

DÉTACHEMENT DES CONDUCTEURS : EN ROUTE VERS L'EUROPE SOCIALE ?

Eugénie DELZENNE

*Sous la direction de
Denis STOKKINK*

NOTES D'ANALYSE | SEPT 18
Affaires sociales

COMPRENDRE POUR AGIR

DÉTACHEMENT DES CONDUCTEURS :
EN ROUTE VERS L'EUROPE SOCIALE ?

Eugénie Delzenne
Sous la direction de Denis STOKKINK

SOMMAIRE

SOMMAIRE	1
INDEX DES SIGLES	2
AVANT-PROPOS	3
INTRODUCTION	4
I. POURQUOI UN NOUVEAU TEXTE LÉGISLATIF EST-IL NÉCESSAIRE ?	6
1. Spécificités et mutations du secteur du transport routier	6
2. Un cadre réglementaire inadapté	7
II. QUELLES SONT LES POSITIONS DES PRINCIPAUX PARTENAIRES SOCIAUX ?	9
1. Position de la FET – Entretien avec Cristina Tilling	9
2. Convergence des luttes entre conducteurs de l'Est et transporteurs de l'Ouest	11
3. Les transporteurs des nouveaux États membres soucieux de préserver leur compétitivité-prix	12
III. QUELLES PERSPECTIVES LÉGISLATIVES POUR L'ENCADREMENT DU DÉTACHEMENT DES CONDUCTEURS DU TRANSPORT ROUTIER ?	13
1. Qu'a proposé la Commission européenne ?	13
2. Au Conseil, le clivage Est/Ouest réapparaît	14
3. Le Parlement favorable à un champ d'application élargi des règles relatives au détachement	15
CONCLUSION	17
BIBLIOGRAPHIE	18
ANNEXES	21
1. Lexique	21
2. Entretien avec Cristina Tilling	22

INDEX DES SIGLES

ADLE : Alliance des démocrates et des libéraux pour l'Europe

CE : Commission européenne

CES : Confédération européenne des syndicats

FET : Fédération européenne des travailleurs des transports

GUE/NGL : Gauche unitaire européenne/ Gauche verte nordique

OTRE : Organisation des transporteurs routiers européens

PE : Parlement européen

PPE : Parti populaire européen

STR : Secteur du transport routier

TRM : Transport routier de marchandises

AVANT-PROPOS

Dans son dernier Discours sur l'état de l'Union, le Président Juncker rappelait que sous son mandat, la Commission européenne avait « *nourri l'ambition de ne plus traiter la dimension sociale de l'Europe comme un parent pauvre, mais de la développer pour qu'elle réponde aux défis de demain* »¹. Alors qu'approchent les élections européennes de mai 2019, la conclusion de certains grands chantiers sociaux de la Commission Juncker reste pourtant incertaine. C'est le cas de la proposition de directive sur le contrôle et les règles spécifiques au détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier. Publiée le 31 mai 2017 par la Commission, cette proposition fait face à de nombreux obstacles et risque de devenir, à l'instar de la révision de la directive sur les travailleurs détachés, un exemple emblématique des difficultés inhérentes à la conduite d'une véritable politique sociale européenne.

Si le sujet de la présente note d'analyse peut sembler technique au premier abord, il met en lumière des dynamiques qui ne sont pas spécifiques au secteur du transport routier, tout en étant propres à l'économie politique de l'Union européenne. Pour citer à nouveau le président Juncker, « *ceux qui ignorent les attentes justifiées des travailleurs et petites entreprises font courir un grand risque à la cohésion de nos sociétés* »² : les petits transporteurs des anciens pays membres ne sont pas les seules PME à craindre la concurrence de leurs voisins des nouveaux États membres, et ce ressentiment n'est pas de nature à favoriser l'adhésion au projet européen.

Pour que l'Europe profite à tous plus équitablement, la nécessité d'une intervention réglementaire européenne ne fait aucun doute. Dans le secteur du transport routier, l'esprit de solidarité européenne ne saurait être ravivé que par l'assainissement de l'environnement de concurrence actuel, par le développement de nouvelles règles sociales qui empêcheraient que les droits sociaux des conducteurs ne constituent qu'une variable d'ajustement.

Solidairement vôtre,

Denis Stokkink

¹ Jean-Claude Juncker, « L'état de l'Union en 2018. L'heure de la souveraineté européenne », 12 septembre 2018, Strasbourg, p.6.

² Jean-Claude Juncker, 12 septembre 2018, *op.cit.*, p.12.

INTRODUCTION

Le 31 mai 2017, la Commission européenne (CE) présentait le premier volet de son paquet mobilité, ensemble d'initiatives censées moderniser la mobilité et les transports européens³. Ce premier volet, centré spécifiquement sur le transport routier, contient notamment une proposition de directive qui ambitionne d'établir des règles spécifiques pour le détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier (STR). Libéralisé à partir des années 1990, le STR est un secteur clé de l'économie européenne dont les évolutions récentes ont mis en exergue la nécessité de légiférer pour maximiser son impact social, économique et environnemental. On estime que le STR emploie directement 5 millions de personnes en Europe, dont 3 millions dans le secteur du transport routier de marchandises (TRM)⁴. Le TRM réalise près de 50% du fret européen, contre 36% et 12% respectivement pour le transport par voie d'eau et le transport ferroviaire⁵. Le TRM demeure une activité principalement nationale, dans la mesure où les deux-tiers des activités de TRM sont réalisées sur le territoire d'un même État membre, contre un tiers à l'échelle transnationale⁶. Le TRM européen s'internationalise progressivement : la part des trajets internationaux est passée de 32 à 35% du total des opérations de transport entre 2008 et 2016⁷. Longtemps dominé par les anciens États membres, le TRM européen compte maintenant parmi ses forces motrices plusieurs nouveaux États membres (NEM), qui tendent à se spécialiser dans les transports internationaux : les NEM⁸ réalisaient en 2016 60.8% de l'activité européenne de transport international, contre 38.5% pour les pays de l'UE15⁹. Dans ce contexte, la volonté d'établir des règles claires en matière de détachement des conducteurs relève d'un impératif d'assainissement de la concurrence dans le STR. La concurrence des conducteurs venus des NEM, où les salaires sont plus bas que dans les anciens États membres, nourrit le ressentiment des conducteurs et transporteurs d'Europe de l'Ouest. Depuis plusieurs années, des voix s'élèvent pour dénoncer le « *dumping social* » dans le STR¹⁰. En France, où 81% des 35 230 entreprises de transport routier ont moins de 10 salariés¹¹, l'application des règles de détachement aux activités des transporteurs étrangers sur le territoire est désormais perçue comme une condition de « *la survie du transport routier français* »¹². Ainsi, l'élaboration de règles claires, précises et uniformément applicables au détachement des conducteurs est censée permettre de pallier la détérioration des conditions de travail des conducteurs, premières victimes de la guerre des prix, et limiter les distorsions de concurrence.

POUR LA SOLIDARITÉ-PLS a déjà produit deux notes d'analyses sur le détachement des travailleurs. La première, publiée en 2015, dressait un état des lieux des avancées de l'UE en matière d'encadrement du travail détaché, alors que venait d'être votée la directive d'exécution 2014/67/UE, censée assurer la bonne application de la directive 96/71/CE¹³. La seconde est une publication conjointe de la présente note d'analyse : elle dresse un bilan critique de la révision de la directive sur les travailleurs détachés, votée par le Parlement européen (PE) le 29 mai 2018¹⁴. La présente note d'analyse ne saurait cependant faire l'économie de quelques rappels d'ordre technique. Un travailleur détaché est un résident européen soumis à un contrat de travail signé dans son pays d'origine, et qui est temporairement

³ Parlement européen, « Legislative train schedule. Resilient energy union with a climate change policy. Road transport : enforcement requirements and specific rules for posting drivers », 20 juillet 2018.

⁴ Damiano SCORDAMAGLIA, « Road transport : Enforcement and special provisions for posted workers », 2ème édition, *European Parliamentary Research Service*, 28 juin 2018, p.3

⁵ Damiano SCORDAMAGLIA, 28 juin 2018, *op.cit.*, p.2

⁶ Damiano SCORDAMAGLIA, 28 juin 2018, *op.cit.*, p.2

⁷ Comité National Routier, « Classement TRM européen 2016 », mars 2018, p.2.

⁸ Comité National Routier, mars 2018, *op.cit.*, p.4.

Les NEM sont les membres les plus récents de l'UE, entrés à partir de 2004 : la Bulgarie, Chypre, la Croatie, l'Estonie, la Hongrie, la Lettonie, la Lituanie, Malte, la Pologne, la République tchèque, la Roumanie, la Slovaquie et la Slovénie.

⁹ Comité National Routier, mars 2018, *op.cit.*, p.4.

Le terme UE15 renvoie à l'ensemble des États devenus membres de l'UE le 1^{er} novembre 1993 et le 1^{er} janvier 1995 : Allemagne, Belgique, Danemark, Espagne, France, Grèce, Irlande, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Portugal et Royaume-Uni, Autriche, Finlande et Suède.

¹⁰ « Travailleurs détachés ou la survie du transport routier français », *Transportissimo*, 2017.

¹¹ Comité National Routier, « Qui sommes-nous ? », 2018.

¹² « Travailleurs détachés ou la survie du transport routier français », *Transportissimo*, 2017.

¹³ Sitto CAN, « Détachement des travailleurs : où en est l'Europe ? », *Pour la Solidarité*, collection Notes d'analyse, février 2015.

¹⁴ Eugénie DELZENNE, « Travailleurs détachés : regard critique sur la révision de la directive européenne », *Pour la Solidarité*, collection Notes d'analyse, septembre 2018.

détaché dans un autre pays européen où son employeur fournit un service¹⁵. Une fois la révision de la directive sur les travailleurs détachés transposée par les États membres, les travailleurs détachés bénéficieront de la même rémunération que leurs collègues locaux. Le texte révisé établit en effet que les travailleurs détachés ne bénéficieront plus simplement du salaire minimum en vigueur dans l'État d'accueil mais également des mêmes primes et congés que leurs collègues locaux, d'où une distinction entre salaire et rémunération. L'adoption du principe « *à travail égal, rémunération égale sur un même lieu de travail* » constitue la principale avancée apportée par cette révision.

Il convient maintenant de souligner la spécificité du secteur du transport routier en ce qui concerne l'application des règles de détachement. Rappelons tout d'abord que le STR n'est pas dépourvu de règles sociales européennes, bien que l'inadéquation de celles-ci et leur mauvaise application aient été pointées du doigt. Les règles sociales existantes ont vocation à améliorer les conditions de travail des conducteurs, tout en essayant de favoriser une concurrence à la fois saine et loyale entre les différents opérateurs. L'aménagement du temps de travail des conducteurs est encadré par la directive 2002/15/CE, et les modalités et seuils de contrôles de l'activité des conducteurs sont précisés par la directive 2006/22/CE. Le règlement (CE) n°561/2006 énonce quant à lui les règles relatives aux durées de conduites, aux temps de repos et aux pauses. Le détachement des conducteurs est censé être encadré par la directive 96/71/CE et par la directive d'exécution 2014/67/UE. Le secteur routier est cependant exclu, pour le moment, du champ d'application de la révision adoptée par le PE. L'exclusion du STR du champ d'application du texte révisé relève de considérations à la fois pratiques et politiques. D'une part, il est indéniable que la nature mobile de l'activité des conducteurs professionnels constitue un obstacle administratif à la bonne application des règles de détachement. Dans les faits, appliquer les règles de détachement aux activités de transport routier international impliquerait de prendre en compte plusieurs seuils de rémunération et plusieurs législations nationales pour le calcul des salaires et congés revenant aux conducteurs. D'autre part, il convient d'éviter l'écueil de la naïveté afin d'appréhender le débat sur le détachement des conducteurs comme une question éminemment politique. La question du détachement des conducteurs va, à l'image de celle du travail détaché, cristalliser les tensions entre anciens et nouveaux États membres, entre lutte contre une concurrence jugée déloyale et volonté de tirer avantage des possibilités offertes par le marché unique à travers une concurrence salariale féroce.

Ainsi, cette note d'analyse se propose tout d'abord de faire l'état des lieux des mutations du STR pour faire apparaître le caractère inadéquat du cadre réglementaire européen actuel. À la lumière de ces éléments, il sera ensuite question d'étudier les revendications des principaux partenaires sociaux, en insistant particulièrement sur celles de la Fédération européenne des travailleurs des transports (FET). La troisième partie de cette analyse fait le point sur le contenu du texte proposé par la Commission pour appréhender les positions respectives du Conseil et du Parlement quant à la future directive.

Au vu de la technicité du présent sujet, un court lexique du STR est mis à disposition du lecteur-trice à l'annexe 1.

¹⁵ Zsolt DARVAS, « Revision of the Posted Workers Directive Misses the Point », *Bruegel*, 18 octobre 2017.

I. POURQUOI UN NOUVEAU TEXTE LÉGISLATIF EST-IL NÉCESSAIRE ?

Il s'agira dans cette première partie de mettre en lumière les grandes mutations du marché du transport européen ainsi que les lacunes de la législation existante afin d'appréhender la nécessité d'une intervention réglementaire européenne. Dans le contexte du développement rapide des activités de transport routier international des nouveaux États membres (NEM), l'élargissement du champ d'application des règles de détachement, combinée au développement de mécanismes permettant de veiller à la bonne application des règles sociales européennes, apparaît comme un outil privilégié d'assainissement de la concurrence.

1. Spécificités et mutations du secteur du transport routier

Dans sa proposition de révision de la directive sur les travailleurs détachés du 8 mars 2016, la Commission soulignait qu'en « *raison de la nature hautement mobile du travail dans les transports routiers internationaux* », il serait approprié que le détachement des conducteurs du STR fasse l'objet d'une législation sectorielle spécifique¹⁶. Ainsi, la nature mobile de l'activité des conducteurs internationaux rendrait difficile l'application des règles relatives au détachement. On peut cependant voir dans l'exclusion du transport routier du champ d'application de la directive sur les travailleurs détachés une décision politique tenant plus aux intérêts socio-économiques de certains États membres qu'à des difficultés d'ordre technique. L'exclusion du secteur routier du champ d'application de la révision de la directive sur les travailleurs détachés avait en effet facilité l'obtention d'un accord au Conseil. Il était alors nécessaire d'accorder des concessions aux pays initialement opposés à la révision de la directive : l'exclusion du STR avait notamment permis le ralliement de l'Espagne et du Portugal¹⁷.

Pour véritablement comprendre la nécessité d'un nouveau texte législatif, il convient de faire l'état des lieux du STR européen, et plus spécifiquement celui du transport routier de marchandises (TRM). Entre 2015 et 2016, le TRM, tous types d'opérations confondus, a crû de 4.6%¹⁸. Des disparités importantes sont cependant observables entre les États membres et selon la nature exacte des activités de transport concernées. Ainsi, beaucoup d'anciens États membres enregistrent une stagnation voire une baisse de leur activité : c'est par exemple le cas de la France (+1.5%), de l'Allemagne (+0.3%), de l'Italie (-3.6%) ou encore de la Belgique (-2.7%)¹⁹. Le Royaume-Uni (+11.2%), l'Espagne (+3.6%), le Portugal (+9.6%) et le Luxembourg (+5.4%) exhibent quant à eux des taux de croissance remarquables²⁰. Certains pays d'Europe centrale enregistrent de très forts taux de croissance, à l'instar de la Pologne (+11.5%), de la Roumanie (+23.5%) ou de la Lituanie (+16.9%). Cette tendance n'est cependant pas uniforme parmi les États membres les plus récents : la Lettonie enregistre une baisse de son activité (-3.2%), qui n'a cependant rien de comparable à celle enregistrée par la République Tchèque (-12%). S'il semble difficile de réduire les disparités observées à un simple clivage Est-Ouest, l'évolution des structures de l'activité de ces groupes de pays semble témoigner de l'existence de dynamiques de spécialisation différenciées. Reprenant ici la classification du Comité National Routier (CNR), il est possible de dégager les grandes tendances évolutives du secteur du TRM européen en remettant en perspective les données relatives à deux groupes d'États membres distincts : les pays de l'UE15 et les NEM. Les pays de l'UE15 représentaient en 2016 67.3% du total de l'activité du secteur, contre 30.9% pour les NEM. Or, ces derniers connaissent une croissance près de trois fois plus rapide que les premiers, de l'ordre de 8.6% contre 3.1%. Les moteurs de leurs croissances respectives ne sont également pas les mêmes. Dans les pays de l'UE15, la croissance de l'activité est principalement portée par le transport national (+3.8%), car

¹⁶ COM(2017)278 final, « Justification et objectifs de la proposition », p.3.

¹⁷ « Repenser le statut des travailleurs détachés : vers une Europe plus sociale », *France Soir*, 22 novembre 2017.

¹⁸ Comité National Routier, « Classement TRM européen 2016 », mars 2018, p.2.

¹⁹ Comité National Routier, mars 2018, *op.cit*, p.2.

²⁰ Comité National Routier, mars 2018, *op.cit*, p.2.

ils n'enregistrent qu'une faible progression du transport international (+0.5%)²¹. Pour les NEM, la croissance du TRM est principalement tractée par le développement du transport international (+10.8%)²². Sur un marché libéralisé au cours des années 1990, cette spécialisation peut s'expliquer par la compétitivité-prix des conducteurs originaires des NEM par rapport à celle des travailleurs de l'UE15 : selon les calculs du CNR, un conducteur français coûterait en moyenne 46 744 euros par an à son employeur, contre 15 859 euros pour son homologue bulgare²³.

Autre évolution majeure du secteur du TRM, les activités de cabotage connaissent actuellement une croissance remarquable. Le cabotage correspond à la possibilité, pour un conducteur, de réaliser un trajet d'un point A vers un point B, sur un territoire national unique qui n'est pas celui auquel il est rattaché. Bien qu'elles ne représentent que 1% de l'activité de TRM des pays de l'UE15 et 4.4% de celle des NEM, les activités de cabotage ont augmenté de 20.7% entre 2015 et 2016. La répartition des activités de cabotage entre pays de l'UE15 et NEM indique une spécialisation des NEM dans ce type d'activité de transport : 67% du cabotage européen est effectué par des conducteurs venus des NEM, contre 33% effectués par des conducteurs issus des pays de l'UE15. Cette spécialisation des NEM dans les activités de cabotage est problématique dans la mesure où elle vient concurrencer les activités de transport national, qui représentent 79.9% des activités de TRM des pays de l'UE15. En effet, si le cabotage constitue un trajet international pour le conducteur qui l'effectue, le caractère géographiquement national du trajet effectué signifie que les opérations de cabotage peuvent venir concurrencer le transport national. Du point de vue juridique, l'application de la directive sur les travailleurs détachés aux activités de cabotage est ici censée pallier les distorsions de concurrence, tel que le rappelle le considérant 17 du règlement CE n°1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route. Concrètement, cela signifie que le conducteur effectuant un cabotage devrait bénéficier du salaire minimum en vigueur dans l'État membre où l'opération de cabotage est effectuée. Les cotisations sociales à la charge de l'employeur demeurent celle de l'État d'origine. Mise en application, les règles sur le détachement devraient donc favoriser une concurrence plus saine en limitant les écarts de compétitivité entre travailleurs locaux effectuant des trajets nationaux et travailleurs étrangers effectuant des trajets de cabotage sur le même territoire.

2. Un cadre réglementaire inadapté

L'état des lieux ci-dessus permet d'appréhender un environnement économique extrêmement concurrentiel, où la compétitivité se joue presque exclusivement sur le coût du travail²⁴. Ces dynamiques ont de nombreuses implications pour l'évolution à moyen et long terme du marché du transport routier de marchandises. Le caractère hyperconcurrentiel du secteur tend par exemple à favoriser l'essor et le développement de grands prestataires, alors même que 90% des entreprises du STR européen comptent moins de dix employés, tout en ne représentant que 30% du chiffre d'affaire global²⁵. Il doit également être souligné que dans plusieurs pays d'Europe centrale, le poids du TRM dans l'économie nationale est jusqu'à dix fois ce qu'il peut être dans les pays de l'UE15. Ce contexte de dépendance n'est pas propice au rattrapage des salaires dans les NEM, car toute augmentation du coût du travail y constituerait l'affaiblissement d'un avantage comparatif. Or, la concurrence féroce que se livrent les pays de l'Europe centrale a déjà ses perdants et ses gagnants au sein d'un échantillon où les écarts de salaires sont déjà moins vertigineux qu'entre NEM et pays de l'UE15²⁶. Survivre dans un environnement concurrentiel implique une recherche permanente de l'optimisation des coûts, recherche qui peut se traduire par le contournement, voire la violation du cadre réglementaire en vigueur. Ces stratégies sont d'autant plus courantes que la législation européenne encadrant le transport routier européen est peu et

²¹ Comité National Routier, mars 2018, *op.cit.*, p.3.

²² Comité National Routier, mars 2018, *op.cit.*, p.3.

²³ Comité National Routier, « Le TRM bulgare - Résumé », 15 décembre 2016, p.4

²⁴ Voir notamment Damiano SCORDAMAGLIA, « Road transport : Enforcement and special provisions for posted workers », 2ème édition, *European Parliamentary Research Service*, 28 juin 2018, p.3.

²⁵ Damiano SCORDAMAGLIA, 28 juin 2018, *op.cit.*

²⁶ Comité National Routier, mars 2018, *op.cit.*, p.3

mal appliquée, en raison de son inadéquation avec la réalité du terrain, de la faiblesse des procédures de contrôle ainsi que du manque d'uniformité des sanctions imposées par les États membres.

Une évaluation de la législation sociale en vigueur, réalisée entre 2015 et 2017 par la Commission, fait état des nombreuses lacunes du cadre réglementaire existant. C'est tout d'abord le manque d'uniformité dans l'interprétation et le contrôle de l'application de la législation européenne qui pose problème. La nature et la sévérité des sanctions mises en œuvre par les différents États membres sont par exemple extrêmement variables²⁷. Ainsi, si tous les États membres prévoient des amendes, seuls quinze d'entre eux prévoient l'immobilisation du véhicule²⁸. Seuls sept États membres prévoient une peine d'emprisonnement²⁹. Fausser les données recueillies par un tachygraphe³⁰ entraînera une amende de 586 euros en Lituanie, contre 30 000 euros en France³¹. Malgré un nombre de contrôles de véhicules en augmentation, de l'ordre de quasiment 3% des jours travaillés dans presque tous les États membres, l'évaluation met en lumière des violations fréquentes des règles relatives au temps de travail³². Ce type d'infraction ne nuit pas seulement à la santé des conducteurs mais aussi à la sécurité routière de tous les usagers. Il convient ici de rappeler que 20% des accidents de la route impliquant des véhicules utilitaires lourds seraient liés à un état de fatigue chez le conducteur³³. Il apparaît alors que le cadre réglementaire évalué n'est pas de nature à décourager les infractions aux règles sur le temps de travail, en raison de sanctions peu dissuasives et d'une fréquence de contrôles qui reste objectivement faible. Il doit également être souligné que la médiocrité des mécanismes de coopération administrative et d'assistance entre États membres ne facilite pas la bonne application des règles en vigueur.

Bien que le détachement des travailleurs ne soit pas directement l'un des axes de l'évaluation ex-post conduite par la CE entre 2015 et 2017, celle-ci fait état de risques de détérioration des conditions de travail liés à « *une rémunération et à une protection sociale insuffisantes des conducteurs travaillant sur de longues durées hors de leur pays d'emploi* »³⁴. Concrètement, ces observations renvoient par exemple à la situation des conducteurs originaires d'États membres où les salaires sont faibles, et qui effectuent des trajets internationaux impliquant de passer plusieurs jours voire semaines dans des États membres où le niveau de vie peut être bien plus élevé que dans leur État d'origine.

L'évaluation conduite par la CE met également en lumière l'inadéquation des règles générales de détachement aux réalités du transport routier international³⁵. Cette inadéquation semble être à la fois nourrie et renforcée par le caractère divergent et le manque d'uniformité des mesures d'application nationales relatives au détachement³⁶. L'évaluation fait ainsi état d'un cadre juridique se traduisant par de lourdes contraintes administratives, qui en pesant sur l'activité des transporteurs restreindraient la libre-prestation de services transfrontaliers³⁷.

Faute de mécanismes de contrôle réellement dissuasifs et d'un cadre réglementaire suffisamment clair et précis, dans un contexte de forte concurrence les règles relatives au détachement sont mal voire pas appliquées. Cette situation nuit à la fois aux conducteurs effectuant des trajets internationaux de longue durée en ne recevant que le salaire en vigueur dans leur État d'origine, et aux sociétés de transport des pays d'Europe de l'Ouest, qui ne peuvent faire face à cette concurrence perçue comme déloyale.

²⁷ Damiano SCORDAMAGLIA, 28 juin 2018, *op. cit.*, p.6.

²⁸ Damiano SCORDAMAGLIA, 28 juin 2018, *op. cit.*, p.6.

²⁹ Damiano SCORDAMAGLIA, 28 juin 2018, *op. cit.*, p.6.

³⁰ Un appareil électronique intégré au véhicule dont la fonction est d'enregistrer les données relatives au temps de conduite et de repos du conducteur, ainsi qu'à sa position géographique.

³¹ Damiano SCORDAMAGLIA, 28 juin 2018, *op. cit.*, p.6.

³² Damiano SCORDAMAGLIA, 28 juin 2018, *op. cit.*, p.6.

³³ Commission européenne, « Conducteurs professionnels », 24 août 2018.

³⁴ COM(2017)278 final, « Évaluations ex post/bilans de qualité de la législation existante », p.5.

³⁵ COM(2017)278 final, « Évaluations ex post/bilans de qualité de la législation existante », p.5.

³⁶ COM(2017)278 final, « Évaluations ex post/bilans de qualité de la législation existante », p.5.

³⁷ COM(2017)278 final, « Évaluations ex post/bilans de qualité de la législation existante », p.5.

II. QUELLES SONT LES POSITIONS DES PRINCIPAUX PARTENAIRES SOCIAUX ?

Dans le contexte détaillé ci-dessus, l'application des règles relatives au détachement va apparaître comme un moyen de lutter à la fois contre l'exploitation des conducteurs des pays d'Europe centrale et contre une concurrence jugée déloyale. L'étude des positions des partenaires sociaux va d'abord mettre en exergue une convergence entre les intérêts des conducteurs des NEM et des transporteurs des pays de l'UE15 – à qui l'application des règles de détachement garantirait respectivement une meilleure rémunération et un environnement de concurrence plus sain. À l'inverse, il apparaît très vite que les transporteurs basés dans les NEM ont pour priorité de conserver l'avantage comparatif d'une main d'œuvre bon marché. Dans le cadre de la réalisation de cette note d'analyse, POUR LA SOLIDARITÉ-PLS a eu la chance de s'entretenir avec Mme. Cristina Tilling au sujet des attentes de la Fédération européenne des travailleurs des transports (FET). Cette deuxième section s'ouvre ainsi sur un condensé de l'entretien réalisé, dont la version originale, en langue anglaise, peut être trouvée à l'annexe 2.

1. Position de la FET – Entretien avec Cristina Tilling

Mme. Tilling occupe le poste de secrétaire politique en charge des transports routiers à la FET, fédération syndicale européenne fondée en 1999 à Bruxelles et affiliée à la Confédération européenne des syndicats (CES). Disposant d'un réseau étendu de 230 syndicats affiliés, la FET représente et défend les intérêts de plus de 5 millions de travailleurs syndiqués du secteur des transports. L'organisation a vocation à formuler et à coordonner une ligne syndicale unifiée en matière de politique sociale : elle est donc un partenaire incontournable de l'élaboration de toute législation sociale relative au secteur des transports en Europe. Dans le cadre du paquet mobilité, la FET a participé au processus de consultation des partenaires sociaux organisé par la CE en amont de sa proposition de directive. Une fois la proposition publiée, la FET a activement lobbyé divers acteurs du milieu institutionnel. Le détachement était et demeure l'un des principaux dossiers de la section transport routier de la FET, qui souhaite donner au paquet mobilité une dimension plus sociale en replaçant les intérêts des conducteurs professionnels au centre des négociations. Ci-dessous est résumée sa position sur ce dossier :

Les règles du détachement doivent s'appliquer non seulement au cabotage mais aussi au transport combiné et aux trajets circulaires internationaux.

« Quand vous commencez votre voyage en Roumanie, que vous livrez en Hongrie, puis que vous chargez en Autriche pour aller livrer en Allemagne, alors le segment du trajet effectué entre l'Autriche et l'Allemagne pourrait aussi bien être effectué par un conducteur autrichien. Mais l'entreprise en question a choisi un conducteur roumain, et si les règles du détachement ne sont pas appliquées, les conducteurs roumains sont moins chers. C'est pourquoi il est crucial d'appliquer les règles du détachement sur ces segments de trajets internationaux où il y a un risque de concurrence sur le plan des salaires. Cela peut permettre de prévenir les destructions d'emplois et autres effets sur les marchés. »

Comme rappelé précédemment, les règles relatives au détachement doivent théoriquement déjà s'appliquer au cabotage. La FET plaide toutefois pour un élargissement du champ d'application de ces règles au transport combiné international, impliquant deux modes de transports différents, ainsi qu'aux trajets circulaires internationaux décrits dans l'encart ci-dessus. Concrètement, il s'agit à la fois d'assurer des conditions de rémunération décentes aux conducteurs détachés dans des États où le niveau de vie est supérieur à celui de leur État d'origine, et de limiter les situations de concurrence déloyale en empêchant qu'une main-d'œuvre étrangère bon marché ne vienne concurrencer les conducteurs locaux.

Les règles relatives au détachement doivent s'appliquer dès le premier jour passé dans un État membre autre que l'État d'origine.

« Quand la Commission a introduit cette exemption de trois jours pour les transports internationaux, sa proposition est devenu très polarisante. Des pays comme la Roumanie, la Bulgarie et l'Espagne ont demandé : « Pourquoi trois jours et pas sept ? », puis des pays comme la Pologne ont demandé : « Pourquoi sept et pas quinze ? », et puis des pays comme la France et le Danemark ont dit : « Pourquoi trois et pas un ? ». Ce genre de dispositions n'incite pas les États membres et régions à coopérer. »

La FET veut des règles claires en matière de détachement et considère que proposer un seuil de durée d'exemption revient à nourrir la discorde entre les États membres. La volonté d'appliquer immédiatement les règles relatives au détachement lors de trajets internationaux circulaires relève donc d'une posture politique pragmatique, qui considère qu'il serait plus important de se concentrer sur certains aspects pratiques afin de permettre la bonne exécution de la future directive.

Des mesures relatives à la bonne application des règles de détachement doivent être mises en œuvre.

« En matière de bonne application des règles relatives au détachement, plusieurs types d'informations peuvent être utilisés. On peut tout d'abord effectuer des contrôles routiers lors desquels sont vérifiés les documents du conducteur : d'abord les données enregistrées par le tachygraphe, puis le contrat de service, qui devrait être au format électronique et conservé à bord du véhicule. Troisièmement, une déclaration de détachement doit être rendue obligatoire. C'est très important. Ce n'est pas que nous tenons à rajouter de la paperasse. Une déclaration de détachement est la preuve que l'employeur prend la responsabilité de la situation d'emploi du conducteur à un moment donné, telle est la valeur de la déclaration de détachement. Elle porte la signature de l'employeur et c'est précisément là qu'elle devient contraignante du point de vue légal en prouvant qu'un conducteur est bel et bien détaché. »

La FET considère que « le fait que le détachement des conducteurs ne soit pas couvert par la révision de la directive sur les travailleurs détachés relève de considérations plus politiques que pratiques »³⁸. Les règles relatives au détachement peuvent être appliquées au secteur des transports routiers en dépit de la nature mobile de l'activité des conducteurs, à condition que des mécanismes de contrôle adéquats soient utilisés. La FET plaide donc, entre autres, pour la généralisation de la déclaration de détachement, censée garantir les conditions d'emploi du conducteur détaché lors d'un trajet international. La FET veut mettre la technologie au service de la bonne application des règles de détachement : les documents des conducteurs devraient être conservés au format numérique, plus difficile à fausser, et les tachygraphes devraient permettre de récolter des données précises sur la localisation géographique des véhicules et sur les temps de conduite.

Le transport bilatéral pourrait être exclu du champ d'application des règles sur le détachement.

« Si une exception doit être faite en matière d'application des règles de détachement, il convient de traduire en loi la situation actuelle. L'exception serait ce genre d'opération d'import-export suivie d'une opération d'importation, peu importe ce à quoi cela ressemble :

³⁸ Cristina Tilling, voir entretien en annexe. Traduction personnelle.

Espagne-Suède, Suède-Espagne, peu importe que vous chargiez en Suède à un endroit qui n'est pas celui de déchargement, tant que vous revenez en Espagne alors votre sécurité sociale est basée en Espagne, votre niveau de vie est comparable à la situation espagnole [...]»

La FET considère que les simples situations d'import/export ne constituent pas un risque de concurrence salariale. Dans la mesure où le conducteur demeure basé dans son État d'origine, où il effectue des retours réguliers, son activité de transport bilatéral ne porte pas préjudice à son niveau de vie global. Il s'agit d'une concession importante, dans la mesure où le transport bilatéral représente 40% de l'activité des transporteurs des NEM³⁹. Autrement dit, un pan important de l'activité de transport international des NEM serait exclu du champ d'application des règles relatives au détachement.

2. Convergence des luttes entre conducteurs de l'Est et transporteurs de l'Ouest

Dans la mesure où la mise en place de meilleures conditions d'emploi pour les conducteurs des NEM ne répond pas seulement à une préoccupation sociale mais aussi d'assainissement de la situation de concurrence actuelle, conducteurs venus des NEM et transporteurs de certains pays d'Europe de l'Ouest ont un intérêt commun dans le développement d'une législation sociale étendue dans le domaine du transport routier.

Pour les conducteurs originaires des NEM, le modèle économique actuel a des implications sociales néfastes, au sujet desquelles leurs représentants syndicaux tentent d'alerter l'opinion publique et les décideurs politiques. Ion Radoi, président d'ATU-Roumanie, syndicat affilié à la FET, a ainsi adressé le 29 juin 2018 une lettre ouverte aux eurodéputé-e-s roumain-e-s, les appelant à se mobiliser en faveur d'un paquet mobilité remplaçant la question des conditions de travail des conducteurs au cœur des négociations, ce en soutenant les amendements plus socialement acceptables de la Commission de l'emploi et des affaires sociales (EMPL)⁴⁰. La lettre fait état des mauvaises conditions de travail des conducteurs roumains. Faute d'une législation appropriée, ceux-ci ne bénéficient ni d'une rémunération ni de temps de repos adéquats :

« La Roumanie demeure, derrière la Pologne, le deuxième État membre pourvoyeur de conducteurs professionnels. Les preuves de leurs terribles conditions de travail ne cessent de se multiplier. Ils se lavent, mangent et dorment à côté de et/ou dans leur véhicule, sur les bords des autoroutes, dans des conditions proches de l'esclavage. Il ne se passe pas un mois sans qu'un conducteur roumain ne trouve la mort, quelque part en Europe, à cause du stress et de la fatigue – ce phénomène touche aussi bien les jeunes que les conducteurs plus expérimentés, travaillant à l'étranger dans l'espoir d'offrir une vie meilleure à leurs familles. »⁴¹

Dans les faits et en dépit de l'attribution de primes d'éloignement, la non-application des règles relatives au détachement incite les conducteurs à faire des économies sur les frais de logements : un conducteur bulgare ne percevant qu'un salaire correspondant au niveau de vie bulgare et passant plusieurs jours en Europe de l'Ouest y réfléchira à deux fois avant de s'offrir une nuit d'hôtel dans un État membre tel que l'Autriche ou l'Allemagne. Le plus souvent, un repos d'une qualité moindre sera pris en cabine.

Il est donc nécessaire de développer un cadre réglementaire unifié dont la bonne application serait garantie par des mécanismes de surveillance efficaces. En matière de détachement, les déclarations de

³⁹ Comité National Routier, mars 2018, *op.cit.*

⁴⁰ Ion RADOI et Roberto PARRILLO, « Open letter to the Romanian Members of the European Parliament regarding social dumping in road transport », 28 juin 2018.

⁴¹ Ion RADOI et Roberto PARRILLO, 28 juin 2018, *op.cit.*, traduction personnelle.

Jean-Marc Rivera, secrétaire général de l'Organisation des transporteurs routiers européens⁴² (OTRE), font ainsi écho aux demandes de la FET en matière de contrôle :

« Aujourd'hui, les contrôles sont insuffisants et les documents de transport sont sur des supports papier ce qui ne facilite pas les choses. Pour rétablir la concurrence, nous devons arriver à utiliser, pour tous les transporteurs en situation de transport international et pour les opérations de cabotage, des supports numériques. La généralisation des lettres de voiture électronique permettra une meilleure traçabilité de l'activité du véhicule et limitera drastiquement les fraudes possibles avec les documents papiers. Elle facilitera les conditions du contrôle en apportant un moyen simple et efficace de retracer l'activité du véhicule. La France doit maintenir une position ferme dans le cadre de la réforme du paquet mobilité. »⁴³

L'homologue belge de l'OTRE, la Febetra⁴⁴, pointe quant à elle du doigt le manque de clarté de la législation existante. Selon la Febetra, le champ d'application de la directive sur le détachement est sujet à diverses interprétations : ces règles s'appliquent-elles uniquement au cabotage comme l'indique le considérant 17 du règlement CE n°1072/2009 ou s'appliquent-elles également au transport bilatéral, au transit et au transport international circulaire? La Febetra souligne également que si l'application au cabotage des règles de détachement est mentionnée au considérant 17 du règlement CE n°1072/2009, celle-ci n'est mentionnée dans aucun des articles du texte⁴⁵.

Il ne faut cependant pas concevoir les représentants des transporteurs des pays d'Europe de l'Ouest comme un groupe absolument uniforme. Si dans l'ensemble ces organisations patronales se sont positionnées en faveur d'un champ d'application étendu des règles relatives au détachement, certaines organisations basées dans les anciens pays membres ont exprimé de vives réticences à l'idée de voir le détachement se généraliser dans les transports routiers internationaux. À titre d'exemple, la *Belgian Courier Association* et l'Association pour le transport routier de marchandises au Danemark font partie des signataires d'une déclaration conjointe contre l'application des règles de détachement dans les transports internationaux, évoquant les difficultés administratives qu'engendrerait un tel dispositif⁴⁶.

3. Les transporteurs des nouveaux États membres soucieux de préserver leur compétitivité-prix

Les sociétés de transport établies dans les NEM sont fondamentalement opposées à l'extension du champ d'application des règles relatives au détachement, dans la mesure où elles constituent une augmentation du coût de leur main d'œuvre déployée à l'étranger. Il s'agit notamment du raisonnement défendu par Madléine Kavrakova, avocate de l'Union bulgare des transporteurs internationaux :

« Considérer les chauffeurs internationaux bulgares comme des travailleurs détachés porte un grave coup aux entreprises de transport. Une telle mesure retire l'avantage concurrentiel que les transporteurs d'Europe centrale et orientale ont grâce à leur structure de dépenses différente. »⁴⁷

⁴² Contrairement à ce que semble indiquer son nom, l'OTRE est une organisation patronale française et pas européenne, qui « a pour vocation de défendre l'intérêt des PME françaises à capitaux patrimoniaux ». Pour en savoir plus, consultez le site de la rubrique « OTRE en bref » du site de l'OTRE.

⁴³ « Travailleurs détachés ou la survie du transport routier français », *Transportissimo*, 2017.

⁴⁴ Le nom complet de la Febetra est la Fédération royale belge des transporteurs et des prestataires de services logistiques.

⁴⁵ Claude YVENS, « Siège, cabotage, détachement : les règles imprécises du transport routier », *Transportmedia*, 30 juin 2016

⁴⁶ « A mutual declaration against the application of the Posting of Workers Directive (96/71/EC) to international transport operations in the EU », octobre 2017.

⁴⁷ « Travailleurs détachés ou la survie du transport routier français », *Transportissimo*, 2017.

Faisant écho à cette déclaration, Radu Dinescu, responsable de l'Union des transporteurs roumains (UNTRR), a qualifié la position française, pro-détachement, de « *néoprotectionnisme* »⁴⁸. L'organisation patronale *Transport Logistyka Polska* (TLP) a quant à elle mis en avant les difficultés financières qu'entraînerait l'application des règles de détachement pour les transporteurs polonais⁴⁹. TLP estime que le passage à un tel cadre réglementaire coûterait aux transporteurs polonais un milliard d'euros par an en charges fiscales et sociales, auxquels viendraient s'ajouter des coûts administratifs supplémentaires⁵⁰.

III. QUELLES PERSPECTIVES LÉGISLATIVES POUR L'ENCADREMENT DU DÉTACHEMENT DES CONDUCTEURS DU TRANSPORT ROUTIER ?

Il s'agira dans cette troisième partie d'analyser les positions des institutions européennes en matière de détachement des conducteurs. Le texte proposé par la Commission pourrait constituer une avancée importante en matière d'assainissement de la concurrence dans le STR, toutefois il se heurte aux réticences exprimées par certains États membres soucieux de préserver la compétitivité-prix de leurs transporteurs. En rejetant le 4 juillet dernier le rapport de l'eurodéputée Merja Kyllönen, le Parlement semble avoir exprimé une nette préférence pour un texte élargissant le champ d'application des règles de détachement.

1. Qu'a proposé la Commission européenne ?

La proposition de la CE a pour objectifs simultanés de lutter contre le risque de détérioration des conditions de travail des conducteurs et les distorsions de concurrence. Ces deux objectifs sont intrinsèquement liés, dans la mesure où il est ici question d'œuvrer au développement d'une concurrence plus juste et plus saine, où les droits sociaux des conducteurs ne constitueraient plus une simple variable d'ajustement. La proposition publiée par la CE le 31 mai 2017 modifierait la directive 2006/22/CE sur les exigences en matière de contrôle et les règles spécifiques en ce qui concerne la directive 96/71/CE. Elle établit également une série de règles sectorielles primant certaines dispositions de la directive 96/71/CE et de sa directive d'exécution 2014/67/UE. La proposition de directive tente d'abord de répondre au problème posé par les infractions aux règles relatives au temps de travail⁵¹. Cette note d'analyse traitant spécifiquement du détachement des conducteurs du secteur routier, les dispositions proposées en la matière, énoncées à l'article 2, sont explicitées ci-dessous :

- **Les règles relatives au détachement s'appliquent au cabotage sans condition de durée passée sur le territoire d'un autre État membre.** C'est ce que semblait déjà indiquer la législation européenne. Telles que figurant dans la proposition de la CE, ces dispositions ne laisseraient aucune place aux interprétations divergentes.
- **Les règles relatives au détachement s'appliquent lorsque le conducteur passe plus de trois jours sur le territoire d'un autre État membre.** Trois jours correspondent à trois périodes

⁴⁸ *Transportissimo*, 2017, *op. cit.*

⁴⁹ Transport Logistyka Polska, « The end of the uniform market », 4 janvier 2017.

⁵⁰ Romain SU, « Travailleurs détachés : quelle rémunération pour les chauffeurs polonais ? », Transport Info, 28 avril 2018.

⁵¹ COM(2017)278 final, « Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2006/22/CE quant aux exigences en matière de contrôle établissant des règles spécifiques en ce qui concerne la directive 96/71/CE et la directive 2014/67/UE pour le détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier », Article premier, pp.15-19.

de travail journalières de six heures ou plus passées sur le territoire d'un même État membre. Les pauses, temps de repos et périodes de disponibilités sont intégrées au calcul des périodes de travail.

- **Les États membres pourront imposer aux transporteurs étrangers d'envoyer aux autorités nationales compétentes une déclaration de détachement** relative à chacune de leurs opérations sur leur territoire. Cette déclaration devra spécifier le nombre de conducteurs prévus pour l'opération, la durée du détachement ainsi que le numéro de plaque minéralogique du véhicule utilisé. Le conducteur devra conserver avec lui en permanence un exemplaire de cette déclaration au format électronique ou papier.
- **Les États membres pourront également exiger des conducteurs qu'ils fournissent lors des contrôles les enregistrements de leur tachygraphe, une copie de leur contrat de travail ainsi que de leurs fiches de paies des deux derniers mois**, au format numérique ou papier.

2. Au Conseil, le clivage Est/Ouest réapparaît

Le projet de directive évoqué ci-dessus va faire ressurgir les rapports de force observés lors du processus de révision de la directive sur les travailleurs détachés⁵². En matière de transport routier, ceux-ci qui reflètent spécifiquement les mutations d'un secteur longtemps dominé par les pays de l'Ouest de l'Europe, faisant désormais face à la concurrence féroce des nouveaux États membres. Il convient de rappeler qu'un des éléments ayant incité la Commission à se saisir de cette thématique est la mise en place, par l'Allemagne, l'Autriche et la France, de mesures unilatérales concernant les obligations de rémunération des conducteurs rattachés à d'autres États membres et réalisant des opérations de transport sur leur territoire⁵³. Le 1^{er} janvier 2015, l'Allemagne a introduit une loi instaurant un salaire minimum qui s'applique au secteur des transports, y compris aux opérateurs étrangers prestataires de services sur le territoire allemand. Une législation similaire a été mise en place en France : depuis le 1^{er} juillet 2016, la loi Macron prévoit que les conducteurs rattachés à d'autres États membres soient rémunérés au moins au salaire minimum français pour les opérations de transport international et de cabotage effectuées sur le territoire français⁵⁴. Ces dispositions ne s'appliquent pas aux activités de transit. Les lois contre le dumping social et salarial promulguées par l'Autriche entre 2011 et 2017 contiennent des dispositions similaires⁵⁵. Ces trois États membres ont fait l'objet de procédures d'infraction aux motifs que ces mesures constituaient des entraves disproportionnées au marché intérieur⁵⁶. Si ces mesures sont la preuve de la nécessité de formuler un cadre réglementaire uniforme cohérent, elles sont aussi le reflet des inquiétudes des pays d'Europe de l'Ouest quant à l'impact socio-économique de la concurrence des NEM dans le secteur du transport routier. Ministres et chefs d'État de l'Est et de l'Ouest se sont ainsi vivement opposés sur ce dossier. Si les pays d'Europe de l'Ouest ont mis en avant la nécessité de favoriser une concurrence plus juste économiquement et plus saine socialement, les pays d'Europe de l'Est ont souligné l'hypocrisie de leurs partenaires. Le ministre des finances polonais, Mateusz Morawiecki, s'est exprimé en ces termes au sujet des déclarations du Président Macron :

« Oui, le président français a raison de dire que l'Europe n'est pas un supermarché. Mais moi je ne voudrais pas que les banques françaises, les supermarchés français, puissent fonctionner »

⁵² Voir notamment Eugénie DELZENNE, septembre 2018, op.cit.

⁵³ Damiano SCORDAMAGLIA, 28 juin 2018, op. cit., p.4.

⁵⁴ Pour plus d'informations sur la position française, voir l'entretien accordé par la Ministre des Transports Elisabeth Borne à L'Officiel des Transporteurs : « Directive détachement : pour la ministre des transports, "la France sort renforcée de cette négociation" », L'Officiel des transporteurs, 24 octobre 2017.

⁵⁵ Eurofound, « Austria : updated law against wage and social dumping comes into force », 19 juin 2017.

⁵⁶ Commission européenne, « Transport routier : la Commission demande à l'Autriche de faire en sorte que sa législation sur le salaire minimum ne restreigne pas indûment le marché intérieur », Communiqué de presse, 27 avril 2017.

chez nous sans restrictions, et que nos chauffeurs, nos routiers, nos ouvriers du bâtiment, nos sociétés de consulting ou nos informaticiens soient visés par des restrictions, par des formalités supplémentaires.»⁵⁷

Pour les pays d'Europe centrale et orientale, il s'agit donc de tirer avantage de la structure actuelle du marché commun en jouant sur un avantage comparatif en termes de coût du travail : tout texte limitant pour eux ce type d'opportunités économiques serait de nature à consacrer un traitement inégalitaire des sociétés de l'Est et de l'Ouest de l'Europe. Un communiqué de presse du Conseil publié le 7 juin 2018 rappelle ainsi que si des progrès considérables ont été faits sur le plan technique, ainsi que sur certains aspects politiques, plusieurs questions sensibles restent toujours en suspens⁵⁸. Les points de désaccord concernent à la fois le champ d'application des règles de détachement, le seuil de durée au-delà duquel celles-ci devraient s'appliquer et les procédures de contrôle de leur bonne application⁵⁹.

3. Le Parlement favorable à un champ d'application élargi des règles relatives au détachement

Le 4 juin 2018, la commission des transports du Parlement a approuvé le rapport de l'eurodéputée finlandaise Merja Kyllönen (GUE/NGL) portant sur la proposition de directive de la Commission européenne. Le rapport Kyllönen tendrait à assouplir les dispositions de la proposition de la CE. Il propose entre autres d'exclure le transport international du champ d'application de la directive, tout en y incluant cependant le transport combiné, dans les cas où la portion routière du trajet est entièrement réalisée sur le territoire d'un autre État membre⁶⁰. En comparaison, le rapport d'opinion de la commission de l'emploi et des affaires sociales du PE, élaboré par l'eurodéputée Martina Dlabajová, semble plus attentif aux enjeux sociaux soulevés par cette proposition de directive. Il est notamment favorable à l'application des règles relatives au détachement dès le premier jour de transport international, contre trois dans le texte proposé par la CE⁶¹. Merja Kyllönen a justifié l'orientation libérale de son rapport par des considérations d'ordre pratique, estimant qu'il fallait élaborer « une législation réaliste », sous peine de « créer le chaos le plus total »⁶². Selon elle, « les règles sur le détachement ne peuvent pas être appliquées aux transports routiers qui travaillent parfois sur une base journalière ou horaire »⁶³.

Si la commission des transports a exprimé dès le 4 juin 2018 son souhait d'ouvrir les négociations avec le Conseil, cette décision n'a pas été soutenue par l'ensemble des eurodéputé-e-s, qui ont obtenu un vote et un débat sur les trois rapports du paquet mobilité lors de la plénière de juillet, conformément aux dispositions prévues par l'article 69 quater du règlement intérieur du PE⁶⁴. Le 4 juillet 2018, le PE, réuni en session plénière à Strasbourg, a rejeté les trois rapports parlementaires portant sur le paquet mobilité, dont le rapport Kyllönen, tombé avec 390 voix contre et 286 voix pour. Le détail du vote donne à voir une législature extrêmement polarisée, fragmentée le long des lignes d'appartenance nationale, ce qui confirme l'existence d'un clivage Est/Ouest sur ce dossier. Les eurodéputé-e-s britanniques, français-e-s et italien-ne-s ont ainsi voté à plus de 90% contre le rapport Kyllönen, tous partis politiques d'origine confondus⁶⁵. Leurs homologues belges et allemands ont fait preuve d'un comportement similaire, rejetant respectivement à 85.71% et 75.27%

⁵⁷ « Travail détaché : le ministre polonais des finances critique Macron », *La Libre Belgique*, 1^{er} juillet 2017.

⁵⁸ Conseil de l'Union européenne, « Transport, Telecommunications and Energy Council : Transport issues », Communiqué de presse, 7 juin 2018, Luxembourg, p.4.

⁵⁹ Conseil de l'Union européenne, 7 juin 2018, *op.cit.*, p.4.

⁶⁰ Commission des transports, « Report on the proposal for a directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 2006/22/EC as regards enforcement requirements and laying down specific rules with respect to Directive 96/71/EC and Directive 2014/67/EU for posting drivers in the road transport sector (COM(2017)0278-C8-0170/2017-2017/0121(COD)) », 8 juin 2018.

⁶¹ Commission de l'emploi et des affaires sociales, « Opinion of the Committee on Employment and Social Affairs for the Committee on Transport and Tourism on the proposal for a directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 2006/22/EC as regards enforcement requirements and laying down specific rules with respect to Directive 96/71/EC and Directive 2014/67/EU for posting drivers in the road transport sector (COM(2017)0278 -C8-0170/2017 -2017/0121(COD)) », 4 mai 2018, p.18.

⁶² « Transport routier. Le Parlement européen incapable de trancher », *Ouest-France/Reuters*, 4 juillet 2017.

⁶³ *Ouest-France/Reuters*, 4 juillet 2017, *op.cit.*

⁶⁴ Parlement européen, « Les députés voteront en juillet sur les règles relatives au transport routier », Communiqué de presse, 14 juin 2018.

⁶⁵ « Enforcement requirements and specific rules for posting drivers in the road transport sector », *MEP vote.eu*, 9 juillet 2018.

le texte⁶⁶. Le constat est le même pour les eurodéputé-e-s issus des pays d'Europe de l'Est, favorables quant à eux à une libéralisation accrue du secteur : les eurodéputé-e-s tchèques, polonais et roumain ont approuvé respectivement à 89.47%, 93.48% et 87.10% le rapport⁶⁷.

L'issue du vote a été saluée par de nombreux eurodéputé-e-s issus des pays d'Europe de l'Ouest. Les parlementaires française-e-s de tous les partis se sont félicité-e-s de voir le texte proposé repartir en commission parlementaire, et ont célébré l'échec du rapport comme une victoire sociale⁶⁸. Christine Revault d'Allonnes-Bonnefoy, Présidente de la délégation socialiste française, s'est exprimée en ces termes au sujet du résultat du vote :

« C'est une victoire pour les forces progressistes européennes et un message clair pour la reprise des travaux en commission parlementaire : nous n'accepterons pas de revoir à la baisse les conditions de travail des chauffeurs routiers et nous n'accepterons pas que les chauffeurs routiers soient les parents pauvres du Pilier européen des droits sociaux. Ils doivent bénéficier des mêmes règles que tous les autres travailleurs détachés. »⁶⁹

Les eurodéputé-e-s français-e-s du Parti populaire européen (PPE) se sont eux aussi félicités de l'échec des trois rapports, estimant que « *pas d'accord va[lait] mieux qu'un mauvais accord* »⁷⁰. Chez beaucoup d'eurodéputé-e-s d'Europe centrale et orientale, la déception était palpable et nombre de parlementaires ont dénoncé une tentative d'affaiblir la compétitivité des NEM⁷¹. La crainte de voir se développer de nouvelles contraintes administratives pour les transporteurs a elle aussi été évoquée⁷².

⁶⁶ MEP vote.eu, 9 juillet 2018, op.cit.

⁶⁷ MEP vote.eu, 9 juillet 2018, op.cit.

⁶⁸ « Transport routier : les travailleurs détachés oubliés ? », *Toute l'Europe*, 12 juillet 2018.

⁶⁹ « Socialisme 1/ Libéralisme 0 », Communiqué de la délégation socialiste française, 4 juillet 2018.

⁷⁰ Cécile BARBIÈRE, « Le bras de fer reprend sur les transports routiers entre l'Est et l'Ouest », *Euractiv*, 4 juillet 2018.

⁷¹ Dorota ZIEMKOWSKA, « Deadlock over the mobility package. The European Parliament voted against three reports », *Trans.info*, 3 juillet 2018.

⁷² Dorota ZIEMKOWSKA, 3 juillet 2018, op.cit.

CONCLUSION

Sans l'adoption d'un texte qui serait de nature à aligner la rémunération des conducteurs des NEM sur celle de leurs homologues d'Europe de l'Ouest dans le cadre des activités de transport routier international, les perdants seront nombreux. À l'Ouest de l'Europe, les transporteurs et salariés subiront respectivement faillites et licenciements en raison d'une situation de concurrence déloyale infligée par les transporteurs des NEM. À l'Est, les conducteurs seront voués à se contenter de garanties sociales et salariales minimales, qu'il ne serait pas surprenant de voir se détériorer plus encore. L'élargissement du champ d'application des règles de détachement constituerait ainsi une avancée importante en matière à la fois de lutte contre le dumping social et contre l'érosion des conditions d'emploi des conducteurs, à l'Est comme à l'Ouest de l'Europe.

Tout comme la révision de la directive sur les travailleurs détachés, la thématique du détachement des conducteurs donne à voir une Europe scindée en deux, entre partisans d'une concurrence assainie par l'amélioration qualitative et quantitative des règles sociales et partisans d'un *laissez-faire* féroce ayant pour objectif de continuer à jouir des dynamiques concurrentielles les plus pernicieuses du marché unique. Pour Patrice Salini, il ne s'agit pas pour autant de trancher entre ces deux postures : le problème de fond que soulève la question du détachement des conducteurs est celle du manque d'harmonisation sociale et fiscale des États membres, qui n'est pas propice au rattrapage économique des nouveaux États membres⁷³.

Il est regrettable qu'une problématique par essence transnationale ne semble pouvoir trouver de sitôt une solution européenne. La proposition de directive sur le détachement des conducteurs semble être encore plus polarisante que la révision de la directive sur les travailleurs détachés, dont le processus d'adoption avait nécessité un total de 831 jours⁷⁴. Il faut donc s'attendre à un processus législatif long et conflictuel, ce qui, comme l'ont observé Philippe Pochet et Christophe Degryse, est malheureusement caractéristique de l'adoption des actes européens à caractère social⁷⁵.

La route vers l'Europe sociale semble donc bien longue et incertaine.

⁷³ Jean-Michel GRADT, « Patrice Salini : des mesures de protection ne seront pas efficaces contre le cabotage routier », *Les Échos*, 1^{er} juin 2017.

⁷⁴ Voir Eugénie DELZENNE, septembre 2018, op.cit., p.8.

831 jours se sont écoulés entre la publication de la proposition de la CE (8 mars 2016) et l'adoption par le PE du texte révisé (29 mai 2018).

⁷⁵ Philippe POCHET et Christophe DEGRYSE, « European social dynamics : a quantitative approach », Working paper, *European Trade Union Institute*, février 2018, p.14

BIBLIOGRAPHIE

SOURCES INSTITUTIONNELLES

TEXTES LÉGISLATIFS DE RÉFÉRENCE

Commission européenne, « Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2006/22/CE quant aux exigences en matière de contrôle établissant des règles spécifiques en ce qui concerne la directive 96/71/CE et la directive 2014/67/UE pour le détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier » - (COM(2017) 278 final) -, 31 mai 2017. [En ligne]. Disponible sur : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:52017PC0278&from=EN>

Commission de l'emploi et des affaires sociales, « Opinion of the Committee on Employment and Social Affairs for the Committee on Transport and Tourism on the proposal for a directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 2006/22/EC as regards enforcement requirements and laying down specific rules with respect to Directive 96/71/EC and Directive 2014/67/EU for posting drivers in the road transport sector (COM(2017)0278 -C8-0170/2017 -2017/0121(COD)) », 4 mai 2018. [En ligne]. Disponible sur : <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-%2f%2fEP%2f%2fNONSGML%2bCOMPARL%2bPE-615.267%2b02%2bDOC%2bPDF%2bV0%2f%2fEN>

Commission des transports, « Report on the proposal for a directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 2006/22/EC as regards enforcement requirements and laying down specific rules with respect to Directive 96/71/EC and Directive 2014/67/EU for posting drivers in the road transport sector (COM(2017)0278-C8-0170/2017-2017/0121(COD)) », 8 juin 2018. [En ligne]. Disponible sur : <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//NONSGML+REPORT+A8-2018-0206+0+DOC+PDF+V0//EN>

Parlement européen, « Détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services ***I Résolution législative du Parlement européen du 29 mai 2018 sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 96/71/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 1996 concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services » - (COM(2016)0128 – C8-0114/2016 – 2016/0070(COD)), P8_TA-PROV (2018)0213, 29 mai 2018. [En ligne]. Disponible sur : <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//NONSGML+TA+P8-TA-2018-0213+0+DOC+PDF+V0//FR>

RESSOURCES WEB

Commission européenne, « Transport routier : la Commission demande à l'Autriche de faire en sorte que sa législation sur le salaire minimum ne restreigne pas indûment le marché intérieur », Communiqué de presse, 27 avril 2017. [En ligne]. Disponible sur : http://europa.eu/rapid/press-release_IP-17-1053_fr.htm

Commission européenne, « Conducteurs professionnels », 24 août 2018. [En ligne]. Disponible sur : https://ec.europa.eu/transport/road_safety/users/professional-drivers_fr

Comité National Routier, « Qui sommes-nous ? », 2018. [En ligne]. Disponible sur : <http://www.cnr.fr/fr/Pied-de-page/Le-CNR/Qui-sommes-nous>

Conseil de l'Union européenne, « Transport, Telecommunications and Energy Council : Transport issues », Communiqué de presse, 7 juin 2018, Luxembourg. [En ligne]. Disponible sur : http://www.consilium.europa.eu/media/35534/background_transport-june-2018-en.pdf

Eurofound, « Austria : updated law against wage and social dumping comes into force », 19 juin 2017. [En ligne]. Disponible sur : <https://www.eurofound.europa.eu/publications/article/2017/austria-updated-law-against-wage-and-social-dumping-comes-into-force>

Jean-Claude Juncker, « L'état de l'Union en 2018. L'heure de la souveraineté européenne », 12 septembre 2018, Strasbourg. [En ligne]. Disponible sur : https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/soteu2018-speech_fr.pdf

Parlement européen, « Les députés voteront en juillet sur les règles relatives au transport routier », Communiqué de presse, 14 juin 2018. [En ligne]. Disponible sur : <http://www.europarl.europa.eu/news/fr/press-room/20180613IPR05724/revision-des-regles-sur-le-transport-routier-vote-en-pleniere-en-juillet>

Parlement européen, « Legislative train schedule. Resilient energy union with a climate change policy. Road transport : enforcement requirements and specific rules for posting drivers », 20 juillet 2018. [En ligne]. Disponible sur :

<http://www.europarl.europa.eu/legislative-train/theme-resilient-energy-union-with-a-climate-change-policy/file-road-transport-enforcement-requirements-and-specific-rules-for-posting-drivers>

RAPPORTS ET NOTES D'ANALYSE

Comité National Routier, «Le TRM bulgare –Résumé»,15 décembre 2016. [En ligne]. Disponible sur : <http://www.cnr.fr/fr/Publications-CNR/Le-TRM-Bulgare-2016>

Comité National Routier, « Classement TRM européen 2016 », mars 2018. [En ligne]. Disponible sur : <http://www.cnr.fr/fr/Publications-CNR/Le-classement-TRM-des-pavillons-europeens-2016>

Monika KISS, « Briefing. EU legislation in progress. Posting of workers directive », 5ème édition, *European Parliamentary Research Service*, 31 mai 2018. [En ligne]. Disponible sur : [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2016/582043/EPRS_BRI\(2016\)582043_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2016/582043/EPRS_BRI(2016)582043_EN.pdf)

Damiano SCORDAMAGLIA, « Road transport : Enforcement and special provisions for posted workers », 2ème édition, *European Parliamentary Research Service*, 28 juin 2018. [En ligne]. Disponible sur : [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2017/614596/EPRS_BRI\(2017\)614596_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2017/614596/EPRS_BRI(2017)614596_EN.pdf)

THINK-TANKS, INSTITUTS DE RECHERCHE ET REVUES ACADÉMIQUES

Magdalena BERNACIAK, « Social dumping and the EU integration process », Working paper, *Institut syndical européen*, juin 2014. [En ligne]. Disponible sur : <https://www.etui.org/Publications2/Working-Papers/Social-dumping-and-the-EU-integration-process>

Sitto CAN, « Détachement des travailleurs : où en est l'Europe ? », *Pour la Solidarité*, Collection Notes d'analyse, février 2015. [En ligne]. Disponible sur : <http://www.pourlasolidarite.eu/sites/default/files/publications/files/na-2015-detachement-travailleurs.pdf>

Zsolt DARVAS, « Revision of the posted workers directive misses the point », *Bruegel*, 18 octobre 2017. [En ligne]. Disponible sur : <http://bruegel.org/2017/10/revision-of-the-posted-workers-directive-misses-the-point/>

Eugénie DELZENNE, « Travailleurs détachés : regard critique sur la révision de la directive européenne », Pour la solidarité, Collection notes d'analyses, septembre 2018.

Philippe POCHET et Christophe DEGRYSE, « European social dynamics: a quantitative approach », Working paper, *Institut syndical européen*, février 2018. [En ligne]. Disponible sur : <https://www.etui.org/Publications2/Working-Papers/European-social-dynamics-a-quantitative-approach>

PUBLICATIONS DES PARTENAIRES SOCIAUX

European Transport Workers' Federation, « A line in the sand for transport liberalization : European Parliament rejects harsh proposals on pay and rest time for drivers », Communiqué de presse, 4 juillet 2018. [En ligne]. Disponible sur : <http://www.etf-europe.org/etf-press-area.cfm/pressdetail/11819>

Ion RADOI et Roberto PARRILLO, « Open letter to the Romanian Members of the European Parliament regarding social dumping in road transport », 28 juin 2018. [En ligne]. Disponible sur : <http://www.etf-europe.org/files/extranet/-/75/48450/Mobility%20Package%20ATU%20Romania%20ETF%20joint%20letter%20to%20Romanian%20MEPs.pdf>

Transport Logistyka Polska, « The end of the uniform market », 4 janvier 2017. [En ligne]. Disponible sur : <http://tlp.org.pl/en/the-end-of-the-uniform-market/>

Union Européenne Des Transporteurs Routiers, « EU mobility package. Revision of driving times and rest periods. UETR position », 2017. [En ligne]. Disponible sur : http://www.uetr.eu/en/upload/docs2/UETR%20position%20on%20driving%20times%20rest%20and%20tachoW_0412_2017.pdf

« A mutual declaration against the application of the Posting of Workers Directive (96/71/EC) to international transport operations in the EU », octobre 2017. [En ligne]. Disponible sur : http://www.stopneoprotectionism.eu/wp-content/uploads/2018/02/2017_00129-Deklaration-med-underskrifter.pdf

PRESSE

Cécile BARBIÈRE, « Le bras de fer reprend sur les transports routiers entre l'Est et l'Ouest », *Euractiv*, 4 juillet 2018. [En ligne]. Disponible sur :

<https://www.euractiv.fr/section/plan-te/news/le-bras-de-fer-reprend-sur-le-transport-routier-entre-lest-et-louest/>

Aline FONTAINE, Carolin KÜTER, Natalia LUYBCHENKOVA et Morgane RÉMY, « À travail égal, conditions inégales. Plongée dans le quotidien des camionneurs européens », *Mediapart*, 17 août 2018. [En ligne]. Disponible sur :

https://www.mediapart.fr/studio/panoramique/travail-egal-conditions-inegales-plongee-dans-le-quotidien-des-camionneurs-europeens?utm_source=20180817&utm_medium=email&utm_campaign=QUOTIDIENNE&utm_content=&utm_term=&xts=&xtor=EREC-83-%5BQUOTIDIENNE%5D-20180817&xtloc=&url=&M_BT=50153404116

Jean-Michel GRADT, « Patrice Salini : des mesures de protection ne seront pas efficaces contre le cabotage routier », *Les Échos*, 1^{er} juin 2017.

Aline ROBERT, « Truck drivers could pay the price for EU compromise on posted workers », 14 juin 2018, *Euractiv*. [En ligne]. Disponible sur :

<https://www.euractiv.com/section/road-safety/news/truck-drivers-could-pay-the-price-for-eu-compromise-on-posted-workers/>

Romain SU, « Travailleurs détachés : quelle rémunération pour les chauffeurs polonais ? », *Transport Info*, 28 avril 2018. [En ligne]. Disponible sur :

<http://www.transportinfo.fr/travailleurs-detaches-quelle-remuneration-pour-les-chauffeurs-polonais/>

Claude YVENS, « Siège, cabotage, détachement : les règles imprécises du transport routier », *Transportmedia*, 30 juin 2016. [En ligne]. Disponible sur :

<https://www.transportmedia.be/siege-cabotage-detachement-les-regles-imprecises-du-transport-routier/?lang=fr>

Dorota ZIEMKOWSKA, « Deadlock over the mobility package. The European Parliament voted against three reports », *Trans.info*, 3 juillet 2018. [En ligne]. Disponible sur :

<https://trans.info/en/deadlock-over-mobility-package-the-european-parliament-voted-against-three-reports-99475>

« Travailleurs détachés ou la survie du transport routier français », *Transportissimo*, 2017. [En ligne]. Disponible sur :

www.transportissimo.com/travailleurs-detaches-survie-transport-routier-francais/

« Travail détaché : le ministre polonais des finances critique Macron », *La Libre Belgique*, 1^{er} juillet 2017. [En ligne]. Disponible sur :

<http://www.lalibre.be/dernieres-depeches/afp/travail-detache-le-ministre-polonais-des-finances-critique-macron-5957cdc5cd70d65d2480e5e8>

« Directive détachement : pour la ministre des transports, "la France sort renforcée de cette négociation" », *L'Officiel des transporteurs*, 24 octobre 2017. [En ligne]. Disponible sur :

<https://www.actu-transport-logistique.fr/routier/directive-detachement-pour-la-ministre-des-transportes-la-france-sort-renforcee-de-cette-negociation-423529.php>

« Transport routier. Le Parlement européen incapable de trancher », *Ouest-France/Reuters*, 4 juillet 2018. [En ligne]. Disponible sur :

<https://www.ouest-france.fr/europe/ue/transport-routier-le-parlement-europeen-incapable-de-trancher-5863050>

« Transport routier : les travailleurs détachés oubliés ? », *Toute l'Europe*, 12 juillet 2018. [En ligne]. Disponible sur :

<https://www.touteleurope.eu/actualite/transport-routier-les-travailleurs-detaches-oublies.html>

AUTRES

Délégation socialiste française au Parlement européen, « Socialisme 1/ Libéralisme 0 », Communiqué de presse, 4 juillet 2018. [En ligne]. Disponible sur :

<https://crevaultdallonnesbonnefoy.eu/2018/07/04/social-1-liberalisme-0/>

« Enforcement requirements and specific rules for posting drivers in the road transport sector », *MEP vote.eu*, 9 juillet 2018. [En ligne]. Disponible sur : <http://www.mepvote.eu/8/votes.php?#votes>

ANNEXES

1. Lexique

Cabotage :

Le cabotage est défini par le Comité National Routier (CNR) comme un « *transport entre deux points d'un même pays effectué par un véhicule immatriculé dans un autre pays* »⁷⁶. À l'origine, la volonté de développer le cabotage était motivée par des considérations environnementales : ces trajets devaient limiter les retours à vide.

Ex : Un conducteur polonais dépendant d'une entreprise basée en Pologne effectue un trajet, Varsovie-Marseille puis charge des marchandises à Marseille pour les livrer à Lille, avant de repartir pour la Pologne. Le segment Lille-Marseille constitue un transport de cabotage.

Tachygraphe :

Un appareil électronique intégré au véhicule dont la fonction est d'enregistrer les données relatives au temps de conduite et de repos du conducteur, ainsi qu'à sa position géographique.

Transport bilatéral :

Un transport international réalisé par « *un véhicule immatriculé dans le pays de chargement ou de déchargement* »⁷⁷.

Ex : Un conducteur espagnol effectue le trajet Bilbao-Montpellier.

Transport combiné :

Un transport de marchandise impliquant plusieurs modes d'acheminement.

Ex : Un conducteur espagnol achemine par la route des fruits et légumes jusqu'au port fluvial de Strasbourg pour que ces marchandises soient acheminées par voie d'eau vers le port fluvial allemand de Duisburg.

Transport international :

Ensemble des activités de cabotage, transport bilatéral et transport international circulaire.

Transport international circulaire :

Un trajet qui implique plusieurs types d'opérations de transport international successives, dont potentiellement des opérations de cabotage.

Ex : Un conducteur basé en Pologne effectue le trajet Varsovie-Paris, puis Paris-Rome, puis Rome-Milan, puis Milan-Madrid, puis Madrid-Varsovie.

⁷⁶ Comité National Routier, mars 2018, *op.cit.*, p.8.

⁷⁷ Comité National Routier, mars 2018, *op.cit.*, p.8.

2. Entretien avec Cristina Tilling

Interviewee:

Ms. Cristina Tilling, Political secretary for road transports and gender equality at the European Transport workers' Federation (ETF)

Interviewer:

Pour la Solidarité – PLS

Can you tell us about your position at the ETF and about your work regarding the mobility package?

I'm political secretary in charge of road transport and gender equality. We have several political secretary and they are in charge of political work on certain sections. My section is road transport. On the mobility package of course we have participated in the consultation process that the European Commission organised a couple of years before launching the proposal. And then of course we came across, so to say, the content of the proposal at various stages. We lobbied the Commission, that was successful in a very - I would say that the Commission took into account our views in more proportions, especially when it comes to big changes to the current legislation, not enforcement for example, for enforcement they were not responsive and then of course once the proposal was published on the 31st of May last year, we started our campaign with the institutions, but also unions and public. Some dossiers are easier to understand than others. I think posting basically is a question of equal pay for equal work, so far that is quite well understood, but then when you get into technical elements it becomes a bit more difficult and more complex. The easiest of all was driving and rest time because our drivers and our members who are not even unionized, they understand the regulation very well and that is very close to their day to day life, week-ends and so on and so forth. But posting was definitely one of our key dossiers.

According to the ETF, what does the fight for a fair EU mobility package mean?

The Commission had some objectives when they opened the legislation to revision. First of all, they wished to make rules more simple and easier to enforce, but also, they wanted to have some cross border measures, for example for posting in road transport, because they saw that member states are taking what they call unilateral measures to implement and control posting. So the idea of the Commission was "OK, we come up then with a proposal so that these measures become harmonised and not you know, measures taken by Austria, Germany, France... and so on and so forth. Also, they wanted to reach a balance in their proposal, between social and market interests, but the social pillar I think they fell very short of fulfilling. So in our view a fair mobility package means a mobility package that has at its core the interests of the professional drivers and we consider this has not been sufficiently addressed.

Could you elaborate upon the specificity of the posting of workers in the road transport sector?

The fact that the posting of drivers was not included in the revision of the posted workers directive

was more of a political stance than a practical issue. In road transport one can enforce posting. And just to say that the drivers who permanently work from abroad, for example the Romanian drivers working in the Netherlands and France, and doing most if not all of their activity in the West of Europe, these drivers are not posted. These drivers are basically based in these member states, they have nothing to do with their country of origin. So this segment of drivers is nearly excluded. Of course posting intervenes there when you have a Czech driver doing Czech Republic – Germany in for example transportation of cars and so on and so forth, and the driver is based in Czech Republic and then he does international transport. That is a posting situation. Also posting situation is a Spanish driver doing export import into France and from France, that's a posting situation. In order for the driver to be posted, there needs to be a transnational situation. That's why it becomes very complicated. The carrier, the transporter is based somewhere and the client is based in a different member state. That's why for the ETF, for us it was always very clear that posting should apply from day one in all situations that require posting, as long as the posting conditions in posting of workers directive apply. And this is something one can control, and we see member states controlling this and enforcing it, so we do not understand, we consider that for instance a simple export-import situation is not necessarily a wage-based competition. If you're a Spanish driver and you do Spain-France for vegetable and fruit and then France-Spain for I don't know, wine or something, you're based in Spain and you regularly return to Spain, and that's not necessarily a wage-based competition because normally when you start from Spain and go back to Spain you do it with a Spanish driver or with a driver based in Spain. It's more difficult to do it with a French driver. When you start from Romania, go to Hungary deliver, then pick up in Austria, go to Germany deliver, then the segment of the trip Austria-Germany can be as well done by an Austrian driver but this particular company chose to do it with a Romanian driver and the Romanian drivers may be cheaper if we don't apply posting. That's why it's very important on segments of international transport where there is a wage-based competition for posting to apply, to avoid job losses and impact on markets. When you look at the latest ETF proposal on how to apply posting, it is reflected in our position paper. In our view, you need a few tools in order to enforce posting and that's quite straightforward. You need enforcement rather than special measures. What did the Commission do? They kind of in a way dealt with the enforcement of posting, but then they introduced the three day exemption for international transport. The moment they did that, of course this was a very divisive proposal because countries such as Romania, Bulgaria and Spain said "Why three days and not seven?", and then countries like Poland said "Why seven and not fifteen?" and then countries such as France or I don't know Denmark said "Why three and not one?". And this kind of proposals they do not foster any sort of cooperation between member states and regions. In the ETF's view it would have been much better to focus on enforcement rather than to propose an exemption which is so open to you know, controversy.

How did you welcome the rejection of the European parliament's negotiating mandate during the last plenary, and why?

For us, and I think now the European Commission is well-aware of this, we welcomed the decision of the EMPL committee, I think the EMPL committee decision was taken back in 26 of April, that was with the full-inclusion of road transport in the posting of workers directive from the first day, then the TRAN committee decided completely the opposite. And for the ETF it was clear that a committee of 40 MEPs could not enter negotiations or trilogue with a position which was voted with a narrow majority. So for us it was a matter of having the Parliament endorsing its final position. In this context we certainly welcomed the fact that the plenary and the Parliament took and the mobility package and the posting in their own hands, and then of course decided that there should be a content vote in the plenary.

What type of provisions do you hope the future directive will include?

According to our analysis, at the moment the European Commission has the power and the responsibility for the future of this package. We would like to see the European Commission taking out the controversial part from the package, because otherwise we suspect there will be no

progress. With regards to the posting, if we need to make an exemption of the application of posting, then one has to take the current situation and translate it into the legislation. And the exemption would be this kind of import-export followed by import operation, whatever that could look like, you know: you do for example Spain-Sweden, Sweden-Spain, whether you pick up good in Sweden for a different location, as long as you come back to Spain then your social security is based in Spain, your living standard is compared to the Spanish situation and so on and so forth. We don't want to see an exemption on the number of days because it is very difficult to enforce. We want to see more consistent enforcement proposals on posting. On enforcement, one can use several pieces of information, and posting can be briefly, already checked at the roadside if you have the documentation: one would be the tachograph data, one would be the service contract, but that should be in electronic form and should be kept on board of the vehicle. Thirdly, there should be a posting declaration and that's very important, not because we would like to add paperwork in this marasme of documentation and whatever but a posting declaration from the side of the employer shows that the employer takes responsibility for the employment situation of the driver at that particular moment, and that's the value of the posting declaration. It bears the signature of the employer and it is actually the employer's statement which can be legally binding and that shows that yes this driver is posted. If you have these three documents, if you have a European Commission proposal centred on this kind of enforcement settings then you already make a huge step forward and you will not see so much division in the Council or Parliament. So we would like to see this and we would like to see any exemption based on the number of days out because it only sparks controversy and if there is to be an exemption then let's look at simple export-import operations, which now are not posting situations anyway so this corresponds to the current legal frame and corresponds to the current practice: the Czech-German operation and so on and so forth. And this would be for us a text on which the institutions could make progress, and quite fast. So for us that's posting from day one for cabotage, for combined transport and and for international circular journeys which involve many member states. At the moment, if I am based in Czech Republic as an operator, and I do regularly export to Germany and import to Czech Republic, that driver gets to spend half a month in Czech Republic and now with the Commission proposal from the third day of being on the German territory, I need to be paid German wage. So indeed the Commission proposal brings the modification in this kind of setting, and this poses problem because the driver has his home as a base, and returns regularly, it means he's based in that country, in Czech Republic. At the moment, that driver is covered by the Czech or Spanish [home country] conditions, whatever the nationality. He could be a Romanian driver working from Spain and doing France, that driver, despite his origins would also be governed by the Spanish situation.

What are the main obstacles? Which actors or interest groups defend a different vision of the future of road transport?

Of course the industry has a completely different view, the freight transport, the bus and coach they ask for a full exemption from posting in bus and coach so that means that if you're a bus driver and you do an international journey starting from Bulgaria you will be paid Bulgarian wages for the entire journey. When you're doing passenger transport in Germany for a duration of three, four, five days, you will still be paid Bulgarian wages so definitely here we have a problem. That shows to what extent the employers, well the industry, the operators, they lobby, because that was one aspect that was taken into account by the European Parliament when they actually voted on the exclusion of bus and coach from the scope of posting. We see that as a main counter-lobby. I'm not really sure whether the big logistic companies who use road transport as a service, whether they are very much involved, it doesn't seem so. It seems that they just leave the operators to do the job, because actually the operators are in a very difficult situations, they have lower prices systematically for freight, bus and coaches but we see the tendency in order to be more competitive, and that was also following the economic crisis, there have been some years now of low pricing in road transport. In our view, operators they cannot keep in unless the law allows them to practice these low prices on a legal basis. At the moment they do quite a few illegal things, they look up at the mobility package to continue operate on these low prices. So we see now the operators having a fight on the mobility package to see whether they survive or not. On our side we have had also the road users, that's on the ETF's side really. We cooperate with the European Transport Safety Council, with the European organisations in road safety, we also cooperate with

the European cyclists federation, and also with the European Federation for road traffic victims. The car manufacturing industry and vehicle manufacturing industry they are interested in whether or not driving time will remain driving time in the context of automatic driving. That was another lobbying force but it was not so much involved.

*Cette publication électronique peut à tout moment être améliorée
par vos remarques et suggestions. N'hésitez pas à nous contacter pour nous en faire part.*

POUR LA SOLIDARITÉ - PLS

Fondé par l'économiste belge Denis Stokkink en 2002, POUR LA SOLIDARITÉ - PLS est un European think & do tank indépendant engagé en faveur d'une Europe solidaire et durable.

POUR LA SOLIDARITÉ se mobilise pour défendre et consolider le modèle social européen, subtil équilibre entre développement économique et justice sociale. Son équipe multiculturelle et pluridisciplinaire œuvre dans l'espace public aux côtés des entreprises, des pouvoirs publics et des organisations de la société civile avec comme devise : Comprendre pour Agir.

ACTIVITÉS

POUR LA SOLIDARITÉ – PLS met ses compétences en recherche, conseil, coordination de projets européens et organisation d'événements au service de tous les acteurs socioéconomiques.

Le laboratoire d'idées et d'actions **POUR LA SOLIDARITÉ – PLS**

1

Mène des travaux de recherche et d'analyse de haute qualité pour sensibiliser sur les enjeux sociétaux et offrir de nouvelles perspectives de réflexion. Les publications POUR LA SOLIDARITÉ regroupées en sein de trois collections « Cahiers », « Notes d'Analyse », « Études & Dossiers » sont consultables sur www.pourlasolidarite.eu et disponibles en version papier.

2

Conseille, forme et accompagne sur les enjeux européens en matière de lobbying et de financements.

3

Conçoit et réalise des projets transnationaux en coopération avec l'ensemble de ses partenaires européens.

4

Organise des conférences qui rassemblent dirigeant/e/s, expert/e/s européen/ne/s, acteurs de terrain et offrent un lieu de débat convivial sur l'avenir de l'Europe solidaire et durable.

THÉMATIQUES

POUR LA SOLIDARITÉ – PLS inscrit ses activités au cœur de cinq axes thématiques :



OBSERVATOIRES EUROPÉENS

POUR LA SOLIDARITÉ – PLS réalise une veille européenne thématique et recense de multiples ressources documentaires (textes officiels, bonnes pratiques, acteurs et actualités) consultables via ses quatre observatoires européens:

- www.ess-europe.eu
- www.diversite-europe.eu
- www.transition-europe.eu
- www.participation-citoyenne.eu

COLLECTIONS POUR LA SOLIDARITÉ - PLS

Sous la direction de Denis Stokkink

NOTES D'ANALYSE - *Éclairages sur des enjeux d'actualité*

- *Compensation carbone, fausse bonne idée ?*, Adrien MERONO, septembre 2018.
- *L'intersectionnalité des discriminations en Europe*, Öykü AYTAÇOĞLU, juin 2018.
- *Genre et santé au travail : les femmes face aux inégalités*, Joséphine BERTRAND, juin 2018.
- *Les valeurs européennes à l'épreuve du national-populisme*, Damien GENICOT, juin 2018.
- *L'intégration des migrants par le travail*, Romuald COCAGNE, mai 2018.
- *L'entrepreneuriat féminin dans le sud de la Méditerranée : un enjeu de progrès solidaire*, Romuald COCAGNE, mai 2018.
- *Consultations citoyennes : un défi politique et démocratique*, Paul HAMMOUD, avril 2018.
- *La finance verte en Europe*, Alexis CRETEN, avril 2018.
- *Politiques migratoires en Europe : Zoom sur l'accord UE-Turquie*, Öykü AYTAÇOĞLU, avril 2018.
- *Les friches en Europe, reconverter l'industriel en culturel*, Joséphine BERTRAND, mars 2018.
- *Insertion vers l'emploi et politique européenne*, Jonathan BANNENBERG, mars 2018.
- *Formation inclusive aux métiers du numérique : Pour une meilleure intégration des femmes et des personnes réfugiées*, Florent LOSSON, mars 2018.
- *Politique agricole commune et sécurité alimentaire*, Louise ROQUETTE, mars 2018.

CAHIERS - *Résultats de recherches comparatives européennes*

- *Vers une économie circulaire en Europe*. Anna-Lena REBAUD, septembre 2017.
- *Face aux nouvelles formes d'emploi, quelles réponses au plan européen ?* PLS & SMart, n°36, juin 2017.
- *Économie sociale, secteur culturel et créatif : vers une nouvelle forme d'entrepreneuriat social en France*. PLS & SMart, n°35, mai 2015.
- *Économie sociale, secteur culturel et créatif : vers une nouvelle forme d'entrepreneuriat social en Wallonie*. PLS & SMart, n°34, mai 2015.
- *Le budget participatif : un outil de citoyenneté active au service des communes*. Céline Brandeleer, n°33, octobre 2014.
- *La Transition : un enjeu économique et social pour la Wallonie*. Sanjin Plakalo, n°32, mars 2013.

ÉTUDES & DOSSIERS - *Analyses et réflexions sur des sujets innovants*

- *Politiques de prévention à Bruxelles : Historique et besoins en formation*, Marie SCHULLER, septembre 2018.
- *Les Régions ultrapériphériques : défis et perspectives*, Paul HAMMOUD, Antoine MASQUELIN, Tristan THOMAS, février 2018.
- *Finance et bien-être, une réflexion participative*. Marie Leprêtre, décembre 2016.
- *Pour l'intégration en apprentissage des jeunes vulnérables*. Sanjin Plakalo, décembre 2016.
- *La participation des travailleurs au sein des entreprises*. Denis Stokkink, novembre 2016.
- *Le modèle des entreprises d'insertion : l'exemple de la France*. POUR LA SOLIDARITÉ et la Fédération des entreprises d'insertion, septembre 2016.
- *Jeunes NEET - Bonnes pratiques européennes en matière d'apprentissage*. Dans le cadre du projet ANEETS, juin 2016.

Toutes les publications **POUR LA SOLIDARITÉ - PLS** sur www.pourlasolidarite.eu

Affaires sociales

La construction d'un nouveau contrat social, ambition fondatrice du think & do tank européen POUR LA SOLIDARITÉ – PLS, implique de promouvoir la participation de toutes et tous aux processus décisionnels et aux projets sociaux communs, de rétablir des liens entre la société civile, le marché et l'État afin de créer ou de consolider le sentiment d'appartenance à la communauté. PLS se consacre à renforcer la cohésion sociale au sein de l'Union européenne au travers d'initiatives innovantes.

Collection « Notes d'analyse » dirigée par Denis Stokink

