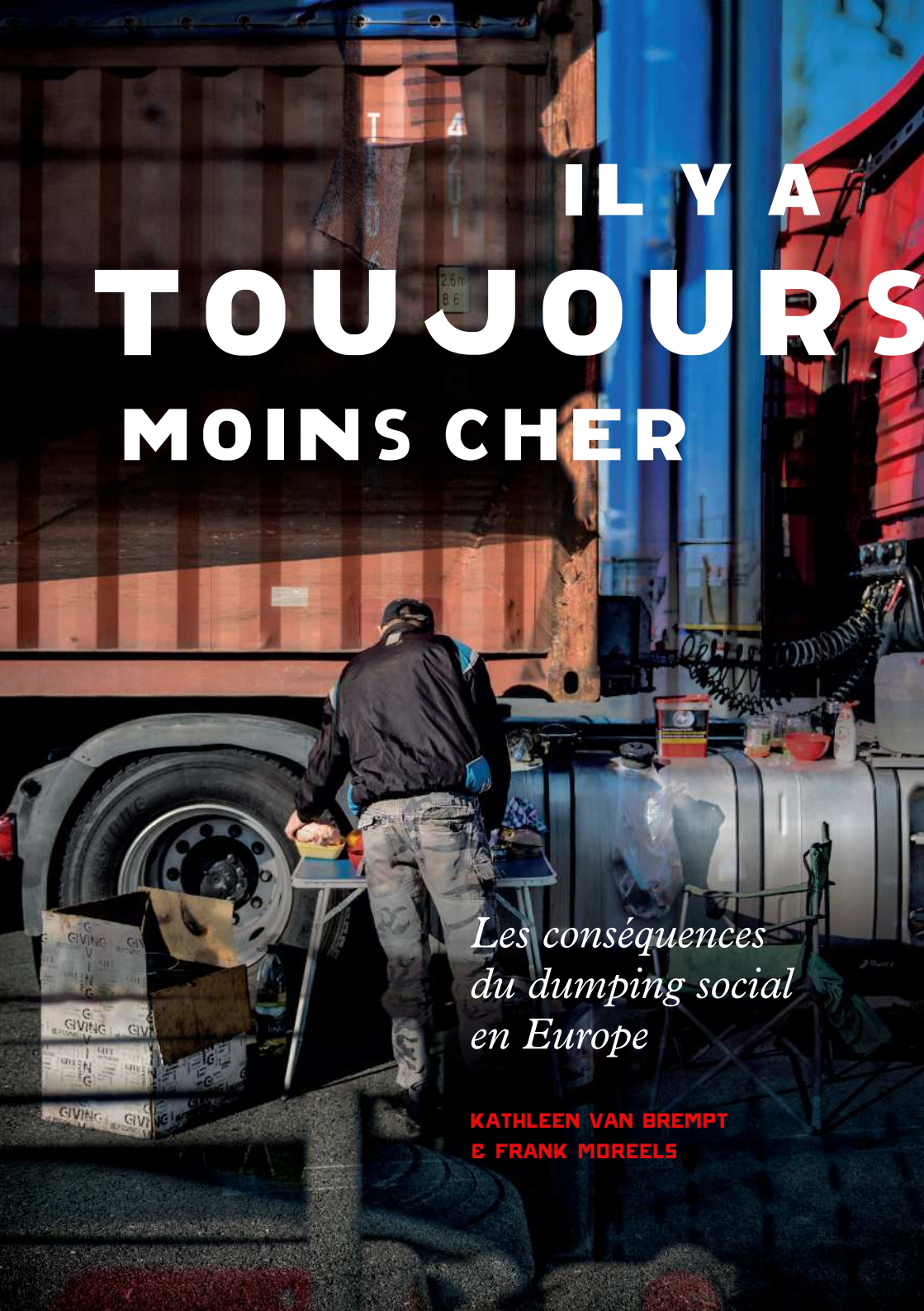


IL Y A TOUJOURS MOINS CHER

Les conséquences du dumping social en Europe

KATHLEEN VAN BREMPT
& FRANK MOREELS

IL Y A TOUJOURS MOINS CHER

Les conséquences du dumping social en Europe

RÉDACTION: Jan de Zutter
TRADUCTION: Johan Pielaet & Willy De Graeve
COORDINATION: Bram Dhooghe
PHOTOGRAPHIE: Greetje Van Buggenhout & BTB
IMPRESSION: Antilope

NOS REMERCIEMENTS À
John Reynaert, Wim De Jonghe, Gloria Ghéquière, Ine Goris, Tessa Geudens en Nathalie Vanvelthoven

Quand on parle de « dumping social », on pense spontanément au secteur du transport. Difficile en effet de ne pas voir les nombreuses plaques d'immatriculation des pays de l'Est en circulant sur nos autoroutes. L'exploitation de travailleurs provenant de pays à bas salaires caractérisés par la faiblesse de leur législation du travail et de leur protection sociale existe cependant dans de nombreux secteurs. Citons notamment la navigation, le secteur de la construction, le secteur du nettoyage, l'agriculture et les abattoirs. Et même dans le secteur IT, on rencontre en Belgique des program-

meurs indiens, dont les conditions salariales relèvent du dumping. Quid également de bpost, qui sous-traite des contrats en vertu desquels le travail est finalement exécuté par des sous-traitants de sous-traitants opérant parfois au noir ? Ou Proximus, qui veut délocaliser ses call centers au Maroc, où les salaires sont inférieurs et les conditions de travail plus laxistes. Ou encore Ryan¬air, dont le personnel est inscrit en Irlande « parce que c'est meilleur marché ».

En parlant de dumping social, nous pourrions aborder la question sous l'angle de la législation nationale ou de la réglementation et des directives européennes, chiffres ou pourcentages à l'appui. Mais l'impact du dumping social ne prend vraiment un aspect concret que lorsqu'on écoute les récits des personnes qui en sont victimes. Qu'il s'agisse des routiers roumains qui vivent pendant trois mois dans la cabine de leur camion, affrontent la solitude et ne voient pas grandir leurs enfants, ou des ouvriers indiens qui survivent dans des camps près d'un chantier de construction à Liège et ne peuvent retourner qu'une fois par an chez eux, leur mine en dit long.

Des milliers de travailleurs en Europe sont tranquillement exploités par des réseaux bien organisés opérant parfois à la limite et souvent bien au-delà de la légalité. Le dumping social prive les travailleurs de leurs droits individuels et collectifs, leur enlève leur dignité humaine, les fait travailler dans des conditions dangereuses et crée une sous-classe sociale de personnes qui parviennent à peine à joindre les deux bouts. L'exploitation d'êtres humains permet en effet de gagner beaucoup d'argent. Un seul slogan pour les chefs d'entreprise mafieux : il y a toujours moins cher. Et si

L'EXPLOITATION D'ÊTRES HUMAINS PERMET DE GAGNER BEAUCOUP D'ARGENT

certaines victimes tombent – littéralement - et qu'un décès est parfois à déplorer, ils s'en accommodent.

Au cours des dernières années, nous avons tous deux été actifs dans la lutte contre le dumping social, sur le lieu de travail en tant que leader syndical et au niveau européen en tant que députée européenne. Il a toutefois fallu attendre longtemps avant que les choses se bougent dans la façon d'aborder cette question du dumping social. Nous sommes encore loin du compte mais d'importants pas ont quand même été franchis ces dernières années. Le plus grand problème à l'heure actuelle n'est plus la réglementation européenne – même si elle peut encore s'améliorer – mais le contrôle et le maintien des lois existantes dans les Etats membres. Les fraudeurs savent que le risque de se faire prendre est faible, beaucoup trop faible en fait pour que l'on puisse extirper le problème à la racine.

Avec ce livre, nous espérons sensibiliser un public à cette problématique. Nous avons en effet tous intérêt à pouvoir compter sur une bonne protection sociale et la prestation de services publics de qualité. Il est en outre important, par cette démarche, de désamorcer les antagonismes du type « eux/nous » qui surgissent rapidement quand il est question de main-d'œuvre étrangère. Tout le monde est en effet victime de cette situation, aussi bien les travailleurs belges qui perdent leur job parce qu'ils ne peuvent pas concurrencer les bas salaires d'Europe de l'Est ou d'ailleurs que les travailleurs est-européens traités comme des esclaves des temps modernes. Même ceux qui ne sont pas directement impliqués dans les abus peuvent en devenir victimes : des camionneurs surmenés ou des ouvriers insuffisamment qualifiés dans la construction constituent un danger pour chacun d'entre nous.

Dans les pages qui suivent, le lecteur fera la connaissance d'Ovidio, Youri et David, qui veut épargner de l'argent pour pouvoir épouser sa copine, avec Alexandru et Florentin, avec la rousse Venezia, qui cuit du foie dans un baraquement, avec Nina qui a été licenciée parce qu'elle prenait la défense de routiers exploités, avec Emilian, Marius, Nicola, Piotr et Andrej… Nous visiterons les locaux d'entreprises « boîtes aux lettres » que des firmes de transport belges ont créées en Slovaquie. Nous nous demanderons ce que la célèbre bibliothèque Billy d'IKEA coûterait si les chauffeurs n'étaient pas exploités.

Dans le dernier chapitre, nous examinerons le chemin qui reste à parcourir, ce qu'il faut faire pour éradiquer le dumping social et pour redonner aux travailleurs de toute l'Europe l'assurance que leurs droits soient respectés, qu'ils puissent compter sur un salaire décent, un système de protection solide et de bons services publics, bref pour qu'ils puissent vivre dignement.

KATHLEEN VAN BREMPT
Députée au Parlement européen

FRANK MOREELS
Président UBT-FGTB
Président European Transport Workers Federation (ETF)

LES NOMS DES PERSONNES ONT ÉTÉ MODIFIÉS PAR CRAINTE DE REPRÉSAILLES ÉVENTUELLES DE LA PART DES EMPLOYEURS.

SAMEDI APRÈS-MIDI, AU COEUR DU PORT D'ANVERS

VINGT-DEUX HEURES DE ROUTE DE CHEZ MOI EN ROUMANIE JUSQU'ICI. JE RESTE ICI POUR DEUX MOIS. ET PUIS DE NOUVEAU VINGT-DEUX HEURES RETOUR POUR RETROUVER MA FEMME ET MES ENFANTS.

Nous sommes un samedi après-midi. Un vent maussade de janvier souffle sur le parking Goordijk, aux fins fonds du port d'Anvers. Le lieu n'est guère fréquenté par le commun des mortels. C'est le terrain des routiers internationaux qui y garent leurs camions sous un ciel gris pour le repos du week-end. Cinquante mille mètres carrés d'asphalte offrent un espace à 208 camions. Des poids lourds qui vont et qui viennent. Le parking est essentiellement rempli de 40 tonnes rangés côte à côte, dont beaucoup restent moteur ronflant. Il fait en effet froid et les chauffeurs doivent pouvoir se réchauffer dans la cabine.

Sur le parking, exploité par le port d'Anvers, on voit non seulement quelques camions, mais aussi des dizaines de voitures immatriculées en Europe de l'Est. Ovidio montre sa voiture. « Il faut compter vingt-deux heures de route de chez moi en Roumanie jusqu'ici », dit-il. « Je m'arrête juste en Autriche pour dormir cinq petites heures. Je reste ici pour deux mois. Ensuite je dois à nouveau rouler pendant vingt-deux heures pour retrouver ma femme et mes enfants. Je suis alors pour un mois à la maison. »

Ovidio est dans le transport international depuis 17 ans déjà. « Avant j'étais aussi chauffeur, en Irak et en Afghanistan. J'en ai déjà vu pas mal, c'est sûr. Conducteur de camion ce n'est pas un job, c'est un mode de vie. Il faut le voir comme ça, sinon on ne tient pas le coup. Bien sûr que non, ma femme n'apprécie guère. Mais que voulez-vous ? Il n'y a pas de travail en Roumanie. Et quand il en trouve, un chauffeur gagne entre 300 et 400 euros par mois. Ici ça

peut monter jusque 2000 euros. Je ne me plains pas. Mais en tant qu'ex-militaire je suis habitué à pas mal de choses » ajoute Ovidio en arborant un large sourire.

Des hommes comme Ovidio sillonnent ainsi l'Europe et ont un repos de 45 heures tous les quinze jours. Ovidio passe alors la nuit à l'hôtel Ibis situé à proximité de la Gare centrale. L'Ibis budget se trouve sur le site Internet. Les chambres y sont un peu meilleur marché. C'est l'employeur qui paye. Le week-end suivant, les chauffeurs bénéficient de 24 heures de repos. Ils dorment alors – comme tous les autres jours – dans la cabine de leur camion sur un parking. Ils font leur toilette dans un bac intégré au camion ou dans les sanitaires d'une aire d'autoroute. Ils peuvent parfois aussi y laver leurs vêtements. L'hygiène reste un défi, ce n'est pas facile.

Un peu plus loin, David est occupé à faire sa popote derrière son camion. Le jeune homme de taille élancée porte une veste jaune fluo au-dessus d'un sweat à capuche rouge qui tient chaud. Comme la plupart des chauffeurs, il a tendance à se méfier de l'intérêt qu'on lui manifeste. Une fois la glace brisée, il nous parle un peu de sa vie. David vient de Grèce, où il a grandi et où sa famille vit encore. « Mais j'ai la nationalité roumaine. » Il a 22 ans et il a un diplôme d'ingénieur IT en poche. « En Grèce, ça ne me mène nulle part. Il n'y a pas de boulot. Mon grand rêve était d'étudier pour devenir pilote. Trop cher hélas. C'est pourquoi je suis ici maintenant. Je vais chercher des troncs d'arbres dans des forêts, en Allemagne et en France, et les amène ici. Il m'est arrivé aussi de transporter des composants d'avions. »

Dans la poêle sur le feu à côté de l'impressionnant réservoir diesel de son camion, une côtelette grésille. « J'ai com-

mencé à travailler comme chauffeur il y a quatre mois. J'ai une amie qui étudie encore en Grèce. Nous voulons nous marier. Entre-temps je peux épargner un peu en exerçant ce job. » Il n'est pas vraiment content pour autant. « Je dois rouler avec une épave qui tombe tout le temps en panne. Je vais bientôt changer de firme de transport afin de rouler au moins avec un véhicule convenable. »

Il n'est pas rare que des chauffeurs reçoivent un camion usé par le temps, l'une ou l'autre ruine qui n'est pas seulement dangereuse pour le chauffeur lui-même, mais aussi pour tous les usagers de la route.

DORMIR EN PERMA-NENCE DANS LE CAMION

David ne dort jamais à l'hôtel. Il roule pendant trois mois, quinze heures par jour, et peut ensuite rentrer chez lui. « Pendant ces trois mois, je dors toujours dans le camion. » Certains chauffeurs touchent encore un salaire durant le mois où ils sont chez eux. Ce n'est pas le cas de David. Mais il gagne désormais 2000 EUR et cela met un peu de baume au cœur.

SI LES TRAVAILLEURS D'EUROPE DE L'EST ÉTAIENT PAYÉS CORRECTEMENT, LEUR SALAIRE SERAIT AU MOINS QUATRE FOIS PLUS ÉLEVÉ QUE CE QU'ILS TOUCHENT ACTUELLEMENT.

Ce montant de 2000 EUR qu'il reçoit est toutefois trompeur car il ne s'agit pas d'un véritable salaire. David gagne en fait seulement 400 EUR. « Le salaire roumain, » comme il dit. C'est ce montant qui compte pour la sécurité sociale et la pension des routiers. Les 1600 EUR que David touche en plus comme « salaire » correspondent en fait à des indemnités journalières que les transporteurs doivent verser et avec lesquelles les chauffeurs peuvent se payer à manger ou autre chose. Il ne s'agit pas d'un salaire. Ce système est d'application à pratiquement tous les chauffeurs internationaux. Leurs salaires sont extrêmement bas et les cotisations sociales correspondantes sont payées à l'étranger, où elles sont également beaucoup plus basses qu'en Belgique. Les firmes de transport savent y faire : il y a toujours moins cher ! Si les travailleurs d'Europe de l'Est étaient payés correctement, leur salaire serait au moins quatre fois plus élevé que ce qu'ils touchent actuellement.

Les victimes d'une telle situation ne sont pas seulement les chauffeurs étrangers, qui doivent vivre loin de chez eux dans des conditions souvent inhumaines. Les chauffeurs belges sont touchés aussi, car ils ne peuvent pas « concur-

rencer » les bas salaires de leurs collègues d'Europe de l'Est. C'est ainsi que des milliers d'emplois ont été perdus dans le secteur belge du transport au cours des dix dernières années. C'est l'essence même du dumping social : des emplois sont supprimés à un endroit pour être remplacés par des salaires de dumping et des conditions de travail rappelant le dix-neuvième siècle. Les travailleurs ordinaires ne peuvent être que perdants dans l'affaire et les firmes de transport – mais aussi des entreprises de construction et des abattoirs – ne peuvent au contraire qu'y gagner. Sauf les entrepreneurs qui ont une conscience. Il en existe encore.

Il y a plus d'un an, Jos frappait à la porte de l'Union belge du Transport (UBT). Jos est le gérant d'une firme de transport belge comptant 47 camions. Pas une petite flotte, donc. Il essaye de respecter les règles du jeu, travaille uniquement avec des chauffeurs belges ou avec des étrangers payés comme prévu dans les CCT belges. Jos envisage de se défaire de son entreprise. Il ne parvient plus à concurrencer celles qui se tournent bel et bien vers l'Europe de l'Est. « De plus, » dit-il, « on ne trouve plus de clients prêts à payer le prix correct. » IKEA, Nestlé, Volvo… toutes les grandes multinationales confient leurs missions de transport à des sous-traitants de sous-traitants. Idem pour des grands acteurs du marché tels que DSV, DHL… Ils lancent un appel d'offres et le candidat le moins disant emporte la mise. Sans que l'on doive poser plus de questions. Ce sont donc toujours, sans excep-

IKEA, NESTLÉ, VOLVO… TOUTES LES GRANDES MULTINATIONALES CONFIENT LEURS TRANSPORTS À DES SOUS-TRAITANTS DE SOUS-TRAITANTS. LE MOINS CHER EMPORTE LA MISE. CE SONT TOUJOURS LES ROIS DU DUMPING SOCIAL.

RENAULT

tion, les rois du dumping social.

Sur le parking Goordijk, David remonte le col de sa veste fluo sur son cou. Cuisiner dehors en janvier n'a rien d'une partie de plaisir. Notons que l'été a aussi ses inconvénients. La cabine où les hommes doivent dormir se transforme vite en four. Le fait que David ne dorme jamais à l'hôtel ou ailleurs hors de la cabine de son camion, là où on peut trouver le confort souhaitable comme une douche, n'est pas non plus enviable. Pire : c'est même interdit. Fin 2017, la Cour de justice européenne a en effet décrété que la longue période de repos de 45 heures ne pouvait pas être prise dans la cabine. La décision de l'instance juridique européenne suprême faisait suite à une plainte d'une firme de transport belge (mais oui !).

FAIRE PASSER AUX CHAUFFEURS LEUR TEMPS DE REPOS HEBDOMADAIRE DANS LA CABINE EST MEILLEUR MARCHÉ QUE DE PAYER 50 EUR POUR UNE CHAMBRE D'HÔTEL MODESTE.

La société Vaditrans de Tamise s'était opposée à une amende de 1.800 euros – instaurée en 2014 par John Crombez, secrétaire d'Etat à la lutte contre le dumping social à l'époque – qui lui avait été infligée parce qu'elle obligeait les chauffeurs à passer leur long repos de week-end dans leur camion. C'est naturellement moins cher que de payer 50 euros pour une chambre d'hôtel modeste. Il y a toujours moins cher. Une nuit de cabine ne coûte rien. La Cour de justice européenne a clarifié les choses. La réglementation européenne vise précisément à améliorer les conditions de travail des chauffeurs internationaux, déclare la Cour. L'arrêt dit littéralement ceci : « Une cabine de camion n'apparaît pas constituer un lieu de repos adapté à des périodes de repos plus longues que les temps de repos

CUISINER À CIEL OUVERT

journaliers ou les temps de repos hebdomadaires réduits. »

Sur le parking, on voit non seulement des camions mais aussi des camionnettes. Un minibus gris est par exemple stationné à côté d'un géant de la route. C'est la relève de la garde. De nouveaux chauffeurs arrivent pour remplacer ceux autorisés à rentrer chez eux pour quelques semaines. Les transports au moyen de tels minibus sont très courants. Sous la pression des transporteurs, le long trajet que les chauffeurs doivent parcourir au départ de l'Europe de l'Est n'est pas considéré, le plus souvent, comme du temps de travail. C'est pourquoi ils essayent de parcourir ce trajet le plus vite possible, sans trop se reposer. La conséquence est que les chauffeurs s'installent ensuite au volant de leur camion dans un état de grande fatigue. Dans pratiquement tous les pays d'Europe occidentale, le nombre d'accidents impliquant des camions et liés à la fatigue du conducteur a augmenté ces dernières années.

DANS PRATIQUEMENT TOUS LES PAYS D'EUROPE OCCIDENTALE, LE NOMBRE D'ACCIDENTS IMPLIQUANT DES CAMIONS ET LIÉS À LA FATIGUE DU CONDUCTEUR A AUGMENTÉ CES DERNIÈRES ANNÉES.

Dans le coffre à bagages de la camionnette, des grands sacs de voyage sont empilés, le reste étant occupé par des provisions que les routiers ont amenées de chez eux. Youri est au volant. « Nous nous relayons l'un l'autre pendant le voyage au départ de la Lituanie. Nous sommes partis il y a dix-huit heures et nous avons parcouru 1.800 kilomètres en une fois. » Youri est un solide gaillard de 24 ans au regard malicieux, il est routier international depuis 5 ans. Il a aussi une amie, quelque part en Belarus. « Elle est effrayée par ce que je fais, » dit-il en hochant la tête. « Mais il le faut, pour gagner au moins quelque chose et épargner pour mon projet. C'est un secret, » lâche-t-il avec un sourire. « Non,

en fait je ne sais pas encore ce que je veux faire. Pas ça en tout cas. »

Un peu plus loin, trois chauffeurs ont improvisé une cuisine dans un semi-remorque vide. Cuisiner à ciel ouvert peut être agréable pour des gens ordinaires, comme pour un barbecue dans le jardin mais ici, sur le parking, la réalité quotidienne est plus souvent faite de pluie, vent et froid piquants. Quand ils préparent eux-mêmes leur repas, les chauffeurs ne doivent pas engloutir leur indemnité journalière dans les restoroutes. Un simple plat du jour coûte en effet vite entre 11 et 14 euros. Et un demi-litre de coca revient deux fois et demi plus cher qu'au supermarché. Trois camionneurs sur quatre estiment que les prix de la nourriture et des boissons sont trop élevés dans les restoroutes. C'est pour cette raison que, lorsqu'ils doivent passer la nuit sur un parking d'autoroute, les jours ouvrables normaux, ils préfèrent souvent se faire à manger eux-mêmes. Comme ici sur le parking Goordijk, en cuisant leur nourriture sur un réchaud de camping. Ils se rendent quand même de temps à autre dans le bâtiment où se trouve le restaurant, car il y a des toilettes et des douches. Un passage aux toilettes revient déjà à 50 cents et il faut compter jusqu'à deux euros pour une douche. De plus, il n'y a souvent qu'une douche pour les hommes et une pour les femmes, ce qui peut provoquer de longues files. L'autre solution, consistant à se laver à tour de rôle dans un bassin, ne garantit aucune intimité aux chauffeurs car il n'existe pas de cabines fermées avec lavabos. On voit dès lors souvent des chauffeurs se rafraîchir de bon matin à l'aide d'une cuvette en plastique et d'un bidon d'eau près de leur camion. Et ce, chaque jour qui passe, pendant deux ou trois mois.

Les chauffeurs parviennent à endurer car souvent ce

n'est pas beaucoup mieux chez eux. Ils sont nombreux à venir de contrées reculées d'Europe et d'ailleurs où il n'y a même pas d'eau courante et où la famille doit se contenter de l'eau du puits ou de la pompe. C'est pourquoi ils ne se plaignent pas. Ou en tout cas pas assez fort pour que leur employeur s'en soucie. Quand ils se plaignent, cela peut de toute façon leur coûter leur emploi. C'est la raison pour laquelle les chauffeurs occupés à cuisiner dans leur semi-remorque ne semblent guère disposés à parler. « Pas le temps, nous devons préparer à manger, » dit l'un d'entre eux sur un ton bourru. Il mélange le contenu d'un pot qui frétille sur un réchaud à gaz rouge sang. Des cuisses de poulet attendent un peu plus loin et devant il y a des saladiers avec des champignons coupés en morceaux et des carottes. Son camarade plonge hardiment la main dans un bocal en plastique où flottent des boules vertes. « Des tomates en saumure, » dit-il, tout en frottant la saumure restée accrochée à sa barbe de trois jours. « Vous voulez essayer ? »

L'homme bourru se décrispe lorsqu'il voit que nous apprécions les tomates. « Elles viennent de mon jardin, à la maison » dit fièrement son collègue. Et il donne tout de suite la recette : il faut prendre les tomates encore vertes puis ajouter de l'eau, du vinaigre et du sel.

Une gorgée de saumure et une tomate verte. C'est quand même moins cher qu'un lunch et une boisson au Lunch Garden de l'aire d'autoroute.

Jost Group
www.jostgroup.com
ELDOM
IN EVERY HOME

ET LA SÉCURITÉ SUR LE PARKING ?

D'autres utilitaires arrivent encore sur le parking. Il ne s'agit pas cette fois de chauffeurs mais de mécaniciens venus pour effectuer des réparations aux camions. Ils s'installent par petits groupes devant les mastodontes et s'affairent sur les blocs-moteur, les mains pleines de cambouis. On rit et les canettes de bière circulent. Maintenant qu'il est midi, l'ambiance est devenue bon enfant sur l'aire de stationnement. Le soir, c'est parfois différent. Il arrive que certains boivent pas mal, ce qui peut déclencher des conflits. A l'automne de l'année dernière, un routier roumain de 31 ans a été tué ici au cours d'une rixe. L'un des chauffeurs tempère en disant qu'il ne faut pas exagérer ce type d'événement. « En général, l'atmosphère est bonne. »

D'autres dangers guettent encore les camionneurs. Les vols de cargaison, par exemple. En 2014, 450 délits de ce type ont été rapportés en Belgique. La moitié d'entre eux ont été perpétrés sur des parkings non sécurisés au long des autoroutes. Vu leur statut, des villes portuaires telles qu'Anvers mais aussi Rotterdam ou Calais attirent des bandes criminelles intéressées par le tabac, le matériel électronique ou les produits pharmaceutiques. Ces bandes agissent sur commande et opèrent la nuit, lorsque le conducteur est endormi dans sa cabine. Même si elles évitent en général les confrontations avec les chauffeurs, le risque subsiste.

Ces dernières années, la problématique de la traite d'êtres humains est venue s'ajouter

NON SEULEMENT LA CONFRONTATION AVEC LES PASSEURS S'AVÈRE DANGEREUSE, MAIS LA RÉACTION DES AUTORITÉS BELGES A ÉGALEMENT ACCRU L'INSÉCURITÉ. A CAUSE DE LA FERMETURE DE CERTAINS PARKINGS AUTOROUTIERS, LES CAMIONS SE RETROUVENT PARFOIS À DES ENDROITS ENCORE MOINS SÉCURISÉS.

à la liste. Des bandes organisées essayent de cacher des migrants dans des remorques de camions afin de les faire passer en Grande-Bretagne. Non seulement la confrontation avec ces passeurs est dangereuse, comme le montrent certains incidents avec échanges de coups de feu de l'an dernier, mais la réaction des autorités belges a également accru l'insécurité des chauffeurs. A cause de la fermeture de certains parkings autoroutiers, les routiers doivent aller garer leur camion dans des endroits encore moins sécurisés tels que des zonings industriels ou à proximité de PME ou de zones habitées. Cette fermeture n'a pas résolu le problème, elle n'a fait que le déplacer ou l'aggraver. La seule solution convenable est d'investir dans un nombre suffisant de parkings gratuits et sécurisés pour poids lourds, un point cher à l'organisation syndicale.

Le parking Goordijk à Anvers n'est pas non plus sécurisé. Heureusement, les choses vont bientôt changer. Après plus de dix années de combat syndical, la tendance semble enfin s'inverser. Un peu plus loin encore, deux hommes se dirigent vers nous. Alexandru et Florentin sont des Roumains travaillant avec un contrat belge. Ils sont affiliés à l'UBT, le syndicat socialiste du transport. Alexandru est dans le transport international depuis sept ans déjà. Il a 48 ans. « Avant, j'étais mécanicien. » Son récit est celui de tous les chauffeurs. A la base, un salaire de misère en Roumanie. « Je gagnais cinq cents euros. Je touche plus maintenant mais ce n'est pas une vie. Je le fais pour ma femme et mes enfants, une fille de 16 ans et un garçon de 5 ans. Je les vois à peine. Je quitte chaque fois la maison pour trois mois pour ensuite passer trois semaines avec eux. Ma femme le comprend, mais ce n'est pas agréable. » Les chauffeurs passent à côté de la plupart des moments importants de la

vie de leurs enfants. Une vie qui les ronge. Et lorsqu'on leur demande quel est leur grand rêve, Alexandru et Florentin répondent en chœur: « Quitter tout ça le plus vite possible. » La solitude les mine, le surmenage n'est jamais loin et les dépressions sont monnaie courante chez les routiers.

Pendant les trois mois où Alexandru et Florentin parcourent l'Europe occidentale, ils ne dorment pas non plus à l'hôtel, mais toujours dans leur camion. « J'ai heureusement une assurance maladie, » dit Florentin. Mais si d'autres personnes peuvent s'affilier à la mutualité de leur choix, ce n'est pas le cas d'Alexandru. Son employeur s'en occupe et celui-ci ne jure que par la Mutualité libre. De nombreux chauffeurs n'ont même pas d'assurance maladie. Leur patron prétend le contraire mais quand il y a un problème, on s'aperçoit qu'il n'y a pas d'assurance. Certains chauffeurs reçoivent une assurance voyage. C'est moins cher. Au sens strict, une telle assurance n'est toutefois valable que pour des touristes et non pour des travailleurs. Pour les chauffeurs, une telle situation peut virer à la douche froide s'ils tombent malades ou s'ils sont victimes d'un accident du travail. Vu l'absence d'assurance maladie, les chauffeurs en viennent souvent à pratiquer l'automédication et à se résoudre à prendre le volant tout en étant malades ou blessés, ce qui s'avère à nouveau dangereux pour l'ensemble des usagers de la route.

D'après les hommes, l'ambiance est généralement bonne sur le parking. Ils reconnaissent l'existence de certains préjugés parmi les chauffeurs. Les Roumains n'apprécient pas trop les Biélorusses et vice versa. Mais il existe encore de plus grands écarts que les préjugés entre routiers est-européens. Leurs salaires varient aussi fortement. Les Slovaques ne veulent plus rouler aux salaires de misère qu'on leur

BIDONVILLES ET BARAQUEMENTS

propose. Les Roumains sont meilleur marché. Les chauffeurs roumains doivent souvent payer leurs formations professionnelles eux-mêmes. Ce qui fait à nouveau une sacrée différence pour les firmes de transport. Celles-ci lorgnent désormais plus à l'Est encore, du côté de la Biélorussie, de la Moldavie ou de l'Ukraine. Là, les chauffeurs sont encore moins chers.

<< POUR NOS PATRONS, NOUS NE SOMMES PAS DES ÊTRES HUMAINS. ILS NOUS TRAITENT DE SINGES. >>

Mais il y a toujours moins cher. Fin de l'année dernière, le syndicat danois du transport a découvert que des centaines de chauffeurs philippins circulaient désormais en Europe. On les rencontre aussi sur les routes belges. Ils travaillent au salaire de misère absolu de deux euros l'heure. Ces hommes sont recrutés à Manille à la demande de firmes de transport européennes par une agence philippine qui leur fait miroiter des montagnes d'or à ramasser en Europe. C'est pour cela aussi que ces hommes déboursent jusqu'à 5000 euros pour obtenir des documents de travail et de séjour pour la Pologne. Là, ils reçoivent un contrat chez un sous-traitant qui les aiguille vers une firme de transport danoise. Au Danemark, ils ne touchent pas le salaire brut danois, qui oscille entre 3500 et 4200 euros, mais le salaire polonais de 428 euros. Et l'assurance maladie promise brille par son absence. Le syndicat danois a rencontré ces chauffeurs philippins dans un camp ressemblant à un bidonville. Ce camp a entre-temps été fermé par le Centre danois de lutte contre la traite des êtres humains et le tribunal a ouvert une enquête sur la société de transport. Chaque fois, c'est le syndicat qui dénonce ces dérives. En 2016, ce fut déjà le cas lorsque le syndicat néerlandais FNV a découvert des chauffeurs philippins qui travaillaient à des salaires indécents via une firme de transport basée en Lettonie.

Les chauffeurs philippins présents au Danemark ont également été victimes de racisme. « Pour nos patrons, nous ne sommes pas des êtres humains, » témoigne l'un d'entre eux pour la télévision danoise. « Ils nous traitent comme des singes. » Alexandru et Florentin sont également victimes de

réflexes racistes parce qu'ils viennent d'Europe de l'Est. Ils connaissent aussi les situations évoquant des bidonvilles. « On vous les montre ? » demandent-ils.

Nous nous rendons ensemble vers le parking privé de l'entreprise de transport Joosen, située un peu plus loin. L'entreprise prévoit des douches et un espace pour cuisiner mais cela ressemble plutôt aux bidonvilles de Calcutta qu'à un pays européen développé. Il y a quelques baraquements avec des douches et un cabanon tombant en ruine avec une petite cuisine. Cuisine est un bien grand mot car il faudrait plutôt parler de quelques étagères, d'une planche en bois dotée d'un bassin et d'une cuisinière à gaz souillée. Sous la planche dans la « kitchenette », on aperçoit aussi une lessiveuse déglinguée où les chauffeurs peuvent venir laver leurs vêtements.

Au fourneau, nous trouvons Venezia, une Roumaine de 50 ans à la chevelure teinte en rouge vif. Elle est l'une des rares femmes actives dans ce monde d'hommes. Venezia roule avec des camions depuis 1996. Parfois avec son mari, parfois seule. C'est physiquement dur alors, car les chauffeurs ne doivent pas seulement transporter mais aussi décharger. « Ce n'est pas toujours facile pour une femme, » confirme-t-elle.

Venezia se montre d'abord un peu gênée quand nous voulons entrer dans la cuisine, mais nous faisons comme si le triste état des installations ne nous dérangeait pas. Sur le feu, il y a un pot de haricots et une poêle avec du foie. Nous devons à nouveau goûter. « Avec

DANS LES BARAQUEMENTS, LES PIÈCES SONT MINUSCULES, L'AIR EST VICIÉ ET LA FOURNAISE EST GARANTIE EN ÉTÉ. PLUSIEURS CHAUFFEURS DORMENT DANS CHAQUE PETITE CHAMBRE.

beaucoup d'ail, » rit Venezia. Elle saisit un bidon de vin sur la table et prend des verres. « Du véritable vin roumain, fabriqué par nos soins avec la peau des raisins ». Nous buvons à leur santé et à leur avenir. D'autres chauffeurs affluent, jetant un œil affamé sur le foie. « Nous allons bientôt regarder un film ensemble » dit Venezia. C'est l'avantage de cette baraque. On est au moins à l'intérieur. »

Certaines firmes de transport ne logent pas leurs chauffeurs à l'hôtel pendant le long repos du week-end mais ont prévu des baraquements sur leurs terrains industriels. Il s'agit la plupart du temps de logements containers délabrés accueillant sept chauffeurs la nuit. Les pièces sont minuscules, l'air est vicié et la fournaise est garantie en été. Chaque petite chambre accueille jusqu'à quatre chauffeurs. Beaucoup d'entre eux se sont vu promettre une chambre d'hôtel au départ de chez eux pour le long repos du week-end. S'ils se plaignent, on leur répond : c'est comme ça, on ne peut rien y changer.

D'autres entreprises de transport travaillent en collaboration avec des marchands de sommeil. Ces derniers louent des logements avec salle de bain et cuisine pour dix chauffeurs ou plus pendant le week-end. Plusieurs routiers dorment dans chaque chambre de l'habitation.

COMMENT LES INTÉRÊTS DU SECTEUR SONT DÉFENDUS

Les installations déglinguées que la firme Joosen offre aux chauffeurs en disent long sur la manière dont les entreprises de transport, les entreprises de construction et les abattoirs belges, mais aussi d'autres pays ouest-européens, traitent leur personnel. Les travailleurs ne sont qu'un instrument permettant de gagner un paquet d'argent. Kurt Joosen, de la firme de Joosen, siège au Conseil d'administration de Febetra, la Fédération royale belge des Transporteurs, qui, comme l'indique son site Internet, défend les intérêts du secteur du transport. Ces intérêts sont interprétés de façon plutôt restrictive, car il n'est fait mention nulle part des travailleurs. Même pas dans le code déontologique, que tous les membres du Conseil d'administration ont signé et qui est exhibé fièrement sur le site. Ils y promettent solennellement de soutenir l'intérêt général du secteur, de s'écouter mutuellement avec respect, d'entretenir un bon esprit de groupe et de collégialité et de faire preuve de loyauté envers la Febetra. C'est tout. Pas un mot sur la responsabilité sociale des entreprises, sur les conditions de travail loyales, pas une lettre sur les gens qui travaillent pour leurs entreprises, rien sur les pratiques commerciales loyales ou les entreprises boîtes aux lettres, pas une virgule sur l'impact environnemental du secteur… Le code déontologique parle seulement d'un petit groupe de personnes qui promettent de se respecter mutuellement. Et c'est ce qu'ils font.

En octobre de l'année dernière, la justice s'est intéressée de près à la firme Peethultra du gérant Roland Peeters, qui est également membre du Conseil d'administration de Febetra. En février 2019, il l'était toujours. Les perquisitions s'inscrivaient dans le cadre d'une enquête sur Peeters remontant à 2016. Il est soupçonné d'avoir créé des

entreprises boîtes aux lettres afin de pouvoir employer des chauffeurs d'Europe de l'Est pour une bouchée de pain.

Peeters possède deux entreprises de transport en Slovaquie, toutes deux à la même adresse, et un immeuble de bureaux à Bratislava. Il y défendait également les intérêts du secteur par le biais du bureau de consultants SK Service, qui fut créé en 2010 et dont il s'est débarrassé en 2018 après que l'UBT en eut parlé dans son livre noir sur le secteur du transport en 2017. Il fournit des informations et une assistance aux firmes de transport belges désireuses d'ouvrir une entreprise de transport en Slovaquie. SK Service s'occupe de tout. L'aménagement d'un petit bureau, où il n'y a généralement personne, tous les documents nécessaires, jusqu'à la gestion journalière de la société écran. Quelques dizaines d'entreprises de transport belges peuvent être reliées à SK Service. Elles se trouvent aussi toutes dans le même bâtiment ou quelque part à proximité.

Des collaborateurs de l'UBT se rendent régulièrement en Europe de l'Est pour y mener des enquêtes sur l'activité des sociétés boîtes aux lettres. On aboutit ainsi à des récits hallucinants sur des entreprises qui ne disposent que d'une boîte aux lettres avec un simple autocollant taché mentionnant le nom de la société. Parfois, il y a aussi un petit bureau avec une sansevieria solitaire et un téléphone. Souvent, ces entreprises de transport n'ont même pas de parking pour camions, ni un quai de chargement et déchargement, ni un atelier de réparation pour poids lourds. De temps en temps, la fraude en devient même risible comme à Senec, une petite ville à 30 km environ de Bratislava, où nous avons vu une villa abritant normalement trois firmes de transport qui arborait une grande pancarte… « Interdit aux camions » ! Débusquer de telles sociétés boîtes aux lettres est un travail de longue haleine. Les firmes de transport changent d'adresse comme un individu ordinaire de sous-vêtements. Les noms de leur entreprise sont aussi constamment modifiés. Elles maintiennent ainsi leur activité à l'abri des regards des contrôleurs et des services de police.

Les règles européennes n'interdisent pas que des entreprises de transport d'Europe de l'Est développent aussi des activités en Europe occidentale. Pour qu'elles puissent le faire, il faut cependant qu'il s'agisse vraiment d'entreprises est-européennes, qui exercent aussi des activités de transport dans leur propre Etat membre. Ce qui n'est précisément pas le cas des sociétés boîtes aux lettres. Elles sont manifestement en infraction par rapport à la réglementation européenne. Malheureusement, la réglementation européenne est trop laxiste et ces entreprises sont à peine contrôlées en Europe de l'Est. Les autorités locales ne sont en effet que trop satisfaites de les voir donner du travail à leur population, même

LE SYNDICAT ENQUÊTE EN SECRET

si ce travail est mal payé et se déroule dans des conditions inhumaines.

La seule activité de transport que l'on voit près de ces bureaux de sociétés boîtes aux lettres est celle des minibus qui viennent chercher des chauffeurs pour les conduire en Europe occidentale. Pour dissimuler le fait que ces chauffeurs sont victimes d'un dumping social, ceux-ci reçoivent parfois de faux contrats censés attester qu'ils sont bien occupés par une entreprise d'Europe de l'Ouest. Un tel contrat mentionne un salaire ouest-européen normal mais ce n'est que

du vent. Les chauffeurs qui traversent la France doivent, en vertu de la loi Macron, posséder une attestation mentionnant combien ils gagnent. Ces attestations sont fausses la plupart du temps. Les chauffeurs ne touchent pratiquement jamais le montant qui y est indiqué.

LES SOCIÉTÉS BOÎTES AUX LETTRES DISPOSENT PARFOIS D'UN PETIT BUREAU AVEC UNE SANSEVIERIA SOLITAIRE ET UN TÉLÉPHONE. SOUVENT, CES ENTREPRISES DE TRANSPORT N'ONT MÊME PAS DE PARKING POIDS LOURDS.

A Bratislava, de nombreuses entreprises sont installées dans de petits locaux situés les uns à côté des autres dans les longs couloirs de bâtiments mal foutus. Si on frappe à la porte d'une entreprise, une Slovaque vient ouvrir. Et à la porte d'à côté, c'est la même dame qui ouvre. Deux portes pour deux entreprises séparées mais il n'y a pas de mur pour séparer les deux firmes. Celles-ci se partagent en fait la main-d'œuvre locale pour sauver les apparences. C'est meilleur marché.

Les sociétés boîtes aux lettres travaillent certes plus souvent avec du personnel local pour s'occuper de leurs affaires. Attention cependant lorsqu'un collaborateur a la conscience qui le démange soudainement. Ce fut le cas pour Nina Frandes, une Roumaine qui travaillait au service du personnel d'une firme de transport roumaine. Il s'agissait en fait d'une entreprise qui avait été créée par un transporteur autrichien afin de recruter des chauffeurs roumains à bas prix pour des transports en Autriche et dans les pays voisins.

Nina devait notamment s'occuper de la répartition du travail et attribuer les missions aux chauffeurs. Elle s'occupait aussi du travail administratif et voyait bien comment les chauffeurs étaient pressés comme des citrons. Ils ne touchaient même pas le tiers de ce qu'ils auraient dû aux

termes d'un contrat de travail autrichien normal. Nina a alors décidé de prendre leur défense et a réclamé que les chauffeurs soient mieux traités. Elle a été licenciée sur-le-champ. Mais les choses n'en sont pas restées là. Sur le chemin menant chez elle, le gérant l'a attendue pour la rouer de coups. Ceux qui veulent dénoncer les abus doivent savoir que cela n'est pas apprécié par le secteur. Nina travaille maintenant pour un syndicat roumain du transport, SLT, qui bénéficie du soutien financier de cinq syndicats du transport d'Europe de l'Ouest, parmi lesquels l'UBT.

LES CHAUFFEURS REÇOIVENT DE FAUX CONTRATS, DISANT QU'ILS SONT EMPLOYÉS PAR UNE ENTREPRISE D'EUROPE DE L'OUEST. UN TEL CONTRAT MENTIONNE UN SALAIRE OUEST-EUROPÉEN NORMAL. MAIS CE N'EST QUE DU VENT.

QUAND NINA EST MONTÉE AU CRÉNEAU POUR LES CHAUFFEURS, ELLE A ÉTÉ LICENCIÉE SUR-LE-CHAMP. ET SUR LE CHEMIN MENANT CHEZ ELLE, LE GÉRANT L'A ATTENDUE POUR LA ROUER DE COUPS.

En avril 2017, le syndicat a mené une action devant sept sites IKEA en Belgique. Il a distribué un tract disant qu'un nouveau produit est particulièrement prisé et en vogue chez IKEA, l' « Exploïted Trückdriväer ». Emilian est l'un de ces chauffeurs exploités par IKEA, qui parcourt les routes d'Allemagne et du Danemark. Il travaille pour le département slovaque de la firme de transport norvégienne Bring. Il a un contrat slovaque mais ne travaille jamais en Slovaquie. Emilian passe quatre mois à l'extérieur de sa maison et vit constamment dans son camion pendant cette période. Sa vie sociale est quasi inexistante, à l'exception de quelques contacts avec des collègues sur le parking.

Emilian retourne chez lui avec un salaire moyen de 477 euros par mois. Un collègue danois faisant le même travail touche cinq fois ce montant. Emilian a risqué de témoigner pour parler de sa vie. A une équipe de reporters de la BBC, il a déclaré qu'il se sentait enfermé comme un oiseau en cage et a évoqué les conditions de vie pénibles des chauffeurs conduisant à la surfatigue, la solitude et la dépression. Emilian a été licencié tout de suite après la diffusion du documentaire.

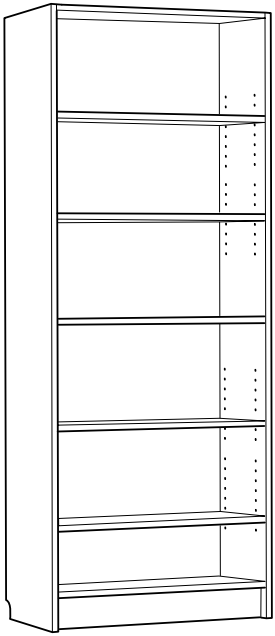
IKEA, une société qui a totalisé un chiffre d'affaires de 36,4 milliards en 2016 en Europe, aime pourtant se présenter comme une entreprise durable. Elle s'efforce de réduire les émissions de CO_2 dans ses activités et jure ne pas vendre des produits fabriqués avec le recours au travail des enfants. Chaque année, l'entreprise dépense 120 millions, via sa branche philanthropique INGKA, pour des projets

real

AEROCELL
AEROCELL
CANNABIS

BILLY

bibliothèque



En transport responsable

€40,57

Sans transport responsable

€39,99

IKEA économise 0.58 euros sur le dos des chauffeurs.

#therealIKEA

BILLY PEUT TOUJOURS ÊTRE MOINS CHER

destinés à aider les enfants dans les régions les plus pauvres de la planète. Sur son site Internet, IKEA illustre ce geste sympathique par la photo d'un adorable ours en peluche. Les chauffeurs qui livrent les articles IKEA, y compris ces ours en peluche, ne doivent pour leur part pas compter sur la sympathie du géant suédois de l'ameublement. La société fait comme si de rien n'était. Elle n'a en effet pas de flotte de transport propre et sous-traite toutes ses livraisons à des entreprises de transport slovaques et bulgares. IKEA n'est manifestement au courant de rien. Les négociations

EMILIAN ROULE POUR IKEA ET GAGNE EN MOYENNE 477 EUROS PAR MOIS. LORSQU'IL A TÉMOIGNÉ SUR LE SUJET, IL A ÉTÉ LICENCIÉ SANS AUTRE FORME DE PROCÈS.

entre les syndicats et IKEA ne donnent donc rien depuis des années. IKEA a certes fait savoir qu'elle prenait les « conditions de travail des travailleurs très au sérieux » en précisant ce qui suit : « Concernant le transport en Belgique et aux Pays-Bas, nous avons mené une enquête et n'avons pas trouvé d'indications montrant que la législation sur les règles de cabotage n'était pas respectée. » Et la cause était entendue.

L'octroi de rémunérations et de conditions de travail normales aux camionneurs qui assurent les transports d'IKEA ferait naturellement augmenter les prix de sa gamme de produits. Mais pas au point que les clients s'étouffent avec leur café. Lors des actions de 2017, les syndicats ont distribué un tract montrant les prix de quelques produits IKEA avec et sans salaire normal pour les chauffeurs poids lourds. Prenons par exemple la célèbre bibliothèque Billy, que beaucoup de gens ont eue ou ont encore chez eux. IKEA vend un meuble Billy toutes les cinq secondes. La bibliothèque Billy coûte 39,99 euros. En ajoutant les frais supplémentaires liés à un transport responsable, on en arriverait – selon un calcul de l'université de Lund - à 40,75 euros. IKEA économise donc 0,58 euros sur le dos des chauffeurs. Un banc trois places Ektorp coûtant 354,05 euros reviendrait 5 euros plus cher avec un transport équitable.

Les consommateurs sont-ils prêts à payer une telle majoration de prix ? Les clients interrogés sur le parking d'IKEA disent oui, lorsque les militants syndicaux attirent leur attention sur les conditions de vie des chauffeurs. Mais

l'analyse des conséquences de la libre circulation des biens et services en Europe montre aussi que trois Belges sur quatre sont prêts à payer davantage si cela s'avère bénéfique pour les conditions de travail. La question est donc la suivante : qu'attend IKEA pour prendre ses responsabilités pour l'ensemble de la chaîne de production et faire en sorte que ses chauffeurs soient traités comme des travailleurs normaux ? La responsabilité sociale de l'entreprise ne peut pas rester un slogan creux servant l'éclat de son image de marque.

Alors que nous circulons sur le parking Gooreind, nous recevons un coup de fil de Marius, un Roumain de 53 ans qui compte déjà 35 ans de carrière dans le secteur. Il est arrivé au bout, car il vient juste d'être viré.

Au cours des quatre dernières années, Marius a travaillé pour l'entreprise de transport belge Van Steenbergen, l'un des pionniers du dumping en Belgique. Marius ne travaillait pas directement pour Van Steenbergen, mais via la firme slovaque Q Trucking Slovensko. Quand Marius a voulu retourner en Belgique après les vacances de fin d'année 2018, il s'est entendu signifier son licenciement. Sa lettre de licenciement mentionne qu'il avait stationné son camion à La Jonquera en Espagne, alors qu'il aurait dû continuer vers la France. « Mais c'est un mensonge, » déclare Marius. « J'ai garé mon camion sur un parking de secours quelques centaines de mètres avant la frontière française, tout comme des dizaines d'autres chauffeurs parce que des manifestations de gilets jaunes nous empêchaient d'aller plus loin. De plus, j'avais déjà presté 12 heures et 53 minutes à ce moment-là. » Stricto sensu, Marius aurait encore dû rouler 7 minutes, ce qui s'est avéré impossible du fait de ces actions. « La vraie raison de mon licenciement est que je suis syndicaliste et que j'ai protesté contre un nouveau règlement appliqué en matière de sanctions chez Van Steenbergen. Les chauffeurs qui ne s'en tiennent pas aux règles voient leur indemnité journalière réduite de 10 euros par jour. » C'est le patron qui détermine quel chauffeur a « désobéi ». Après les protestations, le système de sanctions a certes été retiré, mais Marius et un de ses collègues ont perdu leur emploi. « On ne m'a pas pardonné non plus le fait d'avoir demandé pourquoi nous ne recevions jamais notre week-end de repos obligatoire de 45 heures ou pourquoi nos heures supplé-

ICI CE N'EST PAS UN CAMP DE VACANCES

mentaires de nuit ou de week-end n'étaient pas payées, » ajoute Marius.

Pendant ces temps de repos obligatoire aux yeux de la loi, les chauffeurs doivent en fait aussi travailler. Comme on peut le voir sur leur carte tachygraphique personnelle, qui indique automatiquement pendant combien de temps ils ont roulé et quand ils ont pris leurs repos, ces cartes sont trafiquées. « Nous recevions régulièrement une seconde carte d'un autre chauffeur, » déclare Marius. « Je suis alors officiellement en repos mais je continue en fait à travailler sous un autre nom.

Quand j'ai protesté, le patron m'a répondu : ici ce n'est pas un camp de vacances. » Les chauffeurs qui roulent ainsi avec un second tachygraphe sont ensuite avertis, par des avis sur l'ordinateur de bord, qu'ils doivent aussi remettre cette carte. Mais lorsque le transporteur s'est rendu compte que de semblables messages pouvaient avoir une longue durée de vie et constituer une preuve, il a envoyé un nouveau message demandant d'effacer le précédent. Il faut réfléchir un peu quand on veut frauder. Pendant les temps de repos légaux obligatoires, les chauffeurs doivent bel et bien travailler, mais sous un faux nom.

La fraude aux cartes tachygraphiques ne peut être découverte que par des contrôles routiers ciblés. Les contrôles sur la route ne sont toutefois guère légion. Les entreprises de transport prennent dès lors le risque de presser les chauffeurs comme des citrons au moyen de la carte tachygraphique d'un autre. Il s'agit la plupart du temps de chauffeurs qui sont malades ou de chauffeurs d'Europe de l'Est qui sont rentrés chez eux pour quelques semaines. Pendant qu'ils sont à la maison en famille, un autre routier est-européen roule donc avec leur carte. Ce système est fréquemment utilisé par des transporteurs mafieux afin de gagner un maximum. Lorsque les transporteurs se font prendre, ils risquent une solide amende. Et parfois ils font porter le chapeau au chauffeur, qui est responsable au sens strict.

Ce type de fraude deviendra plus difficile lorsque le tachygraphe intelligent sera utilisé. Son introduction doit d'ailleurs être accélérée, précisément pour détecter les fraudes. Un tachygraphe intelligent permettrait en effet d'enregistrer qu'on a voyagé sous un autre nom pendant le repos. Un contrôleur attentif pourrait certes remarquer quelque chose

mais une seconde carte est par contre susceptible d'être trafiquée après avoir roulé avec, pour que plus personne ne puisse voir qu'elle a fait l'objet d'une fraude.

Marius a aussi un fils en Roumanie : Nick, un jeune dégourdi de 17 ans qui parle couramment l'anglais. Depuis qu'il est né, il n'a jamais beaucoup vu son père. « Oui, il me manque parfois. Mais j'ai fini par m'habituer. De plus, ça n'a rien d'exceptionnel en Roumanie. Il n'y a pas de travail ici et quand on en trouve, on ne gagne pas assez pour nourrir sa famille. Beaucoup de mes amis sont dans le même cas : leur père travaille quelque part en Europe occidentale. C'est dans l'ordre normal des choses. » Nick ne pense pas rester non plus en Roumanie plus tard. « Nous avons peut-être sept années de retard sur l'Europe de l'Ouest. Pourquoi nous battrions-nous ? Il n'y a rien pour nous rendre fiers ici. La mentalité n'y est pas non plus. Avant ma naissance, le pays était communiste et tout le monde dénonçait tout le monde. Cette mentalité s'est insérée dans notre culture. L'ouverture d'esprit que l'on rencontre en Europe de l'Ouest n'existe tout simplement pas ici. Donc oui, je vais aussi essayer de partir à l'Ouest. »

Marius se plaint aussi des libertés que son employeur prend avec l'assurance maladie. « J'ai eu des problèmes de santé il y a quelques années. Mon contrat a été suspendu et j'ai constaté que l'assurance maladie promise n'avait pas été contractée. » Cela arrive régulièrement. Les chauffeurs doivent alors supporter eux-mêmes leurs frais médicaux. Cela peut parfois prendre des proportions extrêmes, comme dans le cas de Nicola

PENDANT LES TEMPS DE REPOS LÉGAUX OBLIGATOIRES, LES CHAUFFEURS DOIVENT BEL ET BIEN TRAVAILLER, MAIS SOUS UN FAUX NOM.

SOCAR

Brezeanu, un chauffeur roumain qui travaillait pour la firme slovaque Eurotrucks SK. L'entreprise est établie 40 Rybničná à Bratislava, mais elle appartient à la famille Dandoy, de l'entreprise de transport Dandoy de Mollem.

Un jour, Nicola s'est brûlé gravement sur le site de l'entreprise Dandoy en Belgique. Comme la plupart des chauffeurs, Nicola réchauffait son repas ce week-end-là entre les camions. L'entrepôt Dandoy dispose d'un permis ADR, ce qui signifie que les véhicules transportant des produits dangereux peuvent s'y garer. Que l'on puisse cuire des aliments en plein air sur de tels terrains industriels est déjà une aberration en soi.

Un problème est survenu lors de la cuisson et un incendie s'est déclaré. Nicola a été gravement brûlé aux jambes. Le camion a également subi des dommages, la bâche ayant pris feu. Heureusement, Nicola et ses collègues ont pu éteindre l'incendie à temps.

Nicola n'a pas bénéficié de soins médicaux. Il a dû repartir le lundi avec le camion. Il a en outre dû rembourser les dommages lui-même. Le montant a été retenu par tranches mensuelles sur son maigre salaire. Nicola a entre-temps démissionné mais il espère encore – avec l'aide du syndicat – récupérer la somme retenue. Dans la presse belge, M. Dandoy a nié avoir quelque chose à voir avec Eurotrucks à Bratislava. C'est pourtant lui qui a ouvert la porte d'Eurotrucks à Bratislava lorsqu'une équipe d'enquêteurs du syndicat est venue y frapper.

Pire encore : l'affaire du transporteur Krismar de Wingene, qui possède une entreprise sœur en Pologne. La nuit du 31 mars au 1er avril 2012, deux mécaniciens polonais, Pawel Lawecki (27) et Marcin Adamek (28), ont perdu la vie lors d'un incendie dans un entrepôt industriel. Les deux

jeunes dormaient dans le hangar avec neuf autres Polonais lorsque l'incendie a éclaté. Partie de l'incendie, l'enquête judiciaire s'est ensuite vite dirigée vers un cas de fraude sociale potentielle. Concrètement, l'auditeur du travail a demandé que la société Krismar soit poursuivie pour coups et blessures ayant entraîné la mort, traite des êtres humains, activités de marchand de sommeil et non-paiement d'un salaire correct aux chauffeurs polonais. L'enquête a révélé que pas moins de168 travailleurs n'étaient pas payés correctement et que l'entreprise avait empoché 4 millions sur le dos de salariés polonais. Le procès ne s'est ouvert qu'en 2017, cinq ans après les faits. Et il a quasi immédiatement été reporté à l'année 2020. La tragédie des mécaniciens polonais n'est malheureusement pas un fait unique. Fin 2017, on a de nouveau dû déplorer un mort chez Krismar. Un chauffeur qui essayait de se réchauffer dans sa cabine à l'aide d'un réchaud à gaz est décédé par intoxication au monoxyde de carbone.

NICOLA A ÉTÉ GRIÈVEMENT BRÛLÉ PENDANT SON TRAVAIL. IL N'A PAS REÇU DE SOINS MÉDICAUX ET A DÛ REMBOURSER LES DOMMAGES SUBIS PAR SON CAMION.

Le dumping n'est bien sûr pas uniquement présent dans le secteur du transport. Dans le secteur de la construction, dans les abattoirs ou chez les cueilleurs de fruits, on assiste également à une véritable course à la casse des salaires et des conditions de travail en Europe. En Belgique, environ un ouvrier sur trois occupés dans la construction vient de l'étranger. Leur nombre a triplé entre 2009 et 2014. Entre 2011 et 2016, 20.000 emplois ont été supprimés dans le secteur en Belgique, en grande partie à cause de l'afflux de main-d'œuvre étrangère.

Tout comme dans le secteur du transport, le travail des ouvriers de la construction est quasi invisible aux yeux du profane. Nous sommes certes confrontés chaque jour à des chantiers pharaoniques faisant appel à des grues impressionnantes, mais on sait peu de choses du travail de ces hommes, 90 % des ouvriers de la construction étant des hommes. C'est avant tout un emploi très dangereux. Le secteur du bâtiment enregistre le plus grand nombre d'accidents du travail mortels, dix fois plus que la moyenne. A côté des risques directs, il y a aussi les dangers insidieux, liés entre autres au soulèvement répété de charges lourdes, à l'inhalation de produits chimiques toxiques, à l'exposition permanente à des vibrations ou aux mauvaises conditions climatiques. Pas question pour autant de se plaindre des conditions de travail. Au Royaume-Uni, on a par exemple révélé l'existence d'une liste secrète que pas moins de 40 sociétés de construction s'échangeaient avec les noms de 3200 ouvriers qui avaient osé critiquer le manque de mesures en matière de sécurité et de santé au travail. Difficile pour eux de retrouver du boulot après ça.

Piotr est un grutier âgé de soixante ans. Son histoire a été épinglée par les collègues de l'ETUI , l'institut de recherche de la Confédération européenne des syndi-

INVISIBLE SUR LE CHANTIER DE CONSTRUCTION

cats, la CES. Piotr, qui est originaire d'une ville moyenne située dans le nord-est de Pologne, réside le plus souvent à l'étranger, sur l'un ou l'autre grand chantier. Le niveau des salaires payés en Pologne l'y a contraint. Il a commencé à travailler à l'étranger à l'âge de 26 ans. En 1982, il est parti travailler sur un chantier à Bagdad. Après la chute du régime communiste polonais et l'adhésion de la Pologne à l'Union européenne, il est revenu travailler sur des chantiers en Europe. Il a séjourné en Allemagne où il a participé à

la construction du quartier général de la Banque centrale européenne. Il a travaillé également en Suède et en Belgique. Il vient de rentrer d'un chantier après avoir travaillé quatre mois à la construction d'une maison de repos à Anvers. « Une fois de plus, on m'a trompé, » soupire-t-il. « A la fin du mois, ils vous paient toujours moins que ce qu'ils ont promis. Il y a toujours des problèmes de paiement du salaire. Il faut se battre sans cesse. » Après un travail récent en Belgique, Piotr n'a pas été payé en euros, mais en zlotys polonais. « Nous étions chaque fois contraints d'échanger nos zlotys en euros avant de pouvoir faire nos courses. »

Piotr travaille pour un sous-traitant polonais qui offre à ses ouvriers un logement… pour lequel ils doivent payer ! Le sous-traitant réclame en effet un loyer de 250 euros. Les ouvriers doivent également payer les frais de transport jusqu'au chantier et retour. « Il y avait plein de souris et partout des moisissures sur les murs, » raconte Piotr. « Généralement, nous partageons une seule chambre à deux ou à trois, parfois à plusieurs. Sur un des chantiers belges, nous avons même dû dormir dans un bâtiment non encore achevé. Nous respirions constamment les substances chimiques du chantier. » Les logements près des chantiers allemands sont souvent pires encore. Jamais, mais jamais, Piotr n'a rencontré des ouvriers qui avaient un contrôle quelconque sur leur logement.

Les entrepreneurs tentent de plus en plus souvent d'échapper à leurs responsabilités vis-à-vis de leurs ouvriers. C'était également le cas de Piotr lors d'une de ses dernières missions accomplies en Belgique. « Il n'y avait pas d'autre moyen que d'être embauché comme indépendant, » dit-il. « J'ai dû créer mon propre petit négoce en Pologne avant de pouvoir commencer à travailler. » Cette pratique permet aux entrepreneurs d'échapper au paiement des cotisations de sécurité sociale. Car il y a toujours moins cher ! Mais Piotr, lui, doit payer ses cotisations sociales en Pologne. Des 16 euros qu'il gagne à l'heure, une partie non négligeable sert à payer les cotisations sociales. Et le statut d'indépendant implique du travail supplémentaire. « Je dois faire des factures, envoyer des rappels … Cela demande beaucoup de travail si bien que parfois, j'abandonne. »

Non seulement les entreprises de construction qui obligent leurs ouvriers à devenir indépendants paient moins, elles rendent aussi toute action collective quasiment

SOURIS, MOISISSURES ET SUBSTANCES CHIMIQUES

impossible. Comme les chantiers sont temporaires – ils ont en moyenne une durée de six mois - les ouvriers doivent souvent déménager, rencontrant chaque fois d'autres collègues qu'ils ne connaissent ni d'Eve ni d'Adam. Ils viennent aussi d'autres pays appartenant ou non à l'Union européenne, parlent des langues différentes et ont donc les plus grandes peines à se comprendre. Leurs salaires présentent aussi d'importantes différences en fonction du pays d'origine. Les Roumains et les Bulgares se disent déjà heureux de gagner 500 euros par mois. La défense collective des

mêmes droits est une gageure, la stratégie des entreprises de construction qui consiste à diviser pour régner n'y est bien sûr pas étrangère.

<< IL N'Y AVAIT PAS D'AUTRE MOYEN QUE D'ÊTRE EMBAUCHÉ COMME INDÉPENDANT. J'AI DÛ CRÉER MON PROPRE PETIT NÉGOCE EN POLOGNE POUR POUVOIR COMMENCER À TRAVAILLER. >>

La 'position' attribuée à l'ouvrier dans la hiérarchie sur le chantier dépend également du pays d'origine. Sur un des chantiers bruxellois, la coordination du chantier est aux mains d'un ouvrier italien … qui gagne exactement le même salaire que les ouvriers belges. Le travail des ouvriers spécialisés est réparti entre ouvriers portugais, polonais … Tout en bas de l'échelle, on retrouve des ouvriers kosovars et même quelques ouvriers égyptiens, embauchés par un sous-traitant italien.

Parfois, des sous-traitants véreux se font prendre. C'est ce qui s'est passé en 2016 lors de la construction d'un des plus grands hôpitaux du pays, la clinique du MontLégia à Liège, dont l'ouverture est prévue cette année. Sur le site travaillaient des ouvriers indiens, pakistanais et égyptiens, embauchés par l'intermédiaire d'un sous-traitant italien, le Consorzio Edile, une société boîte aux lettres fort louche qui avait également un petit bureau à Charleroi. Les ouvriers étrangers travaillaient de très tôt le matin jusque tard dans la soirée, même en périodes de gel. Que leurs heures supplémentaires n'aient pas été payées n'a été découvert qu'au moment où sept ouvriers égyptiens ont grimpé en haut d'une grue parce qu'ils n'avaient plus été payés depuis plusieurs mois. Des ouvriers égyptiens avaient protesté également en 2018 sur le chantier du centre commercial Rive Gauche à Charleroi parce que leur salaire déjà si modeste

n'avait pas été payé. Sur ce chantier, ils côtoyaient des ouvriers indiens, kosovars, albanais et portugais. Egalement en 2018, sur le chantier gigantesque du datacenter de Google à Baudoir, un nouveau scandale éclate lorsque l'auditorat du travail descend sur place avec quelques dizaines d'inspecteurs. Plus de 100 ouvriers du bâtiment ne disposaient pas de documents ou seulement de faux documents.

Le méli-mélo de sous-traitants crée une situation confuse qui rend le dépistage d'abus extrêmement difficile. Une aubaine pour l'entrepreneur principal d'un grand chantier car il peut ainsi se décharger de toute responsabilité. Lorsqu'un ouvrier est victime d'un accident, il est impossible ou presque de se retourner contre son employeur, comme l'illustre l'histoire d'Andrej Szulczewski, un ouvrier polonais qui a raconté ce qu'il a vécu dans un documentaire danois intitulé 'Race to the bottom', avec lequel nous avons sillonné la Flandre au cours des deux dernières années.

Andrej travaillait pour Atlanco Rimec, une entreprise irlandaise spécialisée dans le recrutement d'ouvriers du bâtiment polonais et est-européens en Europe. Lors d'un chantier en France, Andrej a été victime d'un accident du travail, son pied avait été écrasé sous une charge. Après avoir été hospitalisé pendant deux mois, il a été renvoyé en Pologne. Aujourd'hui, il est toujours handicapé et dans l'incapacité de travailler. Il a dû payer lui-même les frais d'hospitalisation et les soins médicaux car son employeur n'avait pas d'assurance. Il est complètement fauché et vit de l'argent que lui donne sa famille. Andrej avait un contrat de travail cypriote rédigé en anglais, langue qu'il ne comprenait pas. Après deux ans de procès et de frais d'avocats élevés, ses avocats lui ont conseillé d'arrêter toute procédure parce qu'ils étaient convaincus qu'ils n'allaient rien obtenir d'Atlanco Rimec.

Le journaliste portugais Antonio Martinez enquêtait depuis quelques années déjà sur la firme Atlanco Rimec, plus particulièrement sur l'exploitation d'ouvriers portugais. Un des témoins interviewés, Paulo Andrade, a été kidnappé par son employeur après son témoignage pour le forcer à retirer ses paroles. Atlanco Rimec a mauvaise réputation en Eu-

60
Km
KÖGEL

d&t
dutch design

UN OUVRIER DU BÂTIMENT KIDNAPPÉ

rope. Les récits sur le net ne mentent pas : lieux de travail toxiques, le propriétaire Michael O'Shea insulte constamment ses travailleurs, salaires de misère, vols, arnaque, comportement dictatorial des propriétaires …

Les travailleurs se plaignent que la firme Atlanco Rimec leur fasse payer leurs frais de séjour et de transport. Les montants ont fuités en 2013 dans le journal néerlandais 'De Limburger' qui avait publié un article sur les ouvriers du chantier du tunnel A12 à Maastricht. Ils travaillaient pour Atlanco Rimec qui leur comptait chaque mois 986 euros

pour « services offerts », c'est-à-dire séjour et transport. Les ouvriers embauchés par Atlanco Rimec étaient obligés de signer un document par lequel ils confirmaient avoir demandé eux-mêmes de bénéficier de ces « services ». A Maastricht, les ouvriers résidaient dans des bâtiments prêts pour la démolition, Atlanco pouvait donc les louer pour deux fois rien. Le scandale a donné lieu à un procès, perdu par Atlanco Rimec. Cette entreprise irlandaise a également écopé de lourdes amendes en France et en Suède. Pour Atlanco Rimec, le temps était donc venu de s'évaporer. De retour à Maastricht après les vacances de Noël, les ouvriers du chantier du tunnel A12 ont constaté qu'ils ne travaillaient plus pour Atlanco Rimec mais pour la société Oradeo. Ce changement de nom avait été soigneusement préparé, car la société Oradeo avait été créée bien avant. Il est extrêmement difficile de prouver qui est derrière cette société, car elle appartient à des entreprises établies dans les îles Vierges britanniques, réputées pour être –pure coïncidence – un paradis fiscal.

APRÈS SON TÉMOIGNAGE AUPRÈS D'UN JOURNALISTE, PAULO ANDRADE, OUVRIER DU BÂTIMENT, A ÉTÉ KIDNAPPÉ PAR SON EMPLOYEUR POUR LE FORCER À RETIRER SES PAROLES.

Pourtant, la société Atlanco Rimec a encore fait parler d'elle en 2015 à l'occasion d'une histoire qui se joue dans les plus hautes sphères juridiques européennes, la Cour de Justice de l'Union européenne. Il s'agissait de l'affaire Bogdan Chain contre Atlanco Rimec, l'affaire 189/14. Bogdan Chain, ouvrier polonais, a travaillé dans plusieurs pays d'Europe avec un contrat cypriote pour Atlanco Rimec. Chain avait eu des problèmes de santé, avait ensuite été victime d'une crise cardiaque, à la suite de laquelle il était tombé en incapacité de travail. Mais la Pologne refusait de lui payer une indemnité d'invalidité parce qu'il n'était pas en règle de cotisations bien qu'elles aient été retenues sur son salaire. L'affaire avait été portée devant un tribunal cypriote qui avait renvoyé le dossier pour avis à la Cour de justice européenne. Il se posait toutefois comme un petit problème.

En effet, le plaignant, Bogdan Chain, ignorait qu'il avait intenté un procès devant un tribunal cypriote et encore moins devant la Cour de justice européenne. De surcroît, aussi bien à Chypre qu'à Strasbourg, Bogdan était représenté par des avocats cypriotes désignés par un bureau d'avocats belge… qui défendait également la société Atlanco Rimec. Le même bureau d'avocats défendait donc aussi bien le plaignant que l'accusé dans ce dossier. En juin 2015, la Cour de justice européenne a rayé l'affaire après avoir constaté qu'il s'agissait d'un procès bidon. En effet, elle a soupçonné Atlanco Rimec d'avoir organisé ce spectacle bizarre dans le but de provoquer une décision de la Cour de justice qui aurait changé la législation en matière de sécurité sociale dans l'Union européenne. A Chypre, une instruction pénale a entretemps été lancée dans ce dossier.

Tout comme Atlanco Rimec qui a disparu du radar en

MÊME LE PROCÈS EST DU BIDON

poursuivant les mêmes activités sous le nom d'Oradeo et en Pologne sous le nom de BC Staffzone, de nombreuses entreprises boîtes aux lettres changent constamment de nom et d'adresse pour se cacher des services d'inspection ou des travailleurs qui veulent réclamer leur dû. Ainsi, Andrej Strugala, un ouvrier polonais, avait été touché par une plaque en béton qui lui avait brisé le genou sur un chantier à Copenhague. Le sous-traitant pour lequel il travaillait, l'agence intérimaire polonaise Bodumex, avait refusé d'appeler l'ambulance. Andrej avait été ramené en voiture en Pologne

et avait été abandonné à son sort. Une équipe danoise qui faisait un reportage a tenté d'entrer en contact avec cette agence en Pologne. Or, à toutes les adresses connues, cette firme avait disparu. L'agence changeait aussi constamment de nom: de Bodumex en Eurotech, ensuite en S-Bud et puis en Drogomex. Mais les danois n'ont jamais réussi à retrouver l'entreprise proprement dite.

Selon les chiffres du syndicat danois 3F, le nombre d'accidents du travail sur les chantiers de métro, c'est-à-dire les accidents officiellement enregistrés, est de 68% supérieur à la normale. Ce chiffre élevé est dû à l'occupation d'ouvriers peu qualifiés qui ne parlent pas la même langue. Ils n'osent pas arrêter le travail quand les conditions de travail deviennent trop dangereuses par crainte de perdre leur emploi.

Un exemple classique de dumping social est le secteur du transport maritime, touché depuis les années 70 par les pratiques de dumping social organisées pour réduire les coûts et mettre les syndicats sur la touche. En Asie, l'exportation de main d'œuvre est même devenue une gigantesque source de revenus. A Manille, capitale des Philippines, des centaines d'agences recrutent du personnel pour le secteur de la navigation maritime. Des compagnies maritimes européennes, mais aussi étrangères dépavilonnent vers des pays à faibles impôts, à salaires modestes et à conditions de travail très souples. Les armateurs ont recours à des sous-traitants qui fournissent de la main d'œuvre, mais s'en lavent les mains en cas d'abus. Mais il y a toujours moins cher, par exemple lorsque le personnel sous-payé est aussi contraint de charger et de décharger les navires.

Dans notre pays, c'était précisément le motif qui était à l'origine des attaques lancées contre la loi Major sur le

travail portuaire qui assure aux dockers de nos ports un statut social solide. Certains patrons portuaires anversois voulaient que les équipages parfois sous-payés, effectuent à la place des travailleurs portuaires qualifiés et bien protégés le chargement et le déchargement des navires, alors qu'ils n'étaient nullement formés à ce travail dangereux. Pour les patrons, il y a en effet toujours moyen de faire mon cher. Une réaction syndicale vigoureuse et l'action du sp.a au Parlement européen ont empêché que les dockers perdent leurs droits.

Derrière les produits que nous achetons, les voyages en avion, les bâtiments dans lesquels nous travaillons et habitons et derrière les services que nous utilisons se trouvent toujours des milliers de personnes qui tentent de gagner honnêtement leur vie. Cependant, les plus vulnérables continuent à être une proie facile pour des voyous véreux pour qui le principe du « toujours moins cher » n'est qu'un prétexte pour se faire de l'argent rapidement et facilement. Ce qui est bon marché peut cependant avoir un prix très élevé. Des milliers de travailleurs exploités et déshumanisés paient un lourd tribut à cet égard. Si nous voulons une Europe qui protège ses citoyens, nous devons nous atteler à réaliser une Europe qui prend la protection sociale au sérieux.

Pourquoi le dumping social ? La réponse est simple : l'exploitation des êtres humains est une manière de se faire beaucoup d'argent. L'exploitation des travailleurs qui les réduit à des esclaves modernes n'est pas seulement inacceptable sur le plan moral (et dans la plupart des cas illégal), à terme, il ne fait que des perdants. Dans les pays où est occupée une main d'œuvre au rabais, des milliers d'emplois locaux se perdent. Dans une telle société, tout le monde est remplaçable. Les travailleurs bulgares qui protestent contre leurs conditions de travail sont remplacés par des travailleurs ukrainiens. Les pays qui connaissent une protection sociale solide sont remplacés par des pays à faible protection sociale. Les fournisseurs qui sont confrontés à une représentation syndicale forte sont remplacés par des sous-traitants sans représentation syndicale.

La disparition d'emplois locaux dans les secteurs touchés par les pratiques de dumping social ne plonge pas seulement les ménages concernés dans la misère, elle crée aussi un climat empoisonné de polarisation 'entre eux et nous'. Nos collègues britanniques, syndicalistes aussi bien que députés européens du parti travailliste, soulignent que pour beaucoup de citoyens britanniques, le dumping social était un des principaux motifs qui les a amenés à voter en faveur du Brexit. La concurrence déloyale organisée entre les travailleurs européens pour de pures raisons d'argent alimente la peur des étrangers et les sentiments racistes. Paradoxalement, elle draine aussi des voix vers les partis de droite et les partis populistes qui entendent poursuivre le démantèlement des droits des travailleurs.

Par ailleurs, les pratiques illégales de dumping social affectent notre régime de sécurité sociale et l'assise fiscale de notre Etat providence. Mais ces pratiques sont funestes pour les entreprises aussi. En effet, les entreprises honnêtes

LA VOIE
À SUIVRE

et celles qui misent sur l'innovation sont parfois condamnées à la faillite à cause des pratiques douteuses de leurs homologues véreuses.

Les Etats membres est-européens se sont pendant longtemps opposés à des mesures visant à combattre le dumping social. Attitude par ailleurs compréhensible. En effet, lorsque leurs ressortissants travaillent en Europe de l'Ouest, l'argent qu'ils gagnent reflue en partie vers les économies nationales. Toutefois, ces pays ont peu à peu compris que les sociétés boîtes aux lettres qui s'établissent chez eux ne le font pas par sympathie pour la population locale. Si elles trouvent de la main d'œuvre encore meilleur marché en dehors de l'Europe, en Ukraine, en Moldavie ou en Biélorussie, voire encore plus loin en Asie, l'amour des pays de l'Europe de l'Est s'éteint rapidement. Par ailleurs, les Etats membres de l'Europe de l'Est se vident à une vitesse vertigineuse parce que l'émigration y est fort importante. Outre les simples travailleurs, de plus en plus de travailleurs très qualifiés quittent le pays à la recherche d'un avenir meilleur en Europe de l'Ouest. En Hongrie, l'exode a atteint un niveau tellement important que le gouvernement a imposé sa fameuse 'loi de l'esclavage' pour endiguer la pénurie de main d'œuvre. Cette loi porte le nombre maximum autorisé d'heures supplémentaires de 250 à 400 et accorde aux employeurs un délai de trois ans au lieu d'un an pour les payer. Et elles peuvent également être négociées directement avec les travailleurs, sans possibilité d'intervention des organisations syndicales.

Les pratiques de dumping social sont possibles parce qu'il existe d'énormes écarts salariaux entre les Etats membres en Europe. En outre, les législations du travail sont restées en grande partie nationales, ce qui est

également source d'écarts importants. Les employeurs véreux tentent de dépister ces écarts pour les exploiter. Aujourd'hui, avec un marché du travail internationalisé, il ne suffit plus d'avoir des syndicats forts, des conventions collectives solides et une bonne politique sociale au niveau national. Les Etats membres à eux seuls ne sont en effet plus capables de s'attaquer aux grands problèmes transnationaux. Il en est de même dans d'autres domaines, pensons à la fraude fiscale, à la criminalité internationale, à la lutte contre le terrorisme ou encore au combat contre le changement climatique.

Les différences entre les Etats membres en matière de salaires et de conditions de travail se sont creusées de manière relativement radicale lorsque de nouveaux Etats ont rejoint l'Union européenne. C'était le cas en 1981 avec l'adhésion de la Grèce et en 1986 avec l'arrivée de l'Espagne et du Portugal. Il en a été de même avec l'élargissement de l'Union aux pays de l'Est en 2004 et en 2007. Il s'agit d'un constat important car il signifie que nous devons tendre vers une plus grande égalité non seulement entre individus, mais aussi entre les différentes régions en Europe. Les Etats prospères doivent se rendre compte que la solidarité intra-européenne implique qu'ils doivent investir dans des régions en retard pour y contribuer à l'amélioration du niveau de vie. Mais l'amour doit être réciproque. On peut aussi attendre des pays est-européens qu'ils respectent les règles européennes, défendent la démocratie et l'état de droit et permettent aux syndicats de

LA CONCURRENCE DÉLOYALE ORGANISÉE ENTRE LES TRAVAILLEURS EUROPÉENS POUR DE PURES RAISONS D'ARGENT ALIMENTE LA PEUR DE L'ÉTRANGER ET LES SENTIMENTS RACISTES.

jouer leur rôle dans le cadre du dialogue social.

Une partie de la solution au fléau du dumping social doit être apportée par l'Union européenne. C'est à ce niveau que le bât blesse et continue de blesser, même si on enregistre une légère amélioration. Pourtant, l'objectif initial de l'Union européenne était de rapprocher les conditions de vie des citoyens, et donc aussi les conditions de travail et de salaire, dans les différents Etats membres. Objectif partiellement réalisé au début. Le 'miracle économique' qui a suivi la deuxième guerre mondiale s'est accompagné d'une amélioration du niveau de vie en Europe, ce qui selon l'ancien président de la Commission européenne, Jacques Delors, était la conséquence du fameux 'modèle social européen'. Ce modèle a été développé au niveau des Etats membres, avec toujours d'importants écarts entre Etats membres, mais aussi dans une seule logique, à savoir que les autorités allaient protéger leurs citoyens contre les effets négatifs du marché en leur offrant un filet de sécurité social et en associant des groupes d'intérêt, comme les organisations syndicales par exemple, à la concertation sociale et économique. Alors que les Etats Unis et certains pays de l'Asie de l'Est ont fait aussi bien que l'Europe sur le plan économique, l'Europe occidentale a fait mieux, beaucoup mieux, en matière d'égalité et de justice sociale.

Plusieurs raisons expliquent le recul du modèle social européen. La transformation de l'Europe en un 'marché unique' avec la libre circulation des biens et des personnes en est une. Le marché unique a eu pour effet de supprimer l'impact des corrections sociales élaborées au plan national sur un marché du travail de plus en plus européen. Cela ne devrait normalement pas poser de problème si la protection sociale était elle aussi organisée au niveau européen, ce qui

n'est toujours pas le cas aujourd'hui. Une des principales revendications des socialistes et des syndicats européens a pour but d'ancrer les droits sociaux dans une législation européenne contraignante qui impose des normes minimales dans toute l'Europe, comme par exemple un salaire minimum européen égal à au moins 60% du salaire médian national. Au niveau belge, cela représente un salaire minimum de 14 euros de l'heure. Ainsi, l'Europe devrait aussi interdire les contrats bidon ou les contrats zéro heure. Pour lutter contre les faux indépendants, il faudrait élargir la notion de 'travailleur salarié' dans la future directive relative à des conditions de travail transparentes et prévisibles. Pareille mesure aurait pour effet d'assurer aux travailleurs forcés d'accepter aujourd'hui le statut vulnérable d'indépendant, une situation de travail plus stable et une protection sociale plus solide, et de leur permettre d'adhérer à une organisation syndicale. Ainsi, la maison Europe aurait enfin un toit social.

Depuis que le député conservateur britannique Lord Cockfield a publié en 1985 son livre blanc sur le marché unique européen, la libre circulation des services et des travailleurs a systématiquement primé sur les droits des travailleurs. D'après la doctrine thatchérienne de la libéralisation, la législation du travail de l'Etat membre où est établie l'entreprise doit être d'application à l'exécution de services dans un autre pays. Règle catastrophique pour la protection sociale des travailleurs. Les organisations syndicales avaient immédiatement mis en garde contre les conséquences néfastes de cette vision. La réalité leur a donné raison.

Ce n'est qu'en 1996 que la Commission a réagi en instaurant des règles relatives au détachement de travailleurs visant à régler la circulation des services et des travailleurs. Dorénavant, la législation de l'Etat membre où le travail est exécuté est d'application en ce qui concerne les temps de travail maximums, le nombre minimum de jours de congés payés, les salaires minimums, la santé et la sécurité au travail … Mais la législation du travail du pays d'origine reste d'application pour tous les autres aspects de la prestation de services. Ce renforcement des règles n'a cependant pas empêché les pratiques de dumping social. Au contraire. Pour comble, la Cour de justice de l'Union européenne a rendu un certain nombre d'arrêts dans lesquels elle interprétait ces 'conditions minimales' comme un 'plafond maximal' pour les conditions de travail. Par ailleurs, les règles relatives au secteur du transport étaient complexes et peu claires, si bien qu'elles n'étaient pas appliquées.

Les conséquences ne se sont pas fait attendre. Après l'élargissement de l'Union européenne aux pays de l'Europe de l'Est, le

LES DROITS SOCIAUX DOIVENT ÊTRE ANCRÉS DANS UNE LÉGISLATION EUROPÉENNE CONTRAIGNANTE.

nombre de détachements a augmenté de 69% au cours de la période 2010 - 2016. De plus, certains secteurs comme celui du transport connaissent un climat extrêmement propice à la création de sociétés boîtes aux lettres. Différentes études font état du mécontentement, de l'exploitation et de la fatigue des chauffeurs. En 2004 déjà, c'est-à-dire encore avant l'adhésion des pays de l'Europe de l'Est, le Parlement européen avait demandé une révision de la directive relative au détachement. L'absence de volonté délibérée des deux commissions libérales-conservatrices Barroso peut dès lors être qualifiée sans exagérer de négligence coupable.

C'est donc avec un certain soulagement que nous constatons que les règles sociales européennes ne sont plus les mêmes qu'il y a cinq ans. Les socialistes ont réussi à mettre le Socle européen des droits sociaux à l'agenda de la Commission Juncker. Mais le chemin à parcourir est encore long. Le Socle social prévoit certes une série de droits sociaux applicables partout dans l'Union européenne, mais il n'a que valeur de recommandation pour les Etats membres et ne présente donc aucune force obligatoire. Situation qui devrait changer d'ici 2024. D'ici là, toutes les règles et tous les principes du Socle européen des droits sociaux devraient être transposés dans une législation européenne ambitieuse. Les points prioritaires sont un accord cadre européen pour les salaires minimums et une directive cadre européenne sur le revenu minimum fixant le revenu minimum dans les Etats membres à un niveau supérieur au seuil de pauvreté.

La révision de la directive sur le détachement est une des principales réalisations de la dernière législature et est due notamment à la syndicaliste hollandaise et députée européenne socialiste Agnes Jongerius. La directive révisée entrera en

vigueur le 30 juillet 2020 et devrait apporter une réelle amélioration. Les travailleurs détachés recevront dès leur premier jour de travail le même salaire pour un même travail sur le même lieu de travail. Les conventions collectives sectorielles et régionales leur seront enfin d'application. La période du détachement sera ramenée de deux ans à un an, avec possibilité de la prolonger exceptionnellement de six mois. A l'issue de cette période, le travailleur détaché toujours occupé en Belgique devra recevoir un contrat belge et payer ses cotisations sociales en Belgique comme tout travailleur belge.

Il reste toutefois des failles dans la règlementation qui permettent toujours d'organiser le dumping social. Les cotisations sociales des travailleurs détachés doivent être versées dans le pays d'origine et elles sont sensiblement inférieures dans les pays de l'Europe de l'Est. Nous sommes d'avis que les cotisations de sécurité sociale ne doivent pas être perçues dans le pays d'origine, mais dans le pays de travail pour ensuite être reversées au pays d'origine.

Autre nouveauté importante, pour la première fois le secteur du transport relève explicitement du détachement, même si c'est aux anciennes conditions de 1996. Dès le premier jour, un chauffeur bénéficiera donc du salaire minimum en vigueur en Belgique et des jours de congé belges. Cette solution intermédiaire est loin d'être parfaite pour le secteur du transport et son application souffre grandement du flou juridique existant. Que signifie 'dès le premier jour' dans ce contexte ? Dès que le chauffeur passe la frontière ou dès qu'il effectue une opération ? Doit-il répondre également aux conditions du détachement quand il décharge simplement des marchandises et retourne à vide ? Le chauffeur bulgare qui vient charger des poires dans le Limbourg pour les acheminer vers la Lettonie en passant par l'Allemagne et la Pologne, doit-il être considéré

PRISE DE CONSCIENCE EUROPÉENNE

comme un travailleur détaché ? Il fait peu de doute que ce flou juridique donnera lieu à de nombreuses actions en justice devant la Cour européenne.

Pour les chauffeurs qui s'absentent pendant plusieurs mois de leur domicile, la situation serait bien plus claire s'ils pouvaient exiger devant le tribunal un contrat de l'Etat membre dans lequel ils travaillent le plus souvent au lieu d'un contrat de l'Etat membre où ils sont inscrits. Si c'est la Belgique, ils devraient avoir droit à un contrat et à un salaire belge et payer leurs impôts en Belgique. En cas de maladie, ils auraient droit

à l'assurance maladie belge et leurs enfants recevraient les allocations familiales belges. Cette situation serait beaucoup plus honnête et logique pour tout le monde.

Il conviendrait de retirer la licence de transport aux entreprises de transport possédant une boîte aux lettres en Slovaquie mais dont les camions n'ont pas roulé un seul kilomètre sur les routes slovaques. Les socialistes au Parlement européen ont déposé un certain nombre de propositions allant dans ce sens. Comme nous l'avons expliqué dans les pages précédentes, de nombreuses sociétés boîtes aux lettres ne possèdent même pas de parking pour poids lourds. Pour cette raison, les entreprises de transport devraient être obligées d'aménager des parkings proportionnels à la flotte qu'elles possèdent. Elles devraient aussi accomplir un nombre minimum de transports dans leur propre pays, tandis qu'il faudrait obliger les camions à rentrer au siège de l'entreprise au moins une fois par mois. Les entreprises qui ne respecteraient pas les règles devraient être reprises sur une liste noire européenne, ce qui obligerait les Etats membres à les contrôler plus souvent. Et si les problèmes subsistent, elles perdraient leur licence de transport international.

Les témoignages dont nous avons pris connaissance montrent aussi que les chauffeurs et d'autres travailleurs sont souvent contraints de travailler et de vivre dans des conditions abominables. Plusieurs mois sans pouvoir dormir dans un lit, manque de sommeil, bivouaquer le long de la route sans toilettes ou eau courante ou camper dans des conditions indignes dans des baraques ou des taudis loués par des marchands de sommeil. Bref, des conditions indignes et inacceptables. Et comme si cela ne suffisait pas, certaines entreprises et organisations patronales ainsi que des partis conservateurs au Parlement européen font du lobbying pour autoriser une flexibilité

encore plus grande.

Si cela dépend de nous, ce sera 'no pasaran'. Il ne peut être question de flexibiliser les périodes de repos. L'interdiction imposée par la Cour de justice européenne de prendre le repos hebdomadaire de 45 heures dans la cabine du camion doit être respectée et maintenue. Afin d'améliorer la situation, nous voulons l'aménagement de parkings sécurisés gratuits, équipés d'installations sanitaires proportionnelles au nombre de places de stationnement. Le repos hebdomadaire court de 24 heures devrait alors être pris obligatoirement sur un parking sécurisé et non plus le long de la route comme c'est encore trop souvent le cas aujourd'hui.

Par ailleurs, à nos yeux, l'installation du tachygraphe intelligent devrait être rendue obligatoire dans les trois ans afin de mettre fin à la fraude aux temps de conduite et de repos.

LE PRINCIPE DE L'ÉGALITÉ DE SALAIRE POUR UN TRAVAIL ÉGAL SUR LE MÊME LIEU DE TRAVAIL EST ENFIN RECONNU EN EUROPE, OU MOINS SUR LE PAPIER.

Promulguer des lois et des règles fortes, c'est bien, encore faut-il les faire respecter ! C'est une mission qui incombe aux Etats membres. Dans notre pays, ces contrôles sont largement insuffisants. Il est vrai que ces dernières années, des poursuites ont été lancées contre un nombre croissant d'entreprises véreuses, très souvent sous la pression syndicale. Les services d'inspection belges souffrent d'un manque criant d'effectifs. La situation est tellement critique que le cours de la justice s'en trouve entravé. Lorsque l'Union belge du Transport a déposé plainte contre l'entreprise limbourgeoise RMT au nom d'un certain nombre de chauffeurs, le juge a ordonné des devoirs complémentaires aux services d'inspection. Six mois plus tard, rien n'avait été fait à cause du manque d'effectifs des services d'inspection. Le procès a dès lors duré plus de trois ans, ce qui est de nature à ébranler la confiance dans la justice.

Le tribunal a finalement rendu son jugement en automne 2018, donnant raison aux travailleurs de bout en bout. Toutefois, l'entreprise concernée a veillé à faire faillite juste avant la décision du juge, contraignant les travailleurs à s'adresser au Fonds de fermeture des entreprises pour tenter de récupérer encore une partie de l'argent qui leur est dû.

La politique de contrôle laxiste des Etats membres montre que l'Union européenne n'est pas responsable de tous les dysfonctionnements. Ce que nous faisons nous-mêmes, nous ne le faisons pas toujours mieux ! Pourtant, l'Europe a elle aussi un rôle à jouer quand il s'agit de faire respecter les règles. Les services d'inspection des Etats membres se heurtent souvent à un mur quand ils souhaitent collaborer avec les services d'inspection du pays d'origine. Pour cette raison, l'Union devrait élaborer un système d'attestations et de documents sociaux (numériques) standardisés, comme par exemple pour les fiches de salaire, les attestations d'occupation, les documents

de chômage, de maladie et d'invalidité, … Cela faciliterait les contrôles et contribuerait à combattre les faux. Ces documents sociaux seraient téléchargés dans le 'Système d'information sur le marché intérieur' (IMI) où les inspections du travail des Etats membres pourraient trouver rapidement toutes les informations qu'elles cherchent.

Afin d'intensifier les contrôles, nous avons toujours plaidé pour la création d'une espèce d'Europol social, un service d'inspection européen. Au mois de février de cette année, à l'initiative des socialistes européens qui l'exigeaient depuis des années, un accord a enfin été trouvé concernant la création d'une Autorité européenne du travail (AET), chargée d'aider les Etats membres dans le domaine de l'application de la législation de l'Union européenne relative au travail transnational et de la coordination des régimes de sécurité sociale. Elément particulièrement important, nous avons veillé à ce que la Confédération européenne des syndicats soit représentée au conseil d'administration de cette nouvelle autorité et que les organisations syndicales nationales disposent du droit de rapporter des cas de fraude et d'abus à cette instance qui sera obligée de réagir. Il s'agit d'un pas certes important, mais insuffisant. En effet, cette nouvelle instance n'a qu'un rôle de soutien, alors qu'elle devrait pouvoir jouer un rôle plus actif et effectuer elle-même des inspections pour contrôler si les travailleurs détachés et leurs employeurs sont en règle de cotisations à la sécurité sociale. Les employeurs condamnés de fraude devraient être mis sur une liste noire et être sanctionnés par cette Autorité européenne de travail.

IL FAUT RETIRER LA LICENCE DE TRANSPORT AUX ENTREPRISES BOÎTES AUX LETTRES QUI N'EFFECTUENT PAS DE TRANSPORTS DANS LEUR PROPRE PAYS.

Pareille mesure constituerait un pas en avant important.

L'Europe doit aussi élaborer un système de responsabilité solidaire du donneur d'ordre pour toute la chaîne d'entrepreneurs et de sous-traitants. Les responsabilités en matière de respect des conditions de travail essentielles et de travail décent seront alors clairement établies. Des multinationales comme IKEA par exemple ne pourront dès lors plus se décharger de leurs responsabilités sur leurs sous-traitants et ne plus jouer les Ponce Pilate.

Comme nous l'avons déjà rappelé, l'implication des organisations syndicales en leur qualité de représentants des travailleurs dans le dialogue social est ancrée au niveau de l'Etat dans presque tous les Etats membres. Ce n'est pas encore le cas au niveau de l'Union européenne où cela dépend de la bonne volonté de la Commission européenne. A l'avenir, l'implication des organisations syndicales et des ONG dans le processus politique européen doit devenir la règle, non seulement pour protéger les travailleurs européens, mais aussi pour pouvoir s'opposer à un certain nombre de régimes autocratiques désireux de museler les syndicats dans leur pays. L'Europe doit être bien plus qu'un marché intérieur. L'Europe est par essence un projet de valeurs, basé sur les principes de la démocratie, de l'Etat de droit et sur une série de libertés fondamentales dont la liberté d'association.

Le rôle des organisations syndicales fait l'objet d'attaques dans plusieurs Etats membres de l'Union européenne. Celle-ci dispose de peu de compétences dans ce domaine, mais doit quand même montrer l'exemple en renforçant le rôle des syndicats au niveau européen. Elle peut le faire en attachant elle-même une attention plus grande à la concertation tripartite et au dialogue social et en attri-

DES CONTRÔLES RENFORCÉS

buant un rôle plus important aux partenaires sociaux par rapport à la politique européenne. L'Union devrait aussi pouvoir garantir que les organisations syndicales puissent développer librement leurs activités dans tous les Etats membres.

Les entreprises européennes portent une grande responsabilité par rapport à des thèmes comme les conditions de travail, la sécurité au travail, l'impact sur l'environnement ou encore l'égalité de genre. Pour cette raison, il faudrait soumettre les entreprises à une série de conditions sociales

minimales et consacrer celles-ci dans la législation européenne. Il s'agit d'une série d'exigences de base ayant trait aux responsabilités économiques, fiscales, sociales, sociétales et environnementales des entreprises. Bien entendu, les marchés publics doivent devenir la norme partout dans l'Union. Des critères environnementaux et sociaux, comme des clauses anti-dumping par exemple, devraient faire partie intégrante de ces marchés publics, non seulement au moment de l'ouverture de l'appel d'offres, mais aussi pendant l'exécution des travaux.

Des conditions encore plus sévères pourraient être imposées aux multinationales. Leur impact sur la nécessaire transition vers un modèle économique durable est en effet encore plus grand. Pour cette raison, nous proposons d'intégrer ces conditions sévères dans un « passeport européen d'entreprise socialement responsable ». Ce passeport porterait sur le dialogue social, les contrats de travail, l'égalité de genre, l'impact environnemental de l'entreprise ou encore l'obligation de préciser par pays où les bénéfices ont été réalisés et où les impôts ont été payés. Sans un tel passeport, une multinationale ne pourrait plus opérer au sein de l'Union européenne.

De nombreux secteurs touchés par les pratiques de dumping social sont confrontés à des évolutions radicales qui provoqueront une transformation drastique de l'économie. Le changement climatique et la nécessité de réduire progressivement le recours aux combustibles fossiles n'impacteront pas seulement le secteur du transport, mais aussi celui de la construction. Il en va de même de cette autre révolution en cours, celle de la numé-

UNE INSPECTION SOCIALE EUROPÉENNE DEVRAIT POUVOIR MENER ELLE-MÊME DES CONTRÔLES DANS TOUTE L'UNION.

risation, de la robotisation et de l'Intelligence artificielle. La transition vers une économie neutre en carbone et circulaire où l'automatisation et les mégadonnées joueront un rôle beaucoup plus important, coûtera des emplois dans les vieux secteurs, mais elle sera aussi source de création d'emplois. Il est dès lors essentiel que chaque citoyen européen soit assuré qu'il ne sera pas abandonné à son sort.

La transition ne pourra réussir que si elle est portée par la population, c'est-à-dire si elle est empreinte de justice. Les organisations syndicales, les socialistes et les sociaux-démocrates tapent sur ce clou depuis des années. Cet appel commence à rencontrer un certain écho. La Commission européenne a soumis en janvier dernier une note de travail sur la transition vers une économie européenne durable, qui attribue un rôle important à la 'transition juste'. Mais entre la parole et l'acte, de puissants lobbys trouveront toutes sortes d'objections pratiques pour éviter que la facture ne leur soit présentée également. Pourtant, ce sera la condition de la réussite. Si les travailleurs constatent qu'ils sont les seuls à payer la facture des mesures climatiques et à ne pas profiter des bénéfices résultant de l'automatisation et de l'intelligence artificielle, les protestations des gilets jaunes seront de la petite bière en comparaison de l'explosion qui suivra. Nous devons donc veiller à ce que l'homme occupe une place centrale dans l'ensemble du processus de la transition, qu'il y ait des garanties d'emploi pour tous les travailleurs touchés moyennant l'organisation de formations supplémentaires et que les organisations syndicales soient impliquées dans tous les changements résultant de

A L'AVENIR, L'IMPLICATION DES SYNDICATS ET DES ONG DANS LE PROCESSUS POLITIQUE EUROPÉEN DOIT DEVENIR LA RÈGLE.

cette transition.

Ces dernières années, on discute de plus en plus souvent de la transformation de notre modèle économique parasitaire en un modèle durable, en une économie offrant des perspectives d'avenir à nos enfants et à nos petits-enfants. Ces discussions portent alors souvent sur des problèmes environnementaux et plus particulièrement sur la pollution, la qualité de l'air ou le climat. Mais réaliser l'objectif de la durabilité ne sera pas possible s'il n'englobe pas la durabilité sociale. Pour cette raison, les réformes radicales indispensables à la préservation de notre avenir ne devront pas seulement tendre vers un environnement de vie sain et propre dans un juste équilibre avec une économie prospère, elles devront aussi veiller à ne laisser personne au bord du chemin. En effet, une société durable sera sociale ou ne sera pas !

A L'AVENIR, SEULES LES MULTINATIONALES DISPOSANT D'UN PASSEPORT EUROPÉEN D'ENTREPRISE SOCIALEMENT RESPONSABLE POURRAIENT ENCORE OPÉRER EN EUROPE.

Fractie van de Progressieve Alliantie van
Socialisten & Democraten
in het Europees Parlement

Dans toute l'Europe, des dizaines de milliers de travailleurs des secteurs de la construction, des transports, du nettoyage et de l'alimentation sont exploités avec des salaires de misère et dans des conditions indignes. L'abus est organisé par des réseaux mal intentionnés de sociétés de boîtes postales qui recrutent des travailleurs en Europe occidentale mais aux salaires d'Europe de l'Est. Dans *'Il y a toujours moins cher"* Kathleen van Brempt et Frank Moreels esquissent la vie dure de ces personnes exploitées comme de nouveaux esclaves.

KATHLEEN VAN BREMPT [1969]
est sociologue et membre du Parlement Européen.

FRANK MOREELS [1961]
est président de l'Union belge des travailleurs du Transport et président de la Fédération européenne des Travailleurs du Transport.

E.R.: Kathleen Van Brempt, European Parliament, Group of Socialists and Democrats in the European Parliament, Wiertzstraat 60, 1047 Brussels
Veuillez ne pas jeter sur la voie publique s.v.p.