

UNE INJUSTICE SOCIALE POUR LES CHAUFFEURS ROUTIERS

Maillons essentiels au bon fonctionnement de l'économie, déjà soumis à de lourdes contraintes, les camionneurs subissent une nouvelle injustice en matière de sécurité sociale. Senior Executive Advisor au sein de l'entreprise Arthur Welter Transport, Daniel Kohl tient à tirer la sonnette d'alarme.



Daniel Kohl,
Senior Executive Advisor,
Arthur Welter Transport

TEXTE : MICHAËL PEIFFER
IMAGE : ARTHUR WELTER TRANSPORT

10

La période transitoire de dix ans, prévue par le règlement (CE) no 883/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 portant sur la coordination des systèmes de sécurité sociale, a pris fin en date du 30 avril 2020

Après une période transitoire de dix ans, le règlement européen portant sur la coordination des systèmes de sécurité sociale est pleinement d'application depuis le 1^{er} mai 2020. Que prévoit ce règlement? Que les camionneurs qui passent plus de 25% de leur temps de travail dans leur propre pays de résidence doivent y payer leurs cotisations de sécurité sociale, même si leur contrat de travail est luxembourgeois. Un coup dur pour tout le secteur.

UN DÉSAVANTAGE CONCURRENTIEL POUR LE LUXEMBOURG

«Notre pays est directement impacté par cette mesure. Pour donner un exemple, notre entreprise emploie essentiellement des chauffeurs venant de Belgique, de France et d'Allemagne», explique Daniel Kohl. «Nous avons besoin de cette main-d'œuvre transfrontalière. Or, ce règlement désavantage à la fois les sociétés de transport qui vont devoir s'acquitter de charges sociales plus élevées, mais surtout les camionneurs qui rencontrent déjà assez de soucis dans l'exercice de leur travail journalier. Leur fonction est de conduire et d'acheminer la marchandise d'un point A à un point B. Ce règlement vient encore compliquer sa tâche avec cette obligation de déclaration dans son pays de résidence.»

Le conducteur n'a aucune influence sur ses itinéraires. Il ne détermine généralement pas lui-même ses trajets. «De plus, il est tributaire de nombreux facteurs qu'il ne peut déterminer à l'avance comme les embouteillages, les accidents, les détournements ou tout simplement la recherche d'une place de stationnement dans des parkings qui n'ont pas suffisamment de capacités pour les accueillir. Au final, le chauffeur vit sous pression et celle-ci ne fait qu'augmenter de plus en plus», poursuit Daniel Kohl. Sans compter le risque d'amendes élevées en cas de dépassement du temps de conduite alors qu'il n'arrive tout simplement pas à trouver un lieu pour se poser. «Afin d'éviter cette situation pénible nous sommes contraints

d'envoyer nos chauffeurs Allemands en France et nos chauffeurs Français en Allemagne, avec pour conséquence, des problèmes linguistiques avec les clients et une gestion logistique interne complexe.»

UNE INJUSTICE FLAGRANTE À L'ENCONTRE DES CHAUFFEURS

Cette situation entraîne un désavantage de localisation considérable pour le Luxembourg, qui est particulièrement tributaire des frontaliers et du personnel spécialisé de l'étranger. «On a encore vu toute l'importance des camionneurs durant le récent confinement et la crise du coronavirus. On peut se dire que la conduite a dû être plus facile et moins stressante, les rues et les parkings étaient presque vides partout. Mais bien au contraire les conditions de travail se sont en fait fortement dégradées. La suspension du règlement Schengen a conduit à de nouveaux contrôles aux frontières, créant des kilomètres d'embouteillages, une perte de temps et des retards. De plus, les installations sanitaires étaient fermées ou ne pouvaient être utilisées que dans une mesure limitée », rappelle Daniel Kohl. «Résultat : les conducteurs se sentent mal traités et démotivés. À cela s'ajoute le risque constant d'effraction dans l'habitacle du véhicule et la pression du temps. 50 000 chauffeurs routiers sont désespérément recherchés dans toute l'Europe. Mais qui voudrait encore conduire dans de telles conditions ?»

Plus injuste encore, les chauffeurs routiers sont les seuls impactés par ce règlement européen. Les capitaines de navire, les pilotes et les conducteurs de train ainsi que le personnel accompagnant ne sont pas visés par cette «règle du temps de trajet de 25%». «De grâce, n'oublions pas nos chauffeurs!», demande Daniel Kohl. «Sans eux, c'est tout le pays qui est à l'arrêt. De leur côté, les sociétés de transport voient leurs coûts et les taxes augmenter d'année en année. Au final, la situation devient invivable pour tout le monde.»