



Galerie Agora,  
Rue du Marché aux Herbes 105, Bte 11  
B-1000 Bruxelles  
Téléphone +32 2 285 46 60  
Fax : +32 2 280 08 17  
E-mail : [etf@etf-europe.org](mailto:etf@etf-europe.org)  
[www.etf-europe.org](http://www.etf-europe.org)

European Transport Workers' Federation  
Fédération Européenne des Travailleurs des Transports  
Europäische Transportarbeiter-Föderation  
Federación Europea de los Trabajadores del Transporte

*Transport routier ETF*

## **Actions en justice contre le salaire minimum en France et en Allemagne :**

**La Commission européenne utilise des procédures d'infraction pour  
sanctionner la transposition de lois qui, une fois en place,  
éradiquerait les pratiques illégales et le dumping social dans le  
secteur du transport routier.**

Position de l'ETF

*La Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) représente plus de 3,5 millions de travailleurs des transports affiliés à 230 syndicats dans 41 pays européens et actifs dans les secteurs suivants : le transport routier, le transport ferroviaire, le transport maritime, le transport fluvial, l'aviation civile, les ports, le tourisme et la pêche. L'ETF est reconnue comme partenaire social dans sept comités de dialogue social sectoriel européen, y compris le comité de dialogue social sectoriel du transport routier.*



**President** Lars Lindgren

1

**Vice Presidents** Alexander Kirchner  
Ekaterina Yordanova

**General Secretary** Eduardo Chagas



Le jeudi 16 juin 2016, la Commission européenne a annoncé sa décision d'intenter une action en justice contre la France et l'Allemagne en faveur de l'application systématique de leur loi relative au salaire minimum au secteur des transports.

La Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) fait remarquer que les mesures prises par les deux États membres sont en infraction avec aucune règle communautaire, et considère donc l'action de la Commission européenne injustifiée. L'ETF rappelle également que les mesures prises par la France dans le cadre de la « Loi Macron » ne représentent rien d'autre qu'une transposition correcte des exigences légales établies à l'article 9 de la directive 2014/67/UE relative au détachement de travailleurs.

À l'argument de la Commission européenne qui veut que ces mesures soient disproportionnées, l'ETF fait remarquer que c'est précisément l'absence systématique d'action de la part de la Commission au cours des dernières années qui a rendu le secteur du transport routier frauduleux de manière aussi disproportionnée. La Commission européenne a systématiquement ignoré les retards dans la transposition et l'application des règles européennes applicables au secteur du transport routier, ne parvenant pas à ouvrir en temps opportun des procédures d'infraction à l'encontre des États membres en infraction, ce qui engendre des temps de transposition et d'application de 4 à 9 ans.

Au cours des dernières années, malheureusement, la Commission européenne n'a rien fait pour assurer une meilleure application des règles européennes applicables au secteur du transport routier. C'est le cas avec les règles contre les sociétés boîte aux lettres, les règles sauvegardant les régimes non discriminatoires entre les chauffeurs (par ex. le détachement des travailleurs) et les règles visant à améliorer la santé et la sécurité des chauffeurs sur le lieu de travail. D'où l'état critique du marché des transports routiers dans l'UE, illustré par des preuves palpables de fraude sociale et de concurrence déloyale entre les transporteurs. Le nombre d'entreprises illégales (sociétés boîtes aux lettres) n'a fait qu'augmenter depuis l'adoption des règles européennes visant précisément à les éradiquer ! D'un autre côté, tous les usagers de la route peuvent remarquer au quotidien que certains conducteurs de poids lourds vivent dans des conditions désastreuses près de leur camion pendant le week-end, le long des routes et des autoroutes, alors que le secteur est le seul à avoir sa propre législation !

Les partenaires sociaux, les États membres et le Parlement européen demandent continuellement des mesures à l'échelle communautaire permettant de lutter efficacement contre les distorsions de concurrence déloyale et sur le marché du travail. Aucune mesure à ce jour ! Il ne faut pas attendre le « paquet routier » pour prendre ces mesures. Beaucoup de choses peuvent être accomplies, dans la mesure que permet la législation européenne, par le biais d'actes délégués, etc. Les propositions de l'ETF visant une meilleure mise en application de la législation européenne dans le secteur du transport routier le prouvent. En l'absence d'une action efficace et crédible de la part de la Commission européenne en ce sens, les États membres vont agir. De façon encore plus légitime puisque dans le cas de la France, rien de plus n'a été fait que transposer correctement la Directive 2014/67/EU et que ni la France ni l'Allemagne n'est en infraction avec des règles européennes en raison de l'application du salaire minimal au secteur du transport routier.

Consciente de ce qui est mentionné ci-dessus, l'ETF appelle la Commission européenne à retirer son action à l'encontre de la France et de l'Allemagne et d'adopter de façon urgente des mesures pour restaurer un traitement égal des conducteurs, une concurrence loyale et la confiance des États membres dans un marché des transports européen équitable et fonctionnel.

L'ETF appelle également la Commission européenne à prendre en compte notre série de propositions « Les moyens supplémentaires nécessaires pour aboutir à un scénario



d'application totale des règles dans le secteur des transports routiers dans l'UE, une proposition de l'ETF aux décideurs politiques ». Les solutions décrites dans le présent document permettraient une mise en application immédiate du cabotage, du détachement des travailleurs et de l'accès à la profession, et ce en effectuant seulement quelques changements mineurs (si changement il y a) aux règles européennes.

Veillez vous référer à l'annexe pour de plus amples informations sur les aspects mentionnés dans la lettre ci-dessus.



---

**President** Lars Lindgren

3

**Vice Presidents** Alexander Kirchner  
Ekaterina Yordanova

**General Secretary** Eduardo Chagas



## Annexe

À l'argument de la Commission européenne qui veut que l'application du salaire minimum au secteur du transport par la France et l'Allemagne soit disproportionnée, l'ETF fait remarquer que c'est précisément l'absence systématique d'action de la part de la Commission au cours des dernières années qui a rendu le secteur du transport routier frauduleux de manière aussi disproportionnée. Voici quelques exemples :

- **Retards dans la transposition et l'application de la législation européenne en matière de transport routier de 4 à 9 ans, sans sanction de la part de la Commission européenne**

Actuellement, au moins deux actes juridiques européens applicables au secteur du transport routier et d'une importance cruciale pour la mise en œuvre transfrontalière ont des retards dans leur transposition et leur application de 4 à 9 ans. C'est le cas de la Directive 2006/22/EC relative à l'application et aux contrôles dans le transport routier et du Règlement (CE) No 1071/2009 relatif à l'accès à la profession. Ces retards portent sérieusement atteinte à l'application de la législation sociale dans le secteur du transport routier et à l'échange transfrontalier efficace, entre les États membres, de données relatives aux entreprises de transport routier en infraction qui ne parviennent pas à remplir les conditions pour agir en dehors de leur pays ou établissement. **Le Règlement (CE) n° 1071/2009** prévoit la mise en place de l'ERRU, une base de données communautaire interconnectée à laquelle les 28 États membres sont supposés interconnecter leurs registres d'entreprises de transport routier avant décembre 2012. En 2015, seuls environ 20 États membres ont respecté cette consigne. L'investissement total des États membres dans la mise sur pied et l'interconnexion de leurs registres électroniques nationaux s'élevait à 22 millions €. Toutefois, l'ERRU ne fonctionne pas actuellement. Un rapport commandé par la Commission européenne résume l'impact négatif de ces retards comme suit : l'ERRU manque actuellement de rentabilité, la diminution du fardeau administratif attendue n'a pas eu lieu, la coopération transfrontalière entre les États membres visant à agir fermement contre les sociétés « boîtes aux lettres » est entravée. Malgré tout, la Commission n'a fait que commencer des procédures en infraction contre les États membres en retard en 2015 ! **La Directive 2006/22/EC** oblige les États membres à mettre au point, pour avril 2007, des systèmes d'évaluation des risques pour tous les transporteurs contrôlés sur leur territoire. Voici comment la Commission européenne elle-même décrit les effets négatifs d'y manquer : « Ne pas se conformer à l'obligation d'établir un système d'évaluation des risques empêche la vérification ciblée des sociétés de transport routier qui enfreignent régulièrement les règles sociales, ce qui met en péril la concurrence loyale, la sécurité routière et le maintien de conditions de travail adéquates dans le secteur des transports routiers ». Malgré cela, jusqu'à présent, seuls 5 ou 6 États membres ont mis en place ces systèmes d'évaluation des risques et ont donc commencé à échanger des données. Au cours des 9 dernières années, la Commission européenne n'a ouvert qu'une seule procédure en infraction en rapport avec le retard dans l'application des systèmes d'évaluation des risques.

- **Le manque systématique d'application des règles européennes**

Actuellement, au moins trois actes juridiques européens applicables au secteur du transport routier n'ont jamais ou que partiellement été mis en œuvre et contrôlés dans le secteur du transport routier. Ces trois actes sont justement les plus importants pour assurer une concurrence loyale entre les transporteurs et des régimes non discriminatoires entre les travailleurs du secteur du transport routier : les règles de cabotage, les critères d'accès à la profession et la directive sur le détachement des travailleurs. Le manque systématique d'application de ces règles a mené à de sérieuses distorsions des marchés nationaux du travail et du transport à travers les États membres.



- **Aucune analyse honnête du marché du transport européen, de ses dysfonctionnements et besoins actuels, donc aucune mesure européenne visant à restaurer la confiance en un secteur du transport routier fonctionnel et non discriminatoire.**

Au cours des dernières années, les États membres, les partenaires sociaux et d'autres acteurs ont appelé la Commission européenne à trouver des règles claires et des mesures efficaces au niveau de l'Union européenne pour éradiquer le dumping social et la concurrence loyale dans le secteur du transport routier. En l'absence de réponses viables de l'UE, plusieurs États membres ont commencé à appliquer des mesures pour faire diminuer les pratiques illégales et leurs effets sur les marchés, le cabotage illégal, la fraude sociale en masse, la discrimination en termes de salaire et de conditions de travail menant à l'enracinement du dumping social, etc. En réaction, la Commission européenne n'a rien fait d'autre que d'entamer un nombre de procédures en infraction à l'encontre de ces États membres avec comme motif la disproportionnalité des mesures. Le 16 juin 2016 n'a pas été un mauvais jour que pour la France et l'Allemagne. Ce jour-là, la Commission européenne a mentionné le Danemark et la Finlande à la Cour européenne de justice en rapport avec les mesures prises par ces deux États membres contre le cabotage illégal. En 2014, la Belgique et la France ont toutes deux été la cible de la Commission européenne pour avoir pris des mesures pour s'assurer que les conducteurs poids lourds puissent prendre leur repos hebdomadaire en dehors de la cabine de leur camion, comme le veut le règlement (CE) N° 561/2006 sur les temps de conduite et de repos. Cela vaut la peine de rappeler que les États membres mentionnés ci-dessus n'ont rien fait d'autre qu'adopter des mesures de mise en application des dispositions de la législation européenne tout en restant en totale conformité avec les objectifs de la réglementation sur le cabotage et dans le respect des règles relatives aux temps de conduite et de repos.

Par conséquent, le marché européen du transport routier est actuellement dans une situation critique, ce qui s'illustre par des preuves palpables de fraude sociale et de concurrence déloyale entre les transporteurs. Le nombre d'entreprises illégales (sociétés boîtes aux lettres) n'a fait qu'augmenter depuis l'adoption des règles européennes visant précisément à les éradiquer ! D'un autre côté, tous les usagers de la route peuvent remarquer que certains conducteurs de poids lourds vivent dans des conditions désastreuses près de leur camion pendant le week-end, le long des routes et des autoroutes, alors que le secteur est le seul à avoir sa propre législation !

- **Les sociétés boîtes aux lettres et les entreprises illégales se multiplient sous les yeux du législateur**

Un rapport de novembre 2015 publié par la Commission européenne admet que les retards dans la mise en place de l'ERRU ont privé d'effet le Règlement (CE) n° 1071/2009 et, pour preuve, paradoxalement, le nombre de sociétés boîtes aux lettres a augmenté depuis son adoption. Ce règlement a précisément pour but de les éradiquer ! Le rapport fait observer que « l'objectif général visant des conditions équitables pour les transporteurs n'a pas été totalement atteint en raison de la présence continue des sociétés boîtes aux lettres, d'interprétations des règles divergentes en fonction des pays et d'un contrôle et d'une application inéquitables ». L'autre barrière systémique à l'élimination des sociétés « boîtes aux lettres » est précisément « le contrôle et l'application inéquitables » de la législation européenne relative au secteur du transport routier. Puisqu'ils ont des intérêts extrêmement divergents, les États membres touchés par les « modèles » économiques illégaux des États membres qui les hébergent sont divisés, ces derniers étant moins enclins à y mettre un terme. Encore une fois, des mesures d'application doivent être prises de façon urgente, et ce même avant de lancer le « paquet routier » tant attendu. Les propositions de l'ETF visant une meilleure mise en



application de la législation européenne applicable au secteur du transport routier comportent des solutions concrètes en ce sens.

- **La discrimination sur la base de la nationalité en termes de salaire et de conditions de travail, une habitude dans le secteur du transport routier**

Des preuves faciles à rassembler - il suffit de passer un peu de temps sur un parking en Europe de l'Est et de parler aux conducteurs poids lourds qui prennent leur repos quotidien ou hebdomadaire - mènent aux mêmes régimes d'emploi frauduleux dans le secteur, une source continue de pratiques illégales. Par exemple, un conducteur de camion :

- est recruté dans le pays A, dans le cadre d'un contrat de travail individuel signé dans le pays B et rédigé dans la langue du pays B et non dans la langue maternelle du conducteur ;
  - perçoit le salaire minimum du pays d'origine alors qu'il travaille en permanence dans ou au départ de pays d'Europe occidentale ;
  - est amené à penser qu'il est couvert par la sécurité sociale, mais bien souvent ce n'est pas le cas ;
  - doit s'acquitter d'une contribution mensuelle ou annuelle pour la jouissance d'un véhicule et pour une assurance conducteur, mais doit également couvrir les frais si le camion subit des détériorations ;
  - travaille loin de son pays de résidence pendant des périodes allant de 3 semaines à 9 mois et même davantage ;
  - passe toutes ses périodes de repos dans son camion ;
  - n'a pas accès à des repas décents ;
- Etc. etc. etc.

Les régimes d'emploi frauduleux tels que celui décrit ci-dessus, dont le faux détachement ou le détachement non déclaré, ont engendré des pertes considérables au sein des États membres en termes d'évasion fiscale, de non-paiement des contributions sociales et des avantages sociaux liés à la perte d'emplois à couvrir. Encore une fois, en l'absence de solutions européenne, les États membres se permettent d'adopter des mesures conformes à la législation européenne et de les appliquer de manière adéquate.

*Bruxelles, le 1 juillet 2016*



President Lars Lindgren

6

Vice Presidents Alexander Kirchner  
Ekaterina Yordanova

General Secretary Eduardo Chagas

