

# L'Europe s'attaque au dumping social

## TRANSPORT ROUTIER Colmater les brèches d'un secteur perméable aux fraudes

Le sens du timing, toujours le sens du timing. Quelques semaines après les perquisitions menées dans plusieurs implantations du groupe de transport routier Jost, soupçonné de dumping social, la Commission européenne a proposé, mercredi, de colmater les brèches d'un secteur perméable aux fraudes sociales.

La technique consiste par exemple à ouvrir des sociétés boîtes aux lettres dans les pays de l'Est pour y engager des chauffeurs de camions et les faire travailler en Belgique aux conditions de leur pays d'origine, où ils sont officiellement en cabotage. Dans les situations de cabotage, un poids lourd étranger effectue des livraisons nationales sur le territoire d'un pays européen juste après un déplacement international en provenance d'un autre État membre. La Commission veut désormais qu'il soit bien clair que toutes les opérations de cabotage seront considérées comme un détachement de travailleurs dès le premier jour et quelle que soit leur durée. Cela permettra au chauffeur d'acquiescer temporairement les droits sociaux de l'État membre où il est en cabotage.

Autre modification, de trois transports de cabotage permis

dans un délai de sept jours à partir de la livraison internationale, la Commission européenne propose désormais un nombre illimité dans les cinq jours.

### Un camion sur cinq est vide

Une mesure accueillie froidement par l'UPTR (Union professionnelle du transport et de la logistique). « Si je résume, il sera encore plus facile d'effectuer du cabotage en Belgique », estime Michaël Reul, secrétaire général de l'UPTR. La Commission ne voit pas cela du même œil. « Que ce soit clair, on ne propose pas de libéraliser davantage le transport routier », a expliqué en conférence de presse la commissaire européenne au transport, Violeta Bulc. « Nos règles réduiront le nombre de camions qui roulent sans chargement : aujourd'hui un camion sur cinq sur les routes de l'UE est vide ».

Autre mesure anti dumping, « si un conducteur allemand passe plus de trois jours par mois en France pour mener des opérations internationales, il devra être payé selon les règles françaises pour le temps passé en France », a détaillé la commissaire aux affaires sociales, la Belge Marianne Thyssen.

Des fuites récentes dans la presse évoquaient une période de cinq à neuf jours, sous pression des pays de l'Est. Après un débat de 3h à la Commission, le curseur semble donc avoir bougé vers ce que réclamaient des pays comme la France et l'Allemagne. « On peut douter du fait que les pays de l'Est répondront positivement aux plans de la Commission », a d'ailleurs prédit le secrétaire d'État à la lutte contre la fraude sociale, Philippe De Backer. Il s'est aussi félicité des mesures proposées par la Commission pour mettre fin aux sociétés boîtes aux lettres (meilleur échange d'informations entre États, obligation d'avoir une vraie activité). Mais pour Michaël Reul, les propositions de la Commission ne règlent « rien tant que la notion de salaire n'est pas clairement définie : si la partie "prime", qui est parfois substantielle et qui pour l'instant échappe à toute taxation, n'y est pas incluse, cela ne réduira pas l'avantage compétitif dont bénéficient les chauffeurs étrangers ».

La négociation entre pays européens s'annonce difficile. Entre l'Ouest et l'Est, difficile à ce stade de dire où finira le curseur. ■

ELODIE LAMER  
(avec BENOÎT JULY)