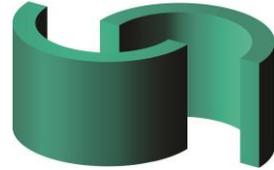


PLAN POUR UNE CONCURRENCE LOYALE DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT

3 février 2016



Service public fédéral
Emploi, Travail et
Concertation sociale



Service public fédéral
Sécurité sociale



JOHAN VAN OVERTVELDT
MINISTRE DES FINANCES



WILLY BORSUS
MINISTRE DES CLASSES MOYENNES, INDEPENDANTS,
PME, AGRICULTURE ET INTEGRATION SOCIALE



JACQUELINE GALANT
MINISTRE DE LA MOBILITE, CHARGÉE DE BELGOCONTROL
ET DE LA SNCB



BART TOMMELEIN
Secrétaire d'Etat à la Lutte contre la fraude sociale,
à la Protection de la vie privée et à la Mer du Nord

Le secteur belge du transport¹ emploie environ 60.000 travailleurs belges et revêt une grande importance pour notre économie. Il y a longtemps que l'emploi dans ce secteur et la viabilité financière pour les sociétés de transport sont mis à rude épreuve sous l'influence des pratiques de dumping social et de la concurrence déloyale (p.ex. des sociétés « boîte aux lettres ») provenant, entre autres, d'Europe de l'Est (5.032 emplois perdus en moins de 6 ans, ou 7,9%)². Le transport international a en grande partie déjà été perdu pour l'économie belge et il s'agit de protéger les activités restantes, aux niveaux national et régional.

Le SIRS décrit la fraude sociale et le dumping social dans le secteur du transport de la manière suivante : « En l'occurrence, il faut entendre par dumping social et fraude sociale dans le secteur du transport un ensemble d'actes par lesquels, en ne respectant pas la législation nationale, européenne et internationale en vigueur, il est porté atteinte aux droits du travailleur salarié ou indépendant concerné, ce qui permet au donneur d'ordre ou au transporteur de jouir d'un avantage obtenu de manière déloyale, qu'il n'aurait pas pu obtenir sans enfreindre la législation et qui implique une perte de recettes pour les autorités. »

Le secteur du transport est régi non seulement par la législation belge, mais aussi, en grande partie, par la réglementation européenne qui vise un marché interne du transport. Pour cette raison, il est d'une grande importance de collaborer avec les pays du Benelux et de peser sur la politique européenne du transport et de marché de l'emploi conjointement avec la France et l'Allemagne, comme un genre de Benelux Plus. Des accords de partenariat seront également conclus avec les autres États membres de l'Union européenne. Nous devons veiller à tout moment à ne pas dégrader davantage, par des mesures nationales unilatérales, le secteur du transport et l'emploi belges au lieu de le développer.

Le 1^{er} mars 2014, le secteur a conclu une CCT « A travail égal salaire égal », en vue de lutter contre le dumping social dans le secteur.

Les mesures nécessaires seront prises à trois niveaux :

- au niveau national,
- au niveau Benelux (Plus) et au niveau international,
- au niveau européen.

¹ Transport de marchandises et logistique

² De 63.810 travailleurs en 2008 à 58.778 en 2014 (source : Fonds social Transport et Logistique)

En comparaison, dans le secteur de la construction, nous constatons une baisse de 9,4% sur 6 ans, de 164.448 travailleurs en 2008 à 148.978 en 2014.

I. Mesures nationales

a) Contrôles conjoints du SPF Mobilité, du SIRS et de la douane

1) **Guidelines sur l'interprétation des réglementations européenne et belge par les services d'inspection.** Les entreprises et les travailleurs salariés des sociétés de transport ne savent pas toujours avec certitude quelle interprétation les services d'inspection belges donnent à certaines notions de droit européen et national. Il est important que ces notions soient interprétées et appliquées de la même façon par tous les services d'inspection et qu'elles soient bien connues des entreprises et des partenaires sociaux. Des conditions égales doivent s'appliquer au sein de l'Union européenne pour toutes les sociétés de transport. C'est pourquoi il est important de savoir ce qui est possible et autorisé. C'est également la raison pour laquelle il faut que les services d'inspection belges appliquent les règles européennes le plus strictement et le plus correctement possible. Ainsi, il est demandé de rédiger des guidelines, entre autres, sur le règlement Rome I : la mise en œuvre du règlement Rome-I , en général, et en ce qui concerne le transport dans un pays tiers constituent dès lors des points importants à cet égard. Par ailleurs, les partenaires sociaux sont demandeurs d'une plus grande transparence et d'une plus grande sécurité juridique sur ce plan.

Action : les services d'inspection du SIRS, du SPF Finances et du SPF Mobilité rédigeront, pour autant qu'elles n'existent pas encore, des propositions concrètes qui leur donneront l'opportunité d'appliquer les règles européennes et nationales de façon correcte et simple. Le Comité de direction transport routier, le Comité pour la lutte contre le dumping social et le SPF Finances prennent l'initiative à cet égard, conjointement avec les partenaires sociaux. Les partenaires sociaux établissent une liste des thèmes prioritaires qu'ils souhaitent voir concrétiser dans ces guidelines. Néanmoins, ce sont les services d'inspection qui doivent les établir, les décrire et définir la manière et la méthodologie de contrôle. Du point de vue de l'égalité de traitement et de la sécurité juridique, les domaines contrôlés seront publiés sur un site web publiquement accessible. Les partenaires sociaux peuvent apporter leur contribution au sein du comité de suivi de ce plan pour une concurrence loyale dans le secteur du transport.

2) **Uniformisation de l'approche des auditorats du travail.** Il existe une directive (non publique) du Collège des Procureurs généraux relative à la lutte contre le dumping social, entre autres, dans le secteur du transport qui prescrit une « tolérance zéro ». Il n'est pas tant nécessaire d'adopter une nouvelle réglementation, mais il faut un contrôle et une mise en œuvre plus uniformes de la réglementation existante. A cet égard, il est d'une grande importance que, d'une part, les contrôles du dumping social soient exécutés en étroite collaboration avec les auditorats du travail, et d'autre part que tous les auditorats du travail appliquent la même approche des dossiers de transport. Et ce, pour que les infractions soient évaluées de la même manière par les différents auditorats. Les partenaires sociaux demandent à recevoir un suivi et un feed-back global sur les signalements transmis au SIRS en matière de dumping social.

Action : le Collège des Procureurs généraux évaluera la directive relative à la lutte contre le dumping social 2 ans après l'entrée en vigueur. Le Collège transmettra son rapport d'activité public aux partenaires sociaux et au SIRS. Le point de contact pour une concurrence loyale est également opérationnel depuis octobre 2015, ce qui permet aux organisations d'employeurs et de travailleurs de cette table ronde de transmettre leurs dossiers au point de contact. En vue de la conscientisation

et de l'assise sociale de la lutte contre la fraude, un feed-back pour la fraude sociale sera systématiquement envoyé sur la suite qui est donnée à ces signalements, et ce, dans le respect du secret de l'enquête en matière pénale.

3) Collaboration des services d'inspection du SPF Mobilité, des services d'inspection sociale et de la douane. Le plan d'action transport routier coordonne les contrôles du transport routier. Ce plan d'action devrait accorder une attention suffisante aux contrôles communs avec le SPF Mobilité, les services d'inspection sociale, la douane et la police. Cette observation est également formulée par la Cour des comptes dans son rapport « *Transport de marchandises par route – Application de la réglementation* » du 18 février 2015. Le Plan d'action Transport routier prévoit la structure suivante :

- Le comité de direction est dirigé par le SPF MOB avec les partenaires suivants :

- SPF MOB

- police locale et fédérale

- douane

- SPF Emploi et travail (ETCS)

- Inspection sociale

- Service d'inspection ONSS

- Office Nationale de l'Emploi (ONEM)

- Cellule permanente de coordination : dirigée par le CLS

- Cellules provinciales : fonctionnement opérationnel – exécution d'actions de contrôle provincial par tous les acteurs. Dirigé par le SPF Mobilité

Action: les ministres compétents Van Overtveldt et Galant et le secrétaire d'État Tommelein examinent comment les structures de concertation et le pilotage des services d'inspection peuvent être optimisés en vue d'une organisation efficiente. Un pilotage central est proposé. (voir aussi le point d'action 3.8 et le point d'action 35 du « Plan d'action 2015 – Lutte contre la fraude sociale et le dumping social »)

4) Le renforcement des services d'inspection : Outre une optimisation des structures de concertation et le pilotage des services d'inspection, la réussite de cet exercice nécessite aussi du personnel et des moyens suffisants.

Action: le secrétaire d'Etat et les ministres Van Overtveldt et Galant demandent conjointement, chacun pour sa responsabilité, des ressources humaines et technologiques pour les services d'inspection concernés.

5) Equilibre entre contrôles routiers et contrôles des sièges. Pour les contrôles qui ciblent spécifiquement les pratiques de dumping social, il y a assurément lieu d'accorder l'attention nécessaire aux contrôles routiers sans perturber l'équilibre avec les contrôles des sièges. En effet, les

contrôles routiers permettent également de contrôler les chauffeurs étrangers qui travaillent souvent pour des entreprises n'ayant pas de siège social en Belgique. Pour ce faire, il sera fait appel à des technologies existantes comme, par exemple, les caméras ANPR, les caméras de contrôle de trajet et de contrôle d'accès au port... Si les contrôles du dumping social sont effectués uniquement par des contrôles dans les sièges, nous risquons de contrôler uniquement les entreprises de transport belges, sans inquiéter les entreprises étrangères. Les contrôles des sièges conservent leur importance pour les enquêtes (judiciaires) des grands dossiers de fraude et des constructions frauduleuses, mais il ne faut pas qu'ils entravent aux dossiers d'infraction qui peuvent être contrôlés et sanctionnés relativement simplement par le biais de contrôles routiers.

Action : les ministres Galant et Van Overtveldt et le secrétaire d'État Tommelein donneront des instructions à leurs services d'inspection pour qu'ils accordent une attention suffisante tant aux contrôles dans les sièges qu'aux contrôles routiers. L'usage des moyens technologiques doit être mieux utilisé et de manière plus efficace dans la lutte contre le dumping social. La législation nécessaire à cet effet sera adaptée ou rédigée en concertation avec les Régions qui sont déjà compétentes pour certains aspects de l'utilisation des moyens technologiques.

6) Plus de contrôles des véhicules < 3,5 tonnes. Ces véhicules échappent souvent aux contrôles parce qu'ils ne doivent pas satisfaire à un certain nombre d'obligations comme le tachygraphe, la licence de transport, etc... Néanmoins, d'autres contrôles sont possibles, comme le respect de la législation du travail/la législation relative à la sécurité sociale (travail au noir), la réglementation technique, les exigences en matière de sécurité routière... Étant donné que ces véhicules échappent actuellement aux contrôles, les pratiques de dumping social avec des chauffeurs de cette catégorie de véhicules subsistent, et on constate même un glissement vers cette forme de transport.

Action : la ministre Galant et le secrétaire d'État Tommelein donneront des instructions à leurs services d'inspection pour qu'ils contrôlent davantage les véhicules < 3,5 tonnes, et ce, en premier lieu par des actions ciblées sur cette catégorie de véhicules

7) Accès à la profession pour les véhicules < 500kg. L'ensemble des partenaires reconnaît la nécessité de l'élargissement des règles en matière d'accès à la profession du transporteur routier à toute forme de transport pour le compte de tiers. Cet aspect doit également être abordé au niveau européen et du Benelux, sans quoi seuls les transporteurs nationaux seront touchés.

En outre, il faudra examiner la formation des chauffeurs professionnels de véhicules < 3,5 tonnes. D'ici fin septembre 2016, la Commission européenne veut modifier la législation sur le transport et il serait utile de faire inclure l'obligation de formation pour les véhicules < 3,5 tonnes par la Commission européenne durant la période de consultation.

On pourrait faire dépendre le permis de conduire des chauffeurs d'une formation à suivre ou d'une attestation distincte dont le chauffeur doit toujours être en possession dans le véhicule. Cette idée sera examinée en concertation avec les Régions, mais surtout aux niveaux européen et du Benelux.

Action: la ministre Galant demandera aux Régions d'élaborer une proposition pour élargir l'accès à la profession à tout transport pour le compte de tiers, et ce, en concertation avec le Benelux et l'Europe. En concertation avec les Régions, le Benelux et l'Europe, les obligations de formation seront alignées sur les dernières dispositions européennes. Dans le cadre de la période de consultation pour une nouvelle réglementation européenne en matière de formation, on peut renvoyer à ce plan tripartite qui prône des conditions égales en matière de formation des chauffeurs.

b) Concertation sociale

8) **Protocole d'accord.** Il est nécessaire de conclure un protocole d'accord entre les autorités (les services d'inspection) et le secteur du transport (employeurs et travailleurs). Le projet d'accord existant qui a déjà été approuvé par tous les partenaires sociaux sera approuvé tant par les services d'inspection sociale que par les partenaires sociaux. Il importe également d'inclure une structure de concertation dans cet accord de partenariat au sein de laquelle partenaires sociaux et services d'inspection peuvent se concerter sur une base régulière sur les tendances et phénomènes en matière de dumping social dans le secteur.

Action: la ministre Galant et le secrétaire d'État Tommelein redémarreront la concertation structurelle entre partenaires sociaux et inspection sociale (SPF Mobilité, SIRS). Un protocole d'accord sera conclu durant le 1er trimestre 2016.

9) **Point de contact pour une concurrence loyale** (<https://www.pointdecontactfraudesociale.belgique.be/>). Un point de contact unique pour signaler la fraude sociale doit également permettre dans le secteur du transport de signaler les cas de dumping social en vue d'un suivi/traitement plus efficace de ces signalements. La compétence de contrôle reste néanmoins une tâche qui incombe aux pouvoirs publics.

Action: Il est demandé aux syndicats et aux employeurs de transmettre les dossiers de dumping social au Point de contact pour une concurrence loyale qui est opérationnel depuis octobre 2015. Les organisations sectorielles peuvent introduire directement les dossiers et peuvent recevoir un feedback global sur les signalements de dumping social. Les partenaires sociaux peuvent également apporter leur contribution au sein du comité de suivi de ce plan pour une concurrence loyale.

c) Problématique du coût salarial

10) **Coût salarial :** Dans le secteur du transport, la concurrence fait rage sur la base du prix pour le transport. Les chauffeurs qui travaillent pour des sociétés d'Europe de l'Est (fictives ou non) comme salariés ou comme indépendants, sont payés conformément aux tarifs horaires dans le pays d'Europe de l'Est et, de cette manière, ils peuvent offrir leurs services à un prix très peu élevé. Parallèlement à la lutte contre les sociétés « boîte aux lettres » dans les pays d'Europe de l'Est, il faut également examiner la problématique du coût salarial élevé en Belgique.

Action : Dans le cadre de l'actualisation du plan destiné à 'donner 'une bouffée d'oxygène au secteur', les partenaires sociaux formuleront des recommandations conjointes sur la problématique du coût salarial dans le secteur à l'attention du gouvernement.

11) Pendant la première réunion de suivi, les cabinets des ministres Van Overtveldt et Borsus donneront une explication sur l'importance du tax shift pour les employeurs, les salariés les indépendants et les PME dans le secteur du transport.

Action: Les ministres Van Overtveldt et Borsus prévoient une présentation sur l'importance du tax shift pour le secteur du transport. Les deux ministres prendront aussi acte des propositions communes éventuelles des partenaires sociaux en matière de coûts salariaux dans le secteur.

12) **Revoir la procédure de perception immédiate** : Il est notamment proposé de suivre une autre procédure dans laquelle l'amende de la perception immédiate n'est plus adressée, dans certains cas, au chauffeur, mais au donneur d'ordre ou au transporteur qui est à la base, par exemple, du transbordement. La perception améliorée des amendes pénales, en particulier sur le plan de la sécurité routière, par les ministres Geens et Van Overtveldt est un premier pas important dans ce cadre.

Action : la ministre Galant réexamine au sein du gouvernement et conjointement avec le SPF Mobilité la possibilité juridique de rendre les procédures de perception immédiate de certaines amendes plus efficaces. Un groupe de travail sera mis sur pied avec les partenaires sociaux à cet effet.

13) **Restructuration du catalogue d'amendes** : il est proposé, parallèlement à une révision générale des amendes comme prévu au point 18, de rendre les amendes existantes pour absence de lettre de voiture plus proportionnelles selon qu'il s'agit d'une négligence administrative ou de fraude commise sciemment.

Action : la ministre Galant étudiera les pistes juridiques possibles pour rendre les amendes pour absence de la lettre de voiture plus ciblées et plus proportionnelles.

14) **A travail égal salaire égal** : La table ronde souscrit au principe de salaire égal pour un travail égal au même endroit et elle plaide pour son application au niveau européen.

Action : Le secrétaire d'État Tommelein va prendre l'initiative pour plaider la réelle application de ce principe auprès de la Commissaire européenne Marianne Thyssen.

15) **La transposition de la directive d'exécution (2014/67/UE) en droit belge** : en ce qui concerne la transposition de la directive d'exécution, les cabinets Peeters et Tommelein prêteront une oreille attentive aux préoccupations des partenaires sociaux au travers d'une concertation au sein du Conseil National de Travail. Dans ce cadre, il sera examiné comment l'arrêt KOELZSCH peut être transposé en droit belge et comment faire usage du principe selon lequel « le contrat de travail est régi par le droit du pays où ou à partir duquel le travailleur, dans l'exécution du contrat, accomplit habituellement son travail ».

Action: les ministre Peeters et le secrétaire d'État Tommelein veilleront à ce que les partenaires sociaux soient entendus via le Conseil National du Travail.

d) Respect des prix du marché

16) **Prix excessivement bas** (art. 43§4 loi sur le transport du 15/7/2013) : cette législation reste difficilement applicable dans la pratique. Les prix excessivement bas pourraient néanmoins encore plus être utilisés comme indicateur dans le cadre du datamining. Les prix excessivement bas pourraient être signalés et suivis par le biais du point de contact pour une concurrence loyale.

Action : il est demandé aux partenaires sociaux de transmettre aux services d'inspection les dossiers de prix excessivement bas par le biais du point de contact pour une concurrence loyale. Les services d'inspection affecteront ces données au renforcement de leur datamining.

II Benelux (PLUS) et mesures internationales

17) **Règles de cabotage.** Au sein du Benelux (Plus) et de l'Europe de l'Ouest, une base pour une adaptation des règles de cabotage au niveau européen est à l'étude. Les règles pourraient être adaptées en vue d'une meilleure protection des droits des chauffeurs. Les contrôles seront effectués de manière plus stricte notamment dans le cadre de la Traité Benelux sur le transport. Un contrôle strict sera effectué quant à l'application de la directive relative au détachement des travailleurs et son contrôle dans le cadre du cabotage illégal.

Action : La ministre Galant mène une concertation à l'intérieur du Benelux et en Europe afin d'élaborer à des règles de cabotage plus strictes.

18) **Harmonisation des amendes.** En matière de cabotage, de long repos hebdomadaire... différentes amendes s'appliquent en fonction du pays où les infractions sont commises. Lorsque dans le pays X, il existe une amende pour la prise du long repos dans la cabine du camion et dans le pays voisin Y, il existe une amende beaucoup moins élevée pour cette infraction qui, en outre, n'y est pas contrôlée, on se déplace simplement vers le pays voisin où les règles et leur application sont les moins strictes. A fortiori pour un petit pays comme la Belgique, il est important que les amendes soient similaires à celles des pays limitrophes (Benelux Plus).

Action : la ministre Galant dresse un inventaire des amendes dans les différents pays du Benelux Plus et consulte avec ces pays pour discuter d'une harmonisation plus poussée et d'une interprétation uniforme, en prenant comme point de départ le niveau des amendes belges. L'amende sur le long repos ne sera réduite en aucun cas.

19) **Repos hebdomadaire:** au sein du Benelux-plus et parallèlement à l'introduction du tachygraphe avec GPS au niveau européen, des contrôles supplémentaires sur l'application correcte du repos hebdomadaire (au minimum 45h) seront organisés. On veillera à ce que ces contrôles ne causent pas de discrimination dans le secteur du transport.³ Cette mesure s'inscrit dans le cadre d'une meilleure sécurité et du bien-être des chauffeurs.

Action : la ministre Galant et le secrétaire d'État Tommelein veilleront à pouvoir organiser d'ici au 1^{er} janvier 2019, conjointement avec les autres Etats-membres, entre autres dans le cadre de la révision du 'Road Package', des contrôles non discriminatoires sur le repos hebdomadaire au moyen du le tachygraphe avec GPS (également obligatoire à partir de cette date).

20) **Rendre le tachygraphe obligatoire en dessous de 3,5 tonnes.** Conjointement avec les autres pays du Benelux Plus, trouver une base au niveau européen pour l'introduction d'une obligation de tachygraphe en dessous de 3,5 tonnes.

Action : la ministre Galant consulte avec les pays du Benelux Plus pour introduire au niveau européen une obligation de tachygraphe en dessous de 3,5 tonnes.

21) **Discussions bilatérales et multilatérales avec des pays tiers.** Attitude ferme lors des discussions bilatérales et multilatérales (p.ex. ITF - International Transport Forum). Il y a lieu d'intervenir fermement, par exemple, lors de la fixation des contingents pour les trajets d'États membres non UE.

³ Discrimination entre les nouveaux et les anciens véhicules/tachygraphes.

Action : la ministre Galant tient compte de la demande des partenaires sociaux de limiter l'autorisation des contingents afin de protéger les entreprises et les travailleurs belges. Elle continuera à défendre cette idée aux niveaux Benelux et international.

22) Renforcer les **contrôles Benelux ciblés** en matière de transport par les pays non européens

Action : la ministre Galant mènera une concertation à ce sujet et prendra des initiatives à cet effet en vue de contrôles ciblés tant en Belgique/dans le Benelux qu'en relation avec des pays tiers.

23) **Accès à la profession** pour les véhicules < 500 kg : les partenaires sociaux demandent d'amener cette problématique dans les discussions aux niveaux du Benelux et de l'UE.

Action : la ministre Galant demandera aux Régions de chercher un soutien dans le Benelux/l'Europe pour une concertation au niveau européen, afin de rendre les conditions d'accès à la profession plus strictes.

III Mesures européennes

24) **Pas d'assouplissement des règles de cabotage.** En matière de transport international de marchandises, la libéralisation de l'UE est complètement accomplie, mais en matière de cabotage, ce n'est pas le cas. La réalisation d'un marché interne du transport complètement assoupli n'est pas estimée opportune tant qu'il existe trop de différences entre États membres en matière de législation sociale, fiscale et du travail. Il faut intervenir de manière uniforme, conjointement avec d'autres États membres au sein de l'UE qui partagent notre conception à cet égard, pour empêcher l'assouplissement des règles de cabotage.

Action : la ministre Galant défendra ce point de vue au sein du Conseil des ministres de l'Europe.

25) **Salaire minimum européen.** Il faudrait instaurer un salaire minimum européen (par secteur ou interprofessionnel) en dessous duquel on ne peut pas offrir du travail. Cette limite n'est pas une limite absolue, mais une limite relative fixée d'un pays à l'autre : par exemple, sur la base du seuil de pauvreté qui est défini par l'UE à au moins 60% du revenu médian. La table ronde préconise au niveau européen que le salaire minimum d'un Etat membre déterminé soit toujours d'application pour les activités de transport. Outre l'harmonisation, il subsiste aussi de grandes différences en matière de coût salarial qu'il faut réduire. La table ronde souscrit au principe 'du salaire égal pour un travail égal au même endroit' et sera défendu au niveau européen.

Action : en exécution de l'accord de gouvernement, le ministre Peeters et le secrétaire d'État Tommelein plaideront, au sein du Conseil des ministres de l'Europe, pour l'introduction d'un salaire minimum européen. De plus, les initiatives allemandes seront suivies minutieusement en vue d'une éventuelle visite de travail ultérieure en Allemagne et, le cas échéant, une reprise de ces initiatives en Belgique.

26) **Inspections communes.** Conjointement avec les services d'inspection d'autres États membres, introduire des contrôles communs ou les renforcer en matière de mobilité, législation sociale et fiscale dans le secteur du transport. Cette approche existe déjà entre BE et NL, mais elle doit être étendue au plus grand nombre possible d'États membres. L'objectif final doit être la création d'un genre de Socio-Pol qui lutte contre la fraude sociale et le dumping dans l'ensemble de l'Union.

Action : les ministres Van Overtveldt et Galant et le secrétaire d'État Tommelein prennent l'initiative (chacun pour ce qui est de ses compétences) afin de conclure des conventions bilatérales en la matière. Le traité de Liège de 3 octobre 2014 est le cadre général pour cette mesure.

27) **Le règlement relatif à l'établissement n°1071/2009** (abus via des sociétés boîtes aux lettres) Contrôle plus strict du respect des conditions d'établissement sur le plan européen afin de lutter contre l'existence de sociétés « boîte aux lettres » dans le sens du règlement n°1071/2009. Il faut absolument garantir une concurrence équitable entre tous les États membres en matière d'exigence d'établissement du règlement n°1071/2009 relatif à l'établissement.

Action: Le gouvernement fédéral demandera aux Régions de veiller à ce que des dossiers concrets soient transmis à la Commissaire Thyssen et à la Commissaire Bulc et à ce qu'elles plaident en faveur d'une intervention stricte contre les infractions au règlement relatif à l'établissement dans tous les États membres. Dans ce cadre, la Commission lance une procédure en infraction contre les pays qui

refusent de respecter la législation européenne. Il est demandé aux administrations et aux services d'inspection de transmettre la correspondance éventuelle à ce sujet (p.ex. entre la DG MOVE et le SPF Mobilité) et les dossiers concrets éventuels.

28) Respect du droit social : Dans le cadre du règlement 883/2004 et de la Directive 96/71/CE, il sera demandé sur le plan européen de respecter les règles européennes de droit social, en vue notamment de la lutte contre les sociétés « boîte aux lettres » et l'attention de certains États membres sera attirée sur la question.

Action : le ministre Peeters et le secrétaire d'État Tommelein aborderont cette question auprès des commissaires européens compétents.

29) Adaptation de la législation sociale: Par ailleurs, une adaptation de la législation sociale est souhaitable sur plan européen, notamment pour poursuivre la lutte contre le phénomène des sociétés « boîte aux lettres » (au sens du Règlement 883/2004) et les détachements illégaux (au sens de la Directive 96/71/CE).

Action : le ministre Peeters et le secrétaire d'État Tommelein aborderont cette question auprès des commissaires européens compétents.

30) Guide pratique d'interprétation des règles de l'UE pour le secteur du transport : Il serait utile de rédiger un guide pratique qui doit apporter une réponse à certains problèmes pratiques (d'interprétation) auxquels le secteur du transport est confronté (par analogie avec le « Guide pratique de la législation applicable » de la Commission européenne sur le règlement 883/2004), et ce, tant en matière de dumping social (droit du travail et droit de la sécurité sociale) qu'en matière de mobilité.

Action : la ministre Galant et le secrétaire d'État Tommelein plaideront à l'échelon européen pour qu'un tel guide soit rédigé (p.ex. : le projet TRACE).⁴

⁴ <http://www.traceproject.eu/>

Protocole de coopération entre le Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale, le SPF Sécurité sociale, le SPF Mobilité et Transports, l'Office national de Sécurité sociale, l'Office national de l'Emploi, le Bureau fédéral d'orientation du Service d'information et de recherche sociale et les partenaires sociaux de la sous-commission paritaire 140.03, transport routier et logistique, visant à lutter contre la fraude sociale et le travail illégal dans le secteur.

Entre

- **Le Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale, rue Ernest Blerot, 1, 1070 Bruxelles,** représenté par Pierre Paul MAETER, Président du Comité de Direction,
- **Le Service public fédéral Sécurité sociale, Finance Tower, Boulevard du Jardin botanique 50, boîte 1, 1000 Bruxelles,** représenté par monsieur Frank VAN MASSENHOVE, Président du Comité de Direction,
- **L'Office national de Sécurité sociale, Place Victor Horta, 11, 1060 Bruxelles,** représenté par Koen SNYDERS, Administrateur général,
- **L'Office national de l'Emploi, Boulevard de l'Empereur 7, 1000 Bruxelles,** représenté par monsieur Georges CARLENS, Administrateur général,
- **Le Bureau fédéral d'orientation du Service d'Information et de Recherche Sociale (SIRS), rue Ernest Blerot, 1, 1070 Bruxelles,** représenté par Monsieur Michel ASEGLIO, Directeur du SIRS
- **Le Service public fédéral Mobilité, City Atrium, rue du Progrès, 56, 1210 Bruxelles,** représenté par Monsieur Laurent LEDOUX, Président du Comité de Direction

Et

- **La FGTB - Union Belge des Ouvriers du Transport,** représentée par Monsieur Frank MOREELS, Secrétaire fédéral
- **La CSC-Transcom,** représentée par Monsieur Jan SANNEN, responsable général du secteur transport routier
- **La FEBETRA,** représentée par monsieur Willy VANLOON, Président
- **TLV,** représentée par monsieur Lode VERKINDEREN, Secrétaire-générale
- **L'UPTR,** représentée par Monsieur Bruno VELGHE, Président

Préambule

Dans le cadre de la lutte contre l'emploi illégal, le dumping social et la concurrence déloyale dans le secteur du transport de marchandises pour compte de tiers, les signataires du présent document ont décidé de mettre sur pied un accord de coopération permanent, afin de rechercher et élaborer des solutions à ce problème, au niveau social.

Cet objectif commun, qui constitue la base du présent accord, est induit par les considérations suivantes:

- le travail illégal déséquilibre l'économie et fausse la concurrence;
- la concurrence déloyale, qui découle d'un non-respect ou d'une mauvaise interprétation de la législation sociale, nuit aux intérêts économiques de toutes les entreprises du secteur et hypothèque leurs chances de survie;
- les travailleurs concernés sont lésés en termes de perspectives d'emploi, de sécurité sociale et de niveau de sécurité;
- la qualité des prestations à l'égard des clients et des maîtres d'ouvrage s'en trouve diminuée, ce qui nuit à l'image du secteur;
- le non-respect de la législation sociale entraîne une perte de revenus pour les pouvoirs publics – et donc l'ensemble de la collectivité –, ce qui grève l'ensemble de notre système de sécurité sociale;
- le travail illégal constitue un danger pour la sécurité routière.

Les partenaires partent du principe que différentes actions doivent être entreprises afin de lutter contre le travail illégal. Dans le cadre de leurs actions communes, ils donnent la priorité aux mesures d'information et de prévention et à l'application effective de la réglementation en vigueur. De nouvelles réglementations complémentaires doivent s'appuyer sur le constat commun de lacunes éventuelles dans la réglementation existante et ne peuvent générer de charges administratives déraisonnables.

Les partenaires estiment nécessaire d'intensifier la détection commune des abus flagrants et structurels, afin de déterminer quels sont les moyens les plus appropriés à mettre en œuvre pour juguler ces abus. Par fraude structurelle, on entend ici l'organisation de détachements et de cabotage illicites dans le secteur et les abus qui en découlent en matière de paiement des salaires et des cotisations de sécurité sociale.

De par sa haute valeur symbolique, la présente convention constituera donc un signal fort adressé à l'ensemble des acteurs du secteur.

Le regroupement des forces de tous les partenaires et une bonne collaboration réciproque doivent permettre, de la manière la plus pragmatique possible:

- de garantir le respect des réglementations, tant générales que particulières;
- de réduire drastiquement le travail au noir, ainsi que toute forme de travail illégal.

Actions

Les partenaires décident de créer un point de contact permanent composé de leurs représentants.

Ce point de contact permanent sera chargé de l'application de la présente convention afin:

1. d'éviter les infractions ou les interprétations erronées de la réglementation existante par le biais de la rédaction d'une brochure conjointe relative aux conditions de travail dans le secteur
2. de sensibiliser toutes les parties concernées à la problématique et ses conséquences, au travers des publications respectives des partenaires
3. de formuler, si nécessaire, des propositions de loi ou des modifications de réglementation adéquates

4. de développer et garantir des modalités de prévention et des contrôles, propres au secteur; par exemple, l'avis unanime des partenaires sociaux de la SCP 140.03 concernant les faux indépendants
5. de mettre au point une procédure de signaux d'alarme permettant de détecter des pratiques illégales ou des anomalies sur le terrain;

Les partenaires sociaux veilleront à ce que les intérêts des fédérations et de leurs membres ne soient pas lésés et tiendront compte de la position concurrentielle internationale précaire des entreprises belges et des circonstances flexibles spécifiques dans lesquelles s'effectuent les activités de transport routier.

Engagements pris par les services publics fédéraux

1. Dispenser les informations nécessaires en matière de législation et prendre les mesures requises en vue d'améliorer la collaboration avec les autorités administratives, et, en particulier, les autorités judiciaires, le SPF Finances, l'ONSS, ... tant pour la préparation des actions à entreprendre au sein du secteur que pour le suivi des constatations réalisées par les services d'inspection.
2. Les services d'inspection social continuent d'apporter leur collaboration aux contrôles existants dans le cadre des cellules provinciales transport, ensemble avec le SPF Mobilité et la police fédérale.
3. Outre des données chiffrées, un feed-back des points problématiques sera également assuré, dans les limites de la déontologie des services d'inspection.

Engagements pris par les fédérations professionnelles et les organisations de travailleurs du secteur

1. Dans l'intérêt d'une concurrence saine, décourager systématiquement le travail en noir et les abus flagrants;
2. Mener des actions de sensibilisation et une campagne d'information à destination de leurs membres ; par exemple, expliquer les dangers du travail en noir aux travailleurs;
3. Tous les six mois, soumettre le résultat des actions menées au groupe de travail, aux fins d'évaluation;
4. Transmettre des données pratiques et pertinentes aux services publics fédéraux chargés du contrôle ou au groupe de travail.

Tant les organisations de travailleurs que d'employeurs s'engagent à communiquer des informations correctes dans leurs publications et articles de presse, afin de ne pas écorner inutilement l'image du secteur.

Afin d'optimiser l'échange de données, chaque partenaire désigne une personne de contact ou SPOC, à laquelle les autres partenaires peuvent poser leurs questions ou demander des informations dans le cadre du présent accord de coopération. Le SIRS désigne un secrétaire permanent qui collecte et transmet les informations et convoque annuellement les partenaires.

Evaluation de l'accord

Le présent accord fait l'objet d'une évaluation annuelle par le point de contact permanent. Il y sera donné un aperçu des actions et enquêtes menées, des infractions constatées et du nombre de travailleurs / employeurs concernés. La réunion est convoquée à l'initiative du SIRS.

Diffusion et publicité

Les partenaires donneront, aux orientations du présent accord, toute publicité nécessaire, notamment en organisant une conférence de presse commune et en expliquant ces orientations sur leurs sites internet et/ou dans leurs publications respectives.

Entrée en vigueur et durée de la convention

Le présent accord de partenariat entre en vigueur le 3 février 2016 pour une durée de 12 mois. Il est prolongé tacitement, chaque fois pour la même durée, tant qu'aucune partie n'a fait savoir, par courrier recommandé adressé aux autres parties, qu'elle renonçait à prolonger la présente convention.

Fait à Bruxelles, le 3 février 2016

Johan VAN OVERTVELDT
Ministre des Finances, chargé de la Lutte contre la fraude fiscale

Willy BORSUS
Ministre des Indépendants

Jacqueline GALANT
Ministre de la Mobilité

Bart TOMMELEIN
Le Secrétaire d'Etat à la Lutte contre la fraude sociale

Pour le Service Public Fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale

Pour le Service Public Fédéral Sécurité Sociale

Pierre-Paul MAETER,
Président du comité de direction

Frank VAN MASSENHOVE,
Président du comité de direction

Pour l'Office national de Sécurité Sociale

Koen SNYDERS,
Administrateur général

Pour le Service d'information et de recherche sociale

Michel ASEGLIO,
Directeur SIRS

Pour la Fédération générale du travail de Belgique,
FGTB– UBT

Frank MOREELS
Secrétaire fédéral

Pour la Centrale générale des syndicats libéraux de
Belgique

Peter BORNER
Responsable Sectoriel National

Pour Transport & Logistiek Vlaanderen

Lode VERKINDEREN
Secrétaire-général

Pour l'Office national de l'Emploi

Georges CARLENS,
Administrateur général

Pour le Service Public Fédéral Mobilité et Transports

Laurent LEDOUX
Président du comité de direction

Pour la Confédération des syndicats chrétiens de
Belgique, CSC-Transcom

Jan SANNEN
Responsable général du secteur du transport routier

Pour la Fédération Royale Belge des Transporteurs et
des Prestataires de Services Logistiques

Philippe DEGRAEF
Directeur

Pour l'Union Professionnelle du Transport et de la
Logistique

Bruno VELGHE
Président