

# Des chauffeurs roumains se plaignent d'une surexploitation

**Florentin Cassonnet**  
**et Laura Maria-Ilie**

Journalistes

**Diego Ravier**

Photographe

La majeure partie du transport routier international dans l'Union européenne (UE) est assurée par des centaines de milliers de chauffeurs routiers issues d'Europe de l'Est, Pologne, Lituanie et Roumanie en tête. Moins chers que leurs confrères de l'Ouest, ils permettent aux transporteurs d'opérer à moindres coûts et plus larges profits, mais travaillent dans des conditions parfois à la limite de l'esclavage moderne. Avec son "Paquet Mobilité", la Commission européenne veut changer les règles du jeu pour mettre fin au dumping social et à l'exploitation systémique des chauffeurs. Cette réforme est un test majeur pour l'UE, qui devra faire ses preuves auprès des entreprises, des États membres et des travailleurs européens, alors qu'elle est déjà accusée de ne servir qu'à régler la pénurie de travailleurs à l'Ouest au détriment de l'Est.

C'est lundi soir. Constantin Troncota, 36 ans, a fini sa journée de travail. Neuf heures de conduite, six clients, quatre aux Pays-Bas, un en Belgique et le dernier en Allemagne. Avec les chargements et déchargements, cela fait 12 heures de travail. Il a pris sa douche à la station-service, s'est fait à manger à côté de son camion, dîner qu'il partagera avec trois autres routiers roumains qui se sont arrêtés sur cette aire d'autoroute allemande pour passer la nuit. Ce soir, il regardera un film dans la cabine de son camion avant d'aller se coucher sur la banquette derrière les sièges. Puis il reprendra la route demain matin.

Constantin gagne 3 000 euros par mois, mais il en a bavé avant d'en arriver là. Il a fait cinq entreprises allemandes différentes qui s'arrangeaient pour lui verser une partie de son salaire au noir ou ne respectaient pas ses demandes de congés, retenant son dernier salaire quand il décidait de démissionner. Il est allé au tribunal, n'a pu récupérer qu'une partie de son dû, amputé des frais d'avocat. "Et je parle allemand, je suis éduqué et je peux me défendre. Alors imaginez ceux qui n'ont pas ces ressources. De mon point de vue, les chauffeurs vivent des abus continus." Il a fini par trouver un employeur qui respecte

la loi, mais il faut voir ce que son bon salaire couvre : 12 heures de travail par jour et 15 heures deux fois par semaine. "Je ne pense pas que ce soit normal de travailler 15 heures, cela peut occasionner des accidents", dit-il. La fatigue provoque, par exemple, une baisse temporaire de l'acuité visuelle, comme il l'a découvert lors d'une visite médicale passée à la fin d'une journée de travail. Néanmoins, son employeur lui met la pression pour qu'il utilise toutes ses heures de travail. Il y a pénurie de chauffeurs, il faut tirer le maximum de la main-d'œuvre disponible.

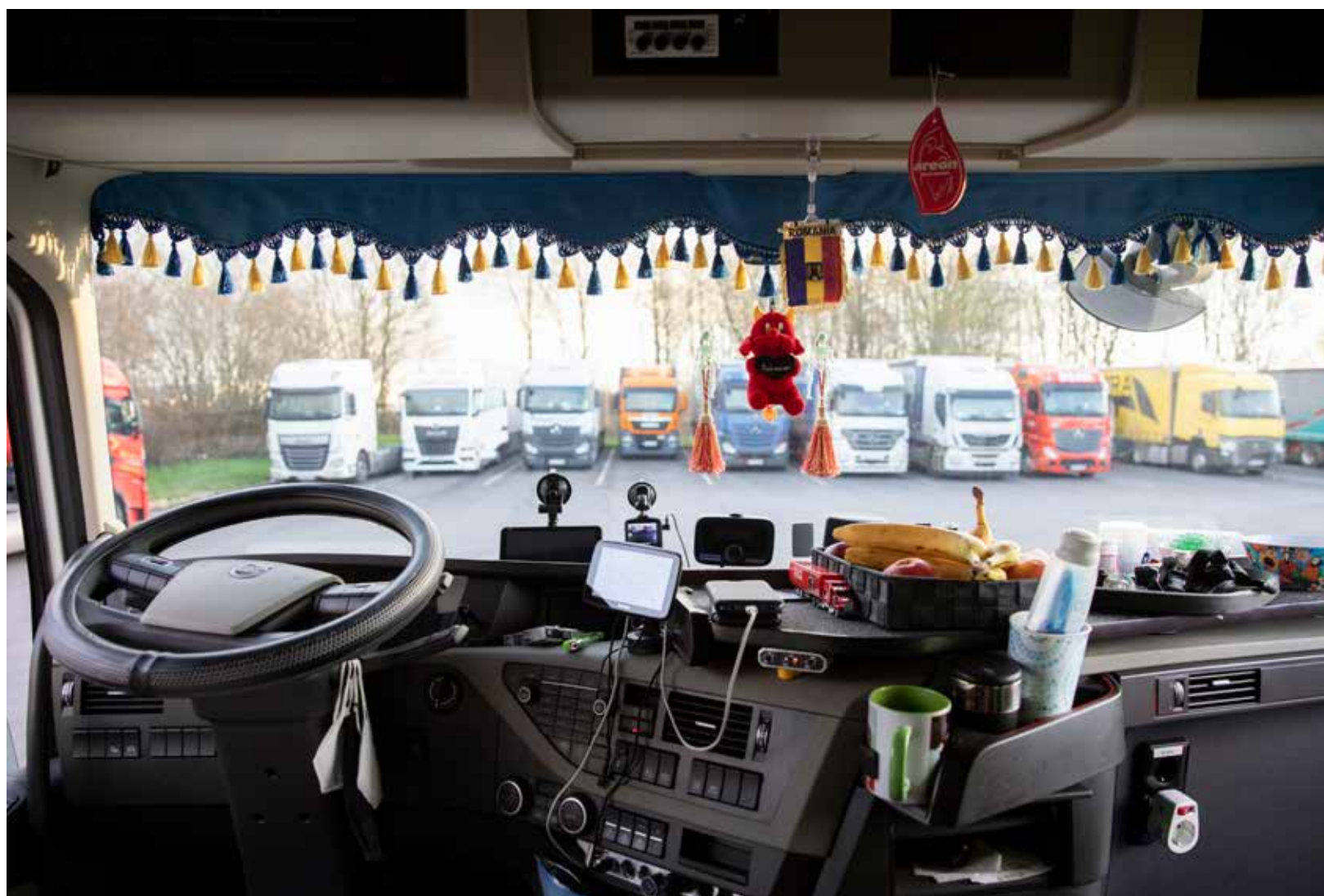
*"Ce job est la preuve que l'esclavage moderne existe toujours."*

↳ Sur un parking en Rhénanie-du-Nord-Westphalie (Allemagne), les conducteurs arrivant de Roumanie croisent ceux qui rentrent chez eux.  
Photo: © Diego Ravier

Comme Constantin, ils sont des centaines de milliers de chauffeurs est-européens à travailler dans ces conditions difficiles. Manque de parkings pour leurs pauses réglementaires, manque d'infrastructures (douches, toilettes, cuisines) pour vivre décemment leur vie professionnelle alors qu'ils passent des mois sur la route sans rentrer chez eux... "Ce job est la preuve que l'esclavage moderne existe toujours, avec des abus de patrons sans scrupule qui fatiguent les chauffeurs psychologiquement jusqu'à ce qu'ils soient prédisposés à avoir des accidents, faisant d'eux des bombes à retardement", dénonce Claudiu, qui préfère garder l'anonymat. "Personne n'en a rien à faire de nous, dit Tiberiu, on tombera un par un et ceux qui vivront assez longtemps pour toucher leur pension de retraite la dépenseront en frais médicaux." Infarctus, problèmes de dos et de circulation sanguine, diabète, surpoids... L'espérance de vie moyenne des chauffeurs routiers roumains est de 60 ans.

## Les revers de la médaille du dumping social

Pourquoi les chauffeurs roumains sont-ils prisés des entreprises occidentales? Tout simplement parce qu'ils sont moins chers. Pour en bénéficier, les transporteurs occidentaux ont ouvert des filiales en Roumanie pour pouvoir embaucher des chauffeurs en contrat de travail roumain, souvent payés au salaire minimum (moins de 400 euros par mois), la majeure partie de la rémunération étant payée en *per diem*, c'est-à-dire une indemnité journalière de subsistance pour vivre en déplacement et souvent payé cash ou liquide en Roumanie. L'avantage : la faiblesse des charges salariales pour l'employeur, les *per diem* n'étant taxés qu'à partir de 87,5 euros par jour. Les chauffeurs, eux, gagnent jusqu'à 2 500-3 000 euros par mois, somme attrayante en Roumanie, pour opérer sur les routes d'Europe centrale et occidentale.





↳ Dans l'espace réduit de leur cabine, les chauffeurs cherchent à se créer un petit cocon confortable.  
↳ Dans deux jours, ce chauffeur retrouvera sa famille en Roumanie. Il lui arrive de passer jusqu'à trois semaines sur les routes.

Photos : © Diego Ravier



Le secteur des transports routiers est ainsi pris dans une problématique au cœur du projet européen, et que Bruxelles peine à régler : le dumping social, pratique par laquelle les entreprises de l'Ouest, mais aussi celles de l'Est, tirent profit des différences salariales, fiscales et sociales au sein de l'UE. Juste après 2004 et 2007, quand la Roumanie et 11 pays d'Europe centrale et orientale ont rejoint l'UE, beaucoup y trouvaient leur compte : les entreprises, qui ont fait baisser leurs coûts et ont augmenté leurs profits, et les travailleurs de l'Est, qui gagnaient soudain l'équivalent de plusieurs salaires moyens de leur pays d'origine. Mais les revers de la médaille sont vite apparus : pour les entreprises et travailleurs de l'Ouest, la concurrence déloyale venue de l'Est ; pour les travailleurs de l'Est, leur sur-exploitation au travail sans qu'ils ne bénéficient des protections et conditions de leurs confrères occidentaux, sacrifiant ainsi leur vie de famille, leur santé et leur retraite.

Pour régler le problème, la Commission européenne a adopté en août 2020 un Paquet Mobilité, laissant aux États membres jusqu'au 21 février 2022 pour adapter leurs législations à ces nouvelles mesures. Parmi les mesures phare : interdiction du repos hebdomadaire en cabine, retour des chauffeurs toutes les quatre semaines chez eux ou au siège de l'entreprise, retour des camions toutes les huit semaines dans le pays où ils sont immatriculés, alignement des salaires des travailleurs détachés sur le salaire local des pays où ils opèrent... Le but : instaurer des conditions commerciales plus équitables pour les transporteurs européens et améliorer les conditions de travail des chauffeurs.

Pourtant, sur le terrain peu de chauffeurs roumains se montrent pleinement favorables à ces mesures. Constantin estime que les mesures ont été prises au niveau européen en déconnexion du terrain. Par exemple, les chauffeurs doivent désormais

enregistrer manuellement l'index du pays dans lequel ils entrent : il y a quelques jours, Constantin a traversé la frontière des Pays-Bas, le premier parking était à 2 km de la frontière et il l'a raté, il n'avait donc pas le bon index et risquait une amende de 220 euros. Hier, il a aussi vu sur les réseaux sociaux qu'un confrère roumain conduisant en France avait pris une amende de 1910 euros des autorités françaises pour ne pas être rentré chez lui après quatre semaines et, dans la foulée, d'autres ont publié leurs amendes récemment reçues. Cela montre une chose : les chauffeurs seront en première ligne de l'application des nouvelles normes européennes.

↳ La plupart du temps, les chauffeurs mangent sur le pouce dans leur cabine, mais il leur arrive aussi de partager saucisses et frites entre collègues.

Photo : © Diego Ravier



↴ Le camion de Chris est garé dans une cour industrielle de la banlieue de Timisoara (Roumanie). Il se rend trois fois par semaine à Braşov pour livrer des composants automobiles.  
Photo : © Diego Ravier



### Mauvaises conditions de travail et pénurie de main-d'œuvre

"Les gens veulent des choses différentes", estime Luciana Țintoşan, 48 ans, titulaire de deux licences universitaires, et routière depuis 2015. "Il y a trop peu de chauffeurs qui veulent rentrer chez eux toutes les quatre semaines. Dans mon entreprise, on fait trois mois sur la route et un mois à la maison, et cet arrangement me va." Pour elle, "tout doit partir des gens", même si leurs conditions de travail "ne seront jamais aux standards auxquels elles devraient être". En cause, la pénurie de chauffeurs sur tout le continent qui pousse les entreprises à surexploiter la main-d'œuvre existante, au mépris de certaines lois et des conditions de travail. Le secteur est pris dans un cercle vicieux tirant tout le monde vers le bas. Les plus endurants finissent par trouver une situation à peu près satisfaisante

après plusieurs mauvaises expériences. "Aujourd'hui j'ai de la chance, mon patron est un ancien chauffeur, il nous comprend", dit Luciana, qui est tout de même employée au salaire minimum par la filiale roumaine d'une entreprise hollandaise. "Par contre, je me sentais exploitée quand j'étais employée par mon ancienne entreprise [roumaine], je n'avais pas de vacances, pendant les pauses il fallait charger ou décharger, les conditions c'était comme Jésus sur la croix."

Lorsqu'on évoque le problème de l'exploitation, les chauffeurs sont partagés, à la fois énervés contre le système mais ne voulant pas être pris pour des victimes. Oui il y a de l'exploitation, mais c'est aussi de leur responsabilité de refuser les mauvais contrats. "Quand tu gagnes 2 500 euros par mois, c'est dur de renoncer à conduire," explique Luciana. "Et il y a la passion, on développe un attachement au camion. C'est comme une drogue. Les gens ne voient

qu'une caisse de métal, mais on a notre petit luxe à l'intérieur et crois-moi, tu t'y attaches." À force d'y passer la plupart de leur temps, la cabine du camion devient aussi leur maison, ils la remplissent de leur énergie, leurs espoirs et leurs peines, nouent des amitiés au bord de la route avec ceux qui partagent ce mode de vie empreint d'une certaine liberté et qui a des airs d'aventure permanente. "On pleure, on se plaint, on continue à rouler, le vent, la pluie, les orages nous tombent dessus, on prend l'argent, ça nous donne un peu d'espoir, et on continue", dit Luciana.

"Quand tu travailles trois mois d'affilée, tu entres dans une sorte de transe, tu ne sens plus rien", explique Daniel Dănăciică, 51 ans, qui vit en Espagne, mais dont la famille est en Roumanie. "Et puis il y a les réseaux sociaux, ça permet de se voir." Le parcours de Daniel nous laisse entrevoir les conséquences du Paquet Mobilité sur

## *"Il y a la passion, on développe un attachement au camion."*

le marché du travail. Employé en contrat roumain par la filiale roumaine d'une entreprise espagnole, il travaillait 28 jours et rentrait chez lui une semaine, comme le requiert la nouvelle directive européenne. "Je gagnais moins que je voulais, donc je me suis fait embaucher en contrat espagnol et je reste en Espagne." Selon lui, beaucoup d'entreprises vont se retirer de Roumanie. La sienne avait 1 000 camions enregistrés en Roumanie, elle n'en a plus que 300.

### **Vers la faillite des transporteurs d'Europe de l'Est ?**

C'est ce que dénoncent les syndicats du patronat. "Le Paquet Mobilité menace la survie de nombreux transporteurs, dont beaucoup sont des PME", dit Roxana Ilie, représentante de l'Union nationale des transporteurs routiers de Roumanie (UNTRR). Or, "le secteur du transport routier est le principal exportateur de services pour la Roumanie, plus de 5 milliards d'euros par an. C'est également l'un des principaux employeurs, avec 350 000 employés. En matière de cabotage au niveau européen, la Roumanie occupe la troisième place après la Pologne et la Lituanie".

Adrian Dinu, 41 ans, est le patron d'International Drinks Est Europe SRL. Comment sa PME est-elle impactée par le Paquet Mobilité ? "C'est impossible pour nous de répondre aux nouvelles conditions. On n'a pas le budget pour résister, établir des bases en Allemagne ou aux Pays-Bas, on sera contraint de fermer. Entre les salaires des chauffeurs, les prix de l'essence et des assurances qui flambent, il faudrait monter nos prix de 50 % pour survivre, ce qui n'est pas possible sans perdre nos clients. Seules les grandes entreprises survivront." Résigné, Adrian se prépare à fermer son entreprise, rendre les camions qu'il louait et chercher un autre travail. Pour lui, le transport, c'est terminé.

"Ils veulent étouffer les entreprises roumaines pour nous obliger à déménager en Allemagne, en France, en Espagne, faire le travail que les jeunes là-bas ne veulent pas faire. On est juste de la main-d'œuvre", estime Sorin Golea, 29 ans, qui travaille dans l'entreprise d'Adrian Dinu. Il constate que l'âge moyen des routiers de l'Ouest est de 50 ans et que les jeunes ne veulent pas faire ce travail où il faut vivre dans le camion, manger à la gamelle, se doucher dans les stations-service. "Les entreprises roumaines ne peuvent pas défier ce qu'offrent les entreprises de l'Ouest : plus d'argent, parfois un logement pour accueillir toute la famille, et même un emploi pour l'épouse, par exemple dans un abattoir", confie Sorin, qui voit ce type d'offres depuis plusieurs années. Le Paquet Mobilité a été conçu pour régler le problème de la pénurie de main-d'œuvre en Europe de l'Ouest, mais il risque d'aggraver encore un peu plus la pénurie déjà criante en Roumanie, comme si on prenait dans un bac pour remplir l'autre.

L'exode de Roumanie va-t-il s'amplifier ? Le sociologue Aurelian Muntean n'y croit pas trop, en tout cas pas à long terme. "Quand la protection sociale et les salaires auront augmenté en Roumanie, diminuant l'écart avec l'Europe occidentale, les gens auront moins de raisons d'émigrer", estime-t-il. Pour lui, le Paquet Mobilité va forcer une hausse des salaires, directement car les transporteurs devront respecter la nouvelle directive, et indirectement car la pénurie générale de main-d'œuvre les oblige à offrir de meilleurs salaires pour attirer et garder les chauffeurs. Mais le sociologue note la frustration des entreprises devant une imposition top-down de la réforme. Cela a engendré une résistance et des manifestations des transporteurs roumains, qui ont demandé à négocier avec le gouvernement, mais "leur impact a été extrêmement faible étant donné que les normes européennes s'imposent aux législations nationales. C'est pourquoi les entreprises ont déjà identifié les mécanismes plus ou moins légaux par lesquels elles peuvent contourner certaines des exigences de ces directives".

### **Exode de Roumanie et dumping social en Europe**

Elena Frandș, elle, se perd dans les considérations économiques. Sa boussole, c'est les droits des chauffeurs, qu'elle défend avec son petit Syndicat des travailleurs du transport (SLT), affilié à la grande Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF). "Depuis que la Roumanie a intégré l'UE, les chauffeurs professionnels sont embauchés au salaire minimum comme des travailleurs non qualifiés et sont exploités dans le reste de l'Europe. C'est une forme légale d'esclavage", résume-t-elle. "Le patronat est responsable : tant qu'il ne paiera pas assez et n'offrira pas de bonnes conditions de travail, il n'aura pas la main-d'œuvre suffisante." Pour elle, il faut renforcer le cadre réglementaire pour améliorer les conditions de travail et attirer les jeunes vers ce secteur en manque. Transformer le cercle vicieux en cercle vertueux, voilà l'enjeu, et c'est à cette aune qu'on pourra juger cette politique publique européenne.

La force de sa position, elle la tient de son expérience. Avant de fonder son syndicat en 2010, Elena Frandș était directrice des ressources humaines de la filiale roumaine d'une entreprise de transport autrichienne. "J'ai vu toutes les injustices. Beaucoup d'employeurs veulent devenir riches rapidement et se moquent de perdre de la main-d'œuvre. Les chauffeurs me disaient : 'Madame Elena, personne ne s'occupe de nous.' L'entreprise avait des licences en Tchèque, aux Pays-Bas, les chauffeurs roumains ont vu qu'ils n'étaient pas traités à la même enseigne que leurs collègues qui, eux, étaient organisés en syndicat. Alors on a pris notre courage et on l'a fait." Ça passe mal, l'entreprise autrichienne a envoyé un représentant pour les intimider, Elena Frandș a été agressée physiquement, elle a passé 11 jours à l'hôpital. "Il y avait 750 employés à l'époque, une partie d'entre eux ont été envoyés en Tchèque, les autres ont été virés. On est allé au procès, l'employeur a été arrêté, les camions bloqués et sa licence de transport retirée."

Depuis, elle mène un combat syndical contre le dumping social, qui est devenu indissociable d'un autre phénomène : l'exode. "La situation en Roumanie est critique. J'ai des frères et sœurs, des neveux et nièces qui sont partis parce qu'ils n'arrivaient pas à joindre les deux bouts ici, et ce sont des gens diplômés." Trois millions de Roumains ont quitté leur pays depuis 2007. "Les gens vont là où la vie est meilleure, constate Elena. Je suis patriote, je sais que ce n'est plus à la mode, mais j'ai mal au cœur de voir tant de gens quitter la Roumanie. Et ici aussi on a besoin de chauffeurs." ●