

# Routiers : la clé est à Bruxelles

Le Monde - mercredi 11 février 2015

La concurrence par les coûts dans le « cabotage » international mine les entreprises françaises. Le bon niveau de régulation se situe à la Commission européenne

PAR GILLES SAVARY

**L**e mouvement de revendications salariales des chauffeurs routiers français a remis en lumière les pratiques de dumping social sauvage qui l'affectent plus que tout autre secteur d'activités.

Aux stratégies d'optimisation sociale qui tendent de plus en plus systématiquement à substituer à une concurrence par la qualité des services ou des produits une concurrence par les coûts de main-d'œuvre, s'ajoute dans le domaine des transports l'aubaine de disposer de travailleurs aux déplacements permanents et difficilement adaptables aux droits sociaux existants.

Par nature, il est très malaisé de leur appliquer le droit commun des travailleurs détachés, qui contraindrait en principe leurs employeurs à respecter les différents régimes nationaux de salaire minimum et de conditions de travail à chaque franchissement de frontière, après déclarations préalables des détachements successifs d'un pays à l'autre.

Il est bien sûr impensable de prétendre contraindre des entreprises à déclarer (et donc contrôler), par exemple, 4 heures de travail en Allemagne, 3 heures en Belgique, 7 heures en France, 4 heures en Espagne et 2 heures au Portugal, lors d'une mission internationale entre l'Allemagne et le Portugal, et inversement pour le retour ; et cela perpétuellement, au gré des déplacements internationaux de chaque chauffeur d'une flotte de transport routier international.

**L'IMPITOYABLE  
CONCURRENCE AU  
« MOINS-DISANT SOCIAL »  
QUE L'UNION EUROPÉENNE  
A LAISSÉ PROSPÉRER  
EST INDIGNE  
DES VALEURS QU'ELLE  
PRÉTEND PORTER**

Pour contourner cette difficulté, la réglementation européenne permet aujourd'hui d'enchaîner trois opérations de cabotage (chargement-déchargement) en une semaine à l'occasion d'un trajet international. Cette disposition, inspirée par le souci écologique d'éviter les retours à vide, a surtout introduit les travailleurs « low cost » du transport international dans la bergerie des marchés nationaux.

Ce contexte de concurrence insoutenable, sur des marchés où le coût d'un chauffeur routier varie du simple au quintuple (entre le coût d'un chauffeur des pays de l'Est et celui d'un chauffeur français), fait le lit de fraudes sociales de plus en plus sophistiquées, ainsi que de pratiques extravagantes tacitement banalisées dans la profession.

## « TRAVAIL FANTÔME »

Au motif que les faibles salaires de leurs pays d'origine n'autorisent les chauffeurs « low cost » à aucune dépense dans un pays à haut niveau de vie, il est usuel qu'ils prennent leurs repos hebdomadaires (les week-ends) dans leurs cabines sur des aires d'autoroute, tout en effectuant tacitement un travail non déclaré et non rémunéré : le gardiennage du véhicule de travail, de son carburant et éventuellement de la marchandise transportée.

C'est pour réagir à cette forme singulière de « travail fantôme » (qui se distingue du « travail dissimulé » par son absence de rémunération, même non déclarée) que la loi du 10 juillet 2014 de lutte contre la concurrence sociale déloyale a interdit de contraindre un travailleur à prendre un repos de plus de 45 heures sur son lieu de travail.

Les « surcoûts de dignité » induits par cette mesure simple – loger et nourrir dignement le chauffeur en mission internationale, recourir à des services de gardiennage rémunérés – devraient rendre ces nouveaux mercenaires de la route, recrutés dans les pays à bas salaires, infiniment moins attractifs... si tant est que les pouvoirs publics veillent à ce que cette disposition soit effectivement contrôlée et appliquée.

Après les initiatives législatives françaises et belges, les Allemands viennent de leur côté de poser à la Com-

mission européenne la question des conditions d'application de leur récent salaire minimum aux travailleurs du transport routier qui traversent leur pays. La Commission ne peut plus rester indifférente à ces interpellations, au nom d'une conception éthérée du principe de libre circulation.

Une restriction temporaire du cabotage, le temps de préfigurer un « statut » européen du chauffeur routier international – comme a su le faire l'Organisation internationale du travail au sujet des marins avec la Convention du travail maritime de 2014 – et de donner corps à la création, proposée par la Commission des affaires européennes de l'Assemblée nationale, d'une Agence européenne de contrôle du travail mobile, constituerait un signal particulièrement bienvenu pour une profession profondément déstabilisée.

Le Comité européen de dialogue social sectoriel du transport routier attend une initiative vigoureuse de la Commission européenne pour remédier à ces dérives dévastatrices qui tendent les rapports sociaux au sein des entreprises, sur fond de malthusianisme salarial défensif.

L'impitoyable concurrence au « moins-disant social » que l'Union européenne a laissé prospérer dans ce secteur entre travailleurs européens est indigne des valeurs qu'elle prétend porter, et politiquement délétère pour le projet européen.

Le conflit social de ces derniers jours invite la France à poursuivre et amplifier l'initiative politique lancée le 16 avril par Frédéric Cuvillier et activement relayée par Alain Vidalies, son successeur au ministère des transports, en faveur d'une harmonisation sociale européenne dans le transport routier.

Les sacro-saints principes européens de « concurrence libre et non faussée » d'une part, et de « subsidiarité » d'autre part, doivent être invoqués à front renversé auprès de la Commission européenne, afin qu'elle se saisisse enfin de ce problème explosif au niveau où il se pose, en l'occurrence à l'échelle de l'Union tout entière et de son marché intérieur du transport routier de marchandises. ■



Gilles Savary est député (PS) de la Gironde, ancien député européen et auteur de la loi du 10 juillet 2014 de lutte contre la concurrence sociale déloyale