

ESCLAVAGE MODERNE DANS UNE EUROPE MODERNE?

Rapport de l'ETF sur les conditions de vie et de travail
des conducteurs professionnels en Europe

« Tout travailleur a droit à des
conditions de travail qui
respectent sa santé, sa sécurité
et sa dignité. »

(Charte des droits fondamentaux de l'Union
européenne juridiquement contraignante, Art. 31)



RESPECT 
FOR PROFESSIONAL DRIVERS!

ESCLAVAGE MODERNE DANS UNE EUROPE MODERNE?

Rapport de l'ETF sur les conditions de vie et de travail des conducteurs professionnels en Europe

REMERCIEMENTS

Nous tenons à remercier les membres affiliés de l'ETF pour leur contribution à la présente publication:
3F (Danemark), ACV-CSC Transcom (Belgique), BTB UBOT (Belgique), FGTE-CFDT (France), FNV
Bondgenoten (Pays-Bas), NSZZSolidarnosc (Pologne) et UNITE the UNION (Royaume-Uni).

Auteur : Fédération Européenne des Travailleurs des Transports (ETF)

Contact : Cristina Tilling (road@etf-europe.org)

Mise en page : Saysouk graphic design



EUROPEAN TRANSPORT
WORKERS' FEDERATION

Galerie AGORA

Rue du Marché aux Herbes 105, Boîte 11 - B - 1000 Bruxelles - BELGIUM

Tél: +32 2 285 46 60 - Fax: +32 2 280 08 17

www.etf-europe.org

AVANT-PROPOS

A l'heure où les tachygraphes et autres systèmes de transports intelligents font désormais partie de la réalité quotidienne dans le secteur du transport routier, où les tableaux de bord des camions ressemblent de plus en plus à des ordinateurs surdimensionnés et où les conducteurs professionnels sont censés maîtriser une technologie avancée, dans certains pays d'Europe le travail de routier n'est pas considéré comme un emploi qualifié !

Dans une Europe où les autorités affirment leur engagement total de promouvoir l'emploi et de lutter contre la pénurie de conducteurs, de plus en plus de professionnels du métier travaillent loin de chez eux pendant des périodes ininterrompues allant parfois jusqu'à trois mois, sont soumis à des programmes d'emploi douteux qui les empêchent de jouir pleinement de leurs droits et de leurs avantages sociaux et professionnels, passent leurs nuits et leurs week-ends dans leurs camions ou dans des logements non conformes aux normes tels que des baraquements improvisés, se nourrissent de conserves, n'ont pas accès à des installations de base comme des toilettes ou des douches, et roulent à travers l'Europe pour des salaires de misère.

En 2008, l'ETF et ses organisations membres ont commencé à réaliser une série d'interviews avec des conducteurs professionnels dans le but de rassembler des données pratiques quant à leurs conditions de vie et de travail. Ces interviews visaient essentiellement les conducteurs non résidents (c'est-à-dire travaillant dans un pays différent du leur). En 2012, avec l'aide d'experts externes, l'ETF a mené une enquête plus élaborée afin de consolider les données existantes. Au total, au cours de la période 2008-2012, l'ETF et ses organisations membres ont interviewé environ 1000 conducteurs professionnels. La plupart ont été interrogés sur des aires de stationnement improvisées où les conducteurs migrants se rassemblent pour passer leurs week-ends. Ce travail de quatre ans livre des résultats on ne peut plus alarmants pour le secteur et révoltants dans le cadre d'une Europe sociale.

Avec cette brochure, l'ETF entend briser le silence autour de ce que l'on a appelé «une poche d'esclavage moderne dans une Europe moderne : les conditions de vie et de travail des conducteurs professionnels». L'ETF entend ainsi faire réagir l'appareil politique et impulser des mesures législatives pour améliorer la situation de ces travailleurs. Nous



voulons remettre le secteur sur les rails en obligeant les entreprises à remplir leurs obligations et à assurer des conditions de travail décentes à leur main-d'œuvre.

Cette publication sera remise – à partir d'octobre 2012 – aux hauts responsables de la Commission européenne, aux membres du Parlement européen, aux gouvernements des États membres et diffusée dans le grand public. En parallèle, l'ETF remettra un manifeste comprenant ses revendications et des solutions censées accroître immédiatement l'attractivité du secteur, améliorer la santé et la sécurité des travailleurs, assurer une concurrence saine, garantir la sécurité sur les routes d'Europe, et agir sur la société en général.

Cette publication est donc un moyen pour dire aux responsables politiques :

RESPECTEZ les conducteurs professionnels!

Agissez contre la dégradation de l'emploi et des conditions de travail dans le secteur du transport routier!

QUELLES SONT LES ENTREPRISES?

La manière la plus courante de démarrer une activité « lucrative » dans le secteur du transport routier est d'ouvrir des sociétés « boîtes aux lettres » dans des États membres de l'UE où la protection sociale est plus faible, où les normes de travail sont moins strictes et où les salaires sont moins élevés. Cette pratique s'est largement répandue ces dernières années, particulièrement depuis que 12 nouveaux membres ont rejoint l'Union européenne.

En ouvrant des filiales « boîtes aux lettres » dans l'un de ces pays, une société pourrait épargner jusqu'à 90-95 % sur les coûts salariaux et même plus sur les cotisations sociales.

La méthode de la « boîte aux lettres » n'est qu'un maillon de la chaîne de relations contractuelles douteuses qui entoure le travail dans le secteur du transport routier. Transporteurs, filiales et agences de recrutements, tous basés dans des États membres différents, forment un système transfrontalier difficile à contrôler et à stopper qui encourage les entreprises à recourir au dumping social à grande échelle.

Violation de la loi: Une solution immédiate pour éradiquer ce phénomène réside dans l'application stricte du Règlement (CE) 1071/2009 sur l'accès à la profession de transporteur par route¹, qui est entré en vigueur il y a trois ans. Toutefois, les sociétés « boîtes aux lettres » existent et prolifèrent. Ni les États membres ni la Commission européenne ne déploient des efforts soutenus pour faire respecter ce règlement et pour organiser des contrôles de son application. En opérant par l'intermédiaire de sociétés « boîtes aux lettres », les transporteurs contournent le règlement.



1) L'Article 5 (c) exige que les entreprises dirigent effectivement et en permanence leurs activités dans les États membres où ils sont établis, en disposant des installations et des équipements administratifs et techniques appropriés.



Des programmes d'emploi «innovants» (I)

Des conducteurs polonais opérant aux Pays-Bas et recrutés par une société de transport établie en Pologne ont mis en évidence que leur employeur leur a fait signer deux contrats d'embauche, l'un en polonais et l'autre en néerlandais. Les deux versions du contrat ne sont pas identiques : la version néerlandaise respecte scrupuleusement les pratiques contractuelles en usage aux Pays-Bas et comprend moins de clauses contraignantes pour l'employé que la version polonaise, en particulier pour ce qui est des heures de travail. Dans les faits, selon les témoignages des conducteurs, c'est le contrat polonais qui est appliqué en pratique.



Des programmes d'emploi «innovants» (II)

Un groupe de conducteurs roumains interviewés au début de l'année 2012 a déclaré à notre équipe qu'ils avaient été recrutés par l'intermédiaire d'un bureau de placement basé en Roumanie, mais au nom d'une société de transport établie à Chypre, où le régime fiscal et les réglementations sur les cotisations de sécurité sociale étaient beaucoup plus avantageux. Les conducteurs en question n'avaient jamais travaillé en Roumanie, et encore moins à Chypre, et ce malgré le fait que les camions utilisés par l'entreprise étaient enregistrés à Chypre. Ils travaillent essentiellement aux Pays-Bas, en Allemagne, en France et en Belgique.

QUI SONT LES CONDUCTEURS ?

Des conducteurs non résidents, c'est-à-dire qui travaillent dans un pays différent du leur. La plupart sont des ressortissants d'Europe de l'Est recrutés pour travailler en Europe de l'Ouest. La plupart ont rejoint la profession dans l'espoir de gagner un salaire décent et d'offrir un meilleur avenir à leurs familles. Ils sont le plus souvent recrutés via des programmes d'emploi transfrontaliers complexes et douteux. Cette situation les empêche de revendiquer les droits et les avantages auxquels ils ont droit : congés payés, salaires versés à temps, assurance médicale et soins de santé, allocations de chômage et pensions

On les trouve en grand nombre, passant leur temps de repos quotidien et hebdomadaire sur des plateformes de béton que l'on peut difficilement appeler des aires de stationnement, à proximité des ports ou des principaux nœuds de communication.

Vulnérables et totalement dépendants de leur emploi, la plupart sont obligés de travailler à la limite de la légalité.



(Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne juridiquement contraignante, Art. 31)

« Tout travailleur a droit à des conditions de travail qui respectent sa santé, sa sécurité et sa dignité. »

À QUELLES CONDITIONS ?

Conducteurs de camions non résidents = main-d'œuvre « importée » !

Le travail des conducteurs est organisé selon les besoins de l'entreprise. Ils sont transportés par minibus ou par avion sur des vols *low cost* depuis leur pays d'origine vers celui à partir duquel ils sont censés travailler. En général, ils passent de trois à douze semaines dans le « pays d'accueil ». Dans le meilleur des cas, ils sont autorisés à prendre le temps de repos minimal prévu par la loi. Pour ce qui est du temps de travail et de conduite, ils sont exploités au maximum. Ils vivent dans des conditions rudes, sans contact avec la société ni avec des structures qui pourraient les assister en cas de problème. La barrière de la langue et la peur de perdre leur emploi contribuent à leur isolement. À la fin de leur cycle de travail, ils sont renvoyés chez eux pendant une à trois semaines.

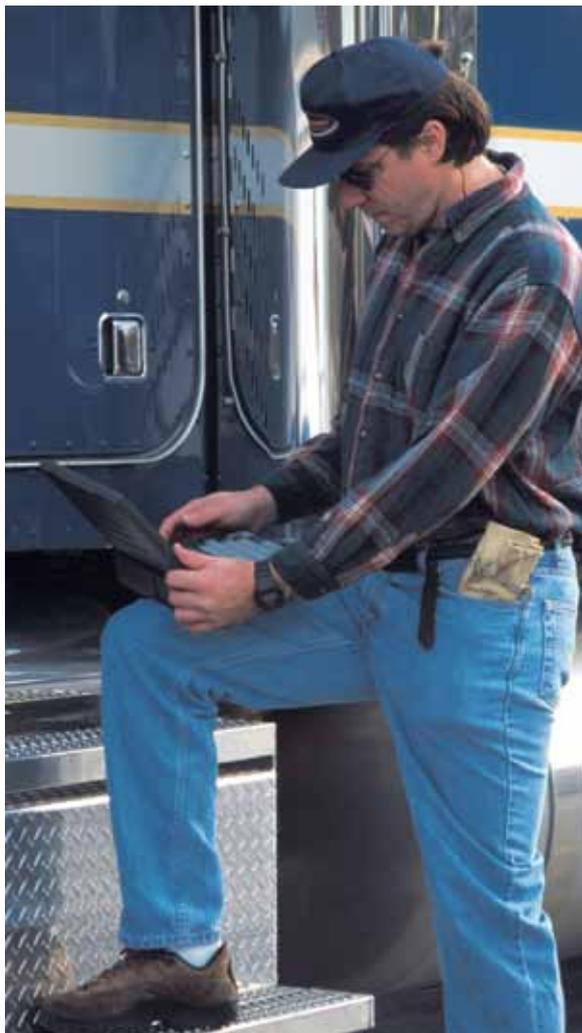
Environ 60 % des conducteurs interviewés par l'ETF ont passé entre trois et douze semaines loin de chez eux.



« Tout travailleur a droit à
des conditions de travail qui
respectent sa santé, sa sécurité
et sa dignité. »

(Charte des droits
fondamentaux de l'Union
européenne juridiquement
contraignante, Art. 31)

Contacts sporadiques avec leurs familles



La plupart des conducteurs restent en contact avec leurs familles grâce à leurs téléphones portables, mais hormis de rares exceptions, ils doivent couvrir eux-mêmes les frais de leurs appels personnels, et ce même si certains conducteurs disposent de téléphones de fonction. Les plus chanceux — une très maigre proportion — disposent d'un ordinateur portable à bord de leurs camions et communiquent avec leurs familles — là aussi à leurs frais — par internet.



« Tout travailleur a droit à
des conditions de travail qui
respectent sa santé, sa sécurité
et sa dignité. »

(Charte des droits
fondamentaux de l'Union
européenne juridiquement
contraignante, Art. 31)

Vivre dans des baraquements surpeuplés — un risque mortel !

Belgique, Wingene, le 1er avril 2012 : deux conducteurs polonais sont morts et quatre ont été blessés lorsque les baraquements dans lesquels ils vivaient ont pris feu. Au total, ce sont onze conducteurs qui vivaient là. L'inspection du logement était venue pour contrôler le site, mais on lui en avait refusé l'accès.

Vivre dans des baraquements — est-ce ainsi que doivent vivre les conducteurs dans une Europe sociale ?

Autre possibilité : vivre dans leurs camions

Loin de chez eux, lorsqu'il n'y a pas de baraquements disponibles (!), les conducteurs non résidents vivent dans les camions qui leur ont été assignés. Il est monnaie courante pour eux de passer ainsi leurs week-ends dans des camions et sur des aires de stationnement improvisées.

Violation de la loi : Le Règlement (CE) 561/2006 (Art. 8.8) interdit aux conducteurs de prendre leur temps de repos hebdomadaire à bord des camions. Les sociétés ont la responsabilité de leur fournir les moyens de bénéficier d'un logement décent, mais étant donné que la plupart des conducteurs reçoivent un salaire mensuel d'à peine 300€, ils ne sont pas en mesure de couvrir les frais liés au logement.

Environ 95 % des conducteurs interviewés par l'ETF prennent leurs temps de pause et de repos – y compris les week-ends – dans leurs camions.



(Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne juridiquement contraignante, Art. 31)

« Tout travailleur a droit à des conditions de travail qui respectent sa santé, sa sécurité et sa dignité. »



« Tout travailleur a droit à des conditions de travail qui respectent sa santé, sa sécurité et sa dignité. »

(Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne juridiquement contraignante, Art. 31)

La mauvaise qualité du sommeil est source de fatigue et par conséquent d'accidents de la route

De manière générale, les transporteurs routiers couvriront les frais d'accès aux aires de stationnement sécurisées seulement pour le transport de marchandises de valeur. C'est pourquoi peu de conducteurs et de véhicules jouissent de ce privilège, et encore de manière occasionnelle. Les camions stationnés le long des routes sont un spectacle familier en Europe. D'autres conducteurs, moins visibles, mais pas plus chanceux, s'entassent pour la nuit sur des aires de stationnement improvisées. Dans de nombreux cas, les conducteurs sont tenus responsables de l'intégrité de la cargaison. Cette disposition leur est communiquée verbalement par la société ou est comprise dans leur contrat de travail. C'est pourquoi, la nuit, les conducteurs doivent interrompre leur repos pour surveiller régulièrement leurs véhicules. La mauvaise qualité du sommeil est l'une des principales causes de la fatigue ressentie par les conducteurs.

La fatigue tue les conducteurs, et d'autres usagers de la route !

Environ 80 % des conducteurs interviewés par l'ETF déclarent que la fatigue constitue en effet un problème, mais ils ne le disent pas à leurs employeurs de peur de perdre leur travail.

Travailler pour des salaires de misère

Des sources officielles² montrent qu'en 2006 le salaire annuel des conducteurs variait de 29 000€ en Belgique à 1800€ en Bulgarie. Cependant, en pratique, les conducteurs venant des nouveaux États membres reçoivent généralement un salaire d'environ 300€, le reste provenant des allocations de subsistance quotidiennes (en moyenne 40€ par jour de conduite) et d'une rémunération par kilomètre parcouru ou par livraison effectuée à temps. Toutes les cotisations sociales assumées par l'employeur sont donc calculées à partir de ce montant fixe de 300€ par mois, au grand détriment des conducteurs professionnels ! Les interviews menées par l'ETF ont révélé qu'avec ce système, le salaire des conducteurs excède rarement 1000€ par mois. Les conducteurs non résidents ne sont pas payés pour les semaines qu'ils passent chez eux, comme spécifié dans leur programme de travail. Ainsi, le salaire d'un conducteur professionnel dans cette situation est composé à 30 % d'un montant fixe garanti par les obligations contractuelles, et à 75% des indemnités journalières de subsistance et autres « primes ». Ces modes de paiement ont une répercussion directe sur leurs avantages sociaux, puisque seul leur salaire fixe mensuel (300€) sera pris en compte dans le calcul de ces avantages.

Violation de la loi: En forçant les conducteurs non résidents à travailler suivant les conditions de travail et de paiement en vigueur dans leur pays d'origine, les entreprises contournent l'Article 6 (2) de la Convention de Rome, selon lequel, si un travailleur exerce ses obligations contractuelles dans plusieurs États membres, c'est la loi de l'État membre dans lequel il travaille habituellement pour son employeur qui devrait s'appliquer.

En ce qui concerne les salaires, 95% des conducteurs interviewés par l'ETF se disent victimes de discrimination en raison de leur nationalité.

2) « Pénurie de personnel qualifié dans le secteur du transport de marchandises par route », étude du Parlement européen (2009)



« Tout travailleur a droit
à des conditions de travail qui
respectent sa santé, sa sécurité
et sa dignité. »

(Charte des droits
fondamentaux de l'Union
européenne juridiquement
contraignante, Art. 31)

Pas droit à des congés payés !

Environ 25% des conducteurs interviewés par l'ETF n'ont pas reçu le paiement de leurs congés annuels.

Environ 95% des conducteurs déclarent que, bien que leurs contrats de travail les autorisent à prendre des congés payés, dans les faits ils n'ont pas été payés pour les semaines passées chez eux.

Rappel : tous les conducteurs interviewés sont soumis à des programmes de travail prévoyant trois à douze semaines de travail en alternance avec une à trois semaines de congé.

« Tout travailleur a droit à une limitation de la durée maximale du travail et à des périodes de repos journalier et hebdomadaire, ainsi qu'à une période annuelle de congés payés. »

(Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne juridiquement contraignante, Art. 31)





Paiement par kilomètre parcouru — tout profit pour l'entreprise, fatal pour les conducteurs et pour la sécurité routière

!!! Environ 60 % des conducteurs interviewés par l'ETF sont payés par kilomètre parcouru. Le tarif en vigueur est de 10 € tous les 100 kilomètres !!!

Violation de la loi : Le Règlement (CE) 561/2006 (Article 10) interdit le paiement par kilomètre si celui-ci peut menacer la sécurité routière.

10 € tous les 100 kilomètres parcourus : Voilà la sécurité sur les routes européennes réduite à un bien maigre prix.

Travailler au-delà des limites légales

Le temps de travail est le temps rémunéré. Pour réduire encore davantage les coûts de la main-d'œuvre, certains transporteurs recourent à des pratiques variées :

- utiliser la technologie pour surveiller étroitement leurs conducteurs au point que ceux-ci doivent justifier chaque minute passée en dehors du véhicule, y compris leurs pauses ;
- intimor aux conducteurs de ne pas enregistrer le (dé)chargement comme « autre tâche », qui est dès lors automatiquement compté comme pause ou dans le temps de repos et donc non compté dans le salaire.

Violation de la loi : En surveillant les conducteurs à la minute près, les transporteurs violent leurs droits à la vie privée. Tout conducteur a le droit d'utiliser ses pauses et son temps de repos comme il le souhaite.

En intimant aux conducteurs de ne pas enregistrer le (dé)chargement comme « autre tâche », les transporteurs contreviennent à la Directive 2002/15/CE sur le temps de travail pour les conducteurs professionnels.

« Tout travailleur a droit à une limitation de la durée maximale du travail et à des périodes de repos journalier et hebdomadaire, ainsi qu'à une période annuelle de congés payés. »

(Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne juridiquement contraignante, Art. 31)



Le temps de travail journalier moyen des conducteurs interviewés atteint 11,5 heures, tandis qu'ils travaillent en moyenne 57,5 heures par semaine, pour toute la durée de leur séjour à l'étranger.

Environ 80 % des conducteurs interviewés par l'ETF n'ont pas été payés pour les activités de (dé)chargement, puisqu'il leur avait été demandé de ne pas les compter comme « autres tâches ». Ils sont toutefois responsables de la supervision de ces activités de (dé)chargement.



« Tout travailleur a droit à une limitation de la durée maximale du travail et à des périodes de repos journalier et hebdomadaire, ainsi qu'à une période annuelle de congés payés. »

(Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne juridiquement contraignante, Art. 31)

Sauter la pause obligatoire de 45 minutes ?

Environ 60 % des conducteurs interviewés déclarent qu'ils sont souvent dans l'impossibilité de prendre leur pause de 45 minutes pourtant requise par la loi après toute période de 4,5 heures de conduite.

Les raisons en sont le manque d'aires de stationnement le long des routes européennes, mais aussi la mauvaise planification des trajets par les transporteurs routiers.



Pas de repas chauds

Environ 80 % des conducteurs interviewés par l'ETF ont cuisiné et mangé leur propre nourriture à bord de leur camion. Ils doivent notamment réchauffer de la nourriture en conserve sur des réchauds improvisés. 25 % n'avaient mangé un plat chaud que 2-3 fois par semaine, 10 % seulement avaient mangé des repas chauds durant le week-end et 10 % n'avaient même jamais pris de repas chauds.

« Tout travailleur a droit à des conditions de travail qui respectent sa santé, sa sécurité et sa dignité. »

(Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne juridiquement contraignante, Art. 31)

Pas d'équipement sanitaire

Tous les conducteurs interviewés ont déclaré qu'ils passaient la plupart de leur temps de repos sur des aires de stationnement ne disposant d'aucun équipement sanitaire.

Lorsqu'ils stationnent sur des aires mieux équipées pour se reposer, ils n'ont toutefois que rarement les moyens de profiter des douches ou des toilettes, services qu'ils jugent bien trop chers.

Ce que vous voyez derrière le camion sur la photo, ce sont des bouteilles remplies d'urine.

« Tout travailleur a droit à des conditions de travail qui respectent sa santé, sa sécurité et sa dignité. »

(Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne juridiquement contraignante, Art. 31)



Nulle part où aller quand on tombe malade !

Étant la plupart du temps « sur la route », travaillant depuis des pays différents du leur et étant soumis à des programmes d'emploi compliqués, les conducteurs de camions la plupart du temps ne peuvent bénéficier de soins médicaux rapides et adéquats.

« Toute personne a le droit d'accéder à la prévention en matière de santé et de bénéficier de soins médicaux dans les conditions établies par les législations et pratiques nationales. Un niveau élevé de protection de la santé humaine est assuré dans la définition et la mise en œuvre de toutes les politiques et actions de l'Union. »

(Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne juridiquement contraignante, Art. 35)



Tomber malade : une situation inimaginable qui prend le plus souvent les conducteurs par surprise et qui soulève un certain nombre de questions : « Quels sont mes droits en matière de soins de santé et ou dois-je réclamer le paiement de mes frais ? »

Pour les conducteurs engagés par un employeur d'un autre pays par l'intermédiaire d'une agence pour l'emploi basée ailleurs en Europe, pour travailler en Europe de l'Ouest, il est presque impossible de déterminer qui doit assumer la responsabilité des soins médicaux. Les conducteurs se rendent souvent compte — trop tard, cependant — que leurs employeurs ne paient pas leurs assurances médicales ou leurs cotisations en matière de soins de santé, et ce même si la loi et les contrats de travail les y contraignent.

Environ 40 % des conducteurs interviewés par l'ETF assument plus de 75 % de leurs frais médicaux.

Des programmes d'emploi complexes et douteux empêchent les conducteurs de jouir pleinement de la sécurité sociale

Plus le programme d'emploi est complexe, plus il est facile pour les employeurs de contourner leurs obligations sociales, et plus il est difficile pour les conducteurs de découvrir qui assume la responsabilité de ces cotisations dans cette « chaîne ». C'est précisément le cas des conducteurs roumains recrutés par la société de transport routier basée à Chypre.

« Toute personne qui réside et se déplace légalement à l'intérieur de l'Union a droit à des prestations de sécurité sociale et aux avantages sociaux, conformément au droit communautaire et aux législations et pratiques nationales. »

(Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne juridiquement contraignante, Art. 35)





« Tout travailleur a droit à une protection contre tout licenciement injustifié, conformément au droit communautaire et aux législations et pratiques nationales. »

(Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne juridiquement contraignante, Art. 30)

Ils en ont eu assez ! - Des conducteurs polonais employés par Norbert Dentressangle ont fait grève pendant 18 jours pour dénoncer leurs bas salaires et leurs mauvaises conditions de travail

En janvier 2012, 350 conducteurs polonais membres de NSZZ Solidarnosc employés par le transporteur routier Norbert Dentressangle ont fait grève pendant 18 jours pour protester contre le refus de l'entreprise d'entamer des négociations avec le syndicat dont le but était de conclure une convention collective. Les conducteurs n'avaient bénéficié d'aucune augmentation salariale depuis quatre ans. Ils reçoivent déjà beaucoup moins que les conducteurs d'autres pays. Ils dénoncent également leurs conditions de travail déplorables, notamment la mauvaise qualité de leur temps de repos, des équipements sanitaires et des repas mis à leur disposition alors qu'ils sont loin de chez eux pour des trajets de longue distance. Lorsque NSZZ Solidarno a insisté en juillet 2011 pour négocier une convention collective, il a été rapporté que l'entreprise avait intimidé des travailleurs en les menaçant de licenciement. En février 2012, vingt-neuf travailleurs ont été licenciés à la suite de la grève.



« Tout travailleur a droit
à des conditions de travail qui
respectent sa santé, sa sécurité
et sa dignité. »

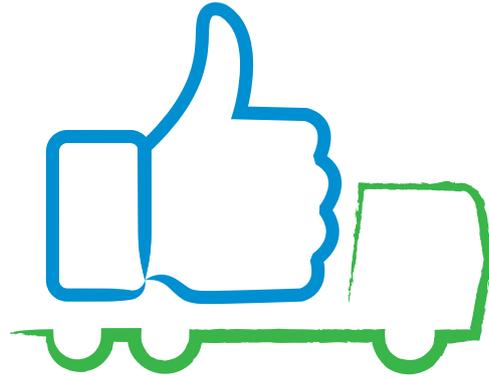
(Charte des droits
fondamentaux de l'Union
européenne juridiquement
contraignante, Art. 31)

Pour finir – l'affaire de Trieste !

L'affaire du port de Trieste montre comment des pratiques illégales peuvent fleurir sous le nez des agents de la force publique. Trieste est une zone franche, autrement dit une voie d'accès rapide et moins contrôlée vers l'Union européenne. Ces dernières années, Trieste a été associée à une pratique qui a indigné les autorités locales, de même que l'ETF, l'ITF et les organisations syndicales locales. En bref, des remorques sont amenées dans le port par la mer et attachées sur place à des véhicules motorisés qui attendent

dans la zone portuaire. Ces véhicules sont tous enregistrés dans des pays en dehors de l'UE. Ils sont pour la plupart conduits par des chauffeurs turcs qui sont amenés là-bas par avion sur des vols *low cost* ou par mer et que l'on fait attendre dans le port jusqu'à ce qu'on leur attribue un camion. Ils doivent parfois attendre plusieurs jours. Pendant ce temps, les conducteurs sont obligés d'errer dans le port, de dormir où ils peuvent et de vivre dans des conditions épouvantables, notamment en ne disposant d'aucune infrastructure sanitaire. Les conducteurs sont recrutés dans leur pays d'origine et leurs papiers (visas, contrats) sont réglés pendant qu'ils sont en route vers Trieste. Ils ignorent la durée de leur contrat, mais ils travaillent normalement sur la base d'un visa de trois mois. Selon les témoignages de conducteurs, il semble que 60 % de ces voyages consistent en du cabotage (illégal), principalement en Italie, tandis que le reste consiste en transport international au sein de l'UE. Les conducteurs sont payés seulement par jour de conduite.

En mars 2008 et en janvier 2010, les conducteurs se sont mis en grève et ont bloqué le port pendant des jours pour protester contre leurs conditions de vie dans la zone portuaire. La situation décrite ci-dessus était celle en mars 2011. Pour rassembler des informations sur Trieste, près de 250 conducteurs ont été interviewés pendant trois mois par les organisations membres de l'ETF en Italie.



RESPECT for professional DRIVERS!

ACT AGAINST DEGRADING JOBS
AND WORKING CONDITIONS IN
ROAD TRANSPORT!



EUROPEAN TRANSPORT
WORKERS' FEDERATION

