

## **RAPPORT sur le problème posé par le mode de fonctionnement de la société WILLI BETZ**

Etabli par Maryse Moll, CNT

Le problème de la concurrence des transporteurs des pays de l'est est fréquemment évoqué depuis quelques années. Il peut s'agir de transports assurés directement par des entreprises de ces pays, ou de transports où les conducteurs sont des ressortissants de ces pays.

Dans les deux cas, les coûts de revient de ces transports sont plus bas que ceux des entreprises de la CEE employant des conducteurs de la Communauté. Si l'on s'attache au cas de la France, on peut donc craindre qu'un certain nombre d'entreprises françaises ne perdent des parts de marché ou des chances de développement, le danger dépendant de l'ampleur de la pratique. Il est possible que les entreprises menacées s'engagent dans la même voie et commencent à s'implanter à l'est afin de disposer à leur tour de personnel à bas prix. Si ce mouvement prenait une certaine ampleur, il pourrait menacer l'organisation actuelle des transports, et, en particulier, cela risque de faire apparaître le chômage chez les conducteurs français, alors qu'ils sont actuellement trop peu nombreux pour répondre à la demande.

Evaluer l'ampleur de cette pratique demanderait des moyens d'investigation tout autres que ceux du CNT. En l'état actuel de l'information, certains en minimisent les risques, et d'autres les exagèrent peut-être. Une enquête serait nécessaire pour cerner sa réalité et son ampleur: même si certains transporteurs " cassent " les prix, la perturbation du marché qui en résulte est plus ou moins grande selon qu'elle reste ou non localisée et qu'elle progresse ou non. On tentera pourtant de cerner les contours du problème.

Par ailleurs, les avis sont partagés quant à ces évolutions éventuelles; pour certains, il s'agirait d'une adaptation naturelle à l'économie mondialisée, pour d'autres, il faut interdire des pratiques qui conduiraient tout droit à une régression sociale.

Ces derniers sont partisans d'utiliser toute la panoplie réglementaire française et éventuellement européenne pour les faire cesser, et si nécessaire, d'aménager la réglementation.

## **I - Réalité et ampleur de ces pratiques**

### **A - La nature de la pratique**

#### **a - La stratégie du groupe**

Le capital du groupe Willi Betz serait familial à 100% <sup>1</sup>, ce qui montre la volonté d'avoir un contrôle total de ses activités. Il applique une stratégie globale privilégiant la réduction des coûts et l'adaptation du service à la demande, et il reste malgré un redéploiement de son activité, un spécialiste des trafics vers l'est de l'Europe.

#### ***En matière de coûts***

Afin de réduire ses coûts, Willi Betz agit sur plusieurs plans.

Autant que possible, le groupe **s'adresse directement aux gros chargeurs**, en tant que commissionnaire de transport, et dans une moindre mesure, en tant que transporteur. Il compte parmi ses clients de grandes sociétés comme Ikea, Bourgoin, Procter and Gamble, Daimler-Benz, etc..

La société essaie parallèlement d'avoir **la flexibilité de trafic** la plus large possible, grâce à une gestion centralisée des trafics, faite en Allemagne, à Reutlingen dans le Bade-Wurtemberg. Dans cette ville se trouve le siège social du groupe, et le " centre nerveux " qui assure la flexibilité du service. Toutes les demandes y convergent, tous les ordres de transport en sortent.

- La plupart des tracteurs ( 2200 sur 4000) sont équipés de matériel de liaison Euteltracs, une soixantaine étant équipés de liaisons par satellite Immarsat,. A terme, tous les tracteurs devraient être équipés de ces liaisons, un millier d'équipements supplémentaires étant même prévus pour un avenir proche. Willi Betz serait d'ailleurs le premier client d'Euteltracs, fournisseur de systèmes de transmission de données et de localisation par satellite.

- Un ordinateur central permet de suivre l'ensemble des mouvements des véhicules équipés, de les situer sur une carte européenne, et d'ajuster au mieux les possibilités aux demandes, en fonction des localisations et des trajets. Chaque pièce de l'ensemble tracteur, semi-remorque, conducteurs ( et même en cas de double équipage, chacun des conducteurs) est mobile et peut être intégré à un nouvel ensemble. Cela suppose une gestion très performante des hommes et des matériels. Selon l'expression des Echos<sup>2</sup>, " les camions peuvent être biélo-russes, , les remorques autrichiennes et les chauffeurs espagnols, le pays d'immatriculation des uns ne préjugeant pas de la nationalité des autres ". Cela tend à minimiser le délai de mise à

<sup>1</sup> Information donnée par la FNTR, d'après l'enquête qu'elle a demandée à un consultant, M. Piotr Mischejda

<sup>2</sup> Les Echos - 24 mars 1999 - Helène Giraud

disposition, les temps d'inactivité des véhicules ainsi que les trajets à vide. *Cela ne facilite pas les contrôles des services des transports.*

- La diminution des temps morts est aussi obtenue par la **rapidité d'intervention en cas d'incident ou de panne**. On citait à la FNTR le cas d'un bulgare d'origine polonaise qui a été dépanné dans les deux heures. Un conducteur français disait avoir assisté à l'un de ces dépannages (on avait apporté au chauffeur une boîte de vitesse, qu'il avait remontée tout seul. Cela amène à parler des compétences des conducteurs de l'est : selon des conducteurs français, ou des articles dans la presse, ils assureraient des tâches de nettoyage, des réparations difficiles ( exemple d'une boîte de vitesse démontée et entièrement remontée par le chauffeur, après qu'on lui ait porté les pièces nécessaires), que leurs homologues français n'assurent pas.

L'abaissement des coûts d'exploitation provient aussi, et c'est le point contesté, de **l'utilisation de conducteurs des pays de l'est**. La filialisation de la SOMAT lors de sa privatisation en 1994 est à la base de l'utilisation massive de conducteurs est-européens par le groupe. La SOMAT avait en effet 4000 conducteurs que le groupe s'est engagé à maintenir en place. Cet emploi majoritaire de conducteurs bulgares n'est toutefois intéressant pour le groupe que parce que leurs salaires sont inférieurs à ceux de leurs homologues européens. Compte tenu de la différence de niveau de vie entre la Bulgarie et la CEE, il est facile, tout en payant très bien ces chauffeurs selon les standards bulgares, de réaliser une économie importante par rapport aux salaires de conducteurs européens. L'emploi de chauffeurs des pays de l'est est aussi justifié par le fait qu'ils parlent la langue de pays traversés, sont adaptés aux coutumes locales ( " avec un russe, on a moins de risque d'être bloqué à une frontière russe "). C'est important pour des liaisons vers la Turquie, le Caucase ou l'Asie ( notamment le Kazakhstan et l' Ouzbékistan). Willi Betz apprécie aussi le fait qu'ils acceptent d'être absents de chez eux quinze jours ou plus ( le temps d'un aller-retour), qu'ils peuvent exercer certaines tâches ( nettoyage du véhicule, réparations ) et enfin, sur un autre plan, par la difficulté de trouver des conducteurs français.

Tout cela permet de sérieuses économies. La productivité en est sans doute grandement améliorée par rapport à une gestion plus courante.

### ***En matière de trafics***

En matière de trafics, sa stratégie a changé depuis la crise russe, qui aurait en effet provoqué une baisse de 70% des trafics du groupe sur la Russie. Il a alors accentué son développement à l'ouest, en France notamment. La cible des trafics est essentiellement l'Europe continentale.

La spécialité de Willi Betz reste les trafics vers l'Europe de l'est ( Balkans, CEI, Turquie, Asie Centrale, Proche et Moyen-Orient), mais cela ne l'empêche pas de développer activement les trafics intra-européens. A côté de son département " est ", il a aussi un département " Europe ".

Au niveau régional, il semble qu'il travaille surtout en Allemagne. En France, par exemple, il assure faire très peu de cabotage .

### ***En matière de plan de développement***

Pour pouvoir fonctionner de cette manière, la société a besoin de nombreuses autorisations permettant de dépasser les limites de la CEE, c'est-à-dire des autorisations bilatérales ou des autorisations CEMT. Ces dernières sont les plus avantageuses, car elles sont plus souples que les bilatérales, car elles évitent d'avoir à demander des autorisations de transit, et permettent des trafics triangulaires ( mais pas le cabotage) ; elles sont donc les plus employées par Willi Betz France, et probablement par d'autres implantations.

Dans le cadre de son expansion européenne, il n'est donc pas étonnant qu'un critère de choix principal des implantations soit de s'assurer d'un maximum d'autorisations de transport, des copies conformes de licence communautaire, mais aussi et surtout- des autorisations CEMT. Il vient ainsi de s'implanter au Portugal, où, dès la fin des formalités d'inscription au registre du commerce, il pourra demander un lot de CEMT. L'autre critère est de s'implanter dans des lieux ayant des perspectives de trafic prometteuses. La nouvelle filiale a pour tâche de prospecter le marché et de trouver de nouveaux clients. Si l'occasion se présente, le groupe préfère racheter si possible des entreprises existantes.

### ***En matière d'activités***

La logistique est un point important de sa stratégie, qui fait l'objet d'une département à elle seule. Le groupe possède des sites dans plusieurs pays, en Allemagne, en France, en Espagne, en Tchécoslovaquie, en Bulgarie. A Reutlingen, siège du groupe, 67 000 m<sup>2</sup> d'entrepôts sont disponibles, dont 16 000 environ avec possibilité d'assemblage automatique pour préparation de commandes. La logistique est une condition de l'extension du réseau de transport en Europe. Le groupe cherche à implanter des sites dans des points jugés stratégiques pour le transport routier, et ce qu'il appelle des points de connexion entre le chargeur et le destinataire. Parmi ses clients sur ce créneau figureraient Hewlett Packard, Kodak, Unilever. Cela ne l'empêche pas de couvrir une large palette d'activités de transport.

Pour le transport routier, le transport se fait au moyen d'ensembles tracteur-semi-remorques de type savoyardes, d'attelages avec citerne, d'ensemble camions-remorques, de porte-véhicules. Un département particulier groupe les transports par citerne, et les transports de véhicules. A cela s'ajoute encore différents transports, comprenant du trafic ro-ro ( sur le Danube et la Mer Noir), de la navigation fluviale et maritime, du transport combiné rail/route, que le groupe entend développer.

Les marchandises transportées sont notamment des biens de consommation, de l'électrotechnique et des automobiles.

### **Une politique de qualité**

Selon la FNTR, Willi Betz offre des prestations de qualité, qui satisfont les chargeurs. Le groupe ne pratique pas le " décrochage " de marchés à tout prix. Et, selon les DRE, il ne fait pas non plus de l'infractionnisme un modus vivendi. Il ressort nettement de leurs déclarations que les conducteurs du groupe respectent les temps de conduite et de repos ; les infractions relevées sont occasionnelles. *Cette absence de constat d'infractions demanderait sans doute à être vérifiée, car du fait de l' " éclatement des équipages " ( les équipes de deux ne seraient pas fixes, mais pourraient être " à géométrie variable ", au cœur même d'un trajet), les contrôleurs pourraient avoir du mal à vérifier si les temps de conduite et de repos ont été respectés ou non.*

### **b - Le détail de la pratique**

#### **L'utilisation des autorisations**

M. Bornstein, gérant de la filiale française, déclare se baser essentiellement sur des autorisations de transport CEMT. La filiale disposait pour l'année 1999 de 230 autorisations CEMT, mais aussi de 338 copies conformes de licence communautaires, dont la plupart ont été délivrées en 1998 pour 5 ans.

#### **La mise à disposition des véhicules**

Sur les 298 véhicules moteurs immatriculés en France au début de l'été 1999, une quinzaine seulement étaient conduits par un chauffeur français. Le nombre de véhicules est monté à 338 depuis<sup>3</sup>, et il est probable que les 40 véhicules supplémentaires ne sont pas davantage conduits par des conducteurs français. **Les autres, selon M. Bornstein lui-même, étaient mis à disposition de la SOMAT, la principale filiale du groupe, située en Bulgarie.** *Les chiffres de la base VERIF font en effet état d'une effectif moyen de 52 personnes en 1998 ( dont une quinzaine de chauffeurs ), à comparer aux 298 véhicules moteurs immatriculés au mois de juillet 1999.* Cette mise à disposition se ferait sans facturation et sans document écrit: pour M. Bornstein, ce n'est donc pas de la location<sup>4</sup>. La SOMAT les pourvoierait en chauffeurs bulgares ( à la réserve près des divisions d'équipage pouvant survenir au cours des trajets).

---

<sup>3</sup> De source DREIF

<sup>4</sup> Le bénéfice de leur activité serait toutefois crédité à WBF

Compte tenu de cette mise à disposition, WB France déclare travailler essentiellement comme commissionnaire, affrétant d'autres véhicules auprès de filiales du groupe<sup>5</sup>. Le bénéfice de l'activité du parc placé à la SOMAT serait toutefois crédité à WBF France, leur propriétaire. Ces véhicules feraient surtout du trafic avec des pays hors de la CEE, et notamment vers la Turquie et le Caucase.

### **Les ordres de transport**

**Dans tous les cas concernant le groupe Willi Betz, les ordres sont donnés par le centre de Reutlingen, qui est le coeur du groupe.** Ainsi qu'il est dit plus haut, il suit les véhicules par liaison satellite, et décide pour chaque demande quel véhicule fera le trajet ( c'est sans doute, parmi ceux qui peuvent circuler sans problème dans le pays de chargement et de déchargement, le plus proche du point de chargement, celui qui est libre le plus tôt,..) . Les véhicules français mis à disposition de la SOMAT échapperaient donc non seulement au contrôle de la filiale française mais aussi, probablement, à celui de la SOMAT. Selon WB France, 90% du trafic du groupe se ferait " en interne ", les véhicules des filiales formant une sorte de " pot " commun, mais le groupe affrèterait aussi occasionnellement d'autres transporteurs ( 10 % des cas environ). 70% de la flotte serait immatriculée dans les pays de l'est. Ce chiffre est déjà presque atteint avec la seule SOMAT.

Pour WBF, la procédure de passation des contrats serait la suivante : un chargeur français s'adresse à l'un de ses établissements pour une liaison. WBF transmet la demande à Reutlingen, qui détermine le véhicule qui fera le trajet. WBF n'intervient pas dans ce choix. Le chargeur français, qui a pour interlocuteur la filiale française, passe avec elle un contrat de commission ou de transport, selon qu'il sait ou non que le transport ne sera pas réalisé par la filiale française. Puis, WBF passe un contrat de transport avec l'entreprise dont dépend le véhicule qui va faire le transport ( dans 90% des cas, ce serait une filiale du groupe).

### **Le choix des circuits**

La présence de conducteurs ressortissant d'un pays de l'est, **payés à un tarif très inférieur** à celui de leurs homologues de la CEE ( du moins pour le salaire de base) pose toutefois un problème juridique. Afin d'éviter les situations d'infraction, le groupe s'imposerait comme principe de fonctionnement de **ne jamais faire rouler dans un pays de la CEE des véhicules immatriculés dans ce pays mais conduits par un ressortissant d'un pays de l'est<sup>6</sup>**. WBF n'en fait pas mystère pour les véhicules de la filiale française, et, selon la DRE Alsace, ce principe serait transposé pour chaque pays ; par exemple, un véhicule allemand doté d'un

---

<sup>5</sup> Si cela est vrai , cela voudrait dire que WBF pourrait être amené à passer des contrats d'affrètement avec la SOMAT pour des transports faits par des véhicules mis à disposition

<sup>6</sup> La réglementation applicable sera présentée dans la suite du rapport

chauffeur biélo-russe ne roulerait pas en Allemagne mais partout ailleurs. Une fois à l'étranger, une situation potentiellement répréhensible deviendrait, à l'heure actuelle, pratiquement incontrôlable, pour raison d'extraterritorialité

Sur route, toutes sortes de combinaisons se présentent donc ( V = véhicule, C = conducteur, F = français, C<sub>est</sub> = conducteur d'un pays de l'est, C<sub>CEE</sub> = conducteur de la CEE):

- véhicule français et chauffeur français : cela ne concerne qu'une très petite part des trafics, puisqu'il n'y aurait qu'une quinzaine de chauffeurs français chez Willi Betz France, qui se trouvent tous à l'établissement de Quimper. Le couple VF+CF fait donc des trafics au départ ou à destination de la France, et très peu de cabotage ( de l'ordre de 3 ou 4 lots par semaine) ;
- véhicule français et conducteur des pays de l'est : bulgare essentiellement, ou russe. On le trouverait surtout sur des trajets vers la Turquie, le Caucase ou l'Asie, et notamment au Kazakhstan et en Ouzbékistan , mais pas au départ de la France. Le couple VF+C<sub>est</sub> ne se trouverait jamais en France.
- véhicule immatriculé dans un pays de la CEE avec un conducteur de la CEE ; c'est la situation symétrique du couple VF+CF allant éventuellement à l'étranger ;
- véhicule immatriculé dans un pays de la CEE et conducteur d'un pays de l'est, c'est le cas français transposé, qui serait fréquent; dans ce cas de figure, le véhicule conduit par un chauffeur d'Europe de l'est ne se trouverait jamais dans son pays d'immatriculation.
- enfin, véhicule immatriculé en Europe de l'est, et conducteur de même provenance ; l'affrètement concerne alors une filiale d'Europe de l'est, c'est-à-dire principalement bulgare ou biélo-russe, qui travaille avec ses propres véhicules. *Cela ne concernerait pas que des liaisons d'un pays de la CEE à un pays hors de la CEE : la DRE Alsace signale un début de pratique d'affrètement intra-communautaire avec VBu+CBu. Ce serait le cas de la société Transports Seegmuller, selon la DRE, qui affréterait un véhicule roumain conduit par un chauffeur de même nationalité.*

### **La pratique des implantations.**

**Le fonctionnement de la filiale française permet de cumuler les avantages des implantations à l'ouest et des recrutements à l'est.** L'installation d'une filiale qui achète des véhicules permet de prétendre à des autorisations CEMT. Elle recrute cependant un nombre de conducteurs bien inférieur au nombre de véhicules ; les véhicules surnuméraires sont mis à la disposition de la SOMAT ou d'autres filiales de l'est, et conduits par des chauffeurs de ces pays, en général, des bulgares ; la filiale travaille surtout comme commissionnaire, affrétant une des filiales du groupe, selon les décisions du centre de Reutlingen. Ce pourrait être aussi le cas de la

filiale autrichienne, qui avait en 1998 352 véhicules et 67 salariés seulement.

Dans les pays tiers comme dans les autres, le groupe profite de toutes les autorisations possibles (selon le PEE de Bulgarie, il semble qu'il ait de larges facilités dans ce pays), et y ajoute celles obtenues dans les pays occidentaux.

Cette logique de WBF n'est pourtant pas unique. **D'autres filiales semblent fonctionner uniquement comme affréteurs**, en Italie, en Espagne par exemple. Si elles ne disposent pas de véhicules, elles ne peuvent obtenir de licences communautaires, ni de CEMT. Peut-être ont-elles surtout un rôle de prospection commerciale, tout en étant, en plus, capable d'affréter.

*On trouvera en annexe une liste très indicative des répartitions de véhicules et de salariés. Ces informations doivent être prises avec prudence : elles semblent en effet difficiles à obtenir, surtout dans les pays de la CEE. La plupart du temps (hors de France), les PEE les ont obtenues de l'entreprise elle-même.*

\*

L'emploi de conducteurs moins payés qu'ailleurs peut évidemment constituer une concurrence insupportable pour les entreprises du secteur. Quelle est sa portée ?

## **B - La portée de la concurrence du groupe**

Le nombre de transporteurs plus " réguliers " ainsi concurrencés dépend de l'ampleur de la zone d'influence de Willi Betz. Les statistiques ne permettent malheureusement pas d'appréhender la portée de cette concurrence, et une enquête ad hoc serait nécessaire. Faute de cette enquête, on doit se contenter d'indications assez vagues. En revanche, lorsqu'un transporteur est touché, il est possible de calculer l'ampleur moyenne de la répercussion en pourcentage du chiffre d'affaires.

### **a - L'étendue de la concurrence**

#### **Le parc, l'effectif et le chiffre d'affaires**

On connaît l'effectif et le parc total du groupe : 4 500 tracteurs au total, 6400 semi-remorques dont 4500 savoyardes, 1500 frigorifiques, une centaine de porte-voitures. 70% du parc serait immatriculé dans les pays de l'est. L'effectif total est de 6850 personnes, dont 3600 bulgares, et 1500 allemands. WBF a affiché en 1998 un chiffre d'affaires HT de 249 millions de F environ, contre 217 millions environ l'année précédente, soit une croissance de 15%. Ce taux est jugé très bon par Dun et Bradstreet, par

rapport à celui du même secteur d'activité, évalué par la même source à 6% seulement.

### **La portée des trafics**

La spécialité du groupe reste les trafics vers l'Europe de l'est ( Balkans, CEI, Turquie, Asie Centrale, Proche et Moyen-Orient), dans lesquels il occupe une place qu'il qualifie lui-même de " significative ". Il est particulièrement implanté en Bulgarie depuis le rachat de la SOMAT, une société publique de transport privatisée en 1994, et dont Willi Betz a alors racheté 93%.

Il est cependant de plus en plus actif dans les dessertes intra-CEE, où il dispose d'une forte capacité de prestations ( à côté de son département " est ", il a aussi un département " Europe ").

Sa présence dans la CEE se serait faite plus visible après les déboires financiers de la CEI, qui l'ont obligé à réorienter ses trajets<sup>7</sup>. Jusqu'à sa débâcle financière, la Russie était un lieu d'exportation très important pour le groupe ( en 1997, Willi Betz a réalisé 33 000 voyages vers la Russie). Selon le journal " les Echos ", les baisses de trafic du groupe sur certains axes avec la Russie ont atteint 70% après les problèmes de 1998. Le groupe a donc dû conquérir de nouveaux marchés en Europe de l'ouest. La décision du groupe de se développer en France daterait de la même époque, et un transporteur français parlait d'une concurrence devenue très agressive, depuis ces problèmes, sur les liaisons avec la CEI .

Actuellement, le groupe est en mesure d'offrir des prestations standardisées sur toute l'Europe, et de répondre vite à une demande importante, sur un large champ d'action. Il disposerait en Europe, en filiales ou établissements, d'une quinzaine de sites en Allemagne, et de plus de 30 d'implantations en dehors, dans la CEE et dans des pays tiers. La liste de ces implantations se trouve en annexe.

**On ne connaît pas l'ampleur du trafic en France.** Dans la mesure où les ordres de route sont donnés directement par le centre de Reutlingen, Willi Betz France ne sait pas combien de véhicules traversent le pays ou s'y arrêtent pour charger ou décharger. Il peut connaître les trafics effectués par ses véhicules<sup>8</sup> et par ceux qu'il affrète, mais il ignore les trajets " français " effectués par les autres véhicules du groupe. Il évalue à plusieurs centaines par mois les trajets ayant pour origine ou destination la

---

<sup>7</sup> La crise brutale a provoqué des effets visibles dans la CEE, en France et ailleurs, (en Espagne par exemple) ; au deuxième semestre 1998, de nombreux équipages et véhicules employés par des entreprises des pays de l'est sont restés bloqués pendant des mois dans différents pays européens, faute de fret de retour. Un article espagnol sur Internet parlait de 5000 camionneurs bloqués en Allemagne, 2000 en France, 1000 en Hollande, entre 1000 et 1500 au Royaume-Uni et l'Irlande, et 800 en Belgique, sans préjudice de ceux qui pouvaient se trouver dans d'autres pays de la CEE. En France , FO avait fait paraître des articles sur cette situation, à partir de cas observés à Garonor et à Coudeville, en Normandie

<sup>8</sup> les trajets faits par les véhicules mis à disposition de la SOMAT lui sont connus si les compte-rendus de voyage se trouvent bien à la DREIF

France, et, si l'on tient compte des trajets en transit, ce seraient plus de 1 000 voyages par mois qui passeraient par notre pays. Un consultant engagé par la FNTR, M. Piotr Michejda, aboutit à des chiffres très supérieurs, à partir d'un échantillon de comptages faits par des étudiants ; l'échantillon comprenait 3 opérations de comptages en tout, en trois lieux sur la A1, la A26, dans le nord Pas de Calais, et à trois dates, les 1er, 7 et 21 juillet. A partir de cet axe nord-sud, le chiffre de 236 véhicules WB par jour sur l'ensemble du territoire a été avancé. Il faudra attendre la sortie du rapport de M. Michejda pour avoir le détail de cette estimation.

Selon WBF, le groupe ferait très peu de cabotage en France ( de l'ordre de 3 ou 4 lots par semaine).

Au niveau régional, il semble qu'il travaille surtout en Allemagne, avec comme clients privilégiés, Daimler-Benz, Procter and Gamble, Robert Bosch).

Le groupe Willi Betz est particulièrement présent dans les secteurs de l'automobile, de l'électrotechnique, des biens de consommation.

### **Les marchés occupés**

Les segments de marché sur lesquels Willi Betz est présent sont les suivants :

- Transport d'automobiles ( en national et en international) contacts en Allemagne
- Trafic ro-ro ( transport combiné) contact en Allemagne
- Transport frigorifique ( est et ouest) les contacts sont en Allemagne
- Logistique ; beaucoup d'entreposage, notamment en Allemagne
- Transport de palettes par savoyarde ; France, Espagne Portugal, contact en Allemagne ; Italie, contact en Allemagne ; Angleterre ( id) ; Turquie (id), est ( id), et national
- Groupage en national et international
- Transports spéciaux (en citerne pour silos (id))
- Services techniques (id).

L'éventail d'activités est très large et ne permet pas de délimiter l'influence éventuelle de Willi Betz sur les marchés. Une seconde approche peut être de recenser les plaintes éventuelles des entreprises. La DTT a déjà demandé aux DRE de lui communiquer toute plainte à ce sujet, et j'ai appelé pour ma part la quasi-totalité des DRE.

### **b - Les conséquences pour les transporteurs lésés**

Si un transporteur français se trouve confronté à la concurrence du groupe, il peut lui être impossible de la supporter si les clients tranchent en fonction

du seul prix. Mais, y-a-t-il beaucoup de transporteurs touchés ? C'est un point central : si personne n'est lésé, le caractère " déviant " du comportement n'a pas d'importance ; si de nombreux transporteurs français - ou autres - sont lésés, il en va autrement.

### **L'effet possible sur les marges bénéficiaires**

On ne connaît pas exactement la zone de concurrence, mais lorsqu'elle se produit, on peut évaluer ses conséquences.

En France, la **part des salaires et des charges sociales** dans le chiffre d'affaires hors sous traitance des entreprises de plus de cinq salariés dans le TRM zone longue, était de **34%** environ en 1996<sup>9</sup>.

Si l'on veut isoler la part du personnel de conduite, il faut utiliser le calcul des coûts de revient du CNR. Dans le cas d'un attelage 40 tonnes de type savoyarde, la part du **personnel de conduite** est de **27%** environ, et, avec les frais de route, presque 34%<sup>10</sup>. A chiffre d'affaires égal, l'emploi d'un conducteur d'un pays de l'est, s'il est payé deux fois moins cher, par exemple, fait tomber la part du salaire proprement dit dans le CA à 14% environ, soit, avec les frais de route, 21% seulement du CA. *Les frais de route seraient payés chez Willi Betz en devises des pays traversés, et seraient presque équivalents à ceux des autres transporteurs.* Cela représente 13 points de marge de plus par rapport au CA. Cette différence permet de baisser substantiellement les prix, beaucoup plus qu'un transporteur français ne pourrait le faire ( en effet, il faut se rappeler que le résultat net moyen en zone longue était inférieur à 1% en 1996 ; si on le ramenait ( improprement) au CA hors sous-traitance, ce taux dépasserait à peine 1%.<sup>11</sup>

Dans l'exemple ci-dessus, on a pris pour le salaire proprement dit la moitié du salaire moyen français. En réalité, on mentionne souvent des salaires de base nets bien plus bas, de l'ordre de 2500 F par exemple, ce qui accroîtrait encore le poids de la concurrence.

### **Peu de protestations exprimées**

Il est difficile depuis le CNT de trouver des témoignages d'entreprises lésées . Il semble qu'il y ait peu de plaintes.

<sup>9</sup> Chiffres fournis par la DTT : EAE, 1996, publiée en juin 1998

<sup>10</sup> Coûts de revient du CNR : 30/06/99

<sup>11</sup> 1996 était une mauvaise année, mais l'ordre de grandeur de 1% est assez représentatif.

La revue " Les routiers " a toutefois fait état, dans un article récent<sup>12</sup> des réactions de transporteurs : les Transports lochum, la société Print, les Transports Leleu. Ces deux derniers transporteurs ont subi la concurrence du groupe sur les trafics vers l'est, et les Transports Leleu abandonneraient même le créneau, plutôt que de rouler à perte. Le président de la société Print soulignait l'effet de masse du groupe et le fait qu'il était désormais capable de travailler sans intermédiaires pour démarcher directement les plus gros industriels européens. En fait, Willi Betz est capable de répondre très rapidement à une forte demande.

Du côté des DRE, dont 16 ont été interrogées, il ne semblait pas y avoir de plaintes de transporteurs, mais plutôt des interrogations sur la légalité de leur organisation : est-il légal de travailler avec des bulgares? Certaines entreprises font aussi état de prix très bas, mais les DRE interrogées n'ont pas fourni d'exemple précis. La FNTR ne parle d'ailleurs pas de comportement prédateur. Selon M. Levesque, le groupe aurait progressé sur le marché français, en récupérant des trafics délaissés ou mal exploités par les transporteurs nationaux. Cela pourrait expliquer l'absence ou la discrétion de leurs réactions.

M. Piotr MICHEJDA, le consultant qui travaille pour la FNTR sur Willi Betz, a interrogé des chauffeurs du groupe, mais n'a pas, à ma connaissance, contacté d'entreprises concurrentes.

Il est en fait possible que le prix pratiqué par WB ne soit pas très éloigné du prix de marché. C'est ce que dit le gérant de WBF, et cela pourrait être expliqué par le fait que des équipages doubles sont souvent utilisés. Un double équipage augmente le coût de personnel, même compte tenu du fait que, grâce à cela, le véhicule peut rouler davantage. Notons aussi que seul le salaire de base est touché par l'abaissement du coût : selon M. Bornstein, les frais de route sont en effet payés dans la devise du pays traversé, et ne bénéficient pas des économies faites sur la base de la rémunération. Il est aussi possible que le groupe pratique des prix proches de ceux du marché, et empoche la différence, ce qui lui permet de se développer plus vite. Si l'on en juge par le capital de sa filiale de Lognes ( 10 millions de F pour une SARL), le capital ne semble pas être un problème pour le groupe.

\*

La méthode Betz suscite des commentaires très contrastés.

## **II - Des jugements contrastés**

Certains se posent la question : faudra-t-il s'engager dans la voie de Willi Betz et travailler avec des conducteurs ressortissants des pays de l'est ? L'abaissement des coûts de transport qui en résulterait serait bénéfique

---

<sup>12</sup> Enquête : le groupe Willi Betz, Claude Dulac, Les routiers, n°758

pour les chargeurs et pour les consommateurs, si les gains de coût sont répercutés dans les prix. Les nécessités de la mondialisation pourraient d'ailleurs contraindre à une telle adaptation : les entreprises ne sont pas maîtresses de leur environnement et pourraient n'avoir pas d'autre choix. Mais ces avantages ont pour contrepartie des inconvénients sérieux, et le libéralisme ne justifie pas n'importe quel type de concurrence.

## **A - Les arguments en faveur d'une extension de la méthode Betz**

### **a - La baisse des coûts**

L'abaissement des coûts bénéficierait aux consommateurs finaux des produits et aux chargeurs. Cela améliorerait la compétitivité des produits transportés, ce qui est particulièrement intéressant quand cela touche des produits exportés.

### **b - Le développement des pays de l'est**

Dans les pays de l'est, les effets sont nettement bénéfiques, dans la mesure où cette pratique donne un travail mieux payé que l'équivalent local, dans des pays relativement pauvres .

Accepter la concurrence du travail moins rémunéré des conducteurs des pays de l'est paraît à certains justifié en tant qu'aide au développement :

- on ne peut refuser à ces pays, même s'ils font une concurrence insoutenable aux transporteurs français, de travailler ; compte tenu de l'état de certaines de leurs économies, laisser perdurer une concurrence, même douteuse, est parfois assimilé à une " BA ".

- Une autre coloration de cet argument est le compromis : il ne faut pas aggraver des situations déjà bien détériorées, il faut laisser une porte de sortie, sans quoi la situation risque d'évoluer de façon imprévisible ; certes, le transport n'est qu'un petit maillon de l'économie , et sa part n'est pas très importante dans le PIB ( en France, elle était il y a quelques années, de 4% tous modes confondus), mais il apporte sa part dans ce processus positif.

Dans ce raisonnement, on met en avant des préoccupations pour les pays de l'est, mais on les minimise ou les ignore du même coup en France ou dans les autres pays de la CEE.

### **c - La nécessité de s'adapter**

Un seul pays n'est pas maître de son environnement, et il peut se révéler nécessaire d'adopter une pratique quand les concurrents le font, même si on ne l'approuve pas. Cet argument a déjà justifié les délocalisations de toutes sortes, et peut justifier presque indéfiniment la remise en cause des conditions de travail des salariés français ou de la Communauté. On peut lui

reprocher de prendre trop facilement son parti de cette situation, pour des raisons qui ne sont pas forcément très avouables ( les premiers qui s'engouffrent dans la brèche peuvent s'assurer sur certains créneaux d'un avantage sur leurs concurrents, qui sera difficile à combler par la suite). Certaines entreprises française se seraient déjà lancées dans cette voie ; *on cite, de source orale, les noms de plusieurs transporteurs très connus.*

L'argument de la nécessité éventuelle de s'adapter est parfois conforté par des considérations sur les bienfaits théoriques du libre-échange , où l'on présente un peu superficiellement l'ouverture des frontières comme un but vers lequel tout le monde doit tendre.

\*

La méthode Betz n'en suscite pas moins des réticences nombreuses.

## **B - Les arguments opposés à la méthode Betz**

### **a - Les dommages causés aux transporteurs français ( ou européens)**

Laisser faire au nom d'une aide au développement des pays de l'est témoigne d'un souci sélectif, puisqu'il ne s'applique pas aux transporteurs français ( ou européens) qui peuvent pâtir de cette pratique .

Willi Betz France rétorque que les autres transporteurs ont toute liberté d'en faire autant. En effet, dans la mesure où le procédé est légal, et en dehors de toute considération éthique, certains transporteurs français pourraient s'adapter à ces nouvelles conditions de travail. Mais ils ne le pourraient pas tous :

- cela ne serait possible que pour les entreprises faisant de l'international, soit hors de la CEE, soit dans la CEE. Les transporteurs qui travaillent uniquement en national n'ont pas cette possibilité. En revanche, ils peuvent être exposés à la concurrence de transporteurs étrangers qui emploieraient des chauffeurs de la CEI ou des PECO. S'il s'agit de transporteurs ressortissants de la CEE, munis de licences communautaires, ils auraient même le droit de caboter en France, en l'état actuel de la réglementation, même si les salaires versés étaient extrêmement faibles. Les petits transporteurs régionaux français affronteraient alors une concurrence très dure et peut-être insoutenable.

- Même parmi les entreprises travaillant en international, certaines ( les plus importantes, peut-être, ou les plus proches des pays d'Europe centrale ou orientale par la langue ou la géographie) ont plus de facilités pour adopter le système Willi Betz. Il risquerait de se créer des clivages selon la taille des entreprises et selon leur nationalité. Les allemands sont particulièrement bien placés de ce point de vue, pour des raisons à la fois historiques et géographiques ( liens avec des PECO).

## **b - Les dommages causés aux conducteurs français ( européens)**

WB France élude rapidement le sort des conducteurs français, puisque, " de toutes façons, on en manque ". Cette raison n'est pas convaincante en soi ; il faudrait savoir pourquoi on manque de conducteurs. Si le manque de conducteurs vient du fait que les candidats jugent le salaire offert insuffisant en regard de conditions de travail difficiles ( nombre d'heures travaillées, et contraintes familiales), une diminution supplémentaire ne ferait qu'augmenter le nombre de demandeurs d'emploi qui auraient pu autrement trouver du travail dans le transport. Même si l'économie française donne des signes de reprise, peut-on prendre le risque de mettre sur le marché des demandeurs d'emploi les conducteurs français chassés par le travail à bas prix de collègues est-européens. *Il y aurait actuellement 40 000 grands routiers<sup>13</sup> dans les transports français.*

## **c - Les risques d'extension**

Ce qui se fait là dans le transport pourrait-il s'étendre demain à d'autres domaines, avec en conséquence une baisse générale des salaires, contradictoire avec le maintien d'un SMIG ? Le risque d'extension semble réduit, dans la mesure où, dans l'économie, la plupart des salariés sont sédentaires, ou du moins occupent des postes successifs dans des lieux bien déterminés. En France, qu'ils soient embauchés ou reçus en détachement, ils sont soumis en ce lieu à la réglementation locale des conditions de travail, sauf choix exprimé et plus favorable. Le risque d'extension semble donc très limité. Mais il pourrait se concrétiser par la voie de délocalisations.

On peut enfin se soucier d'éviter une ouverture des frontières faite à mauvais escient.

## **d - Les conditions de l'ouverture des frontières**

Lorsqu'on parle d'ouverture des frontières, on parle aussi de libre-échange. Malgré des critiques nombreuses, les partisans du libre-échange tiennent le haut du pavé. Les aménagements qui y sont apportés par les organismes internationaux sont perçus comme des pis-allers, qu'on voudrait provisoires : le but est de laisser les échanges internationaux se développer librement, sans pratiques protectionnistes tarifaires ou autres.

Il n'est pas de la compétence de ce rapport de retracer les arguments théoriques qui conduisent à cette conclusion. Mais on peut noter que, dans l'économie néo-classique, le libre-échange est un optimum dans des cas de

---

<sup>13</sup> C'est-à-dire qui passent 3 ou 4 nuits par semaine en cours de trajet

figure très contraignants de concurrence pure et parfaite, de rendements et de possibilités techniques de production.<sup>14</sup>

Dans ces conditions strictes, les pays tendent alors à se spécialiser dans les productions correspondant le mieux à leur dotation de facteurs. Dans ce cadre, le développement libre des échanges internationaux peut donc se développer sur des bases saines et durables. La concurrence internationale fait ensuite disparaître les "rentes" de situation éventuelles au niveau national et international. Le processus tend à égaliser à la longue les coûts des facteurs au niveau international. Il y aurait donc tout à gagner à développer les échanges internationaux sur une base de libre-échange. Dans ce cadre, les pratiques protectionnistes ont trois effets négatifs : elles entravent cette progression et encouragent une division du travail non conforme à la spécialisation naturelle, et par ailleurs, elles empêchent la concurrence de jouer son rôle de gendarme.

**Les hypothèses sur lesquelles reposent ces conclusions sont toutefois largement contestées.** Sans même parler du fait que les conditions de concurrence parfaite ne sont pas remplies, d'autres raisons tiennent à la différenciation des produits, au caractère des rendements d'échelle, aux tailles des économies, à la mobilité des facteurs, aux différences de développement des secteurs de l'économie, et à la manipulation des prix. Les bienfaits d'une telle concurrence sont donc mis en cause dans de nombreux cas. On pourrait ajouter que les raisons pour lesquelles le facteur travail est moins coûteux dans un pays que dans un autre sont passées sous silence ou minimisées, que le taux de change, qui n'est pas important dans un raisonnement en termes d'avantages comparatifs, devient déterminant dans le cas d'un produit isolé. Pour d'autres raisons encore, Maurice Allais écrit " une libéralisation totale des échanges ( ... ) n'est souhaitable que dans le cadre d'ensembles régionaux groupant des pays économiquement et politiquement associés, et de développement économique et social comparables "<sup>15</sup>.

**En matière de taux de change, en particulier, celui de la Bulgarie semblait, jusqu'en 1995 au moins, largement sous-évalué,** si l'on admet que le taux de change devrait s'établir à la parité de pouvoir d'achat<sup>16</sup> entre les pays.

Si l'on considère en effet que le taux de change théorique est celui qui réalise la parité des pouvoirs d'achat, l'indice de déviation du taux de change ( IDTC) compare le niveau effectif et le niveau théorique de ce taux . Si une des monnaies est sous-évaluée, son taux de déviation sera

---

<sup>14</sup> " Théorème " Heckscher-Ohlin- Samuelson. Le cadre de concurrence initial de Samuelson est extrêmement théorique et restrictif : mobilité parfaite des produits entre pays, mobilité des facteurs de production d'industrie à industrie, concurrence parfaite, homogénéité des produits et des facteurs, fonctions de production et progrès technique identiques, raisonnement en termes d'avantages comparatifs

<sup>15</sup> La crise mondiale aujourd'hui, Maurice Allais, Editions Clément Juglar, 1999

<sup>16</sup> Le niveau de parité lui-même peut être largement discuté, puisqu'il est très difficile de faire des équivalences entre pays de niveaux de vie et de production et de consommation tout-à-fait différents

supérieur à 1. Le tableau suivant montre que la Bulgarie avait jusqu'en 1995 une monnaie fortement sous-évaluée.

#### IDTC en 1995

	Bulgarie	Hongrie	Pologne	République Tchèque	Roumanie	Russie	Slovaquie	Slovénie	Ukraine
IDTC	3,01	1,55	1,81	2,16	2,78	1,80	2,30	1,13	3,42

Source : Eurostat, statistiques nationales, OCDE, Estimations de WIIW

Ce taux " brut " est toutefois critiqué car il ne tient pas compte des différences dans les niveaux de développement. Balassa<sup>17</sup>, en particulier, a bâti une théorie des déviations dues au niveau de développement. L'effet Balassa a été intégré par Lahrèche-Revil (97)<sup>18</sup> jusqu'en 1993 inclus. La Bulgarie et la Roumanie se trouvaient encore sous-évaluées ( quoique beaucoup moins que des pays comme les Etats-Unis ou le Luxembourg).

\*

Les pratiques comme celles du groupe Willi Betz sont donc très contestables. Mais que peut faire l'Administration ?

### **III - L'action de l'Administration**

L'action de l'Administration sera abordée dans la mesure où elle touche aux principes de base du fonctionnement du groupe, c'est-à-dire principalement l'utilisation des autorisations de transport et la nature de la relation de travail des conducteurs des pays tiers.

#### **A - La base légale de l'action de l'Administration**

##### **a - L'octroi et le retrait des autorisations**

##### **Les CEMT**

Les autorisations CEMT sont délivrées conformément à la Résolution de la CEMT n°91/2 ( annexe III) du 1<sup>er</sup> janvier 1992<sup>19</sup> " par l'autorité compétente de chaque pays membre ou l'organisme désigné par elle aux transporteurs établis et dont les véhicules sont immatriculés sur le territoire dudit pays ". L'article 4 de l'annexe III de la même Résolution précise que " **les**

<sup>17</sup> The purchasing parity doctrine : a reappraisal, Journal of politic économy, vol 72, 1964

<sup>18</sup> Taux de change réel et croissance endogène, perspectives pour l'intégration des pays d'Europe centrale et orientale à l'euro péenne, document présenté aux XIII journées internationales d'économie monétaire et bancaire du GDR, Lahrèche-Revil, 1997

<sup>19</sup> Résolution de la CEMT n°91/2 ( annexe III) du 1<sup>er</sup> janvier 1992 relative à la situation du contingent multilatéral de la CEMT dans le transport international de marchandises par route.

**autorisations sont établies au nom du transporteur, qui ne peut les transférer à un tiers ”.**

Les pays membres collaborent ( article 6 de l'annexe III de la résolution n°91/2 du 1<sup>er</sup> janvier 1992) dans le contrôle des infractions aux modalités de délivrance définies par la résolution. Le constat peut être fait dans un Etat-membre, et l'information peut alors être communiquée aux autorités françaises. En effet “ les pays membres se prêtent mutuellement assistance pour l'application et le contrôle des règles ” de ce texte. Dans certains cas, le pays membre sur lequel a été constatée l'infraction retire immédiatement l'autorisation et la transmet au pays émetteur: cela se produit lorsque l'autorisation CEMT est “ falsifiée ou utilisée par un autre transporteur ”. *Cela vaut bien entendu même si cet autre transporteur est une filiale du même groupe.*

Selon la CEMT (Manuel du contingent), le carnet de route et l'autorisation doivent être au nom du même transporteur ( il s'agit du transporteur qui dispose effectivement du véhicule). Si un véhicule de l'entreprise “ a ” est mis à disposition de l'entreprise “ b ”, le carnet de route doit encore être celui de a, sauf s'il s'agit d'une location pour une durée déterminée, et dans ce cas, le contrat de location doit figurer à bord du véhicule pour en témoigner. Si le véhicule est loué à l'entreprise “ b ”, elle peut utiliser une autorisation à elle, avec le carnet de route correspondant.

### **Les licences communautaires**

Le régime des licences communautaires est fixé par le règlement n°881/92 du Conseil du 26 mars 1992 et en France par le décret n°99-752 du 30 août 1999, relatif aux transports routiers de marchandises. Selon le décret ( art 10), doivent faire l'objet d'une copie conforme de cette licence les véhicules dont le PTCA est supérieur à 6 tonnes et dont la charge utile autorisée est supérieure à 3,5 tonnes. L'entreprise ( article 5 du Règlement) doit **disposer** de ces véhicules en toute propriété ou à un autre titre, **notamment** en vertu d'un achat à tempérament, d'un contrat de location ou d'un contrat de crédit-bail. Le décret rappelle dans son article 11 que les copies conformes sont attribuées selon le nombre de véhicules dont l'entreprise dispose.

La licence communautaire est établie au nom du transporteur et ne peut être transférée par celui-ci à des tiers ( art 5 du Règlement). Tout véhicule de ce type roulant dans un Etat membre doit avoir à bord cette copie conforme qui doit être présentée en cas de contrôle ( les entreprises non résidentes dans la CEE se contentent, selon le cas, d'une autorisation CEMT ou bilatérale, ou d'une autorisation de transit). Si , sur un véhicule français contrôlé hors de France sur le territoire communautaire, la copie conforme n'est pas française, il y a infraction, sauf cas éventuel de location dans un autre pays de la Communauté. En l'absence de document justificatif d'une location, il y a obligation d'en informer les autorités françaises du transport.

La licence communautaire est délivrée pour un délai de 5 ans renouvelable ( art 6 du Règlement), mais elle peut être retirée si les conditions d'habilitation à exercer la profession de transporteur routier dans son Etat membre d'origine ne sont plus satisfaites, ou si elle a été accordée sur la base de fausses informations ( art 8). Des retraits temporaires et/ou partiels peuvent aussi être prononcés en cas d'infractions graves ou d'infractions mineures et répétées ( art 8). Comme pour la licence CEMT, les Etats membres " se prêtent mutuellement assistance pour l'application " du règlement et doivent signaler les infractions aux autorités compétentes de l'Etat membre d'établissement du transporteur ; ils peuvent aussi demander que des sanctions soient prises ( art 11 du Règlement).

### **Les autorisations bilatérales**

Les accords bilatéraux entre pays peuvent convenir d'un contingent d'autorisations ayant pour point de départ ou d'arrivée l'un ou l'autre des deux pays. Sur ce quota identique pour les deux parties, chaque pays attribue des autorisations à sa discrétion, et peut ne pas les renouveler. Il est possible de renégocier à la baisse le contingent lors de sa révision annuelle, s'il apparaît que les infractions des ressortissants d'un des pays ont un caractère systématique.

Sur un véhicule français, une bilatérale doit être française également. Si ce n'est pas le cas, il y a irrégularité. Il semble toutefois qu'un contrôleur étranger appartenant à la CEE ne peut verbaliser, puisque le contrôle de la bilatérale ne se fera qu'à la frontière de la CEE, au moment de l'entrée dans le prochain pays tiers. Mais il peut informer la France de cette irrégularité.

### **Les licences de transport intérieur**

*On les laissera de côté ici, puisqu'elles concernent seulement les transports nationaux effectués sur des véhicules de petit tonnage ( moins de 6 tonnes en poids total autorisé, ou moins de 3,5 tonnes de charge utile).*

### **b - La relation de travail**

Une entreprise peut utiliser les services d'un travailleur salarié en le recrutant ou dans le cadre d'un détachement. Si une entreprise de transport installée en France recrute des conducteurs, ils relèvent totalement du droit français du travail, dont l'ensemble des dispositions ne peut être rappelé ici. En revanche, il semble utile de rappeler le cas du détachement, qui modifie temporairement le contrat de travail liant un salarié détaché en France à son employeur étranger.

### **Le détachement d'un conducteur étranger**

Un transporteur français peut utiliser les services d'un conducteur étranger ( d'un pays membre de la CEE ou non) détaché dans son entreprise, à condition que celui-ci possède l'autorisation de travail nécessaire. A cette condition, l'article 36 de la loi quinquennale n°93-1313 du 20 décembre

1993 ( art.341 - 5 du code du travail), dispose **qu'il doit être traité comme un salarié français**. Cela s'applique aux salariés venant de pays tiers comme à ceux de la CEE. " Sous réserves des traités et accords internationaux, lorsqu'une entreprise non établie en France effectue **sur le territoire national** une prestation de services, les salariés qu'elle détache temporairement pour l'exécution de cette prestation sont soumis aux dispositions législatives, réglementaires et conventionnelles applicables aux salariés employés par les entreprises de la même branche, établies en France, en matière de sécurité sociale, de régimes complémentaires ( ... ), de rémunération, de durée du travail et de conditions de travail ".

Le contrat de travail du salarié détaché avec l'employeur étranger n'est pas rompu, mais seulement modifié pendant la durée du détachement. Sur une prestation exécutée en France, le droit français s'applique en principe immédiatement, " dès le début de leur prestation, et quelle que soit la durée de celle-ci "<sup>20</sup>.

Cette loi est antérieure, mais globalement conforme à la directive n° 96/71 du 16 décembre 1996, concernant le détachement de travailleurs. *Dans ce texte communautaire, est considéré comme travailleur détaché ( article 2) tout travailleur qui, pendant une période limitée, exécute son travail sur le territoire d'un Etat membre autre que l'Etat sur le territoire duquel il travaille **habituellement**. La notion de travailleur est celle qui est d'application dans le droit de l'Etat membre dans lequel il est détaché.*

Le champ de la directive est toutefois plus limité que celui de l'article L 341-5. En effet :

- Le déplacement du salarié doit avoir son origine **et** sa destination dans des pays membres. **Selon la DTT, la directive n'oblige pas explicitement à faire bénéficier les salariés venant de pays tiers de l'égalité de traitement**. Sur ce point, il y a discussion. L'article 1.4, qui réaffirme le considérant 18 de la directive, semble en effet introduire cette égalité de traitement, en disposant que les entreprises de pays tiers ne peuvent obtenir un traitement plus favorable que celles des pays de la CEE<sup>21</sup>. Le ministère de l'emploi et de la solidarité estime quant à lui que cette disposition rend la directive opposable aux entreprises des pays tiers.

- Tandis que l'article L 341-5 s'applique **en principe dès le premier jour , la directive accepte la possibilité de déroger** notamment aux dispositions en matière de salaire minimum lorsque le délai de mise à disposition est inférieur à un mois ( art. 3.3 à 3.5) .

<sup>20</sup> Circulaire DRT 94/18 du 30 décembre 1994 relative à la situation des salariés d'entreprises étrangères détachés temporairement en France pour l'exécution d'une prestation de services

<sup>21</sup> ( Le fait de pouvoir payer leurs salariés détachés moins que leurs homologues du pays destinataire serait en effet un avantage concurrentiel par rapport aux entreprises de la CEE)

- Enfin, il faut rappeler que la directive n'est applicable dans un pays membre qu'après transposition. Le délai limite expirant le 16 décembre 1999, cette entrave devrait disparaître prochainement.

Par ailleurs, les deux textes permettent de prendre en compte des situations plus ambiguës que la situation classique de détachement .

- Le considérant n°8 de la directive introduit une souplesse dans l'appréciation de la loi de rattachement du contrat de travail. Il cite la convention de Rome du 19 juin 1980, entrée en vigueur dans la plupart des Etats-membres , qui prévoit en effet ( article 3 ) le cas de la relation de travail d'un travailleur détaché n'exécutant pas habituellement son travail dans un même pays. Il rappelle qu'en règle générale, le choix de la loi est librement choisi par les parties, et qu' " à défaut de choix, le contrat est régi, en vertu de l'article 6§2 de la Convention, par la loi du pays où le travailleur, en exécution de son contrat, accomplit habituellement son travail, même s'il est détaché à titre temporaire dans un autre pays, ou, si le travailleur n'accomplit pas habituellement son travail dans un même pays, par la loi du pays où se trouve l'établissement qui a embauché le travailleur, **à moins qu'il ne résulte de l'ensemble des circonstances que le contrat de travail présente des liens plus étroits avec un autre pays**, auquel cas la loi de cet autre pays est applicable ". La circulaire 94/18 du 30/12/94 appliquant la loi française sur le détachement fait également référence à la convention de Rome.

La communication transfrontalière d'informations est prévue par la directive n° 96/71 du 16 décembre 1996 ( art 4); elle consiste notamment à répondre aux demandes d'information motivées des Administrations Publiques sur la mise à disposition transnationale de travailleurs.

*Bien entendu, si le véhicule français est donné en location à une entreprise étrangère, ni l'article L 341-5 ni la directive ne s'appliquent.*

### **L'emploi " indirect "**

Une entreprise peut utiliser les services de travailleurs dans des conditions qui font d'elle un employeur illégal. Ce genre de situation se retrouve en particulier dans les cas de travail dit dissimulé ( pour un employeur correctement enregistré, cela vise les cas d'absence totale ou partielle de déclaration du salarié) au sens de l'article L 324-10 du Code du Travail, ou dans les cas de sous-traitance abusive. Le cas de sous-traitance abusive est connu dans le transport, où , sous couvert de recourir à une entreprise individuelle indépendante, le donneur d'ordres enferme le sous-traitant dans des contraintes de fonctionnement telles que leur relation s'apparente plutôt à une relation de salariat. Elle peut être requalifiée en contrat de travail.

### Le cabotage

Le cabotage de marchandises est libéralisé depuis le 1er juillet 1998 (règlement CEE n°3118/93 du Conseil du 25 octobre 1993 et du règlement CE n°792/94 de la Commission du 8 avril 1994, pour les pays membres de la CEE. **Le contrat de travail relève alors de la loi du pays d'établissement du transporteur** ( ce domaine ne relève ni de l'article L 341-5, ni de la directive 96/71) et non du pays sur lequel s'effectue la prestation.

En cas d'infraction constatée dans un pays membre, les corps de contrôle doivent informer le pays d'établissement du transporteur et peuvent, sous certaines conditions, demander des sanctions.

### c - Les conditions de travail sur route

Les conditions de travail sur route ( durées de conduite et de repos, interruptions, vitesse, etc..) sont contrôlables partout. Les règlements communautaires 3820/85 et 3821/85 s'appliquent aux transports réalisés à l'intérieur de la CEE, l'AETR aux transports en provenance et /ou à destination de pays tiers. Ces contrôles ne sont pas propres au problème de l'organisation de Willi Betz, et on ne les abordera pas ici. Si le groupe misait sur ce type d'infractions pour abaisser ses coûts, il en irait autrement, mais les véhicules Betz semblent au contraire respectueux, en général, des conditions de sécurité, si l'on en croit les services de contrôle des DRE.

### d - La location

Aucun texte n'interdit la location de véhicules sans conducteur à des pays tiers à la CEE. Il existe un texte communautaire qui réglemente cette procédure ( la directive 84/647 du 19 décembre 1984 modifiée), mais elle ne concerne que le trafic entre Etats membres, et elle rendrait d'ailleurs très difficile la location transfrontalière. En ce qui concerne les pays tiers, il n'existerait pas de texte, mais, contrairement à ce qui se passe dans notre pays, où ce qui n'est pas interdit est autorisé, **il semble que ce qui n'est pas expressément autorisé soit interdit**. C'est apparemment le cas de la location de véhicules sans conducteurs.

### e - Les documents à présenter sur route

En France, doivent figurer à bord du véhicule :

- la licence communautaire ou intérieure si le transporteur est français ( ou une autorisation CEMT ou bilatérale si le transporteur est non résident dans la CEE)
- la lettre de voiture nationale ou internationale

- le cas échéant, un document justificatif de la location du véhicule ( avec ou sans conducteur)
- un document établi par l'employeur du conducteur, attestant la relation de travail qui existe entre l'entreprise et le conducteur. Cette nouvelle obligation date du décret n° 99-752 du 30 août 1999 abrogeant le décret n°86-567 du 14 mars 1986 modifié.

A l'étranger, le règlement communautaire n°881/92 du 26 mars 1992 prévoit la présence à bord d'une copie conforme de la licence communautaire, pour les véhicules des Etats membres. Il en va de même de l'autorisation CEMT et du carnet de route correspondant ( résolution de la CEMT n° 91/2 du 1<sup>er</sup> janvier 1992, annexe III) , et bien entendu des autorisations bilatérales selon le cas, et de la lettre de voiture internationale. Pour les autres documents exigés, ils dépendent des lois nationales.

Compte tenu de ces dispositions, que peut faire l'Administration?

## **B - Les possibilités de contrôle et de sanctions**

### **a - Les irrégularités à caractériser chez WBF**

La filiale de Lognes met, selon ses propres déclarations, un grand nombre de ses véhicules à disposition de la SOMAT, importante filiale bulgare du groupe. Cela concernerait environ 200 véhicules, et sans doute plus. **Ces véhicules restent immatriculés en France** : WBF fournit tous les ans un listing de ses véhicules à la DREIF au moment du renouvellement de ses autorisations CEMT ( si l'immatriculation était différente, ils ne pourraient obtenir d'autorisations). M. Bornstein déclare également que, sauf exception, ces véhicules mis à disposition **ne roulent jamais en France**. A partir du moment où ils sont mis à disposition, **WBF cesserait de les diriger**, mais se verrait **pourtant rattacher leur "bénéfice"**. Les comptes-rendus de voyage de ces véhicules sont apparemment déposés à la DREIF. En revanche, les factures correspondantes ne s'y trouveraient pas.

A partir de là, WBF se trouve dans une situation irrégulière du point de vue des autorisations, et peut-être aussi des points de vue de la location de véhicules, de la concurrence et de la fiscalité. En revanche, WBF ne semble pas être en infraction du point de vue du travail.

#### **- Une irrégularité des autorisations accordées**

Si les véhicules étaient loués à la SOMAT ( ou à une autre entreprise) ils ne donneraient plus lieu à autorisations délivrées par la France, puisque WBF n'en disposerait plus. S'ils étaient contrôlés avec une autorisation française, ils seraient en infraction, puisque l'autorisation délivrée pour Willi Betz

France serait utilisée par un tiers. En effet, même si la SOMAT appartient bien au groupe Willi Betz, juridiquement elle est aussi distincte de la filiale française qu'une entreprise étrangère au groupe. Si les véhicules sont seulement mis à disposition de la SOMAT, comme l'affirme M. Bornstein, les autorisations ne devraient pas davantage être utilisés par cette société, car il y aurait tout de même cession de fait des autorisations accompagnant le véhicule. **Si l'on peut mettre en évidence cette cession de fait<sup>22</sup>, on peut penser qu'il s'agit de la même infraction que pour une location officielle.**

Selon M. Bornstein, le gérant de la filiale française, ses véhicules utilisent essentiellement des CEMT en raison de la nature des trajets parcourus ( ils disposent aussi de copies conformes de la licence communautaire). Willi Betz France dispose, pour l'année 1999, de 230 autorisations CEMT. Or, la mise à disposition de la SOMAT, importante filiale bulgare du groupe, concernerait au moins 200 véhicules, et probablement plus. Des conducteurs de la SOMAT conduisent donc sans doute des véhicules couverts par une CEMT française.

On cite toujours la SOMAT, mais le bénéficiaire pourrait bien être en fait le siège allemand du groupe; en effet, la SOMAT ne semble pas avoir plus de maîtrise sur ces véhicules que Willi Betz France, dans la mesure où c'est le centre de Reutlingen qui donne les ordres de route. Au delà de la SOMAT, ce serait au groupe allemand dans son entier que bénéficieraient ces autorisations, et non pas à Willi Betz France.

On pourrait donc considérer que l'implantation en France d'une véritable filiale ( au lieu d'une simple représentation commerciale) a pour but principal le détournement d'autorisations CEMT vers les besoins d'un groupe étranger .

La mise à disposition durable peut aussi poser un autre problème:

#### **- Un problème de location**

Indépendamment du problème des autorisations de transport, WBF n'aurait pas le droit de louer ses véhicules à la SOMAT, puisque cela n'est pas expressément autorisé par une convention bilatérale franco-bulgare. Sa déclaration d'une mise à disposition sans contrat est donc tout-à-fait crédible, mais ne peut-elle pas être assimilée du point de vue juridique à une location, ouvrant le droit à des sanctions particulières ?

#### **- Un problème de concurrence**

Le considérant 18 de la directive, rappelé dans son article 1.4, rappelle le principe selon lequel les entreprises établies hors de la communauté ne doivent pas obtenir un traitement plus favorable que les entreprises établies

---

<sup>22</sup> On ne voit pas sinon quel serait l'intérêt de demander des autorisations françaises

sur le territoire d'un Etat-membre. **Ce principe n'est pas, on peut le penser, limité au cas du détachement ; il peut être considéré comme un principe général.** Or, le fait de mettre à disposition d'une entreprise de pays tiers un véhicule utilisant des titres de circulation français ( ou d'un autre pays européen) va lui permettre de travailler dans des conditions privilégiées, puisqu'elle cumulera l'avantage du bas salaire avec les facilités de circulation ( copies conformes, CEMT supplémentaires, possibilité même, sur un véhicule immatriculé dans la Communauté, de faire du cabotage) ; cela constitue clairement un avantage par rapport aux transporteurs français ou européens. Même si le bénéfice de ces véhicules est rattaché à la filiale française, la SOMAT bénéficie directement de leur activité, car elle est certainement rémunérée pour son importante participation à ces transports. **Il y aurait donc infraction par rapport à ce principe.**

Peut-être se poserait-il aussi un problème fiscal.

#### **- Une question de fiscalité :**

Si les véhicules sont systématiquement mis à disposition d'une autre entreprise, WBF aurait-elle le droit de déduire la TVA afférente aux véhicules? Ce serait une question à poser à l'Administration des Impôts. Selon une information de la Direction de la législation fiscale, les choses seraient assez claires dans le cas d'une mise à disposition à l'intérieur de la CEE : du point de vue fiscal, la mise à disposition gratuite serait hors du champ d'application de la TVA et n'ouvrirait donc pas droit à déduction<sup>23</sup> ; en effet, le bien acheté, s'il est mis gratuitement à disposition d'une autre entreprise, n'est pas utilisé pour l'exploitation de l'entreprise acheteuse ; au contraire, une location, ou à défaut, la perception en France de revenus **liés à l'activité** des véhicules conserverait le droit à déduction ( en un seul endroit). A priori, le même raisonnement semblerait pouvoir s'appliquer pour une mise à disposition hors de la CEE, puisque ces véhicules génèrent en France un revenu soumis à TVA ( par rattachement au CA de WBF). Toutefois, les conditions de fonctionnement de WB n'étant pas classiques, il faudrait examiner le problème de plus près, et voir quelle est la situation de WBF par rapport à cette déduction.

#### **- Une relation de travail plutôt inexistante qu'irrégulière**

Le problème de la relation de travail se poserait dans le cas où le conducteur pourrait être considéré comme relevant en réalité de WBF. Cette éventualité semble peu probable, aussi bien du point de vue du détachement que de celui de l'embauche.

#### **Du point de vue du détachement**

Aussi bien l'article 341-5 que la directive 96/71 conviennent le mieux aux activités sédentaires, quand le salarié détaché exerce effectivement en un

---

<sup>23</sup> ( déduction tirée de l'article 271 du CGI)

pays déterminé, même si, dans certains cas, l'application peut être claire pour les transports ( cas d'une desserte locale particulière prévue pour une certaine durée, par exemple). Ils conviennent mal au transport international, et en particulier au mode de fonctionnement de Willi Betz.

- L'article L 341-5 ne s'applique qu'à des prestations exécutées en France. Or, les conducteurs de pays de l'est conduisant les véhicules de WBF **prêteraient leurs services sans entrer en France**. Cela suffirait à les placer hors du champ de l'article L 341-5.

- La directive ne s'applique pas mieux au mode de fonctionnement du groupe, si elle ne touche que les cas de détachement exclusivement à l'intérieur d'un même pays membre. Une telle interprétation restrictive, qui est faite par certains, pourrait ressortir de l'article 2 alinéa 1 de la directive , qui parle, pour le travailleur détaché, de l'exécution d'un travail « sur le territoire d'un Etat membre autre que l'Etat sur le territoire duquel il travaille habituellement ». Dans cette hypothèse, les cas les plus nombreux ( transport s'exécutant en plusieurs pays, du chargement au déchargement) lui échapperaient. C'est-à-dire que l'essentiel des problèmes de concurrence posés par l'utilisation de conducteurs de pays de l'est ne serait pas résolu par la directive. Ce point gagnerait à être éclairci.

Quoi qu'il en soit, **dans le cas de WBF, il paraît plus pertinent de parler de mise à disposition de véhicules par WBF à la SOMAT que de mise à disposition par la SOMAT de conducteurs à WBF** ; en effet, une fois les véhicules placés à la SOMAT, leurs trajets ne seraient plus du tout du ressort de WBF, et leurs conducteurs ne seraient pas placés sous ses ordres. La notion de détachement de la directive suppose d'ailleurs que la mise à disposition d'un travailleur s'accompagne d'un contrat d'entreprise ou de service entre l'entreprise d'envoi et celle qui est destinataire du service. C'est confirmé expressément<sup>24</sup> pour le cas de l'art 1 point a , et cela paraît implicite pour les cas b et c du même article. Or, il semble que WBF ne passe avec la SOMAT que d'éventuels contrats d'affrètement ( en plus du " contrat officieux " de mise à disposition de véhicules).

Il se pourrait donc que la directive 96/71 ne soit pas d'une grande aide dans le problème posé par le fonctionnement de cette entreprise.

**NB** : même si cela n'est pas utile dans le cas de Willi Betz France, il serait intéressant de mieux préciser la notion de détachement, qui, actuellement, ne semble pas toujours clairement distinguable du cabotage . L'idée selon laquelle dans le cabotage le donneur d'ordres est toujours l'entreprise qui a recruté, temporairement ou non, le conducteur, tandis que dans le détachement les ordres directs seraient donnés par l'entreprise d'accueil du salarié détaché, n'est pas jugée acceptable par le ministère de l'emploi et de la solidarité, qui utilise plutôt ce critère pour les requalifications. Peut-être pourrait-on distinguer selon le degré « d'opérationnalité » de l'ordre reçu : si

---

<sup>24</sup> Par un groupe de travail d'experts ayant réfléchi à la transposition de la directive

*l'entreprise d'origine donnait à son salarié un ordre général de mise à disposition de l'entreprise d'accueil pour un type de transports, les ordres opérationnels correspondant à chaque trajet particulier étant donnés par l'entreprise d'accueil, cela remettrait-il en cause le lien de subordination du salarié envers son entreprise d'origine ?*

Du point de vue de l'embauche

Si les véhicules sont mis à disposition de la SOMAT, si cette mise à disposition se fait sans papier et sans rémunération, ainsi que l'affirme WBF, et s'ils restent immatriculés en France, les véhicules relèvent bien, officiellement, de la filiale française. Si en plus de cela, le bénéfice réalisé grâce à ces véhicules est bien rattaché à WBF, on peut soutenir que leur trafic se fait, au moins partiellement, pour le compte de la filiale française.

Cependant, la maîtrise de ces opérations échappe apparemment à WBF, dans la mesure où les ordres de transport ne sont pas donnés par la filiale française, et qu'il n'existe aucune relation de type hiérarchique entre son gérant et ces conducteurs bulgares, dont le travail n'est ni dirigé ni contrôlé par WBF. Il ne paraît donc pas possible de considérer que les conducteurs sont embauchés indirectement par WBF.

En revanche, **ne pourrait-on pas considérer que le siège de Reutlingen est le véritable employeur de tous ces conducteurs**, à travers des filiales dont l'autonomie dans l'affectation de leurs véhicules est réduite à peu de chose? Plusieurs éléments vont dans ce sens.

En effet, dans la mesure où les ordres fonctionnels de transport sont donnés par le siège du groupe, à Reutlingen, les filiales n'auraient pas de véritable autonomie de décision en matière de choix de leurs prestations. Par ailleurs, le siège de Reutlingen y détient une participation majoritaire. Ne pourrait-on donc pas considérer que les dirigeants des différentes filiales, derrière une indépendance apparente, sont en fait des agents du centre de Reutlingen, s'ils sont salariés d'entreprises dont le capital est détenu au siège du groupe et qui n'ont pas la maîtrise de leurs trafics? Et, à travers eux, les conducteurs ne pourraient-ils pas être considérés comme dépendant hiérarchiquement, en réalité, du siège central? Les filiales ne seraient que des sortes de paravents, dont l'utilité serait la prospection des marchés nationaux, l'obtention d'autorisations de transport, et, selon les pays, l'embauche de personnel moins " cher " et mieux adapté aux besoins des trajets vers l'est.

Cette question relève de spécialistes, et de l'état du droit allemand et communautaire. Un mémoire de DEA de M. Freyermuth, consacré au travail au noir en Allemagne<sup>25</sup>, donne des indications intéressantes.

---

<sup>25</sup> Ralph Freyermuth, Le travail au noir en Allemagne, mémoire de DEA dirigé par Pierre Ortscheidt, professeur à l'Université Robert Schumann, 1994-95

Il existe en Allemagne la notion " d'emploi illégal ", résultant de la loi du 15 décembre 1981 relative à la lutte contre l'emploi illégal. Le concept ne serait pas défini par la loi, mais seulement et approximativement délimité. Il est proche du concept de " travail illégal " français, qui comprend une série d'infractions : marchandage, travail dissimulé, emploi d'étrangers démunis d'autorisations de travail, etc... En Allemagne aussi, le délit de marchandage est, selon Freyermuth, lourdement réprimé. La notion de travail dissimulé est proche dans les deux pays, et exclut en principe le marchandage et les infractions d'emploi irrégulier d'étrangers.

Il semblerait qu'en France la possibilité existe de rattacher les salariés de filiales à l'étranger à leur société-mère dont le siège est en France, si leur activité est en fait étroitement maîtrisée par ce centre ; la preuve de ce rattachement serait cependant très difficile, et le tribunal se baserait sur une batterie d'indices comprenant la réalité du rapport hiérarchique de ces salariés. La DILTI souligne que la seule subordination économique ne suffit pas à caractériser le lien de travail. Dans le cas d'une filiale d'entreprise française, il faudrait sans doute utiliser, en complément de la dépendance économique vis-à-vis du groupe, un faisceau d'indices complémentaires tels que les juridictions de référence en cas de litige, la langue dans laquelle sont passés les contrats, le lieu d'exécution du contrat, le lieu de l'entreprise ; etc..., c'est-à-dire tout ce qui peut établir le désir de se placer sous la loi française. Pour la jurisprudence française, la subordination devrait être économique, technique, mais aussi juridique.

La loi allemande prévoit-elle une telle possibilité ? Pour qu'il y ait éventuellement travail dissimulé, il faudrait alors que les liens entre l'affrété et l'affréteur allemand soient très étroits, au point d'avoir affaire à un faux affrété, et à un presque salarié " marchandé ".

La notion d'« activité indépendante » le permettrait-elle ? Selon Freyermuth, la personne travaillant au nom et pour le compte d'un tiers, **même si elle apparaît plus ou moins indépendante vis-à-vis de l'extérieur, est considérée en Allemagne comme salariée d'une entreprise dans le cadre de l'exécution des directives et des prestations ordonnées par l'employeur**<sup>26</sup>. L'extrait de mémoire transmis par la DILTI ne donnait pas beaucoup de précision sur ce point, et l'on peut se poser la question suivante : **cela peut-il s'appliquer au cas d'un responsable salarié de filiale** ( comme un gérant), ou même non salarié, dans la mesure où la holding du groupe en détient la majorité et dirige de près ses activités? Et si ce gérant est considéré comme salarié, alors le salarié de la filiale , qu'il gère ( avec le droit d'établissement du contrat de travail, de notation, de promotion, de sanction, d'établissement de la feuille de paye) **ne peut-il être considéré également, par extension, comme un salarié de la holding** ? Le gérant aurait alors une délégation pour accomplir ces fonctions au nom du groupe. Cette question n'a pas de réponse évidente.

---

<sup>26</sup> p. 10 du mémoire

*Pour mettre en évidence les dysfonctionnements de l'entreprise et les sanctionner, l'Administration dispose déjà de moyens d'action importants, mais des mesure supplémentaires seraient utiles. La plupart de ces actions dépassent le cas du seul WBF ou même du groupe Betz.*

## **b – Les actions récentes ou à venir**

### **En matière d'autorisations de transport**

Un contrôle en entreprise peut faire apparaître plusieurs signes de cession des véhicules à une autre entreprise : l'absence de preuve de l'embauche ou de l'utilisation des chauffeurs correspondants, l'impossibilité de l'entreprise concernée de fournir des factures établies par elle<sup>27</sup> et correspondant aux comptes-rendus de voyages de ces véhicules, ou bien encore la perception, au titre de ces véhicules, de revenus qui peuvent être assimilés à un revenu locatif ( la qualification dépendrait sans doute de la forme de ces versements)<sup>28</sup>.

Que cette cession de véhicules s'accompagne ou non d'une cession des autorisations correspondantes, il sera possible de retirer les autorisations de transport correspondant à ces véhicules.

- Pour les CEMT, la sous-direction STR vient de remanier l'arrêté du 11 juillet 1994 modifié, relatif aux conditions d'attribution, pour tenir compte du nombre de conducteurs recrutés selon le droit français : jusqu'à présent, ce critère n'était pas intégré. Les CEMT devraient<sup>29</sup> être attribuées sur une base déclarative, mais qui serait vérifiée en fin d'année. Il serait donc possible d'adapter leur nombre au nombre de véhicules dont dispose effectivement l'entreprise. Si en plus la cession des autorisations est prouvée, le retrait serait possible avant cela en s'appuyant sur les articles 4 et 6 de l'annexe III de la résolution n°91/2 de la CEMT du 1<sup>er</sup> janvier 1992.

- Pour les bilatérales, leur octroi est discrétionnaire : elles peuvent très bien ne pas être renouvelées. En ce qui concerne WBF, le contingent d'autorisations bilatérales avec la Bulgarie sera temporairement gelé, en attendant que la situation des conducteurs bulgares sur des véhicules français ait été éclaircie.

- Pour les licences communautaires, dont les copies conformes ( WBF en avait 338 il y a deux mois) ne devraient pas être mises à disposition d'entreprises de pays tiers; les article 5 et 8 du règlement n°881/92 du Conseil du 26 mars 1992 pourrait sans doute permettre le retrait des copies correspondant aux véhicules dont l'entreprise ne dispose plus en réalité . Le

---

<sup>27</sup> Dans la plupart des cas, ces factures seraient établies par la SOMAT

<sup>28</sup> En tous cas, il ne semble pas que WBF ait le droit de mettre ses véhicules à disposition de la SOMAT à titre gratuit, car ce serait fonctionner volontairement à perte

<sup>29</sup> le texte définitif , qui n'est pas encore paru au JO, ne nous a pas été communiqué

décret 99-752 du 30 août 1999 prend aussi en compte le critère de la disposition dans la délivrance de ces copies conformes.

Le retrait peut s'accompagner d'autres sanctions. La sous-direction STR va enrichir ces possibilités par deux nouvelles consignes pour le contrôle : sur le territoire français, on verbaliserait pour défaut de CEMT un conducteur de pays tiers sur un véhicule doté d'une copie conforme de licence communautaire correspondant à la nationalité du véhicule. Cette action " provocatrice " viserait à faire réagir la Commission, via des contentieux probables. Par ailleurs, si un véhicule français est conduit par un ressortissant d'un pays tiers avec une CEMT française, quel que soit le lieu du contrôle, STR considérerait que ce conducteur relève du droit social français et demanderait donc la vérification du régime salarial en entreprise.

Si véhicule et copie conforme sont cohérents, mais que le véhicule immatriculé dans un Etat membre est conduit par un ressortissant de pays tiers, STR souhaiterait qu'il y ait échanges d'informations entre pays. Le Bénélux est déjà d'accord, l'Allemagne et la Grande-Bretagne devraient suivre prochainement. On a vu que si l'anomalie était constatée sur le territoire français, STR envisagerait de verbaliser pour défaut de CEMT.

La mise en œuvre de ces échanges transfrontaliers est en cours.

### **La relation de travail**

WBF ne semble pas pêcher du côté de la relation de travail, pour les raisons exposées plus haut. Ce problème peut cependant se poser pour d'autres entreprises qui feraient travailler illégalement de la main d'œuvre étrangère. La profession y est très sensibilisée, et Willi Betz n'est qu'un exemple de ces pratiques<sup>30</sup>.

La DTT ( STR et STAS) envisage plusieurs actions dans ce domaine:

#### *En matière de détachement*

- elle souhaite demander la modification de la directive sur le détachement ( 96/71), afin d'y apporter plusieurs modifications, dont la suppression du délai de carence, pour que la réglementation du détachement s'applique dès le premier jour, et la prise en compte explicite des travailleurs des pays de l'est ( l'article 1er serait modifié).

Le champ de la directive ne semble toutefois couvrir qu'une petite partie des problèmes de main d'œuvre étrangère dans le transport, surtout s'il se confirmait que l'exécution de la prestation doit se faire entièrement dans le pays d'accueil.

---

<sup>30</sup> La FNTR déclare par ailleurs que l'ITR (Institut du Transport Routier) belge travaille sur ce problème, sans préciser le champ exact de sa mission . Un appel à cet Institut n'a toutefois pas confirmé cette information.

Le détachement lui-même est sans doute beaucoup plus rare que les relations d'affrètement simple, et, pour ces dernières, on se trouve dans un problème de concurrence qui n'est plus un problème de droit du travail.

Le problème du travail peut cependant réapparaître si, derrière des relations de sous-traitance ou d'affrètement, se cache l'emploi déguisé de salariés étrangers. Il y aurait alors une sorte d'emploi indirect.

#### *En matière d'emploi indirect*

La question du rattachement des salariés du groupe au siège allemand de Willi Betz, à travers des filiales dont l'autonomie dans l'affectation de leurs véhicules est réduite à peu de chose, peut être posée, même si la réponse est très incertaine.

Les éléments de subordination économique et fonctionnelle des filiales seraient-ils suffisants pour considérer que leurs salariés, à travers des gérants peu autonomes, sont en fait des salariés indirects du centre allemand ? **Cette piste pourrait faire l'objet d'une étude à confier à un spécialiste du droit allemand du travail.**

#### *En matière de contrôle et de sanctions*

L'identification de la relation de travail qui lie le conducteur est facilitée en France par l'obligation pour l'employeur, pour tout véhicule circulant en France, d'établir un document attestant la relation d'emploi existant entre l'entreprise et le conducteur du véhicule<sup>31</sup>. STR souhaite l'extension à d'autres pays de la présence à bord d'un tel document; les belges y seraient déjà favorables; une réglementation européenne exigeant à bord le contrat de travail du chauffeur serait le but souhaitable.

Par ailleurs, afin de sensibiliser les Parquets aux problèmes posés par l'utilisation de main d'œuvre étrangère, STR fournira un argumentaire pour les DRE. Une note sera adressée aux ambassades de France dans les pays « à risque » ainsi qu'à la CEMT. En raison de sa réglementation particulière, l'Autriche recevra une note spécifique.

### **La location**

La mise à disposition sans contrat de véhicules de WBF à la SOMAT ne peut-elle pas être assimilée du point de vue juridique à une véritable location, ouvrant le droit à des sanctions particulières ? Est-il possible de clarifier le régime de la location de véhicules sans chauffeur à des entreprises de pays tiers ?

---

<sup>31</sup> Décret n° 99-752 du 30 août 1999, art 12

## Le cabotage

Le droit de cabotage accordé aux transporteurs des pays membres de la Communauté européenne doit se faire selon les normes en vigueur dans ces pays. L'utilisation de conducteurs sous-payés ( par rapport aux normes du pays d'immatriculation) ne peut y être autorisée.

La DTT ( sous-direction de l'action sociale) vient d'adresser une circulaire aux DRE, après avis des organisations professionnelles, dans laquelle elle demande notamment aux contrôleurs de **vérifier que les conducteurs de véhicules européens contrôlés sur le sol français sont bien employés dans des conditions réglementaires** du pays d'établissement du transporteur. Cela passe par la communication de leurs constats à leurs collègues étrangers concernés. Un contrôle en entreprise permet alors de vérifier la relation de travail du conducteur avec l'entreprise propriétaire du véhicule et de prendre les sanctions prévues. Dans le cas du groupe Willi Betz, cela pourrait concerner des véhicules d'immatriculation européenne conduits par un ressortissant d'un pays tiers, et qui ferait du cabotage en France. Les contrôleurs **doivent aussi vérifier que ce transporteur ne dispose effectivement pas au moins d'un établissement de fait en France**, auquel cas il ne s'agirait plus de cabotage, et la loi française s'appliquerait. Dans le cas de rattachement du conducteur à un établissement français, de façon temporaire ou définitive, le contrôle doit être effectué par l'inspecteur du travail des transports.

La bonne communication entre pays membres peut seule permettre de sanctionner les opérations de cabotage effectuées dans des conditions non conformes de rémunération du conducteur ou de nationalité du détenteur réel du véhicule.

## La concurrence

On pourrait s'assurer de **l'utilisation possible de l'article 1.4** relatif au traitement des entreprises de pays tiers, dans les cas où ces entreprises auraient bénéficié d'avantages indus, comme l'utilisation abusive de titres de transport sur des véhicules mis à disposition. Cela suppose que l'interdiction de traiter des entreprises de pays tiers mieux que celles de la CEE est un principe général. Dans cette démarche, il serait utile d'avoir l'appui d'autres Administrations de la CEE, sensibles à ce type de concurrence.

## Des mesures portant sur plusieurs de ces domaines

En ce qui concerne WBF, tous les établissements de WBF ont été contrôlés dans les deux ou trois dernières années , mais il serait sans doute utile de prévoir **une inspection polyvalente** de la filiale de Lognes, associant la DTT, l'Inspection du travail, et la Direction Générale de Impôts. Il s'agirait d'abord d'éclaircir les modalités de la mise à disposition des véhicules, du rattachement de leurs bénéficiaires, et de l'utilisation réellement faite des

autorisations accordées pour WBF, et pas pour une entreprise étrangère. Cela permettrait ensuite de savoir qui est l'employeur des conducteurs. Enfin, dans une situation aussi embrouillée, où l'on peut s'interroger sur le régime fiscal à appliquer, il serait bon de savoir si WBF paye bien les différents impôts et taxes qui devraient lui incomber, et si certaines déductions ne sont pas faites à tort.

D'une façon générale, la circulaire du 24 novembre 1999 de la DTT demande, dans le cadre des conditions d'emploi des conducteurs étrangers, de s'appuyer sur **la coordination ministérielle renforcée** ( circulaire du 26 septembre 1996), en liaison avec la DILTI et les Parquets, afin que les efforts d'assainissement entrepris depuis des années ne soient pas ruinés par une concurrence qui peut être insupportable pour les entreprises affectées .

Par ailleurs, si plusieurs textes communautaires prévoient l'information réciproque des Administrations nationales compétentes, cela se fait très progressivement et les premières pierres en sont juste posées. En France, s'il s'agit de problèmes de réglementation du transport, la DTT ( bureau STR3) centralise la communication avec ses homologues dans les autres pays membres ; s'il s'agit de problèmes de travail, c'est la DILTI qui est compétente pour saisir l'Administration du travail homologue. **La DTT et la DILTI s'emploient avec leurs équivalents à l'étranger, à réaliser ce pool d'information européen.**

La communication d'informations sur les constats faits dans les différents pays membres\_n'élargit certes pas la base légale qui permettrait de sanctionner, mais si elle est systématique, elle met l'accent sur le problème posé par ce type de pratique, sur le nombre d'entreprises concernées, donne des indications sur son ampleur, et peut ainsi contribuer, le cas échéant, à préparer un changement de réglementation européenne.

### **Divers**

En dehors du problème de la nationalité de la main d'œuvre, certaines pratiques du groupe Willi Betz ( et de ceux qui mettent en pratique le double équipage) pourraient être mieux étudiées. La pratique du double équipage éclaté compliquerait en effet le contrôle des temps de conduite et de repos. S'il est vrai que les équipages ne sont pas des équipes stables mais peuvent être recomposés en cours de route, le suivi de leurs temps d'occupation peut s'avérer difficile. A la FNTR, on citait plusieurs cas d'irrégularités relatives aux disques et liées à la séparation des équipages. **Peut-être faudrait-il étudier les moyens de contrôler les doubles équipages à géométrie variable**, dans la mesure où ils pourraient faciliter des dépassements de temps autorisés ?

Le problème de la sous-évaluation de certaines monnaies de pays tiers continue sans doute à se poser. Il serait utile de disposer d'un **suivi de la situation des taux de change** par rapport à aux parités de pouvoir d'achat

, ou tout autre type de niveau jugé correct. Cela ne servirait pas à redresser, quand les produits passent la douane, la très importante différence de salaire existant entre les conducteurs ( bulgares pour WB) et les conducteurs de la CEE, dont les français<sup>3233</sup>. *En effet, en plus du problème de la détermination du taux " correct " de change de pays à pays, cela poserait aussi celui un problème pratique. Les frais de transport sont taxés au même taux que les valeurs des marchandises dont ils sont un des frais annexes<sup>34</sup>. Les douanes prennent la valeur transactionnelle comme elle est donnée, et ne sont pas en mesure de la réévaluer, et il semble qu'on ne puisse pas taxer en douane le transport en tant que service isolé.*

La bonne connaissance de la situation des monnaies par rapport à un niveau correspondant au niveau de leurs prix intérieurs serait utile, en revanche, lors des négociations bilatérales avec les pays concernés.



---

<sup>32</sup> J'ai vu à ce propos une personne de la direction des douanes ( bureau E3 : Procédures, régimes économiques et réglementations techniques)

<sup>33</sup> Selon une information informelle du secrétariat de la CEMT, des efforts seraient aussi en cours pour relever le niveau des salaires des conducteurs venus des PECOS ou de la CEI...

<sup>34</sup> L'extrait du code des douanes article 32 ( Règlement n° 2913/92 du Conseil du 12 octobre 1992) détaille les frais annexes qui entrent dans la valeur transactionnelle, dont le transport fait partie

**Annexe 1**Liste des personnes interrogées

CEMT : M. Short et une autre personne ( réglementation CEMT)

CEPII : Mme Lahrèche-Revil : ( taux de change)

CNT : M. Bourgeois ( droit du transport)

DILTI : Mme Lamouroux et M. Gourio ( travail illégal)

DRE Alsace : M. Wernert ( pratiques Willi Betz et contrôles)

Autres DRE ( 15) : services de contrôle ( infractions éventuelles)

DSCR : M. Abily ( immatriculations )

DTT :

STAS :M. Berg ( relations de travail)

STR : M. Fournier accompagné de Mme Sabathier et de M. Pique ( contrôles et sanctions, intentions de STR).

M. Cueille ( coûts de revient)

M. Tourbez ( TVA et taxe à l'essieu)

FNTR : M. Levesque ( informations et position de la FNTR)

FO : M. Poletti et conducteurs français ( informations sur le groupe)

ITT Alsace : M. Bertrand ( pratiques Willi Betz)

Ministère de l'emploi et de la solidarité : Mme Berthiaume ( Direction des relations de travail, bureau DS4)

Ministère de l'Economie, des finances et de l'industrie:

DGCCRF : Mme Gouaini ( bureau B1) ( problèmes de concurrence)

Direction Générale des Douanes : M. Buttier, (bureau E3) et

Direction Générale des Impôts: Mme Lapujade ( bureau D1)

Commission européenne: Mme Feustel ( DG Emploi et affaires sociales)

PEE (9) dans la CEE et en Europe de l'est ( informations sur le groupe)

Willi Betz France : M. Bornstein ( pratiques de l'entreprise)

Ambassade d'Allemagne

## Annexe 2

### Liste des filiales ou établissements

Cette liste provient du site Internet de Willi Betz. Certaines implantations manquent (celle du Portugal, notamment). Il est vraisemblable que dans un pays donné, plusieurs sites du même nom sont des établissements du même siège social. *Selon le PEE de Sofia, en Bulgarie, Willi Betz France a aussi créé, en mai 1999, une structure en Bulgarie, qui dépend directement de la filiale française, mais qui ne serait qu'un simple bureau commercial.* Depuis trois mois, une douzaine de nouvelles implantations (filiales ou établissements) sont apparues sur le site Internet.

- Allemagne :        MV Lauchert Seehafenspedition GmbH (Hambourg)  
                       Betz Internet GmbH (Dusseldorf)  
                       International Spedition Willi Betz GmbH (Sarrebuck)  
                       Logistics Group Int. GmbH (Herrenberg-Gültstein)  
                       International Spedition Willi Betz GmbH (Reutlingen)  
                       Logistics Group Int. GmbH (Böblingen)  
                       Logistics Solutions Group GmbH (Ostfildern)  
                       International Spedition Willi Betz GmbH (Unterschleißheim)  
                       International Spedition Willi Betz GmbH (Bad Reichenhall)  
                       DLM Donau-Lloyd-Mat GmbH (Passau)  
                       Donau Star Schiffahrts und spedition GmbH (Regensburg)  
                       International Spedition Willi Betz GmbH (Waidhaus)  
                       International Spedition Willi Betz GmbH & Co KG/Betz  
                       International GmbH (Ottendorf-Okrilla)  
                       International Spedition Willi Betz GmbH (Jacobsdorf)  
                       International Spedition Willi Betz GmbH & Co KG (Berlin)
- Angleterre :        Betz Nederland BV (Felixstowe)
- Autriche :        Willi Betz (Kundl)  
                       Demand (Vienne)
- Azerbaïdjan :     Willi Betz Azerbaïdjan (Bakou)
- Biélorussie :     JV Transportpartner Belcargo (Minsk)  
                       TEP-1 (Gomel)  
                       Mogilevvneshtrans (Moghilev)
- Bulgarie :        SOMAT (Sofia-Gorubljàne)  
                       SOMAT AG (Vidin)  
                       SOMAT AG (Burgas)
- Espagne :        Willi Betz Espaõa (Barcelona)  
                       Willi Betz Espaõa (Irun)

## Willi betz España ( Vic)

France : Willi Betz France ( Lognes, plus 3 établissements à Quimper, Strasbourg et Saint Etienne du Rouvray)

Georgie : GTE Georgien trucks Expedition ( Tbilissi)

Hongrie : Willi Betz Hungaria Kft ( Budapest)

Italie :               Betz Italia SRL ( Trieste)  
                      Betz Italia SRL ( Bolzano)  
                      Betz Italia SRL ( Milan)

Iran :               Representative office Iran ( Téhéran)

Pays-Bas : Betz Nederland BV ( Barendrecht)

Pologne : Matbetz Spedition et Pol –Mat ( Varsovie)  
                      Pol-Mat Agencia ( Stubice)  
                      Pol-Mat ( Strykov)

République tchèque : Willi Betz Logistik SRO ( Ceska-Budovice)  
                              Willi Betz Logistik SRO ( Zakupy)

Russie :            Matbetz Spedition ( Moscou)  
                      Matbetz Spedition ( Saint Petersburg)

Suède :            Willi Betz Scandinavia ( Ystad)

Turquie :          Betz Uluslararası ( Istamboul)

### **Annexe 3 - Eléments de parc et d'effectif**

Le CNT n'est pas habilité à demander ce type d'informations, qui semblent ignorées ou gardées confidentielles. La plupart de ces données proviennent des postes d'expansion économiques, qui les ont obtenues auprès des filiales du groupe. Même si elles sont incomplètes et pas forcément fiables, voici la liste obtenue :

<b>Véhicules</b>	<b>Personnel</b>	<b>Source</b>
<b>Bulgarie</b>	3000 VM immatriculés en Bulgarie	3600 PEE
<b>Biélorussie</b>	400 tracteurs	nc Presse
<b>Hongrie</b>	0 (affrètement)	5 salariés PEE
<b>Pologne</b>	0 (affrètement)	nc CEMT
<b>Turquie</b>	13 lorries + 3 véhicules longs	65 salariés dont 18 conducteurs PEE
<b>Espagne :</b>	Non obtenu 0	2 salariés PEE WBF
<b>France</b>	338 véhicules	52 personnes dont 15 conducteurs français WBF, DREIF et Euridile
<b>Italie</b>	0 immatriculés en Italie - Utiliseraient des véhicules allemands	15 employés (pour les 3 filiales) PEE
<b>Allemagne</b>	nc	800 salariés 1500 salariés selon PEE selon dépliant WB source "syndicale"
<b>Autriche</b>	352 véhicules	67 salariés PEE
<b>Groupe</b>	4500	6850 Dépliant WB

### **Annexe 4**

#### **Quelques chiffres**

	CA HT en KF	Résultat net en KF	Effectif moyen
1998(1)	249 460	1 130	52
1997 (2)	216 523	1080	43
1996(2)	107 555	599	31
1995(2)	73 182	647	8
1994(2)	66 522	914	-

(1) Source Dun et Bradstreet, VERIF ( arrondi à 10 000F près)

(2) Source EURIDILE ( INPI et tribunaux de commerce)

En 1997, 92 % du CA était réalisé à l'exportation.