

ÉLECTIONS EUROPÉENNES (J-5)

# DANS LA JUNGLE DES TRANSPORTS

**PICARDIE** L'arrivée en force de chauffeurs originaires des pays de l'est a totalement bouleversé le paysage du transport de fret.

**L**undi 20 mai, 12 h 30, parking du « TruckStop BP » de Roye. Pour le chauffeur, l'heure est au frichti sommairement posé sur le petit capot abaissé du tracteur. On apprend qu'il est Roumain, employé par une société espagnole. Difficile dans ces conditions d'échanger sur la problématique de l'Europe du transport routier. D'ailleurs, l'homme ne souhaite pas s'étendre. Coup d'œil circulaire. Les poids-lourds français sont plutôt rares. « Forcément, on n'est plus très nombreux dans le métier... » Derrière le volant de son Volvo flambant neuf, Jean-Luc Lottelier, 19 ans de métier : « C'est pas compliqué. On ne fait quasiment plus d'international. Il n'y a plus que des sociétés étrangères avec des chauffeurs des pays de l'est qui sont payés moitié moins que nous ». Lui travaille pour une grosse société basée à Arras.

**« Les gars des pays de l'est travaillent pour des petits salaires, se débrouillent pour le petit-déjeuner et les repas, et rentrent chez eux une fois tous les 36 du mois... »**

**Jean-Luc Lottelier**

Sa spécialité ; le transport des premiers entre les régions de production et Rungis, et/ou les centres logistiques de la grande distribution. « Heureusement qu'il nous reste ça. Parce que tout le reste du boulot est parti. Forcément, les gars des pays de l'est travaillent pour des petits salaires, se débrouillent pour le petit-déjeuner et les repas, et rentrent chez eux une fois tous les 36 du mois. Pas compliqué dans ces conditions de baisser le prix du transport... »

À la FNTR Picardie (fédération nationale du transport routier), on confirme que si le secteur du transport des marchandises est l'un des plus réglementés, il est aussi l'un des moins régulés. L'ouverture des frontières et les travailleurs détachés ont généré des distorsions de concurrence qui ont certes profité aux chargeurs, mais aussi taillé en pièces le secteur du transport routier. En 20 ans, les



Leur société est espagnole mais ils sont Roumains... Florin Shuhy et Nicci Valoare sillonnent les routes d'Europe. Leur salaire aux standards espagnols leur assurent un « bon revenu ».

transporteurs hexagonaux ont perdu 80 % de part de marché à l'international.

Le cas suivant illustre à lui seul le paysage européen du transport routier. La société est irlandaise, le camion immatriculé en Pologne mais le chauffeur lui, est roumain... Călin, le conducteur, ne sait pas très bien comment fonctionne le montage juridique. Son job, c'est de sillonner toute l'Europe pour y charger des marchandises et les transporter d'un point A à un point B. Un jour en Irlande, le lendemain

en Allemagne, le surlendemain en Espagne, puis en Pologne, en Italie... Son salaire est indexé sur les minima irlandais, mais avec des cotisations version Roumanie. De quoi lui assurer un salaire confortable dans son pays d'origine, l'un des plus pauvres d'Europe. « Moi je gagne à peu près 2000 € par mois », confie son compatriote Florin Shuhy, dans un anglais maîtrisé. Lui travaille pour une société espagnole. Plutôt content de son job, même s'il regrette d'être souvent et longtemps loin de chez lui. En

compagnie de son co-conducteur Nicci Valoare, il attend qu'un autre camion de la société vienne récupérer sa remorque pour l'acheminer aux Pays-Bas pendant qu'eux repartiront vers l'Espagne. « C'est toute une organisation, indique Florin, employé par la société Houtch basée à Fresnoy-le-Grand. Parfois, sur les parkings de ce type, on voit les minibus arriver avec six ou sept conducteurs qui prennent le relais. Ceux qui étaient au volant repartent, sûrement au pays... » À l'évidence, la jungle qui règne dans le transport de fret européen a fait le bonheur de certains et creusé la tombe des autres. Avec la bénédiction de l'Europe. « Autrefois, on pouvait jouer la qualité et le respect des réglementations, indique Nathalie Mascré, déléguée régionale de la FNTR. Aujourd'hui ce n'est plus le cas. Leurs camions sont aussi beaux que les nôtres. Grâce aux aides européennes, ils ont renouvelé leur flotte. »

PHILIPPE FLUCKIGER

## TRAVAILLEURS DÉTACHÉS, SUJET SENSIBLE

Le sujet est hautement sensible, et pour cause, il est un de ceux sur lesquels les eurospectiques de tout poil font leur lit. Difficile de savoir précisément combien il y a de travailleurs détachés sur le territoire régional. Certains inspecteurs du travail se feraient tirer l'oreille pour renseigner l'application censée les répertorier et à la DIRECCTE, on n'a pas trouvé d'interlocuteur pour répondre. Unique certitude, c'est dans les secteurs du bâtiment et de l'agriculture (pour les saisonniers surtout) qu'on en trouve le plus. Mais aussi contre toute attente dans l'industrie et surtout, la construction d'éolienne. Un secteur qui fait florès en Picardie. ■



Suite de nos pages spéciales élections européennes, mêlant angles régionaux et problématiques plus générales avant le scrutin de dimanche.

## LES CAMIONNETTES DU DUMPING

Lors de sa session plénière du 4 avril 2019, le Parlement européen a adopté les trois textes du volet social du premier Paquet Mobilité qui prévoient un certain nombre de modifications de la réglementation européenne, à la demande notamment des entreprises de transports françaises, allemandes et nordiques. Ainsi, un conducteur devra être payé à minima à hauteur du salaire minimum légal du pays où il réalise son opération de chargement ou de déchargement. Mais il existera des exceptions. Actés aussi, des aménagements sur les temps de conduite et de repos, plus restrictifs, avec par exemple l'obligation de retour au domicile toutes les 4 semaines. Enfin, les transporteurs « occidentaux » ont obtenu l'application au transport international des règles d'accès à la profession et de marché aux entreprises qui exploitent des véhicules de 2,4 à 3,5 tonnes. Qui n'a pas croisé une de ces innombrables camionnettes bâchées pratiquement toutes immatriculées en Pologne ? Un des sujets du moment qui fâchent. N'étant pas des poids lourds, ces véhicules ne sont soumis à aucune des réglementations qui ont trait au transport routier des marchandises. « Parfois, leurs chauffeurs dorment debout pendant le temps du chargement, tellement ils roulent longtemps, confie un routier. Avec des conditions pareilles, ils raflent tous les marchés. Là, on est vraiment dans la concurrence déloyale... »