



Monsieur Georges Gilkinet
Vice-Premier Ministre et Ministre de la Mobilité



Le 17 mars 2021

Cher Monsieur le Vice-Premier Ministre,

Concerne : Recours de la Belgique devant la CJUE contre une partie du Paquet Mobilité via Malte

Nous apprenons avec stupeur que la Belgique, après avoir reçu votre aval, a introduit le recours précité.

Nous vous rappelons le courrier en front commun syndical du 6 avril 2020 (annexe 1) ainsi que le courrier de la CSC-Transcom du 11 février 2021 (annexe 2), qui reste toujours sans réponse. A ce jour, plusieurs Etats membres de l'alliance du routier (France, Danemark, Suède, ...) sont à la cause en soutien du Conseil contre les sept Etats membres (PL,MT,HU,CY,RO,BG,LT) qui ont introduits 15 recours en annulation contre les trois actes législatifs du Paquet Mobilité.

La Belgique se distingue négativement en s'alliant à Malte contre une partie du Paquet Mobilité. Dans nos différents courriers et lors des rencontres concernant le Paquet Mobilité, nous avons toujours souligné que le Paquet Mobilité était un compromis. En comparaison à un château de carte, enlever une partie de ce Paquet serait la meilleure façon de faire s'effondrer l'entièreté du Paquet. C'est ce que la Belgique vient de faire en s'alliant à Malte.

Les raisons qui ont été invoquées pour ce recours de la Belgique contre une partie du Paquet ne tient évidemment pas la route. Dire que la « période de carence » va avoir des conséquences négatives sur les entreprises belges et les travailleurs belges n'est pas exact. En effet, le raisonnement pourrait avoir une certaine validité si l'ensemble des transports de cabotage effectués, par exemple, en France par des entreprises belges étaient réalisés par de réelles entreprises belges et par de réels chauffeurs déclarés en Belgique. Malheureusement, cela n'est pas le cas.

Le dumping social et la concurrence déloyale, dont la Belgique est un des nombreux centres en Europe, a détruit et fait disparaître ces dernières années de nombreuses entreprises belges et a détruit plus de 8000 emplois belges. Ces 8000 postes de travail sont toujours là mais ils sont occupés par des travailleurs non belges, exploités et des entreprises dominées par la concurrence déloyale.





Monsieur Georges Gilkinet
Vice-Premier Ministre et Ministre de la Mobilité



C'est donc la prioritaire actuelle et pas celui d'accompagner les entreprises belges qui font du dumping social et de la concurrence déloyale pour qu'elles continuent de faire du cabotage illégal et de la concurrence déloyale en envoyant des travailleurs low coast faire ces opérations de cabotage en France pour l'exemple qui nous occupe.

En plus, que la Belgique rejoigne les pays de Visegrad et pour une « bonne » raison introduit des recours contre le Paquet mobilité, qui lui a été voté démocratiquement à la majorité par le PE et également par le Conseil européen, est un très mauvais signal politique.

Il est toujours temps de faire marche arrière dans ce dossier. C'est ce que nous vous demandons. De plus, pour les problèmes qui pourraient éventuellement naître avec la « période de carence » (ce qui est encore à prouver) avec les vraies entreprises belges et les chauffeurs belges, il y a toujours la possibilité de trouver des accords bilatéraux avec les pays voisins.

Dans l'attente de vous lire, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Vice-Premier Ministre, l'expression de notre très haute considération.

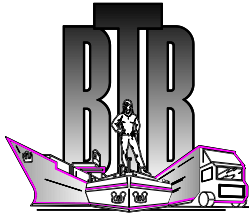
Roberto Parrillo
Responsable général du secteur Transport routier
et logistique FR CSC-Transcom
Président du secteur Transport routier de l'ETF

Handwritten signature of Roberto Parrillo in blue ink.

Koen Ryckenboer
Responsable général du secteur Transport routier
et logistique NL CSC-Transcom

Handwritten signature of Koen Ryckenboer in blue ink.





Ministre François Bellot
Ministre de Mobilité

Le 6 avril 2020.

Monsieur le Ministre,

Après des années de débats, de propositions et de combat syndical, le paquet mobilité devrait enfin être adopté définitivement dans quelques semaines.

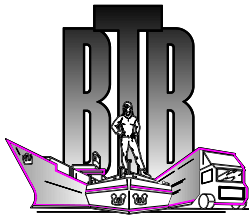
Le rôle de la Belgique, à l'intérieur de l'alliance du routier, a été primordial. Nous tenons à vous en remercier.

Pour nous, en tant qu'organisations syndicales belges, représentant à nous deux (CSC - FGTB) plus de 90% des travailleurs du transport, c'est un énorme soulagement et ce, malgré que tout ce que nous avons défendu ne s'y retrouve pas.

Il s'agit d'un paquet certes fragile, mais indispensable pour s'attaquer au dumping social et pour une concurrence loyale. Il est donc important, tant au niveau belge qu'au niveau européen, d'en respecter le contenu qui, rappelons-le, est issu d'un compromis.

Nous apprenons, cependant, que la Belgique, de par votre voix, souhaite introduire un recours devant la CJUE contre ce paquet mobilité et plus particulièrement contre le cabotage et la période de carence. Nous vous rappelons que nous avons défendu, au niveau belge, en appuis à vos négociateurs, le fait qu'il était préférable de dire « oui » à une période de carence ou de « retour à la base ». Etant donné que le compromis n'a pas retenu cette suggestion, nous nous retrouvons uniquement avec la période de carence après les opérations de cabotage et pas de retour à la base possible. Ceci aurait pourtant résolu la problématique.

Nous attirons votre attention sur le fait que chaque acteur de ce paquet mobilité (Etats membres, organisations patronales des différents pays, organisations syndicales des différents pays, ...) a certainement plusieurs raisons de contester certaines parties de ce compromis. Toutefois, en comparaison à un château de carte, enlever une partie de ce paquet serait la meilleure façon de faire s'effondrer l'entièreté du paquet. C'est d'ailleurs la stratégie, défendue publiquement, de certains pays de Visegrad.



Par conséquent, nous vous demandons, Monsieur le Ministre, d'abandonner l'idée d'un recours devant la CJUE.

Recevez, monsieur le Ministre, nos salutations distinguées.

Frank Moreels
Président BTB-UBT

Bien à vous,

Koen Ryckenboer
Responsable général du secteur
du transport routier et logistique

Roberto Parrillo
Responsable général du secteur
du transport routier et logistique



Monsieur Georges Gilkinet
Vice-Premier Ministre et Ministre de la Mobilité



Le 11 février 2021

Cher Monsieur le Vice-Premier Ministre,

Concerne : Demande d'intervention pour la défense du paquet mobilité du transport routier devant la Cour de justice de l'UE

Au nom de la CSC-Transcom, nous demandons par la présente, que le gouvernement belge dépose une demande d'intervention devant la Cour de justice de l'Union européenne pour défendre la légalité du paquet mobilité du transport routier récemment adopté. Sept États membres (PL, MT, HU, CY, RO, BG, LT) ont introduit 15 recours en annulation (affaires C-541/20 à C-555/20, voir annexe 1 de la présente lettre) contre les trois actes législatifs suivants, en partie et en totalité :

- Directive (UE) 2020/1057 du 15 juillet 2020 relative au détachement des conducteurs dans le domaine des transports routiers ;
- Règlement (UE) 2020/1055 du 15 juillet 2020 concernant l'accès à la profession et au cabotage ;
- Règlement (UE) 2020/1054 du 15 juillet 2020 relatif aux temps de conduite et de repos.

Ces affaires ont été publiées au Journal officiel le 18 janvier 2021. À compter de cette date, les États membres ont six semaines pour présenter leur demande d'intervention devant la CJUE. Nous vous demandons donc d'agir rapidement.

À l'appui de notre demande, nous tenons à souligner que le paquet mobilité est le résultat de deux ans de consultations et de trois ans d'une procédure de codécision menée démocratiquement, dans le cadre de laquelle les partenaires sociaux, les parties prenantes et toutes les institutions de l'UE ont eu le droit de s'exprimer et de travailler à une solution articulée qui répond aux préoccupations du marché et aux préoccupations sociales.

Notre organisation syndicale estime que les actions en justice des sept États membres sont inacceptables, et est fermement convaincue que tous les motifs devraient être rejetés. Nous espérons que vous vous engagerez dans les procédures de la CJUE afin de défendre à la fois le





Monsieur Georges Gilkinet
Vice-Premier Ministre et Ministre de la Mobilité



processus décisionnel démocratique de l'UE et le paquet mobilité, qui établit un cadre juridique sans précédent pour le secteur du transport routier en Europe et dans notre pays.

Quels sont les risques liés aux actions en justice ?

Le paquet mobilité établit un juste équilibre entre les intérêts du marché et les intérêts sociaux, apporte des règles plus claires et garantit une meilleure application de la loi, de meilleures conditions de rémunération et de travail, l'absence de discrimination fondée sur la nationalité entre les conducteurs professionnels - y compris ceux des pays tiers travaillant sur le territoire de l'UE. Le paquet favorise également des conditions de concurrence équitables dans un secteur qui a été déchiré par des pratiques commerciales illégales fondées sur le contournement des règles.

L'élimination d'une partie du paquet réduira sérieusement son efficacité globale et, par conséquent, poussera le secteur à retomber dans le dumping et les pratiques de concurrence déloyale.

Pourquoi le paquet mobilité est-il si important dans son ensemble ?

Depuis des décennies, nous avons assisté à une baisse du transport international pour les opérateurs enregistrés dans notre pays. Le transport national, bien que strictement réglementé pour les transporteurs immatriculés dans d'autres États membres, est progressivement devenu dominé par les opérateurs établis dans les États membres à faible revenu. La plupart de ces opérateurs ont des établissements fictifs (entreprises de boîtes aux lettres) à l'étranger. Ce modèle commercial profondément enraciné a été une source de concurrence déloyale, de perte d'emplois et, enfin et surtout, de perte de recettes nationales. Il est largement reconnu que le transfert des activités de transport routier vers les États membres à faible revenu et à faible imposition a entraîné des pertes substantielles en termes d'impôt sur les sociétés, de taxe sur les véhicules et de cotisations de sécurité sociale dans de nombreux autres pays de l'UE où ces sociétés exercent effectivement leurs activités.

Au cours de la dernière décennie, nous avons également assisté à une augmentation du nombre de conducteurs professionnels vivant dans leurs camions, le long des routes et des autoroutes,





Monsieur Georges Gilkinet
Vice-Premier Ministre et Ministre de la Mobilité



pendant des semaines, voire des mois. Ils ont été payés au salaire minimum de leur pays d'origine tout en étant contraints d'effectuer des opérations illimitées de cabotage, de transport combiné

et de transport international dans notre État membre et à partir de celui-ci. Cette pratique a fait peser une menace considérable sur la concurrence loyale, la sécurité routière et la santé et la sécurité des conducteurs. Les conditions de travail dans le transport routier se sont détériorées à un tel point que les transporteurs routiers font appel à des ressortissants de pays tiers, dont 200 000 travaillaient dans l'UE en 2020, avant la première vague de la pandémie de COVID (voir annexe 2 ci-jointe, données de la Commission européenne sur les ressortissants de pays tiers travaillant dans le transport routier).

Pourquoi est-il important de défendre le paquet mobilité ?

Pour la première fois depuis des décennies, le "paquet mobilité" apporte une solution équilibrée et bien articulée à toutes les déficiences structurelles, sociales et concurrentielles du secteur routier. Pour n'en citer que quelques-unes :

- Il interdit explicitement le repos hebdomadaire dans le véhicule ;
- Il oblige les opérateurs à organiser le retour des conducteurs à l'une des bases opérationnelles de l'entreprise ou à leur domicile au moins une fois par mois ;
- Elle élimine la discrimination des conducteurs sur la base de leur nationalité, en introduisant des règles claires sur le détachement des travailleurs ;
- Elle renforce l'application des règles de cabotage et de détachement grâce à l'introduction précoce du tachygraphe intelligent (dans quatre ans), sur tous les véhicules concernés ;
- À partir de 2023, il permet de détecter à distance les dépassements du temps de conduite journalier et hebdomadaire ;
- Il inclut les véhicules légers de transport de marchandises dans le champ d'application du règlement sur le tachygraphe, ainsi que dans le champ d'application des règles de l'UE sur le cabotage et l'accès à la profession ;
- Il étend l'application des règles de cabotage au transport combiné ;
- Elle lutte efficacement contre les sociétés de boîtes aux lettres en obligeant les opérateurs à rapatrier leur flotte de véhicules toutes les 8 semaines vers le pays d'établissement (retour du véhicule).





Monsieur Georges Gilkinet
Vice-Premier Ministre et Ministre de la Mobilité



Pour toutes ces raisons, nous espérons que vous donnerez suite à notre demande et que vous déposerez une demande d'intervention devant la CJUE dans les délais prévus.

Nous restons à votre disposition pour tout éclaircissement ou complément d'information nécessaire pour les prochaines étapes, en vue de soutenir l'élaboration de l'argumentation juridique.

Dans l'attente de vous lire, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Vice-Premier Ministre, l'expression de notre très haute considération.

Roberto Parrillo
Responsable général du secteur Transport routier
et logistique FR CSC-Transcom
Président du secteur Transport routier de l'ETF

Koen Ryckenboer
Responsable général du secteur Transport routier
et logistique NL CSC-Transcom