La protection des droits fondamentaux des travailleurs du transport routier de marchandises dans l'Union européenne : analyse du droit dérivé de l'Union (2004-2023)

Jérôme Vanstalle

Décembre 2023

Institute for Interdisciplinary Research in Legal sciences (JUR-I)
Centre for Philosophy of Law (CPDR)

La Cellule de recherche interdisciplinaire en droits de l'homme (CRIDHO) a été constituée au sein du Centre de philosophie du droit, centre de recherches localisé au sein de l'Institut pour la recherche interdisciplinaire en sciences juridiques (JUR-I) de l'Université de Louvain, par des chercheurs soucieux de réfléchir le développement contemporain des droits fondamentaux à l'aide d'outils d'autres disciplines, notamment l'économie et la philosophie politique. La CRIDHO travaille sur les rapports entre les mécanismes de marché et les droits fondamentaux, aussi bien au niveau des rapports interindividuels qu'au niveau des rapports noués entre Etats dans le cadre européen ou international.

CRIDHO Working Papers
Tous droits réservés.
Aucune partie de ce document ne peut être
publiée, sous quelque forme que ce soit,
sans le consentement de l'auteur.

The Interdisciplinary Research Cell in Human Rights (CRIDHO) has been created within the Centre for Legal Philosophy (CPDR), a research centre located in the Institute for Interdisciplinary research in legal science (JUR-I) of the University of Louvain, by scholars seeking to understand the development of fundamental rights by relying on other disciplines, especially economics and political philosophy. The CRIDHO works on the relationship between market mechanisms and fundamental rights, both at the level of interindividual relationships as at the level of the relationships between States in the European or international context.

CRIDHO Working Papers
All rights reserved
No part of this paper may be reproduced
in any form
without consent of the author

Table des matières

Introduction **4**

Évolution du droit dérivé applicable **6**

L'Union européenne et les droits fondamentaux 6

Une protection des droits sociaux historiquement limitée (1957-2004) 8

Le travail détaché intra-européen: entre régulation et dérégulation 9

L'autorité européenne du travail (AET) 18

Le cabotage : la libre prestation de services à nouveau opposée aux droits fondamentaux 19

Temps de travail et temps de conduite – harmonisation européenne 22

Responsabilité sociale des entreprises et devoir de vigilance **25**

Reporting extra-financier 25

La proposition de directive sur le devoir de vigilance des entreprises en matière de durabilité 28

Illustration : le cas « IKEA » **31**

Conclusion et discussion **32**

Bibliographie **35**

Abstract

This paper addresses the issue of fundamental rights violation in the sector of road freight transportation within the European Union as part of global value chains. It specifically targets the evolution of EU legislative action pertaining to this matter and discusses its merits in terms of protection of social rights for road freight workers across value chains in the EU. The main findings stress the relevance of coordinating actions of controls, binding human rights due diligence rules as well as social protection harmonization across the European Union.

La protection des droits fondamentaux des travailleurs du transport routier de marchandises dans l'Union européenne : analyse du droit dérivé de l'Union (2004-2023)

Jérôme Vanstalle

Introduction

Le concept de chaine de valeur mondiale (CVM) est aujourd'hui central dans l'étude des échanges internationaux. Il désigne *« l'ensemble des activités que les entreprises, fermiers et travailleurs entreprennent* [à travers le monde] *pour amener un bien ou service de sa conception à son usage final, à son recyclage ou à sa réutilisation* ».[1] À la tête d'une chaine de valeur se trouve une entreprise dite « donneuse d'ordre » (*lead firm*). Tous les acteurs d'une chaine de valeur n'ont en effet pas le même pouvoir : seules certaines entreprises ont la capacité de déterminer les tenants et aboutissants du processus de production (prix, standards, échéances, choix fournisseurs…).[2] Les autres acteurs sont ainsi plus ou moins soumis à la *lead firm* en tant que fournisseurs.

Le mode de production de la chaine de valeur mondiale contraste ainsi avec le modèle d'une chaine hiérarchique, intégrée verticalement au sein d'une entreprise mère aux multiples filiales, telle que serait celle d'une « entreprise mère ». La donneuse d'ordre, au contraire, sous-traite un grand nombre d'étapes du processus de production afin de maximiser ses marges bénéficiaires et de minimiser les risques financiers liés à l'investissement direct. Bien que ce mode de production engendre des couts de transactions ou de coordination, il s'est graduellement imposé à partir des années 1970, à la faveur d'évolutions dans le domaine des technologies de l'information et de la communication. Selon l'OCDE, approximativement 70 % des échanges internationaux sont actuellement intégrés à de tels processus de production dispersés internationalement, tandis que seuls les 30 % restants constituent l'échange de produits finis.[3] D'aucuns parlent ainsi d'une « désintégration » de l'entreprise multinationale.[4] Le concept de chaine de valeur se révèle donc très intéressant sur la plan heuristique dans l'étude des chaines de productions et de leurs implications sociales comme économique.

Il peut être considéré que le commerce mondial est aujourd'hui principalement structuré autour de chaines de valeur mondialisées au sein desquelles une grande variété d'acteurs échange sous la direction de grandes entreprises multinationales. Ces dernières sont ce que le sociologue américain Gary Gereffi nomme des *global buyers* tels que des enseignes de grande distribution ou des grandes marques[5] qui ne confectionnent directement qu'une part limitée (parfois même

[1] « Introduction to the Handbook on Global Value Chains ». In PONTE, Stefano, GEREFFI, Gary et RAJ-REICHERT, Gale (dir.) *Handbook on Global Value Chains*. Cheltenham : Edward Elgar Publishing, 2019, p 1
[2] *Ibid.*
[3] *Chaînes de valeur mondiales et commerce - OCDE* [s. d.]. [en ligne]. https://www.oecd.org/fr/echanges/sujets/chaines-de-valeur-mondiales-et-commerce/. [consulté le 5 novembre 2022].
[4] GEREFFI, Gary, HUMPHREY, John et STURGEON, Timothy. The Governance of Global Value Chains. *Review of International Political Economy*. Taylor & Francis, Ltd., 2005, Vol. 12, nº 1, p. 78-104, p 80.
[5] DALLAS, Mark. PONTE, Stefano et STURGEON, Timothy J. Power in global value chains. *Review of International Political Economy*. Juillet 2019, Vol. 26, nº 4, p. 669.

nulle) de leur produit fini. Bien entendu, ceci ne signifie pas que toute leur activité productive est externalisée à des sous-traitants sur lesquels elles bénéficieraient d'une force de claire coercition. Suivant la typologie développée par Gary Gereffi *et al*., ce modèle de la « chaine de valeur captive » se présente plutôt comme un « idéal-type » parmi d'autres.

Le passage à une chaine de valeur mondiale fragmentée obéit à une logique économique. La sous-traitance de la fabrication des produits intermédiaires permet notamment à l'entreprise donneuse d'ordre d'écarter la question salariale de ses couts de production, la substituant à une question de prix adressée à des entreprises mises en concurrence. [6] Ainsi, l'entreprise donneuse d'ordre peut extérioriser non-seulement sa production, mais aussi sa pression salariale. Bien entendu, les sous-traitants gardent une capacité de négociation. Cependant, la marge de manœuvre du fournisseur est tributaire de sa taille, du degré de spécificité et/ou de complexité du bien ou service offert, ou d'autres éléments qui amèneraient le donneur d'ordre à voir ses cout transactionnels hausser en cas de changement de fournisseur.[7]

Au sein de pratiquement toute chaine de valeur, les entreprises logistiques occupent une place particulière, étant donné que les couts de transport en déterminent la valeur ajoutée. Ainsi, les entreprises de transport, en intense compétition dans un secteur fragmenté, font face à une importante pression pour maintenir leurs prix au plus bas en minimisant leurs dépenses.[8] De telles économies peuvent s'opérer en termes de couts salariaux, mais aussi au niveau de l'équipement fourni aux travailleurs, du rythme de travail exigé et des conditions de travail en général. Cette logique de minimisation des couts peut, sans grande surprise, mener à des violations des droits fondamentaux des travailleurs. C'est notamment le cas dans le secteur du transport routier de marchandises (TRM)[9], où les accusations de violations des droits humains sont légion. Celles-ci portent sur le droit de négociation collective, sur le droit de rémunération équitable, le droit à des conditions de travail équitables, voire l'interdiction de la traite.[10] Le terme englobant d'« esclavage moderne », qui comprend généralement le travail forcé, la traite d'êtres humains[11] et la servitude pour dettes[12] est d'ailleurs régulièrement employé pour désigner certains abus.[13]

Le territoire de l'Union européenne n'échappe pas aux pratiques d'esclavage moderne vis-à-vis des travailleurs du transport routier. Celui-ci s'opère dans un contexte de libéralisation du marché à travers les États membres et de forte compétition entre ceux-ci. Ceci constitue un terreau fertile pour des pratiques de « dumping social », accroissant les risques d'esclavage moderne visant particulièrement les travailleurs déplacés issus des États membres d'Europe

[6] JAFFEE David, BENSMAN David. Draying and Picking: Precarious Work and Labor Action in the Logistics Sector: Draying and Picking, *WorkingUSA*, Mars 2016, Vol. 19, nº 1, p. 58.
[7] GEREFFI, Gary *et al*. *op. cit.* p. 82-84.
[8] JAFFEE David, BENSMAN David. *op. cit.*
[9] Ce travail se limite au cas du transport routier de marchandises en véhicules poids-lourds (masse supérieure 3,5 T.)
[10] *Human trafficking and slavery on the road: the ETF demands justice now!*, Bruxelles: European Transport Workers' Federation. 4 mai 2021. [en ligne] https://www.etf-europe.org/human-trafficking-and-slavery-on-the-road-the-etf-demands-justice-now/. [consulté le 20 février 2022].
[11] NOLAN, Justine et BOTT, Gregory. Global supply chains and human rights: spotlight on forced labour and modern slavery practices. *Australian Journal of Human Rights* [en ligne]. Janvier 2018, Vol. 24, nº 1, p. 47.
[12] LEBARON, Genevieve. The Role of Supply Chains in the Global Business of Forced Labour. *Journal of Supply Chain Management* [en ligne]. 2021, Vol. 57, nº 2, p. 30.
[13] Voy. LEE, Ki-Hoon, GROSCHOPF, Wolfram et MOSSYRSCH, Andreas. Modern Slavery and Working Conditions in the European Trucking Industry: A Growing Threat to Supply Chain Resilience. In : KUMMER, Sebastian, WAKOLBINGER, Tina, NOVOSZEL, Lydia, et al. (dir.), *Supply Chain Resilience*. Vol. 17. New York : Springer International Publishing, 2022, p. 65-73.

centrale et orientale[14], mais aussi les travailleurs migrants issus de pays extérieurs à l'UE.[15] Dans les cas les plus graves, des suspicions de traite, de travail forcé ou de traitement inhumain et dégradant ont été décrites.[16] Souvent cependant, les violations présumées sont moins « flagrantes ». Un chauffeur routier peut se retrouver sur la route pendant des mois sans possibilité de se loger hors de sa cabine, recevant un salaire très faible. Des mots d'un employeur interrogé par sur de telles conditions vécues par son employé : « *Il est responsable de prendre ses pauses et peut retourner chez lui quand il le désire* ».[17] Néanmoins, la recherche sur le travail forcé rappelle que pratiquement tout travailleur garde une certaine « agentivité » (*agency*) et que le travail forcé ne se limite pas à la coercition physique.[18] En outre, le secteur TRM est considéré comme comportant un très haut facteur de risques liés au stress et à la santé en général.[19] Des témoignages de chauffeurs déclarant être fréquemment contraints de conduire bien au-delà des limites réglementaires et de manquer de certains équipements de base (logement, sanitaires) pendant des périodes prolongées[20] pourraient également indiquer des enfreintes au droit à des conditions de travail justes et équitables.

L'objectif premier de cette publication est d'étudier les actions mises en œuvre par le biais du droit dérivé européen pour la protection des droits fondamentaux des travailleurs du secteur du transport routier de marchandises. Ces actions étant naturellement dirigées vers les entreprises du secteur du transport routier, ainsi que leurs donneuses d'ordre, une brève illustration d'abus dénoncés dans la chaine de valeur de l'entreprise « IKEA » sera également incluse.

Cette étude porte son attention sur la période allant de 2004 à 2022. L'année 2004 correspond en effet à l'élargissement de l'Union européenne vers les pays issus de l'ancien « bloc de l'Est » qui a constitué un tournant quant à la mise en concurrence des travailleurs du secteur routier dans l'Union européenne.[21]

Évolution du droit dérivé applicable

L'Union européenne et les droits fondamentaux

En tant qu'autorité publique dotée d'un champ de compétence particulièrement large, il peut d'abord être avancé que l'Union européenne ne peut simplement échapper à ses obligations vis-à-vis des droits humains, que d'aucuns associent à la coutume internationale.[22] L'Union européenne nait d'un projet avant tout économique, sans vocation directe à protéger les droits

[14] VITOLS, Katrin et VOSS, Eckhard. *Social conditions in logistics in Europe: focus on road transport*. Berlin : EVA – Europäische Akademie für umweltorientierten, 2019, p. 14-21.
[15] HASTINGS, Thomas, KREMERS Jan. *Developing an Approach for Tackling Letterbox Companies*. Bruxelles : European Platform Undeclared Work 2017, p. 3.
[16] BOYNUKALIN, Begüm. Human trafficking and slavery on the road: the ETF demands justice now! Dans : *ETF: European Transport Workers' Federation* 4 mai 2021. [en ligne]. https://www.etf-europe.org/human-trafficking-and-slavery-on-the-road-the-etf-demands-justice-now/. [consulté le 30 décembre 2022].
[17] CONWAY, Zoe. Ikea drivers living in trucks for months. *BBC News* 15 mars 2017. [en ligne]. https://www.bbc.com/news/business-39196056. [consulté le 29 décembre 2022].
[18] LEBARON, Genevieve. p. 33-34.
[19] VAN HOUTEN, Gijs, CABRITA, Jorge et VARGAS LLAVE, Oscar. *Working conditions and job quality: Comparing sectors in Europe*. Dublin : Eurofound, 4 mars 2014. [en ligne]https://www.eurofound.europa.eu/publications/report/2014/working-conditions/working-conditions-and-job-quality-comparing-sectors-in-europe-overview-report. [consulté le 27 décembre 2022]. p. 34,44,46.
[20] CONWAY, Zoe. op. cit.
[21] PARRILLO Roberto, « Transport routier : le nouvel esclavagisme », *Revue Démocratie*, septembre 2021, n°9, p. 7.
[22] DE SCHUTTER, Olivier. *International human rights law: cases, materials, commentary*. Cambridge ; New York : Cambridge University Press, 2010. P. 50-53.

fondamentaux.[23] Toutefois, l'UE n'évolue pas dans un vase clos. Par conséquent les Communautés européennes, déjà, ont rapidement été amenées à reconnaitre des obligations en matière de droits fondamentaux,[24]malgré quelques hésitations initiales.[25] En l'absence de « catalogue de droits fondamentaux », cette garantie de protection des droits humains s'est d'abord effectuée par le biais de la jurisprudence de la Cour de justice des Communautés européennes sur base des traditions constitutionnelles des États membres et des engagements internationaux pris par ceux-ci en matière de protection des droits humains.

Depuis l'entrée en vigueur du Traité de Lisbonne, la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne fournit un catalogue de droits fondamentaux qui est par ailleurs reconnu comme de valeur juridique égale aux traités, sans pour autant étendre les compétences de l'Union. À l'instar de la Déclaration universelle des droits de l'homme, la Charte a la particularité de comprendre des droits civils et politiques ainsi que des droits économiques, sociaux et culturels. Néanmoins, le texte opère une distinction entre les dispositions qui relèvent des « droits » (invocabilité directe) d'une part et des « principes » qui ne peuvent être invoqués que pour interpréter et contrôler des actes législatifs et exécutifs qui les mettent en œuvre[26] d'autre part, sans identifier les dispositions assimilées aux principes. Cette ambiguïté, maintenue par la jurisprudence de la CJUE[27], ne vaut pas tant pour les droits civils et politiques, *a fortiori* s'ils correspondent à des droits repris dans la CEDH[28], que pour les droits sociaux, repris au titre IV de la Charte. Quoi qu'il en soit, il apparait au minimum que les dispositions du titre IV de la Charte ne sont pas toutes nécessairement assimilées à des principes ne créant pas de droits subjectifs. Dans pareil cas, ceci n'indiquerait pas pour autant que l'Union ne serait pas compétente pour produire des actes sur ces matières. Depuis le Traité de Lisbonne, il peut d'ailleurs être considéré que le législateur européen a pour tâche de garantir une protection sociale adéquate aux travailleurs en vertu de l'Article 9 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).[29]

Plus récemment, dans une volonté d'affirmer une Europe sociale, l'UE a notamment proclamé le « Socle européen des droits sociaux ». Ce texte, s'il ne consacre pas de nouveaux droits, illustre le cadre et les objectifs de l'Union en la matière, notamment pour la protection des travailleurs.[30] Les vingt principes qui y sont listés ne sont toutefois entendus que comme des « balises » visant à guider l'action publique, lesquelles ont néanmoins déjà prouvé une certaine capacité à renforcer la « légitimité » de l'UE à légiférer en matière de protection des travailleurs sous couvert de la mise en œuvre du Socle. Parmi les avancées réalisées dans ce cadre figurent

[23] HE, Linxin, *Droits sociaux fondamentaux et droit de l'Union européenne*. Thèse présentée pour obtenir le grade de docteur en droit. Paris : Université Panthéon – Sorbonne Paris I. 2017. P. 69.
[24] C.J.C.E. Erich Stauder contre Ville d'Ulm – Sozialamt. C-29-69. 12 novembre 1969.
[25] HE, *Op.cit*., p. 70-71.
[26] Art. 52 § 5. Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne. J.O. C 83/392.
[27] HE, *Op.cit*., p. 102-106.
[28] Explication *ad* Article 52, Explications relatives à la Charte des droits fondamentaux. 12 décembre 2007.
[29] VERSCHUEREN, Herwig. The CJEU endorses the revision of the Posting of Workers Directive. *ERA Forum*. Septembre 2021, Vol. 22, nº 3, p. 561.
[30] GAILLARD, Barthélémy et TOBELEM, Boran. Qu'est-ce que le socle européen des droits sociaux ? *Touteleurope.eu* 21 avril 2021. [en ligne] https://www.touteleurope.eu/economie-et-social/qu-est-ce-que-le-socle-europeen-des-droits-sociaux/. [consulté le 28 décembre 2022].

la directive relative aux salaires minimaux adéquats dans l'Union européenne[31] ou encore le règlement (UE) 2019/1149 instituant l'Autorité européenne du travail[32]

Une protection des droits sociaux historiquement limitée (1957-2004)

Il peut être argué que l'idée d'une politique sociale européenne remonte aux traités de Rome. Le Traité instituant la Communauté économique européenne comprend en effet un titre dédié à la politique sociale. Néanmoins, la CEE, en tant que projet d'intégration économique, fut à l'origine entendue comme source d'une inéluctable convergence en matière de droits sociaux, laquelle rendrait alors futile le développement d'une véritable politique sociale à l'échelle supranationale. Autrement dit, le marché commun fut un temps entendu comme (quasi-) suffisant à une harmonisation des politiques sociales largement laissées aux Etats-membres.[33] Si des politiques ont finalement été développées à partir des années 1970, celles-ci ont généralement été limitées par la faible marge de manœuvre laissée par le droit primaire – prépondérance de la règle d'unanimité et manque de dispositions sur lesquelles baser les directives.[34] L'Acte unique européen a tout de même permis que davantage soit réalisé en matière de protection des travailleurs[35]. Les traités de Maastricht et d'Amsterdam ont aussi successivement élargi le champ d'action de l'Union en matière sociale mais la dynamique observée au tournant du millénaire laissait présager une certaine pression mise sur le modèle social européen par l'accélération du phénomène de mondialisation économique et le lancement de l'Union monétaire.[36] La perspective de l'intégration de dix nouveaux États en 2004[37], lesquels ne constituaient que 5% du PIB européen pour environ 16 % de la population totale de l'UE., rehaussa les craintes de pratiques de « dumping social ».[38]

À l'heure de l'élargissement de l'UE de 2004, les transports routiers faisaient déjà l'objet de régulations spécifique à caractère social dans l'espace économique européen. Le règlement (CEE) 3820/85 du 20 décembre 1985 impose en effet un temps de conduite et de repos quotidien pour les conducteurs de véhicules poids-lourds.[39] Exclu de la directive 93/104/CE du 23 novembre 1993 concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail, le secteur du transport est toutefois sujet à l'exigence minimale de la directive 2002/15/CE du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités

[31] CHARBONNEAU, Alexandre. « Le plan d'action sur le Socle européen des droits sociaux et les salaires minimaux appropriés : une ambition mesurée ». *Actualité juridique de l'Institut du travail*. Bordeaux : Institut du travail de Bordeaux de l'université de Bordeaux, Mars 2022, Vol. 2022-2.
[32] Considérant 3. Règlement (UE) 2019/1149 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 instituant l'Autorité européenne du travail, modifiant les règlements (CE) no 883/2004, (UE) no 492/2011 et (UE) 2016/589, et abrogeant la décision (UE) 2016/344.
[33] WEISS, Manfred. Fundamental Social Rights for the European Union. *Industrial Law Journal*. 1997, Vol. 18, nº 3, p. 417.
[34] *Ibid*., p. 419-420
[35] L'Acte Unique européen (Article 118A TCE, aujourd'hui l'Article 137 TFUE) permet que des régulations portant sur l'environnement de travail et la sécurité au travail ne soient plus nécessairement justifiées par la réalisation du marché unique. *Voy* MAJONE, Giandomenico. The European Community Between Social Policy and Social Regulation. *JCMS: Journal of Common Market Studies* [en ligne]. 1993, Vol. 31, nº 2, p. 158.
[36] WEISS Manfred, *Ibid*., p. 420-421.
[37] Il revient de noter que huit des nouveaux adhérents n'ont eu accès à la libre circulation des services qu'en mai 2009 (Estonie, Hongrie, Lettonie, Lituanie, Pologne ; Slovaquie, Slovénie, Tchéquie). Similairement, la Bulgarie et la Roumanie y ont eu accès le 1er janvier 2014 malgré leur adhésion à l'UE dès 2007.
[38] SYKES, Rob. Crisis? What Crisis? EU Enlargement and the Political Economy of European Union Social Policy. *Social Policy and Society*. Avril 2005, Vol. 4, nº 2, p. 207-208.
[39] Règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil du 20 décembre 1985 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route, J.O., n° L 370 du 31 décembre 1985.

mobiles de transport routier.[40] Toutefois, en raison du flou juridique portant non-seulement sur l'extension au transport routier du champ d'application de la directive 96/71/CE concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services, le secteur apparait comme particulièrement vulnérable à des pratiques défavorables aux droits des travailleurs[41] que l'on peut rassembler sous le terme de « dumping social ». Comme décrits dans les sections ci-dessous, la réponse législative européenne à cette problématique spécifique au TRM fera l'objet d'un processus particulièrement laborieux.

Le dumping social, il convient de le préciser, n'est pas défini de manière consensuelle par la doctrine. La définition suivante sera employée dans le cadre de cette publication : « *une forme de concurrence déloyale consistant en l'exploitation, par un opérateur économique, d'une divergence entre une ou plusieurs règles de droit social des États membres de l'Union afin d'en tirer un avantage économique* ».[42] Cette définition désigne autant des actes issus d'États ou d'entreprises. Par ailleurs, elle peut autant se référer à des actes légaux, mais néanmoins « déloyaux », tout comme des pratiques illicites comme le travail non-déclaré. Ainsi, le dumping social peut exploiter une plus faible protection sociale qui s'exprimerait autant sous forme d'une législation plus permissive, mais aussi un contrôle plus laxiste.[43]

Le travail détaché intra-européen: entre régulation et dérégulation

Le sujet du travail détaché et de ses implications pour la protection des droits des travailleurs dans l'UE, ne serait-ce que dans le secteur spécifique du transport routier de marchandises, est particulièrement vaste. Dans le cadre restreint de cette publication, son étude sera limitée aux actions mises en œuvre au sein de l'Union qui s'avèrent pertinentes afin de veiller au respect des droits sociaux fondamentaux des travailleurs routiers dans les chaines de valeur d'entreprises opérant dans l'UE.

A l'intérieur de l'Union européenne, le terme de « travailleur détaché » tel que couvert par la directive 96/71/CE, s'applique à « tout travailleur qui, pendant une période limitée, exécute son travail sur le territoire d'un État membre autre que l'État sur le territoire duquel il travaille habituellement ».[44] Le détachement ne se limite pas aux salariés : il concerne également les travailleurs indépendants.[45] Il peut s'envisager dans le cadre de l'envoi d'un travailleur pour offrir un service dans un autre État membre, notamment auprès d'une autre entreprise (détachement classique), auprès d'une entreprise du même groupe (détachement intragroupe) ou pour réaliser un contrat de travail intérimaire. [46] Ce sujet est ainsi étroitement lié à la sous-

[40] Directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier, J.O., n° L 080 du 23 mars 2002. *Voy.* MORSA, Marc. Lutte contre la fraude dans le secteur du transport terrestre – Sanctions infligées en cas d'infractions à l'obligation de présentation de feuilles d'enregistrement pour la journée du contrôle et les 28 jours précédents. *Droit pénal de l'entreprise*. 2021, Vol. 2021, n° 2, p. 98.
[41] MIHMAN, Nathalie. Le détachement dans le secteur des transports routiers : une notion ambiguë pour une protection limitée. *Revue de droit comparé du travail et de la sécurité sociale*. Juin 2021, n° 2, p. 97-100.
[42] DEFOSSEZ, Alexandre. Introduction générale. Dans : *Le dumping social dans l'Union européenne*. 1re éd. Bruxelles : Larcier, 2014, p. 30.
[43] *Ibid*., p. 20-31.
[44] Article 2(1). Directive 96/71/CE du 16 décembre 1996 concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services. J.O n°L 18 du 21 janvier 1997.
[45] BARBIER, Samuel. Le détachement de travailleurs : Analyse du régime et des conséquences de la réglementation européenne à l'aune des réformes et de la directive 2018/957". Liège : Université de Liège, 2019.
[46] Article 2(3), Directive 96/71/CE.

traitance et à la gestion des chaines de valeurs, dont il est devenu un outil de minimisation des couts particulièrement important.[47]

En principe, le droit international privé prévoit qu'un contrat de travail se conforme à la loi du pays ou le travail est accompli (*lex loci laboris*).[48] Toutefois, dans le cadre de la réalisation du marché intérieur, la législation de l'Union prévoit un régime plus flexible par lequel un travailleur temporairement détaché voit son statut régi en partie par la loi du pays d'établissement de son employeur, et en partie par celui où il est envoyé. Ce régime, centré sur la directive 96/71/CE et basé sur le développement de la jurisprudence communautaire, vise à l'origine à faciliter la libre circulation des services, tout en garantissant certaines protections aux travailleurs détachés et la capacité des États membres d'offrir des protections aux travailleurs.[49]

Un travailleur détaché d'un État membre de l'UE vers un autre se voit garantir certaines protections de base, un « noyau dur » de dispositions sociales notamment en matière de salaire minimum, ou de temps de repos, d'égalité salariale (…) telles que prévues dans le pays d'accueil par des dispositions de « portée générale ».[50] De manière cruciale cependant, le travailleur détaché reste assujetti à la sécurité sociale de son pays d'envoi.[51] Ses cotisations sociales sont donc basées sur le salaire de son pays d'envoi, où est établi son employeur.[52] Par ailleurs, ce noyau dur de droits, s'il a d'abord été entendu comme un niveau de protections *minimales* que l'État d'accueil accorde au travailleur, a finalement été interprété par la Cour de Justice de l'Union européenne comme le *maximum* que l'État peut imposer sans enfreindre la libre circulation des services.[53]

Le statut de travailleur détaché correspond à une situation temporaire. Un travailleur qui migre de manière pérenne dans un autre État membre n'est pas voué à se voir assigner ce statut. Or, vu l'hypermobilité qui caractérise les travailleurs du secteur du transport routier de marchandises, il apparait simple d'imaginer la facilité avec laquelle un employé peut être considéré comme systématiquement mis en situation de détachement.[54] Dans l'espace particulièrement compétitif que constitue le transport routier, la tentation d'user, parfois de manière frauduleuse, de ce régime en recourant aux services de travailleurs détachés par des

[47] IOSSA, Andrea. 'This is not a posted worker' – short-term cross-border mobility of logistics workers and spatio-temporal dimensions of exploitation in the EU: evidence from the case law of the Court of Justice. *European Law Open*. Cambridge University Press, Septembre 2022, Vol. 1, nº 3, p. 671-672.

[48] RIESCO-SANZ, *Alberto, LÓPEZ, Jorge García et MAIRA VIDAL, María del Mar.* The posting of workers in the European road transport industry: An approach based on the discourses of social and institutional stakeholders. *European Journal of Industrial Relations*. Juin 2020, Vol. 26, nº 2, p. 192.

[49] DE SCHUTTER, Olivier. Transborder Provision of Services and 'Social Dumping': Rights-Based Mutual Trust in the Establishment of the Internal Market. In I. Lianos and O. Odudu (eds). "Regulating Trade in Services in the EU and the WTO. Trust, Distrust and Economic Integration". Cambridge University Press : Cambridge 2012, p. 353-354.

[50] Article 3. Directive 96/71/CE.

[51] Ceci ne découle pas de la Directive 96/71/CE mais de règlements en matière de sécurité sociale (actuellement les règlements 883/2004 et 987/2009. *Voy.* Vanderlinden, Christophe. « Chapitre 12 - La grande illusion de la directive 96/71/CE concernant le détachement des travailleurs – À l'ouest, rien de nouveau ? » in Gosseries, Philippe. et Morsa, Marc. (dir.), Droit pénal social, 1re ed., Bruxelles : Larcier 2018, p. 335. Ce principe est en vigueur depuis 1974. Voy. JOANNIN, Pascale (dir.) *L'encadrement du détachement des travailleurs au sein de l'Union européenne*. Paris : Fondation Robert Schuman, 27 janvier 2014 [en ligne] https://www.robert-schuman.eu/fr/questions-d-europe/0300-l-encadrement-du-detachement-des-travailleurs-au-sein-de-l-union-europeenne. [Consulté le 10 décembre 2022].

[52] VANDERLINDEN, Christophe.*op. cit.* p. 336-337.

[53] DE SCHUTTER, Olivier, *op. cit.*, p. 360.

[54] Il est dès-lors peu étonnant que le détachement soit particulièrement important dans ce secteur : en 2017, 18% des autorisations de détachement de travailleurs concernaient le transport routier de marchandises. *Voy*. DE WISPELAERE, Frédéric, PACOLET Jozeph Posting of workers. Report on A1 portable documents issued in 2017. *Report*. Brussels: European Commission. 2019. p. 51-52.

entreprises issues de pays aux protections sociales plus faibles se fait pressentir. Plus problématique, la directive 96/71/CE, que d'aucuns considèrent comme le principal instrument juridique de régulation de la « compétition sociale » dans l'UE[55] n'a pas été conçue pour s'adapter aux spécificités du transport routier[56], au point qu'il n'a longtemps pas été certain qu'elle s'applique aux routiers. Cette insécurité juridique portant donc notamment sur le régime de salaire minimum, de sécurité ou d'hygiène d'application pour un chauffeur routier international encourt donc le risque de voir le régime le moins couteux – et probablement le plus défavorable au travailleur – s'appliquer mais il est aussi possible qu'elle facilite le développement de pratiques frauduleuses encore bien plus néfastes.

Champ d'application de la directive 96/71/CE

La directive 96/71/CE est un texte qui cristallise la jurisprudence communautaire qui la précédait en matière de détachement des travailleurs du secteur de la construction spécifiquement.[57] Son application à d'autres secteurs plus mobiles comme le transport routier, peut poser problème car elle comporte une exigence de lien suffisant entre le travail et le territoire de l'État d'accueil pour qu'un travailleur soit considéré comme détaché.[58] Par ailleurs, au sein du Conseil, certains États – généralement en Europe centrale, orientale et méridionale – ont longtemps œuvré à ne pas étendre le champ d'application de la Directive à ce secteur.[59]

La Cour de Justice de l'Union européenne n'a pas été confrontée directement à cette question avant 2018, dans le cadre de l'affaire *Federatie Nederlandse Vakbeweging contre Van den Bosch Transporten BV e.a.*[60] (ci-après « *Federatie Nederlandse Vakbeweging* » ou *FNV*). Celle-ci concerne l'action d'un syndicat néerlandais (FNV) contre une société de transports locale ayant recours aux services d'une société de transport de droit allemand et une autre de droit hongrois, dans le cadre d'activités de transport à travers l'UE, au départ et à destination des Pays-Bas. Pour rappel, dans pareil cas, il semble théoriquement admissible que les contrats de travail soient soumis au droit du pays d'origine (Allemagne ou Hongrie), du pays d'accueil pour certaines dispositions seulement telles que le « noyau dur » de protections si le travailleur est considéré comme détaché (Pays-Bas), voire même le droit du pays d'accueil uniquement s'il est considéré comme le lieu de travail habituel.

Dans la présente affaire, le FNV souhaite faire appliquer aux sociétés allemandes et hongroises en question des dispositions de conventions collectives portant sur le « noyau dur » des protections sociales garanties par l'article 3(1) directive 96/71/CE. L'affaire remontant jusqu'au *Hoge Raad der Nederlanden*, qui adresse plusieurs questions préjudicielles à la Cour. En substance, celles-ci visent à déterminer si l'activité de chauffeur routier dans le transport international tombe sous le champ d'application de la directive 96/71/CE. Si oui, le *Hoge Raad* s'interroge sur les critères permettant de déterminer la qualité de travailleur détaché pour un chauffeur routier international. L'incidence de deux éléments plus précis est investiguée : le fait que les

[55] VAN OVERBEEKE, Fieke. Posting drivers in the EU road transport sector. *ERA Forum.* Septembre 2020, Vol. 21, n° 1, p. 10.
[56] *Ibid*. La directive cible avant tout le secteur de la construction.
[57] JOANNIN, Pascale. *op. cit.*
[58] VAN OVERBEEKE, Fieke. *op. cit.* p. 16.
[59] VAN OVERBEEKE, Fieke., « Europese rechtspraak in kort bestek: Hof van Justitie EU, 1er décembre 2020, n° C-815/18, Federatie Nederlandse Vakbeweging », *Reschtskundig Weekblad*., Janvier 2022, 2021-2022/19, p. 736.
[60] C.J.U.E. Federatie Nederlandse Vakbeweging contre Van den Bosch Transporten BV e.a. C-815/18. 1er décembre 2020

entreprises parties à la mise à disposition du travailleur soient issues du même groupe, et le fait que le chauffeur routier se livre à des activités de « cabotage » [61]. [62]

Dans son arrêt du 1er décembre 2020, la CJUE répond tout d'abord à l'affirmative : le secteur du transport routier international est bien soumis à la directive, laquelle n'exclut en effet que le secteur de la marine marchande de son champ d'application. La Cour note également que d'autres dispositions du droit dérivé lié au détachement font référence au secteur du transport routier international.[63]

Ensuite, la Cour considère d'abord que le statut de travailleur détaché d'un chauffeur routier affrété auprès d'une entreprise dans un autre État membre que celui où il travaille habituellement dépend de l'existence d'un *lien suffisant avec le territoire* de cet État membre, lequel s'apprécie à la lumière d'éléments tels que la nature des services prestés ou le degré d'intensité du lien des activités avec le territoire.[64]

Enfin, le lien de groupes entre les deux entreprises parties à l'affrètement du chauffeur s'avère non-pertinent, selon la Cour, lorsqu'il s'agit de déterminer l'existence d'un détachement.[65] *A contrario*, l'exercice d'activités de cabotage présume une situation de détachement.[66]

Prononcé plus de deux décennies après l'adoption de la directive 96/71/CE, cet arrêt apporte davantage de clarté sur l'application de la directive au transport routier international. En consacrant l'importance – problématique dans le cas de cette profession – du *lien suffisant* avec le territoire, la Cour énonce quelques indices permettant de le déceler. Malgré une certaine ambigüité[67], l'arrêt semble en effet indiquer une interprétation stricte du *lien suffisant avec le territoire* qu'il reviendrait d'étudier au cas par cas. À l'exception de la pratique du cabotage, le « faisceau d'indices » présenté par la Cour impose des conditions particulièrement difficiles pour attester que la situation d'un travailleur routier lui accorde les protections de la directive en matière de conditions de travail et d'emploi. Il semble justifiable d'y voir un risque de préjudice à la protection des travailleurs du secteur.[68] Ceci pourrait favoriser des pratiques abusives de « détachement permanent » où des chauffeurs ne reviennent dans leur pays de résidence que rarement, et passant la majorité de leur temps sur la route, sans garantie de

[61] Le cabotage se définit comme « l'activité consistant pour un transporteur de marchandises par route à effectuer 'à titre temporaire' des transports nationaux de marchandises par route, pour le compte d'autrui, dans un autre État membre sans y être établi. Cf page 16 » *Voy.* MIHMAN, Nathalie, *op. cit. p. 100.*
[62] *Ibid*. para. 29(2)
[63] *Ibid*. para. 30-41.
[64]. Si la Cour exclut des activités limitées telles que le transit ou le simple transport bilatéral, elle considère que le chargement le déchargement, l'entretien ou le nettoyage, lorsqu'accompli par le chauffeur, peuvent révéler un tel lien. *Voy*. *Ibid*. para. 45-49.
[65] *Ibid*. para. 74(3).
[66] MIHMAN, Nathalie, *op. cit. p. 100.*
[67] Il ne semble pas y avoir de consensus dans la doctrine par rapport à la signification du paragraphe 50 de l'arrêt. Celui-ci stipule que « le fait qu'un chauffeur routier international, qui a été mis par une entreprise établie dans un État membre à la disposition d'une entreprise établie dans un autre État membre, reçoit les instructions inhérentes à ses missions, commence ou termine celles-ci au siège de cette seconde entreprise ne suffit pas en soi pour considérer que ce chauffeur a été « détaché » sur le territoire de cet autre État membre, dès lors que l'exécution du travail dudit chauffeur ne présente pas, sur la base d'autres facteurs, un lien suffisant avec ce territoire ». Ceci pourrait indiquer que la convergence entre le lieu de départ, d'arrivée des activités et d'envoi des instructions au chauffeur doit être accompagnée de davantage d'indices pour attester le détachement du chauffeur. *Voy.* CORDELLA, Costantino. In Search of the Notion of « Posted Worker »: Some Clarifications from the Court of Justice Starting from the International Transport Sector. *Eastern European Journal of Transnational Relations*. 2021, Vol. 5, nº 2, p. 55. Cependant, d'autres considèrent que la Cour considère pareille situation comme révélatrice que le lieu du détachement suppose de l'employé est en fait le lieu où ses activités sont *habituellement exercées*. *Voy*. VAN OVERBEEKE, Fieke., Janvier 2022, *op. cit*. p. 737.
[68] MORSA, Marc. Les conditions d'application du détachement aux travailleurs du secteur du transport routier international: l'éclairage de la Cour de justice ? *Droit pénal des entreprises*. Octobre 2022, nº 3, p. 306.

logement décent sans que leurs employeurs ne risquent ne serait-ce que leur accorder le « noyau dur » des protections sociales de l'État depuis lequel ils exercent effectivement leurs missions.

L'arrêt *Federatie Nederlandse Vakbeweging*, il convient de le noter, est rendu tardivement eu égard aux évolutions législatives opérées afin d'approfondir le droit dérivé relatif au travail détaché intra-européen d'une part et pour développer une réglementation spécifique au secteur du transport routier d'autre part. Par exemple, la question de l'étendue du champ d'application de la directive 96/71/CE au secteur a déjà été tranchée de manière définitive par la directive 2020/1057/UE (infra), si ce n'est par le règlement 1072/2009.[69] Certaines de ces évolutions se révèlent très importantes en matière de protection des droits sociaux des travailleurs du secteur routier et il convient donc de les étudier.

Directive d'exécution 2014/67/UE

Si les possibilités de fraudes autour du détachement des travailleurs dans le secteur routier sont importantes, il est évident que l'enjeu du contrôle du respect de la législation est capital. Or, la directive 96/71/CE n'indique pas quels contrôles mener, ni comment les réaliser.[70] Dans un premier temps, la jurisprudence de la CJCE a apporté des éclaircissements. Celle-ci a été formalisée en grande partie par le législateur européen dans la directive 2014/67/UE[71] du 15 mai 2014 relative à l'exécution de la directive 96/71/CE.[72]

La directive 2014/67/UE, communément appelée « directive d'exécution », reste cependant une disposition relative au travail détaché « en général ». A l'instar de la directive de 1996, elle ne vise donc pas spécifiquement le transport routier international, et ne tient donc pas compte des singularités de ce secteur. Ceci expliquerait notamment que le *Hoge Raad* interroge la CJUE en 2018 à propos des critères permettant d'attester du détachement d'un travailleur routier dans *FNV*. Malgré tout, il peut être considéré que cette directive constitue une évolution importante en matière de protection des droits des travailleurs du secteur routier. Sept dispositions paraissent particulièrement importantes à cet égard.

Premièrement, l'article 4 relatif à la détermination du caractère véritable du détachement et à la prévention des abus et contournements présente en effet un « faisceau d'indices » utile pour déterminer la réalité d'un détachement ou l'existence réelle d'une entreprise.[73] Ceci permet ainsi de lutter contre les entreprises qui exercent en réalité habituellement leurs activités depuis le territoire où elles prétendent seulement détacher du personnel, ainsi que contre les entreprises « boites aux lettres »[74]. Il est en effet fréquent que des entreprises créent des filiales dans un

[69] *Voy.* Considérant. 17. Règlement (CE) n°1072/2009 du Parlement de du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route, J.O. n° L. 300, 14 novembre 2009.
[70] VANDERLINDEN, Christophe. *op. cit.* p. 346.
[71] *Ibid*., p. 347.
[72] Directive 2014/67 du 15 mai 2014 relative à l'exécution de la directive 96/71 concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services et modifiant le Règlement n° 1024/2012 concernant la coopération administrative par l'intermédiaire du système d'information du marché intérieur (« règlement IMI »).
[73] RICHARD, Sébastien. « 29 février 2016 détachement des travailleurs : et maintenant *?* » Paris : Fondation Robert Schuman. *Questions d'Europe*. N°383, 2016. p. 2.
[74] Il revient de noter que la Commission s'est directement attaquée à cette problématique dans son « Paquet transport routier en 2009 » via le Règlement (CE) 1071/2009 lequel ce texte exige des entreprises de démontrer une certaine autonomie ainsi qu'un ancrage dans effectif dans un État membre. *Voy.* Article 3. Règlement (CE) nº 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil. J.O. n° L 300 du 14 novembre 2009.

État membre à la législation moins protectrice des travailleurs dans le seul but d'y recruter des chauffeurs poids-lourds détachés dans l'État d'établissement de l'entreprise-mère d'où l'essentiel de l'activité est en réalité réalisé. Ces pratiques frauduleuses sont la source de graves violations des droits des travailleurs, mis en situation de « détachement permanent » dans des conditions précaires que d'aucuns qualifient d'esclavage moderne.[75]

S'il est légitime de douter de l'efficacité des indices listés, l'article 4 de la directive 2014/67/UE opère, deuxièmement, une avancée notable en se référant au règlement 593/2008, dit « Rome I » lequel transpose la Convention de Rome de 1980 sur la loi applicable aux obligations contractuelles. Or, le règlement Rome I implique qu'« *un salarié ne peut être privé du bénéfice des dispositions obligatoires que lui accorde l'État membre dans lequel ou à partir duquel il accomplit habituellement son travail* ».[76] Autrement dit, en cas de « faux détachement » d'un travailleur, celui-ci se voit bénéficier de toutes les protections liées au territoire depuis lequel il travaille réellement – pas seulement le « noyau dur ».

En termes de contrôles possibles vis-à-vis de la fraude au travail détaché, la directive 2014/67/UE offre troisièmement une certaine marge de manœuvre aux États membres en listant des mesures possibles [article 9(1)], tout en précisant que les États peuvent en imposer d'autres [article 9(2)]. Le texte de la proposition originale de la Commission ne prévoyait qu'une liste fermée de mesures et exigences administratives. Si le texte a finalement été amendé, à la demande d'États d'Europe occidentale principalement, il s'avère toutefois que des limites s'imposent à la capacité des États membres à introduire des mesures non-listées à l'article 9(1) : celles-ci doivent se justifier par l'inefficacité ou l'insuffisance des mesures listées à l'article 9(1) face à des éléments nouveaux, tout en étant justifiées et proportionnées. Ceci laisse supposer un exercice de mise en balance des intérêts de la protection des travailleurs avec la liberté d'établissement et de prestation des services au sens de l'article 56 du TFUE. Or, la jurisprudence de la Cour de Justice, telle que l'illustrent notamment les affaires *Laval*[77] ou *Commission c. Luxembourg*[78] est particulièrement stricte quant aux restrictions qui peuvent y être apportées, y-compris dans la lutte contre le dumping social. Le récent développement de la jurisprudence sur la proportionnalité des mesures mises en œuvre dans le cadre de la transposition de la directive 2014/67/UE est cohérent avec cette approche.[79]

Une quatrième disposition qu'il revient de présenter est l'introduction du principe de responsabilité solidaire du donneur d'ordre vis-à-vis de son sous-traitant. Consacré à l'article 12 de la directive 2014/67/UE, ce principe peut sembler particulièrement important pour ce qui est de s'assurer de la diligence raisonnable des entreprises eu égard aux droits fondamentaux des travailleurs routiers impliqués dans leurs chaines de valeurs. Cependant, malgré les demandes de certains États-membres[80], cet article permet seulement d'engager la responsabilité du

[75] RIESCO-SANZ, Alberto, LÓPEZ, Jorge García et MAIRA VIDAL, María del Mar. *op. cit.* p. 12.
[76] Ibid.
[77] Voir notamment DE SCHUTTER, Olivier. 2012, *op. cit*. p. 362-363.
[78] C.J.C.E. *Commission c/ Luxembourg*. C- 319/06. 19 juin 2008.
[79] Charles-Éric Clesse et Marc Morsa notent, à propos de l'arrêt *Maksimovic* : « Comme à son habitude, la Cour de justice analyse le dispositif anti-fraude (en l'espèce, prévu par la législation autrichienne) uniquement sous l'angle des entraves à la libre prestation de services par le recours au test de proportionnalité et aucunement sous l'angle de l'effectivité d'un tel dispositif ». *Voy.* CLESSE, Charles-Eric, MORSA, Marc, « Chapitre 3 - Le détachement européen » in Travailleurs détachés et mis à disposition, 3e édition, Bruxelles, Larcier, 2020, p. 326.
[80] RICHARD, Sébastien. *op. cit.* p. 1.

donneur d'ordre vis-à-vis de l'action de son sous-traitant direct, en cas de rémunération et/ou de cotisation impayée par ce dernier. Les manquements visés doivent par ailleurs porter sur des droits (y compris la rémunération) acquis par le travailleur *dans le cadre de la relation contractuelle* entre le contractant et le sous-traitant.[81] Enfin, ce principe de responsabilité solidaire dans le cadre d'une prestation de services tombant sous le champ d'application de la directive 96/741/CE n'est obligatoirement mis en œuvre par les États membres que pour le secteur de la construction. Or certains États, tels que la Belgique, se sont gardés d'appliquer ce principe au secteur du transport routier.[82]

Cinquièmement, dans une démarche que l'on pourrait qualifier de capacitation des travailleurs, la directive 2014/67/CE impose aux États de réaliser des efforts en matière d'informations sur leurs conditions d'emploi et sur les conventions collectives (article 5). Il revient de noter le degré de précision de la directive en termes d'instructions relatives à la diffusion de ces informations, lesquelles doivent notamment être communiquées sur un site internet répondant à des conditions de fond (contenu) et de forme (accessibilité).[83]

Même informés, les travailleurs peuvent cependant hésiter à faire valoir leurs droits, surtout dans des situations d'esclavage moderne, lesquelles impliquent souvent des pratiques de chantages vis-à-vis des chauffeurs, menacés de retenues sur salaire lorsqu'ils contestent leurs conditions de travail.[84]. A cet égard, l'article 11(3) s'avère potentiellement utile en accordant aux syndicats un droit d'action autonome dans le cadre de la défense des travailleurs, même lorsque ceux-ci refusent de porter plainte directement. [85]

Un septième et dernier élément significatif de la directive 2014/67/UE concerne la lutte contre les infractions aux règles du détachement. Détaillée aux articles 6 et 7 de la directive, celle-ci comprend notamment une obligation donnée à chaque État de répondre promptement aux demandes d'informations émanant d'une autre État membre.[86] Dans le cas du transport routier en particulier, la capacité de l'administration à obtenir rapidement des informations nécessaires aux contrôles est en effet un élément non-négligeable, vu le risque accru de voir le travailleur « disparaitre » dans leur attente.[87]

2018-2020 : révision et lex specialis

Dans la foulée de l'adoption de la directive d'exécution, la Commission européenne a initié, avec le soutien de sept États[88], son projet de révision de la directive 96/71/CE. La proposition de la Commission, introduite le 8 mars 2016, a cependant été accueillie négativement, principalement par les États membres d'Europe centrale et orientale.[89] Sous fond d'opposition

[81] Article 12(3). Directive 2014/67/UE.
[82] VANDERLINDEN, Christophe. *op. cit.* p. 358.
[83] Article 5, directive 2014/67/UE.
[84] LEE, Ki-Hoon, GROSCHOPF, Wolfram et MOSSYRSCH, Andreas, *op. cit*. p. 69.
[85] VANDERLINDEN, Christophe. *op. cit.* p. 352.
[86] *Ibid*., p. 353.
[87] Certains États seraient d'ailleurs complices de ces « lenteurs administratives ». *Voy.* SAVARY, Gilles. Rapport fait au nom de la commission des affaires sociales sur la proposition de résolution européenne sur la proposition de directive du Parlement européen et du conseil modifiant la directive 96/71/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 1996 concernant le détachement des travailleurs. Paris : Assemblée Nationale. N°3951, 13 juillet 2016. [En ligne] https://www.assemblee-nationale.fr/14/rapports/r3951.asp. [consulté le 14 décembre 2022].
[88] Allemagne, Autriche, Belgique, France, Luxembourg, Pays-Bas et Suède. *Voy.* Richard, Sébastien. *op. cit.* p. 5.
[89] Bulgarie, Estonie, Hongrie, Lituanie, Lettonie, Pologne, Roumanie, Slovaquie et République tchèque. *Ibid*.

entre les pays du Sud et de l'Est d'une part, et de l'Ouest d'autre part[90], aboutit la directive 2018/957/UE[91]. Celle-ci ne s'applique tout d'abord pas au secteur du transport jusqu'à la finalisation d'une législation sectorielle spécifique visant à délimiter le champ d'application de la directive 96/71/CE, telle que modifiée par la directive 2018/957/UE eu égard au transport routier.[92] Cette *lex specialis,* la directive 2020/1057/UE du 15 juillet 2020 pour le détachement des conducteurs dans le secteur du transport routier [93] reflète le souci principal de la Commission de trouver un équilibre entre la protection des travailleurs du transport routier d'une part, et la libre prestation de services d'autre part.[94] Cette préoccupation étant partagée avec la jurisprudence de la Cour de Justice, il est pertinent de noter que le champ d'application personnel de cette nouvelle directive est délimité d'une manière très semblable à l'arrêt *FNV* décrit ci-dessus : la question du *lien suffisant* avec le territoire de l'État d'accueil est central pour qu'un travailleur routier y soit considéré comme détaché.[95]

Dans la lignée de l'arrêt *FNV*, un routier effectuant du cabotage sur le territoire d'un État-membre doit être considéré comme un travailleur détaché.[96] Il en va de même pour le « trafic tiers » (*cross-trade operation*).[97] Ceci exclut donc le simple transit sur le territoire d'un État membre, mais aussi les opérations bilatérales depuis ou vers le territoire d'établissement de l'entreprise,[98] en opposition avec de récentes – et controversées évolutions législatives – allemandes et autrichiennes.[99]

La directive 2018/957/UE, désormais applicable au secteur du transport routier, apporte plusieurs avancées importantes en matière de protection des droits des travailleurs. La première est certainement la clause dite « Monti » qui renforce la position des droits fondamentaux sur la question du détachement :

« *La présente directive ne porte en aucune manière atteinte à l'exercice des droits fondamentaux reconnus dans les États membres et au niveau de l'Union, notamment le droit ou la liberté de faire grève ou d'entreprendre d'autres actions prévues par les systèmes de relations du travail propres aux États membres, conformément à la législation et/ou aux pratiques nationales. Elle ne porte pas non plus atteinte au droit de négocier, de conclure et*

[90] Il revient de noter que le secteur du transport routier représente une part importante du PIB des pays de l'Est ou de la péninsule ibérique ; jusqu'à 12% pour la Lituanie à l'époque. Voir MORSA, Marc, *op. cit,* 2021, p. 100.
[91] Directive (UE) 2018/957 du Parlement européen et du Conseil du 28 juin 2018 modifiant la directive 96/71/CE concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services.
[92] Ceci fait suites aux demandes de pays d'Europe centrale et orientale, mais aussi de l'Espagne et du Portugal. *Voy.* VANDERLINDEN, Christophe. *op. cit.* p. 363.
[93] Directive (UE) 2020/1057 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 établissant des règles spécifiques en ce qui concerne la directive 96/71/CE et la directive 2014/67/UE pour le détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier et modifiant la directive 2006/22/CE quant aux exigences en matière de contrôle et le règlement (UE).
[94] MORSA, Marc. 2022. *op. cit., p. 299.*
[95] Ibid. p. 299-300.
[96] Il est par ailleurs requis au chauffeur de respecter un délai de carence de quatre jours entre deux activités de cabotages sur le même territoire. Voir MORSA, Marc. 2021. *Op. cit.*, p. 100.
[97] Ceci désigne une opération d'un pays A, vers un pays B, pour un transporteur basé dans un pays C. *Voy.* Questions et réponses concernant le détachement de conducteurs au titre de la directive (UE) 2020/1057 dans le cadre du transport de marchandises. Bruxelles : Commission européenne, Direction générale de la mobilité et des transports, mars 2022 [en ligne :] https://transport.ec.europa.eu/document/download/52bf10eb-ee5c-4bd9-a3fc-876499c246be_fr?filename=guidance-on-posting-of-drivers-transport-of-goods_fr.pdf. [Consulté le 14 décembre 2022].
[98] Article 1(3) Directive 2020/1057/UE.
[99] MORSA, Marc. 2022. *op. cit., p. 298-299.*

d'appliquer des conventions collectives ou de mener des actions collectives conformément à la législation et/ou aux pratiques nationales.».[100]

Cette clause contraste avec les fortes limitations apportées au droit de négociation collective par la jurisprudence de la Cour de Justice (tel que dans l'arrêt *Laval*) et pourrait ainsi opérer un rééquilibrage entre intérêts économiques et droits fondamentaux.[101] Il convient de constater par ailleurs que la directive renforce le rôle des syndicats en étendant l'application des conventions collectives de portée générale – lorsqu'elles portent sur le « noyau dur » des protections des travailleurs détachés plutôt que certains secteurs[102].

Un autre élément important de la directive 2018/957/UE est le principe de l'égalité de traitement en matière de rémunération. Celui-ci permet de passer d'une garantie de « taux de *salaire* minimum » à celle d'une *rémunération* conforme au pays d'accueil – ce qui inclut les primes et indemnités. Un autre élément capital est l'élargissement du « noyau dur » des protections listées à l'article 3 de la directive 96/71/CE : celui-ci comprend désormais « les conditions d'hébergement des travailleurs lorsque l'employeur propose un logement aux travailleurs éloignés de leur lieu de travail habituel » et « les allocations ou le remboursement de dépenses en vue de couvrir les dépenses de voyage, de logement et de nourriture des travailleurs éloignés de leur domicile pour des raisons professionnelles ».[103]

Les réformes introduites par ces directives de 2018 et 2020 ne sont pas négligeables. Toutefois, elles sont très loin de couvrir l'ensemble de la problématique du travail détaché au sein de l'Union européenne. La directive de révision ne s'intéresse pas, par exemple, à la question du maintien de l'affiliation du chauffeur à la sécurité sociale du pays d'établissement de son employeur en vertu des règlements (CE) 883/2004 et 987/2009. Or, ceci reste un incitant majeur aux pratiques de dumping social et de compétition réglementaire. Elle ne se concentre également que sur le détachement des salariés. Or, le détachement des travailleurs indépendants serait aujourd'hui sujet à des pratiques frauduleuses. Enfin, il revient de préciser, à l'évidence, que le champ d'application de la directive 96/71/CE reste limité au détachement intra-européen. L'enjeu du détachement extra-européen reste régi par des accords bilatéraux et constitue un champ de recherche à part entière.[104]

À l'évidence, le transport routier de marchandises est un secteur particulièrement difficile à réguler, en matière de détachement des travailleurs. Outre le développement d'une *lex specialis*, cette régulation implique, une fois transposée dans les législations nationales, d'importantes exigences administratives ainsi que des contrôles, le tout de manière coordonnée entre États membres. Une fois de plus cependant, l'étendue de ces actions est limitée par la liberté de prestation de services d'une manière qui pourrait porter préjudice aux travailleurs. Il est toutefois légitime de noter que le règlement (UE) 2020/1055[105], voté dans le cadre du «paquet

[100] Article 1(1) Directive 2018/957/UE.
[101] BARBIER, Samuel. *op. cit.* p. 88-89.
[102] *Ibid*., p. 87.
[103] Article 1(2) Directive 2018/957/UE
[104] VANDERLINDEN, Christophe. *op. cit.* p. 373-374.
[105] Règlement (UE) n° 2020/1055 du parlement européen et du conseil du 15 juillet 2020 modifiant les règlements (CE) 1071/2009, (CE) 1072/2009 et (UE) 1024/2012 en vue de les adapter aux évolutions du secteur du transport par route. J.O. n° L 249 du 31 juillet 2020.

mobilité » en 2020 durcit les conditions relatives à l'exigence d'établissement et étend les possibilités d'exigences administratives à la disposition des États.[106]

L'autorité européenne du travail (AET)

En matière de contrôle particulièrement, mais plus généralement eu égard à la protection des travailleurs détachés, le règlement (UE) 2019/1149 instituant l'Autorité européenne du travail mérite d'être évoqué. Cette récente régulation est en effet dès sa genèse liée à l'enjeu du détachement des travailleurs, en particulier dans le secteur routier, lequel fait l'objet de nombreuses références dans l'analyse d'impact portant sur le projet[107]. Cependant, le transport routier de marchandises a également été sujet à d'importantes pressions – infructueuses – de la part d'États soucieux de l'exclure de son champ d'application[108]

Les missions de l'AET, qui ne sera pas complètement opérationnel avant 2024[109], incluent notamment celle d'informer les travailleurs et les entreprises sur leurs droits et obligations relatifs à la mobilité de la main d'œuvre, la coopération entre les autorités de contrôle des États membres (y-compris par des inspections communes ou concertées) et l'échange d'informations entre les autorités nationales concernant le protection des travailleurs.[110]

Peu après son entrée en fonction, l'AET a mis l'accent sur le secteur du transport routier, le ciblant dans l'une de ses premières campagnes d'information. De faible ampleur, celle-ci visait à sensibiliser les chauffeurs routiers à la nouvelle directive (UE) 2020/1057 en matière de détachement des travailleurs routiers. Le choix de mettre l'accent sur l'information plutôt que sur le contrôle – qui n'a pas été entièrement négligé – a cependant été critiqué, tantôt comme « naïf » – car il s'agirait de penser que les violations sont dues à un manque d'information de la part des entreprises – et tantôt comme individualiste, en renvoyant le travailleur à sa responsabilité de s'informer sur ses droits[111].

La principale faiblesse de l'AET est certainement le fait que ses missions de coordination de l'action des États membres sont tributaires de la volonté de ceux-ci de collaborer, que ce soit dans l'échange d'information ou la réalisation d'inspections communes ou concertées. Les inspections communes ou concertées, sont par exemple particulièrement importantes face à la complexification des chaines de valeur qui rendent la situation des travailleurs détachés difficilement lisible[112] – notamment dans le secteur du transport routier. Toutefois, le règlement (UE) 2019/1149 accorde à tout État membre le droit de refuser de participer à une telle action, dont les modalités et objectif sont par ailleurs définies par les États membres.[113] De manière similaire, l'AET ne peut contraindre un État à lui soumettre des informations qui seraient utiles

[106] Article 1(3). Règlement (UE) 2020/1055.
[107] ROCCA, Marco. « Chapitre 1. - Les dernières minutes de la dernière chance : l'Agence européenne du travail et l'Union en 2019 » *in* ALLAMPRESE, Andrea et al. (dir.). *L'autorité européenne du travail*. 1ère ed. Bruxelles : Bruylant. 2020. p. 31.
[108] BLAUBERGER, Michael et HEINDLMAIER, Anita. *The European Labour Authority in Practice*. Dusseldorf : Hans-Böckler-Stiftung – WSI Institute of Economic and Social Research. n°32. 2023. p. 11.
[109] *ELA*. Bruxelles : Commission européenne. [s. d.]. [en ligne]. https://european-union.europa.eu/institutions-law-budget/institutions-and-bodies/institutions-and-bodies-profiles/ela_fr. [Consulté le 28 décembre 2022].
[110] ROCCA, Marco. *op. cit*. p. 33.
[111] BLAUBERGER, Michael et HEINDLMAIER, Anita., *op. cit.,* pp. 17-20.
[112] MORSA, Marc. BORELLI, Silvia. MULLER, Fabienne. ALLAMPRESE, Andrea. « Chapitre 4. - Les objectifs et les missions exercées par l'Autorité européenne du travail » *in* ALLAMPRESE, Andrea. *et al*. (dir.), *op. cit.* p. 100.
[113] *Ibid*. p. 135.

dans le cadre de son travail d'évaluation des risques. Aussi, bien que les partenaires sociaux puissent informer l'AET d'une problématique, cela ne génère aucune obligation de la part de l'État membre concerné[114].

Malgré l'intérêt que constitue l'Autorité européenne du travail dans la concrétisation du Socle européen des droits sociaux, il semble alors mesuré de conclure que cette agence, telle que prévue par le règlement (UE) 2019/1149, est dotée de moyens légaux, mais aussi matériels assez faibles. Voulue à l'origine comme un « Europol social » par les syndicats, voire même par la Commission[115], l'AET pâlit en réalité en comparaison face à Europol par ses capacités.[116] D'aucuns considèrent qu'ils s'agit davantage d'une « agence » que d'une « autorité » – ce qui était d'ailleurs le souhait de la majorité des gouvernements et des organisations patronales[117]. L'Autorité européenne du travail est particulièrement soumise à la volonté des États membres dans sa conception. Elle s'apparente ainsi à une illustration du « nouvel intergouvernementalisme » qui caractériserait selon certains l'intégration européenne « Post-Maastricht » où les États, jaloux de leur souveraineté, préféreraient la création d'organes au fonctionnement intergouvernemental plutôt que de céder de nouvelles compétences à la Commission ou à la Cour de Justice.[118] Or, dans un contexte où la réglementation du travail détaché des chauffeurs routiers est particulièrement clivant au sein même du Conseil, il semble légitime de questionner l'efficacité de l'AET en termes de coopération administrative, de lutte contre le fraude, et de protection des travailleurs routiers détachés. Plus fondamental, il revient de se questionner quant à la valeur donnée par le règlement à l'obligation de « protéger » incombant aux États vis-à-vis des violations des droits humains, si ceux-ci ne doivent pas rendre de compte à l'AET face à de potentielles violations sur leur territoire. Néanmoins, depuis son entrée en fonction, l'AET a démontré une certaine efficacité à promouvoir la coopération entre États membres, justement du fait de leur forte représentation au sein de son personnel, à l'origine principalement composé d'agents de liaison nationaux lesquels ont semble-t-il développé une culture de partage des tâches davantage tournée vers les objectifs de l'institution que vers leurs intérêts nationaux.[119]

Le cabotage : la libre prestation de services à nouveau opposée aux droits fondamentaux

Comme évoqué précédemment, le concept du cabotage désigne une opération simple « consistant pour un transporteur de marchandises par route à effectuer « à titre temporaire » des transports nationaux de marchandises par route, pour le compte d'autrui, dans un autre État membre sans y être établi »[120]. Bien que cette pratique puisse sembler bénigne, des abus peuvent être à la source de violations des droits sociaux fondamentaux des travailleurs routiers.

[114] *Ibid*., p. 84.
[115] ROCCA, Marco. *op. cit*. p. 26.
[116] Ibid.
[117] BLAUBERGER, Michael et HEINDLMAIER, Anita., *op. cit.,* pp. 9-11.
[118] BICKERTON, Christopher J., HODSON, Dermot et PUETTER, Uwe. The New Intergovernmentalism: European Integration in the Post-Maastricht Era. *JCMS: Journal of Common Market Studies*. 2015, Vol. 53, nº 4, p. 714.
[119] BLAUBERGER, Michael et HEINDLMAIER, Anita., *op. cit.,* p. 23.
[120] MIHMAN, Nathalie, *op. cit. p. 100.*

En principe, le cabotage permet à une entreprise de transport routier de marchandises d'éviter un retour de son camion à vide après une opération bilatérale dans un autre État membre. Le cabotage, autorise en effet un transporteur à effectuer des livraisons dans un pays autre que celui où il est établi, lorsqu'il le traverse à la suite d'une livraison depuis son pays d'établissement. Ceci comporte donc aussi un intérêt environnemental. Toutefois, cette pratique fait l'objet d'abus car elle permet à une entreprise basée dans un pays où les couts salariaux et de protections sociales sont plus faibles de s'insérer sur le marché d'autres États membres où elle livre alors une concurrence déloyale aux entreprises locales. À l'instar du détachement des travailleurs, le cabotage n'est cependant pas seulement un enjeu de concurrence, mais bien de droits des travailleurs car il amène fréquemment des entreprises à contraindre leurs employés à un « cabotage permanent » : des chauffeurs routiers sont continuellement occupés à des opérations de cabotage d'États en États et ne reviennent que rarement chez eux. Ceci engendre des conditions de vie particulièrement difficiles pour ces « chauffeurs nomades » contraints de vivre dans leurs cabines pendant des semaines, voire parfois des mois[121].

Les abus en matière de cabotage tirent tout d'abord leur origine dans le règlement (CEE) 3118/93[122] lequel autorise la pratique de cabotage *à titre temporaire* sans pour autant préciser la signification de cette expression. Voté dans le cadre du « paquet transports routiers » en 2009, le règlement (CE) 1072/2009 scelle cependant les limites de cette pratique : un maximum de trois opérations peuvent être effectuées dans un délai de sept jours suivant l'arrivée sur le territoire de l'État[123]. Mais, sous ce régime, une fois cette période de sept jours écoulée, un camion peut simplement sortir de l'État « caboté »pour y retourner et bénéficier d'une nouvelle période de cabotage de sept jours.[124] Nonobstant son intérêt environnemental ou économique, il s'en faut de peu pour considérer cet élément clé de la libéralisation du marché des transports de marchandises comme un incitant à laisser les chauffeurs routiers des pays les moins protecteurs en permanence sur la route. Cependant, la Commission européenne a longtemps renoncé à faire évoluer la législation relative au cabotage, malgré d'importantes tensions entre les États membres de l'Est (dépendant du secteur du transport routier de marchandises, favorables à une libéralisation) et de l'Ouest (dont le territoire fait le plus souvent l'objet de cabotage). De 2009 à 2014, la volonté de la Commission Barrosso II n'était par ailleurs pas nécessairement de limiter cette pratique, bien au contraire[125]. C'est notamment face à cela que certains États ont pris des mesures unilatérales, à l'image de l'Allemagne qui imposa le 1er janvier 2015 son salaire minimum à tout salarié travaillant sur son territoire – entrainant les protestations de quatorze États devant la Commission[126].

À partir de 2017, la Commission européenne lance son initiative « L'Europe en mouvement », laquelle ambitionne une simplification des règles en matière de cabotage censée rendre son

[121] *Livre noir du cabotage.* Anvers : Union belge des ouvriers du transport. Février 2012. [en ligne] https://www.btb-abvv.be/images/WegvervoerEnLogistiek/campagne/sociale_dumping/Frans/2012_Livre_noir_du_dumping_social.pdf. [consulté le 24 décembre 2022].
[122] Article 8(2). Règlement (CEE) 3118/93.
[123] Règlement (CE) n°1072/2009 du Parlement de du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route.
[124] DELEUZE, Quentin. Dumping social dans les transports routiers et aériens européens : entre compétitivité et protection sociale. Faculté de droit et de criminologie, Université catholique de Louvain, 2016. Prom. : Van Gehuchten, Pierre-Paul. p. 11-12.
[125] *Ibid*. p. 12-13.
[126] Il s'agit de la Bulgarie, Croatie, Espagne, Estonie, Grèce, Hongrie, Irlande, Lituanie, Pologne, Portugal, Roumanie, Slovaquie, Slovénie et Tchéquie. *Voy*. RICHARD, Sébastien. *op. cit.* p. 4.

contrôle plus simple, sans pour autant accentuer la libéralisation du marché.[127] Dans ce contexte, la résolution du Parlement européen du 18 mai 2017 sur le transport routier dans l'Union européenne exprime par ailleurs l'inquiétude de l'assemblée pour l'impact social du cabotage et s'oppose à davantage de libéralisation en la matière[128]. Pour autant, cette même résolution semble regretter les limitations portant sur le cabotage[129].

Au terme d'un processus de réforme, qui voit s'opposer au sein du Conseil deux blocs d'États sur une ligne familière (Sud/Est-Ouest), mais aussi syndicats et organisations patronales, de nouvelles règles sont codifiées dans le règlement (UE) 2020/1055 qui modifie notamment le règlement (CE) 1072/2009. Le 22e considérant de ce texte reconnait d'amblée le fait que le cabotage fasse l'objet de pratiques de dumping social[130]. Surtout, le règlement ajoute deux contraintes visant à rendre plus complexe la présence permanente de véhicules dans un État autre que celui où leur entreprise est basée. D'abord, une période de quatre jour de carence doit être respectée après les sept jours de cabotage autorisés dans un État[131]. En application depuis février 2022, cette mesure fait cependant l'objet d'un recours de la part de huit États devant la Cour de Justice de l'Union européenne[132] qui en contestent le caractère proportionné, non-discriminatoire et dénoncent son impact environnemental comme une enfreinte aux traités. Les récentes conclusions de l'avocat général n'abondent cependant pas dans leur sens.[133]

Ensuite, le règlement 2020/1055 impose aux entreprises de transport routier de marchandises d'organiser le retours des véhicules dans leur pays d'établissement au minimum toutes les huit semaines[134]. Cette disposition d'abord vouée à lutter contre les boites aux lettres (exigence d'établissement) fait également l'objet de plusieurs recours – joints – devant la Cour, laquelle pourrait abonder dans leur sens. En effet, l'avocat général considère ici que, en l'absence d'analyse d'impact sur les conséquences sociales, économiques et – surtout – environnementales de la mesure, le législateur européen[135] a failli à en démontrer la proportionnalité exigée au paragraphe 4 de l'article 5 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne[136]. Dans l'attente de l'appréciation de la Cour, il revient de noter que, malgré le caractère procédural de la violation constatée par l'avocat général, il serait pernicieux d'ignorer la tension soulevée ici entre les objectifs de l'Union en matière de protection de l'environnement d'une part, et en matière de protection des droits sociaux d'autre part. Pour autant, il peut être argumenté que ceux-ci ne seraient pas autant opposés dans ce cas précis si la raison même des aller-retours de camions de l'Est à l'Ouest du continent était ciblée plus

[127] PERROTTE, Derek. Violeta Bulc : « Il faut clarifier et adapter les règles du transport routier ». *Les Echos* 27 avril 2017 [en ligne] https://www.lesechos.fr/2017/04/violeta-bulc-il-faut-clarifier-et-adapter-les-regles-du-transport-routier-170623. [Consulté le 23 décembre 2022].
[128] Paragraphes 22 et 26. Résolution du Parlement européen du 18 mai 2017 sur le transport routier dans l'Union européenne. J.O.U.E. C 307. 30 aout 2018, p. 123–130.
[129] Paragraphe 51. Résolution du Parlement européen du 18 mai
[130] Considérant 22. Règlement (UE) 2020/1055.
[131] Article 2(4). Règlement (UE) 2020/1055.
[132] Ces États sont la Belgique, la Bulgarie, Chypre, la Hongrie, la Lituanie, Malte, la Pologne et la Roumanie. *Voy.* CHRZAVZEZ, Valérie. Paquet mobilité : Huit pays dont la Belgique ont déposé un recours en justice. *Transport Info*. 9 mars 2021. [en ligne] https://www.transportinfo.fr/paquet-mobilite-huit-pays-dont-la-belgique-ont-depose-un-recours-en-justice/. [Consulté le 23 décembre 2022].
[133] Points 714-833. Conclusions de l'avocat général M. G. Pitruzzella, présentées le 14 novembre 2023. C-541/20 à C-555/20. 14 novembre 2023.
[134] Article 1(3)(a). Règlement (UE) 2020/1055.
[135] Singulièrement le Parlement et la Conseil car cette exigence était absente de la proposition initiale de la Commission.
[136] Points 642-656. Conclusions de l'avocat général M. G. Pitruzzella, *op. cit.,*

directement (législation relative au détachement et au paiement des cotisations sociales des salariés, écarts de salaires, de protections sociales, de charges sociales).

Une dernière disposition relative au cabotage qui semble particulièrement importante dans le cadre de ce travail se trouve à l'article 2(7) du règlement (UE) 2020/1055. Ce paragraphe insère en effet au règlement (CE) 1072/2009 un article 14 bis :

« *Les États membres établissent des règles relatives à des sanctions contre les expéditeurs, transitaires, contractants et sous-traitants qui ne se conforment pas aux dispositions des chapitres II et III lorsqu'ils savaient ou, au regard de toutes les circonstances pertinentes, auraient dû raisonnablement savoir que l'exécution des services de transport qu'ils avaient commandés enfreignait le présent règlement.* »[137]

Ainsi, le législateur européen introduit une obligation de diligence raisonnable à l'égard des entreprises donneuses d'ordre vis-à-vis du respect des règles relatives au cabotage (Chapitre III du règlement (CE) 1072/2009).

Temps de travail et temps de conduite – harmonisation européenne

Le temps de travail des chauffeurs routiers, pour commencer, est encore principalement régulé par la directive 2002/15/CE relative à l'aménagement du temps de travail des activités de transport routier. Selon le texte original, les travailleurs du secteur ne peuvent travailler plus de quarante-huit heures par semaine en moyenne (moyenne calculée sur un mois). La directive offre cependant une possibilité pour les travailleurs d'accroitre leur temps de travail jusqu'à soixante heures sur une semaine seule.[138] Une dérogation à cette règle est même envisageable, à certaines conditions, dont celle de consulter les partenaires sociaux.[139] En termes de repos, la directive exige une pause après maximum six heures de travail.[140]

Par temps de travail, il est important de le noter, la directive entend le temps de conduite du véhicule, mais aussi le temps dédié au chargement, au déchargement des marchandises, ainsi qu'à l'entretien et au nettoyage. [141]

Le temps de conduite des véhicules fait l'objet d'une régulation particulière. A l'origine, celle-ci était couverte par les règlements européens (CEE) 3820/85 et 3821/85. Ceux-ci limitent notamment le temps de conduite à neuf heures par jour, bien que ce temps puisse être augmenté à dix heures jusqu'à deux fois par semaine, et à un total de nonante heures sur deux semaines consécutives. Sous certaines conditions, le règlement (CEE) 3820/85 autorise le repos en couchette à l'intérieur du véhicule. Afin de contrôler le respect de ces obligations, le Règlement (CEE) 3821/85 impose l'installation d'un tachygraphe dans chaque véhicule.[142]

[137] Article 2(4). Règlement (UE) 2020/1055. Voir aussi Considérant 24. Règlement (UE) 2020/1055.
[138] Article 4. Directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier.
[139] Article 9(1). Directive 2002/15/CE.
[140] Article 5. Directive 2002/15/CE.
[141] PASTORI, Enrico et BRAMBILLA, Marco. Étude réalisée pour la commission des transports et du tourisme (TRAN) – Les transporteurs routiers de marchandises dans l'Union européenne: conditions sociales et de travail (mise à jour de l'étude réalisée en 2013). Bruxelles : Parlement européen, département thématique des politiques structurelles et de cohésion, 2017, p. 33.
[142] *Ibid.* p. 31-32.

Le règlement (CE) 561/2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route[143] abroge le règlement (CEE) 3820/85 sans pour autant apporter des changements radicaux. Il limite tout de même davantage les possibilités de repos hebdomadaire en cabine[144] et remplace la notion d' « interruption » par celle de « pause », qui doit être entendue comme un temps de repos au sens strict.[145] Concernant les moyens de contrôles, la directive impose l'installation de tachygraphes numériques sur les nouveaux véhicules afin de réduire le risque de fraude.[146] Enfin, il impose à la Commission européenne de publier un rapport bisannuel sur les contrôles opérés ainsi que sur les infractions détectées.[147]

Le 15 mars 2006, un autre texte particulièrement important était approuvé : la directive 2006/22/CE. L'objectif premier de cette législation est de garantir la mise en œuvre des règlements 561/2006 et 3821/85. Elle est ainsi généralement appelée « directive d'application » dans le régime du temps de conduite des travailleurs du secteur des transports routiers.[148] Parmi les éléments majeurs du texte se trouve l'obligation des États de réaliser des contrôles concertés, à hauteur de minimum six opérations de ce type par an.[149] De manière générale, il en ressort une volonté d'harmoniser les pratiques de contrôle des États membres, tant d'un point de vue qualitatif que quantitatif.[150]

En 2009, dans le cadre du « paquet transport routier » initié par la Commission européenne, les directives 2009/4/CE[151] et 2009/5/CE[152] apportent des modifications à la directive 2006/22/CE. Ces changements, relativement précoces (seulement deux ans après l'entrée en vigueur de la directive modifiée) s'opèrent afin de faire face au nouveau risque de fraude à la réglementation sur le temps de conduite, liée aux nouveaux tachygraphes numériques.[153] Une démarche similaire est à l'origine du règlement (UE) 165/2014[154], qui impose – très – progressivement l'installation de tachygraphes capables de communiquer à distance avec les autorités nationales de contrôles (celles-ci disposent d'un délai de quinze ans pour s'équiper).[155]

[143] Règlement du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil.
[144] Article 8(8). Règlement (CE) 561/2006.
[145] Article 4(d). Règlement (CE) 561/2006.
[146] Article 27. Règlement (CE) 561/2006.
[147] Article 17. Règlement (CE) 561/2006.
[148] PASTORI, Enrico et BRAMBILLA, Marco. *Op. cit*. p. 32.
[149] Ibid.
[150] *Ibid*. p. 31-32.
[151] Directive 2009/4/CE de la Commission du 23 janvier 2009 relative aux contre-mesures visant à empêcher et à déceler la manipulation d'enregistrements des tachygraphes, modifiant la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) nº 3820/85 et (CEE) nº 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil.
[152] Directive 2009/5/CE de la Commission du 30 janvier 2009 modifiant l'annexe III de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) nº 3820/85 et (CEE) nº 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier. O.J. n° L 21 du 24 janvier 2009.
[153] PASTORI, Enrico et BRAMBILLA, Marco. *op. cit*. p. 33.
[154] Règlement (UE) n ° 165/2014 du Parlement Européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n ° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n ° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route. J.O. n° L 60 du 28 février 2014.
[155] PASTORI, Enrico et BRAMBILLA, Marco. *op. cit*. p. 36.

Derniers développements au sein du « Paquet mobilité »

En 2020, après trois années de négociations, ont été approuvées trois dispositions relatives au transport routier dans ce que le jargon européen nomme le « Paquet mobilité ». Parmi celles-ci figure la directive 2020/1057/UE (supra) ainsi que deux règlements apportant des changements importants en matière de temps et de lieu repos des travailleurs routiers ou encore de cabotage.

De manière générale, le paquet mobilité dénote un certain effort des institutions de l'UE de renforcer la sécurité des travailleurs des transports routiers de marchandises par une harmonisation des pratiques et une coopération renforcée en matière de contrôles. Il part d'un certain aveu d'échec sur les mesures précédemment mises en place. Ainsi, le considérant 4 du règlement (UE) 2020/1054 note la présence de « certaines insuffisances dans la mise en œuvre » du règlement (CE) 561/2006 relatif au temps de conduite.[156] Le considérant 8 du règlement (UE) 2020/1055 (supra) reconnait pour sa part l'insuffisance du règlement 1071/2009 dans la lutte contre l'établissement de sociétés « boites aux lettres ».[157]

En matière de repos des travailleurs routiers, le règlement (UE) 2020/1054 apporte d'importantes modifications : il est désormais interdit d'exiger d'un chauffeur routier qu'il prenne son repos hebdomadaire dans la cabine de son véhicule et il revient à son employeur de lui permettre un retour au lieu d'établissement de l'entreprise ou à son lieu de résidence au cours de chaque période de trois ou quatre semaines consécutives. Ces mesures constituent des avancées permettant d'éviter qu'un travailleur soit contraint à la situation de « chauffeur nomade » et de lutter contre le cabotage permanent, tel que souhaité par la Commission européenne.[158] Ce texte prévoit aussi la généralisation progressive de « tachygraphes intelligents » permettant un contrôle plus poussé en matière de respect des temps de conduite, notamment.[159] Ceux-ci devront par ailleurs être installés sur les véhicules légers (de 2,5 à 3,5 tonnes) effectuant des livraisons internationales à partir de 2026.[160]

[156] Considérant 2. Règlement (UE) n° 2020/1054 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 modifiant le règlement (CE) no 561/2006 en ce qui concerne les exigences minimales relatives aux durées maximales de conduite journalière et hebdomadaire et à la durée minimale des pauses et des temps de repos journalier et hebdomadaire, et le règlement (UE) no 165/2014 en ce qui concerne la localisation au moyen de tachygraphes. J.O. n° L 249 du 31 juillet 2020. *NB*. Tout en reconnaissant que la législation en la matière soit « peu claire », ce même considérant ne cautionne pas pour autant les mesures unilatérales prises par certains États.
[157] Considérant 8. Règlement (UE) 2020/1055.
[158] VAN HAVER, Kris. EU pakt sociale fraude in wegvervoer aan. *De Tijd* 31 mai 2017. [en ligne] https://www.tijd.be/tablet/newspaper/politiek-economie/eu-pakt-sociale-fraude-in-wegvervoer-aan/9899694.html. [Consulté le 23 décembre 2022].
[159] Article 2(2). Règlement (UE) 2020/1054.
[160] FRESSOZ, Marc. Paquet mobilité : l'Europe scelle enfin les futures règles sociales du TRM ! *Transport Info*. 12 décembre 2019.[en ligne :] https://www.transportinfo.fr/paquet-mobilite-leurope-scelle-enfin-les-futures-regles-sociales-du-trm/. [Consulté le 24 décembre 2022].

Responsabilité sociale des entreprises et devoir de vigilance

La responsabilité sociale des entreprises (RSE) est un concept présent dans le droit de l'UE au moins depuis 2001. La Commission européenne définit la RSE comme « *la responsabilité des entreprises vis-à-vis des effets qu'elles exercent sur la société* [161]». Par ces termes, la RSE impose le présupposé que l'entreprise a un impact – positif ou négatif – sur la société dont il revient de tenir compte, particulièrement en matière de développement durable.[162] Au cours de ces vingt dernières années, l'Union européenne a développé plusieurs textes en matière de RSE et de droits humains qui, bien qu'ils ne visent pas directement le TRM, sont au minimum susceptibles d'avoir un impact sur les entreprises du secteur, notamment en leur qualité de sous-traitants ou vis-à-vis de leurs sous-traitants.

Avant d'aborder plus en profondeur certains dispositions de l'Union européenne en matière de RSE, il apparait opportun d'opérer un bref détour par les Principes directeurs des Nations unies. Sur le plan juridique, la RSE a en effet d'abord été consacrée par des dispositions non-contraignantes telles que les Principes directeurs de l'ONU relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme (UNGP)[163] qui constituent un texte particulièrement influent, y-compris vis-à-vis du droit de l'Union européenne. L'UNGP constitue un cadre non-contraignant structuré sur trois piliers : protéger, respecter et réparer. Le premier pilier s'adresse aux États, auxquels incombe ainsi une responsabilité de protéger leurs citoyens *et* d'énoncer les devoirs des entreprises sous leur juridiction en matière de respect des droits humains dans toutes leurs activités. Le second pilier vise pour sa part directement les entreprises, lesquelles doivent éviter que leurs activités ne portent atteinte aux droits humains ou y contribuent. En cas d'atteintes, les entreprises doivent les réparer. Enfin, le troisième pilier s'adresse aux entreprises comme aux États, lesquels doivent offrir des voies de recours face aux atteintes aux droits fondamentaux.[164]

Reporting extra-financier

La possibilité pour une entreprise d'inclure à son rapport annuel des informations relatives à ses performances non-financières liées au personnel ou à l'environnement existe depuis la directive 2003/51/CE.[165] Toutefois, l'apparition d'une véritable obligation[166] en la matière

[161] Communication de la Commission COM (2011) 681 final intitulée Responsabilité sociale des entreprises : une nouvelle stratégie de l'UE pour la période 2011-2014, 3.1. 25 octobre 2011, p. 7-8.
[162] GOLLIER, Jean-Marc., « D'un monde sans fin au devoir de vigilance : la voie européenne », *L'Observateur de Bruxelles*. 2022/4, n° 130, p. 55.
[163] United Nations Guiding Principles on Business and Human Rights.
[164] GOLLIER, Jean-Marc. *op. cit.* p. 58.
[165] Directive 2003/51/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2003 modifiant les directives 78/660/CEE, 83/349/CEE, 86/635/CEE et 91/674/CEE du Conseil sur les comptes annuels et les comptes consolidés de certaines catégories de sociétés, des banques et autres établissements financiers et des entreprises d'assurance. J.O. n° L 178 du 17 juillet 2003.
[166] VOSS, W. Gregory. The European Union's 2014 Non-Financial Reporting Directive: Mandatory Ex Post Disclosure -But Does It Need Improvement? Dans : CÁRDENAS, Amissi, MELCHIADE Manirabona et YENNY Vega (dir.), *Extractive Industries and Human Rights in an Era of Global Justice: New Ways of Resolving and Preventing Conflicts*. Montréal : LexisNexis Canada, avril 2019, p. 362-363.

apparait dix ans plus tard avec la directive 2014/95/UE[167], dite « directive sur le reporting extra-financier » ou « NFRD ».[168]

L'adoption des Principes directeurs de l'ONU en 2011 a notamment eu un net impact sur le droit de l'Union européenne par le biais de la directive NFRD. Ce texte peut en effet être entendu comme l'application du « pilier 1 » des Principes directeurs par l'Union européenne. Par ce même texte, l'UE ambitionne aussi de mener les entreprises à honorer le deuxième pilier UNGP via des actions de vigilance raisonnable en matière de droits humains.[169]

La directive 2014/95/UE exige notamment de certaines entreprises d'inclure, dans leur rapport de gestion, des informations non-financières « *relatives au moins aux questions environnementales, aux questions sociales et de personnel, de respect des droits de l'homme et de lutte contre la corruption* », en ce compris les politiques de « diligence raisonnable »[170] mises en œuvre et les principaux risques liés à ces matières.[171]

Le devoir de vigilance des entreprises (*due diligence*) est un élément de mise en œuvre de la responsabilité sociale des entreprises particulièrement important lorsqu'il s'agit de s'assurer du respect des droits fondamentaux des travailleurs par une entreprise privée, y compris par ses partenaires dans sa chaine de valeur. Issu des Principes directeurs des Nations unies, il peut être défini comme « *un ensemble de procédures permettant aux entreprises d'identifier, de prévenir, d'atténuer et de rendre compte des incidences négatives qu'elles peuvent avoir sur les droits de l'homme et sur l'environnement* »[172]

Le texte de la directive 2014/95/UE, adopté au terme d'un processus de négociations relativement clivant au sein du Conseil, entamé en 2011[173], est cependant réduit sur le plan de son champ d'application personnel. En effet, l'obligation de reporting extra-financier, un temps envisagée comme applicable à toutes les entreprises, n'est finalement adressée qu'aux firmes d'intérêt public (cotées en bourse donc) de plus de 500 salariés. [174] Or, ceci ne concerne qu'environ 10 000 entités actuellement dans l'ensemble de l'UE.[175] De surcroit, le secteur du transport routier de marchandise est caractérisé par une prépondérance des petites et moyennes entreprises : en 2016, 97,4 % des firmes comprenaient moins de 50 salariés dans le secteur « transport et stockage » au sein de l'UE à 28.[176]

[167] Directive 2014/95/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 modifiant la directive 2013/34/UE en ce qui concerne la publication d'informations non financières et d'informations relatives à la diversité par certaines grandes entreprises et certains groupes. J.O. n° L 330 du 15 novembre 2014.
[168] Non-Financial Reporting Directive
[169] VOSS, W. Gregory. *op. cit.* p. 364.
[170] Le terme de "due diligence" est sujet à une terminologie variable en français, y-compris dans les textes juridiques. Les expressions « due diligence », « vigilance raisonnable », diligence raisonnable » et « devoir de vigilance » sont ici employées indistinctement.
[171] Art. 1(1). Directive 2014/95/UE.
[172] BRITISH INSTITUTE OF INTERNATIONAL AND COMPARATIVE LAW, CIVIC CONSULTING, DIRECTORATE-GENERAL FOR JUSTICE AND CONSUMERS (EUROPEAN COMMISSION), et al. *Study on due diligence requirements through the supply chain: final report*. Luxembourg : Publications Office of the European Union, 2020, p 24.
[173] VOSS, W. Gregory. *op. cit.* p. 366.
[174] Ibid.
[175] Directive européenne sur le reporting extra-financier : de la NFRD à la CSRD. Dans : *Cabinet Lamy Environnement.* 20 juin 2021. [en ligne]. https://lamy-environnement.com/directive-europeenne-sur-le-reporting-extra-financier-de-la-nfrd-a-la-csrd/. [consulté le 28 décembre 2022].
[176] BRITISH INSTITUTE OF INTERNATIONAL AND COMPARATIVE LAW, CIVIC CONSULTING, DIRECTORATE-GENERAL FOR JUSTICE AND CONSUMERS (EUROPEAN COMMISSION), *et al. op. cit*. p. 420.

La directive 2014/95/UE est par ailleurs peu contraignante. Elle n'oblige en effet les entreprises qui tombent sous son champ d'application qu'à faire rapport, sans imposer aux États de réaliser un contrôle sur le fond. Que les informations présentées par ces dernières soient incorrectes ne les exposerait donc pas à des sanctions.[177] Ainsi, son effectivité repose sur l'idée sous-jacente selon laquelle la société civile peut faire pression sur l'entreprise et l'amener à des changements organisationnels par crainte pour sa réputation[178], ce qui risque de ne pas se matérialiser. L'empirie démontre malheureusement qu'une entreprise peut jouir d'une certaine indifférence de la part des consommateurs ou des investisseurs malgré que des violations des droits humains soient révélées dans sa chaine de valeur. En 2020, malgré d'importantes révélations quant à l'exploitation de travailleurs pas ses sous-traitants – reconnues par l'entreprise au terme d'une enquête interne – l'enseigne de *fast fashion* britannique « Bohoo » réalisait un exercice financier supérieur à ses projections initiales.[179]

Face aux lacunes de la directive 2014/95/UE, dans le contexte du « Pacte vert pour l'Europe » (2019), la Commission européenne a finalement annoncé une révision des dispositions relatives au reporting extra-financier – seulement trois ans après la fin du délai de transposition de la directive précitée. En décembre 2022, la directive (UE) 2022/2464 sur la publication d'informations en matière de durabilité par les entreprises (ou directive CSRD[180]) a été formellement approuvée[181]. Ce texte contraindra désormais chaque entreprise de plus de neuf salariés à publier des informations en matière de durabilité, sur ses propres activités et sa chaine de valeur, y compris sa chaine d'approvisionnement, de manière plus précise détaillée, selon des critères plus définis. L'entreprise devra notamment communiquer sur l'incidence de ses activités en matière de durabilité, tout comme sur l'incidence des enjeux de durabilité sur l'entreprise elle-même[182] (double matérialité).[183]

Aussi, le champ d'application de la directive CSRD s'étendra à terme à toute entreprise d'intérêt public de plus de neuf salariés basée dans l'UE ainsi qu'à chaque firme au chiffre d'affaire supérieur à 150 millions d'euros pour ses activités dans l'Union, issue d'un pays tiers.[184]

Ainsi, au plus tard en 2028, une certaine partie des entreprises du secteur du TRM pourrait faire l'objet d'obligations de reporting extra-financier en matière de respect des droits humains, y compris les droits des travailleurs. Indirectement, des entreprises donneuses d'ordres devraient aussi se voir contraintes, au minimum, d'identifier les risques que comportent leurs activités en matière de droits humains, y compris dans leurs chaines d'approvisionnement et donc vis-à-vis

[177] BUHMANN, Karin. Neglecting the Proactive Aspect of Human Rights Due Diligence? A Critical Appraisal of the EU's Non-Financial Reporting Directive as a Pillar One Avenue for Promoting Pillar Two Action. *Business and Human Rights Journal*. Janvier 2018, Vol. 3, nº 1, p. 29.
[178] *Ibid*. p. 28.
[179] NEW, Steve. Ethics in supply chains: an illustrated survey. In SWEENY, Edward (dir.). *Global Logistics: New Directions in Supply Chain* Management. 8th éd. Londres : Kogan Page, 2021, p. 306-337.
[180] Corporate Social responsibility Directive
[181] Directive (UE) 2022/2464 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2022 modifiant le règlement (UE) no 537/2014 et les directives 2004/109/CE, 2006/43/CE et 2013/34/UE en ce qui concerne la publication d'informations en matière de durabilité par les entreprises (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE). J.O. n° L 322/15 du 16 décembre 2022.
[182] Article 1. Projet de directive du parlement européen et du conseil modifiant le règlement (UE) n° 537/2014 et les directives 2004/109/CE, 2006/43/CE et 2013/34/UE en ce qui concerne la publication d'informations en matière de durabilité par les entreprises. PE-CONS 35/22. 16 novembre 2022.
[183] FAELLI, Thomas. Fialon, Sarah., « Transparence ESG : une approche "compliance" des obligations de publication d'informations sur la durabilité dans le secteur financier », Droit bancaire et financier / Bank- en Financieel Recht, 2022/2, p. 156.
[184] Des dérogations seront cependant applicables aux PME jusqu'en 2028. Voir *Ibid.*

des travailleurs du secteur du transport routier. Ceci est particulièrement important car il reste peu probable que beaucoup d'entreprises du secteur du transport routier de marchandises tombent directement sous le champ d'application de la nouvelle directive : moins de 14% des firmes du secteur « transport et stockage » dans l'UE emploient plus de 9 salariés.[185]

À l'instar de la directive 2014/95/UE, dont le contenu se voit largement remplacé, la directive CSRD reste ancrée dans le domaine du reporting. En ce sens, elle ambitionne également de générer du changement organisationnel au sein des entreprises, principalement en les soumettant au « tribunal de l'opinion public »[186]. Néanmoins, la directive devrait donner davantage de clarté et de substance aux déclarations extra-financières, lesquelles devront également, à terme, faire l'objet d'une certification externe, gage probable – mais non certain[187] – d'une plus grande fiabilité.[188] Son impact sur le secteur risque de ne pas pouvoir être entièrement évalué avant 2029.

La proposition de directive sur le devoir de vigilance des entreprises en matière de durabilité

La directive CSRD est envisagée par la Commission comme complémentaire avec un autre texte: la (proposition de) directive sur le devoir de vigilance des entreprises en matière de durabilité. Cette initiative fait suite au constat d'échec relatif de l'approche du devoir de vigilance basée sur des mesures volontaires, tel que souligné dans l'étude « *Study on Due Diligence Requirements Through the Value Chain* » réalisée à la demande de la Commission européenne.[189] Face au développement de législations nationales en la matière, la Commission s'est aussi donnée pour objectif de limiter la fragmentation des réglementations afin d'offrir des conditions de concurrence égales à travers l'espace européen tout en faisant progresser la protection de l'environnement et le respect des droits humains.[190] Cette initiative, bien que soutenue par le Parlement européen et par le Conseil, fut retardée par deux avis négatifs du Comité d'examen de la réglementation, ce qui pourrait indiquer la présence d'un lobbying particulièrement assidu émanant des milieux d'affaires.[191] La proposition, formellement introduite en février 2022, est limitée dans son champ d'application d'où sont généralement exclues les entreprises de moins de 500 salariés[192] afin de satisfaire aux exigences de

[185] BRITISH INSTITUTE OF INTERNATIONAL AND COMPARATIVE LAW, CIVIC CONSULTING, DIRECTORATE-GENERAL FOR JUSTICE AND CONSUMERS (EUROPEAN COMMISSION), et al. *op. cit*. p. 420.
[186] BUHMANN, Karin, *op cit*. p. 30.
[187] La fiabilité des « audits sociaux » par les entreprises multinationales à d'autre fins que la promotion de l'entreprise auprès de ses consommateurs ultimes peut être remise en cause. Voir : ISLAM, Muhammad Azizul, DEEGAN, Craig et GRAY, Rob. « Social compliance audits and multinational corporation supply chain: evidence from a study of the rituals of social audits ». *Accounting and Business Research*. Février 2018, Vol. 48, nº 2, p. 219-222.
[188] ZOLOMIAN, Mathieu. Reporting extra-financier : la Directive CSRD en vue ! *Lettre Creda*-sociétés n°2022-10. 4-10 juillet 2022. Paris : Chambre de commerce et d'industrie de région Paris Ile-de-France [en ligne]. https://www.cci-paris-idf.fr/fr/prospective/creda/reporting-extra-financier-directive-CSRD. [consulté le 25 décembre 2022.].
[189] BRITISH INSTITUTE OF INTERNATIONAL AND COMPARATIVE LAW, CIVIC CONSULTING, DIRECTORATE-GENERAL FOR JUSTICE AND CONSUMERS (EUROPEAN COMMISSION), et al. *op. cit*.
[190] Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil sur le devoir de vigilance des entreprises en matière de durabilité et modifiant la directive (UE) 2019/1937. COM/2022/71 final. 23 février 2022.
[191] GOLLIER, Jean-Marc. *op. cit.* p. 60.
[192] Les entreprises de minimum 250 employés y sont soumises lorsqu'elles font partie de certains secteurs à fort impact. Ceci ne comprend pas le transport routier de marchandises. Voir : *Ibid*. p. 61.

proportionnalité.[193] Cependant, les entreprises basées dans un État tiers y sont soumises lorsqu'elles génèrent un chiffre d'affaire supérieur à 150 millions d'euros dans l'UE.[194]

Les exigences de la proposition de directive, en matière de devoir de vigilance sur les droits fondamentaux, méritent d'être soulevées. Selon la proposition de la Commission, la directive devrait en premier lieu exiger des États membres d'imposer aux entreprises une évaluation de l'impact actuel et potentiel de leurs activités en matière de droits fondamentaux. Cette évaluation devrait être revue annuellement et donner lieu à un code de conduite. Le devoir de vigilance tel qu'entendu dans la proposition de directive ne se limite cependant pas à une évaluation des risques. Applicable à l'ensemble de la chaine de valeur de l'entreprise, il exige un travail d'identification, de prévention et de correction des impacts négatifs sur les droits humains liés aux activités de l'entreprise, mais aussi celles de ses filiales et de ses partenaires dans sa chaine de valeur. Plus encore, la chaine de valeur est entendue comme englobant les activités « en amont » (depuis les fournisseurs) et « en aval » (vers les acquéreurs).[195] Or, les activités « en aval », qui comprennent une part significative des opérations de transport, tendent à être négligées dans le cadre de la diligence raisonnable volontaire.[196]

La proposition de directive introduite par le Commission prévoit aussi que les entreprises soient contraintes de mettre en place des mécanismes de recours contre des violations de obligations au sein même de l'entreprise ou de sa chaine de valeur.[197] Le devoir de vigilance est entendu comme une obligation de moyens.[198] Pour autant, la Commission se montre assez ambitieuse en termes de contrôles et de sanctions. Elle prévoit en effet la création d'autorités de contrôles dotées de pouvoirs d'enquête par les États membres et envisage leur coopération. Ces autorités devront notamment pouvoir être saisies par toute personne physique ou morale soupçonnant une violation des obligations de moyens émanant de la directive par une entreprise mais elles pourront également enquêter de leur propre initiative.[199] En cas de violation, il est prévu qu'un délai soit donné à l'entreprise afin de mettre en place des mesures correctrices. Si la non-conformité est maintenue, des sanctions administratives pourront être appliquées[200]. Il est aussi prévu que la responsabilité civile de l'entreprise puisse être engagée sans qu'en élément de faute ne soit établi (infra). Néanmoins, ceci ne devrait s'appliquer que pour des actes émanant de ses propres activités ou de ses partenaires directs, à moins qu'il s'avère prévisible que des mesures de diligence raisonnable aient pu avoir un impact.[201] Or, les relations commerciales d'un donneur d'ordre avec ses partenaires finaux dans le secteur du transport routier de marchandises peuvent s'avérer très complexes, si l'on tient compte des chaines de sous-traitance qui peuvent être mises en place pour tirer profit des réglementations en matière de détachement ou de cabotage par exemle. La proposition de directive n'envisage par ailleurs

[193] Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil sur le devoir de vigilance des entreprises en matière de durabilité et modifiant la directive (UE) 2019/1937. P. 16.
[194] GOLLIER, Jean-Marc. *op. cit.* p. 61.
[195] Ibid.
[196] BRITISH INSTITUTE OF INTERNATIONAL AND COMPARATIVE LAW, CIVIC CONSULTING, DIRECTORATE-GENERAL FOR JUSTICE AND CONSUMERS (EUROPEAN COMMISSION), et al. *op. cit*. p. 67.
[197] Article 9. Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil sur le devoir de vigilance des entreprises en matière de durabilité et modifiant la directive (UE) 2019/1937. p. 28.
[198] GOLLIER, Jean-Marc. *op. cit.* p. 61.
[199] Articles 17, 18 et 19. Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil sur le devoir de vigilance des entreprises en matière de durabilité et modifiant la directive (UE) 2019/1937. p. 68-71.
[200] Article 20. *Ibid*. p. 71.
[201] Article 22. *Ibid*. p. 73.

aucune mesure afin de faciliter la preuve du dommage ou du lien de causalité en cas de plainte, bien que ceci soit généralement hautement difficile à établir.[202]

La proposition de directive sur le devoir de vigilance de la Commission européenne pourrait faire l'objet d'importantes modifications d'ici son hypothétique adoption, en fonction des positions du Parlement et du Conseil. La position du Conseil tend d'ailleurs à en réduire le champ d'application matériel, préférant le terme de « chaine d'activités » plutôt que de « chaine de valeur » avec pour différence notoire d'exclure du champ d'application l'utilisation du produit d'une entreprise par ses consommateurs. Les activités de transport, en amont, comme en aval, sont toutefois bien soumises au devoir de vigilance dans la « chaine de valeur » comme dans le « chaine d'activités ».[203] Un autre élément important sur lequel les parties prenantes au trilogue divergent est la responsabilité civile de l'entreprise donneuse d'ordre. La Commission et la Parlement européen [204]s'accordent à ce jour sur le fait une faute de la part de l'entreprise ne devrait pas être avancée pour demander une compensation de sa part. Il suffirait de démontrer le non-respect des prescriptions de la directive par l'entreprise et l'existence d'un dommage causé par les activités de l'entreprise (directement ou via un sous-traitant). La position du conseil est cependant qu'un élément de faute devrait être démontré, dans le chef de l'entreprise en plus de l'existence d'un dommage causé par un manquement aux obligations émanant de la directive.[205] Il devrait alors être démontré que le dommage ait porté atteinte aux intérêts de la partie plaignante, tels que protégés par la législation nationale applicable, tandis que l'entreprise mise en cause devrait être coupable d'une négligence ou d'un acte intentionnel l'ayant amené à ne pas respecter les prescriptions de la directive. Cet élément nettement favorable à l'entreprise donneuse d'ordre est toutefois compensé dans la position du conseil qui, contrairement à la Commission et du Parlement, n'exclut pas la responsabilité civile des entreprises donneuses d'ordres ayant obtenu des garanties contractuelles de la part de leurs partenaires indirects.

De nombreuses dispositions de la probable future directive sur le devoir de vigilance des entreprises en matière de durabilité méritent un examen approfondi. Il en va de même pour les positions respectives du Parlement européen et du Conseil de l'Union européenne, que ce soit en matière à propos de la notion de mesure corrective ou de sanctions. Toutefois, une telle analyse s'éloignerait fortement de la problématique précise du transport routier de marchandises ; elle ne saurait être effectuée dans les limites de cette publication.

Ce qui adviendra de ces dispositions dans le texte final pourrait être déterminant pour la protection effective des travailleurs à travers l'ensemble de la chaine de valeur et *a fortiori* pour les chauffeurs routiers. Alors qu'il convient naturellement de se garder de faire toute conclusion hâtive sur son impact, il semble néanmoins raisonnable de voir en la future directive sur le devoir de vigilance des entreprises en matière de durabilité une avancée en matière de protection

[202] GOLLIER, Jean-Marc. *op. cit.* p. 63.
[203] Paragrahe 19 et Article 3(g). Council general approach on the directive on corporate sustainability due diligence. 15024/1/22 REV 1. Bruxelles : Conseil de l'Union européenne, 30 novembre 2022.
[204] Amendement 298. Amendements du Parlement européen, adoptés le 1er juin 2023, à la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil sur le devoir de vigilance des entreprises en matière de durabilité et modifiant la directive (UE) 2019/1937 (COM(2022)0071 – C9-0050/2022 – 2022/0051(COD))(2)
[205] Paragraphe 27. Council general approach on the directive on corporate sustainability due diligence. *Op.cit.*

des droits fondamentaux des travailleurs, y-compris par le biais de protections spécifiques sur le droit à des conditions de travail justes et favorables[206]. Alors que la plupart des entreprises du secteur routier – par leur taille limitée – ne devraient pas être sujettes au devoir de vigilance, voir l'obligation de vigilance étendue aux sous-traitants indirects serait particulièrement important.

Illustration : le cas « IKEA »

Avant de conclure sur l'ensemble du contenu de cette publication, il apparait pertinent de s'intéresser au cas concret de l'entreprise IKEA B.V (ci-après « IKEA ») et de ses sous-traitant en guise d'illustration des problématiques étudiées ci-dessus.

IKEA est une entreprise multinationale basée aux Pays-Bas. Acteur majeur de la vente de détail, IKEA est à la tête d'un réseau de centaines de franchises chargées de la vente de mobilier et de décorations sur six continents.[207] IKEA sous-traite par ailleurs la majorité de ses opérations à des partenaires avec lesquels elle garde un contact continu pour une coordination maximale de sa chaine de valeur. En tant qu'acheteur global, IKEA garde en effet un grand pouvoir sur sa chaine de valeur sans être propriétaire des sites de production.[208]

La politique d'IKEA en matière de RSE est à souligner. Le groupe affirme en effet son engagement de longue date à mettre en œuvre les Principes directeurs des Nations unies et fonde sa politique de durabilité sur les objectifs de développement durable de l'ONU.[209] Afin de mettre en œuvre sa politique de diligence raisonnables, IKEA se démarque par son code de conduite à destination de ses fournisseurs, intitulé « IWAY ». Celui-ci impose des conditions aux partenaires commerciaux du groupe, notamment en termes de respect des droits fondamentaux des travailleurs et même de devoir de vigilance. En effet, les fournisseurs d'IKEA sont requis de produire une cartographie de leurs propres sous-traitants et de vérifier la compatibilité de ceux-ci avec IWAY dans les douze mois endéans le début de la relation avec IKEA.[210] Il est ainsi considéré par certains comme un outil de diligence raisonnable particulièrement poussé en matière de développement durable. [211] Ce code de conduite comprend notamment des obligations, certes rudimentaires eu égard aux droits des travailleurs : respect du salaire minimum légal, temps de travail limité à soixante heures par semaine maximum, (…). À l'égard du secteur du transport spécifiquement, IWAY impose un respect des réglementations routières et encourage un « accès à des « zones sécurisées » lors du temps de repos des chauffeurs,[212] ce qui est en deçà des exigences réglementaires européennes actuelles.

[206] Annexe de la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil sur le devoir de vigilance des entreprises en matière de durabilité et modifiant la directive (UE) 2019/1937. COM/2022/71 final - Annexe. 24 mars 2022. p.1.
[207] *Abo*ut *IKEA.* Delft : Inter IKEA Holding B.V. [s. d.]. [en ligne]. https://about.ikea.comhttps://about.ikea.com/en/about-us. [consulté le 29 décembre 2022].
[208] MONDEN, Yasuhiro et MINAGAWA, Yoshiteru. *Lean Management Of Global Supply Chain*. Singapour : World Scientific, 24 août 2015. p. 68.
[209] *IKEA sustainability ambitions for 2030* [s.d.]. [en ligne]. https://about.ikea.com/en/sustainability. [consulté le 28 décembre 2022].
[210] *IWAY – the IKEA supplier code of conduct.* Delft : Inter IKEA Holding B.V. [s.d. [en ligne] https://about.ikea.com/en/work-with-us/for-suppliers/iway-our-supplier-code--of-conduct. [consulté le 28 décembre 2022.]
[211] LAURIN, Francine et FANTAZY, Kamel. Sustainable supply chain management: a case study at IKEA. *Transnational Corporations Review* [en ligne]. Novembre 2017, p. 6-7.
[212] Ibid.

En 2017 le transporteur routier « Brinkman » , sous-traitant néerlandais d'IKEA, était reconnu coupable de fraude sociale, organisée par le biais de ses filiales basées en Europe de l'Est.[213] Le tribunal a jugé les conditions des travailleurs « inhumaines ».[214] Interpellé en 2014 alors que l'affaire était dénoncée par le syndicat FNV, le groupe IKEA avait déclaré ne pas remarquer d'irrégularités.[215] Trois ans plus tard, un reportage de la BBC décrivait les conditions de chauffeurs employés par des sous-traitants d'IKEA au Royaume-Uni : certains expliquent passer plusieurs mois sur la route, leur véhicule leur servant de lieu d'hébergement et de restauration, sans accès à certains équipements sanitaires de base. Travailleurs détachés, ils sont périodiquement ramenés sur le territoire d'établissement de leur employeur.[216] Dans l'immédiat, IKEA a exprimé sa tristesse face à ces témoignages.[217] Il convient par ailleurs de noter que, via le réseau entrepreneurial « CSR Europe », IKEA a contribué à l'établissement de lignes directrices « *Truck transport social guidelines* » en 2021 afin de développer une politique de diligence raisonnable en matière de protection des travailleurs, spécifiquement dirigée vers les sous-traitants et leurs employés[218] (probablement en anticipation de futures obligations émanant de l'UE). Malheureusement, il semble que les cas relatés devant la justice néerlandaise ou auprès des journalistes de la BBC, ne sont pas isolés. En 2012 déjà, le syndicat belge UBT-FGTB[219] citait en justice le transporteur « Gilbert de Clercq », sous-traitant d'IKEA pour des pratiques similaires via une filiale slovaque, soupçonnée d'être une société « boite aux lettres ».

Conclusion et discussion

La législation européenne en matière de mobilité des travailleurs offre aux entreprises du TRM de nombreuses opportunités de limitations des frais de personnel basées sur l'hétérogénéité des protections sociales accordées entre les États membres. Certes, il revient de noter que la directive 96/71/CE sur le détachement des travailleurs n'était pas envisagée pour le secteur hypermobile qu'est le transport routier. Toutefois, les abus liés au détachement des travailleurs peuvent en faire oublier le fait que cette législation soit conçue autant comme un outil de libre prestation de services que de protection des droits des travailleurs.

Le régime du détachement intra-européen[220] et la législation relative au cabotage, au temps de travail et au temps de repos apparaissent comme traversés par une tension entre deux objectifs de protection de la libre prestation des services d'une part, et de protection des travailleurs d'autre part, notamment du fait des contraintes du droit primaire. Cette même tension reflète par ailleurs une opposition au sein du Conseil entre, d'une part les États receveurs de travailleurs détachés (généralement en Europe septentrionale et occidentale) et les États pourvoyeurs de

[213] *Une décision de justice met fin à l'exploitation de chauffeurs polonais et moldaves*. Bruxelles : CES | Confédération Européenne des Syndicats [s. d.]. [en ligne]. https://www.etuc.org/fr/une-decision-de-justice-met-fin-lexploitation-de-chauffeurs-polonais-et-moldaves. [consulté le 29 décembre 2022].
[214] CONWAY, Zoe. *op. cit.*
[215] STROOBANTS, Jean-Pierre. Les chauffeurs de poids lourds néerlandais accusent Ikea de dumping social. *Le Monde.fr* 11 août 2014. [en ligne]. https://www.lemonde.fr/economie/article/2014/08/11/les-chauffeurs-de-poids-lourds-neerlandais-accusent-ikea-de-dumping-social_4469878_3234.html. [consulté le 29 décembre 2022].
[216] CONWAY, Zoe. *op. cit.*
[217] Ibid.
[218] *Responsible Trucking Partners Release Truck Transport Social Guidelines*. 21 juin 2021. [en ligne] https://www.csreurope.org/newsbundle-articles/responsible-trucking-partners-release-truck-transport-social-guidelines. [consulté le 30 décembre 2022].
[219] Union Belge du Transport- Fédération Générale du Travail de Belgique.
[220] En ce compris la jurisprudence de la Cour de Justice.

ceux-ci (Europe centrale et orientale, péninsule ibérique), généralement plus dépendants du secteur du transport routier. Ceux-ci semblent pris dans ce qui s'apparente au jeu à somme nulle de la compétition régulatrice, d'où probablement le mandat réduit donné à l'Autorité européenne du travail. S'il ne semble pas absurde de mettre en balance les libertés économiques et les droits sociaux, il revient de maintenir une certaine vigilance face au risque que le droits humains ne soient bafoués au nom du développement économique ou mis à égalité avec la protection des investisseurs.

Les évolutions effectuées à la faveur de la directive 2018/957 ainsi que de la création de l'Autorité européenne du travail et du « Paquet mobilité » doivent cependant être soulignés pour les clarifications qu'elles apportent au secteur ainsi que pour l'extension des protections ou des possibilités de contrôles et exigences administratives à l'égard des entreprises. Le rôle renforcé donné aux partenaires sociaux, dont les syndicats, doit aussi être relevé tant il s'observe que de nombreux abus ont été dénoncés par ceux-ci par le passé, y-compris par voie judiciaire.

Les droits humains imposent aux États une triple obligation aux États : respecter, protéger et réaliser. Cette troisième obligation indique un devoir de mettre en place des mesures visant un progrès vers une complétion de ces droits[221], tels que le droit à des conditions de travail justes et équitable, reconnu par l'Article 31 de la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne.[222] Pourtant, les mesures, parfois très poussées prises par voie réglementaire semblent se cantonner au domaine de l'obligation de protéger les travailleurs contre les abus de leurs employeurs. Des politiques visant à une réalisation des droits sociaux, organisées à l'échelle européenne, sont forcément contraintes par le principe de subsidiarité. Néanmoins, la création de l'autorité européenne du travail pourrait aller en ce sens, à condition que son mandat soit renforcé pour en faire un véritable « Europol social ». De manière plus globale, organiser la convergence en matière sociale apparait comme central[223.] De fait, la haute protection accordée à la libre prestation des services, couplée à d'importantes différences en termes de protections sociales et de salaires reste probablement le principal incitant à tolérer l'exploitation de certains travailleurs mobiles.

Le développement du droit dérivé de l'UE en matière de responsabilité sociale des entreprises est une évolution récente dont les seules mesures contraignantes actuelles se limitent à la publication d'informations et à un contrôle procédural. Toutefois, il revient de noter que certaines entreprises n'ont pas attendu le développement d'une législation européenne contraignante en matière de devoir de vigilance raisonnables pour entreprendre des mesures concrètes – notamment du fait de développements au niveaux universel et national. A cet égard, le groupe IKEA fait figure d'exemple. Pour autant, cette même entreprise est fréquemment associée à un manque de diligence en matière de droits humains ; ce qui peut amener à douter de sa sincérité et souligne la nécessité de renforcer la législation en la matière.

Il semble légitime de ne pas considérer les quelques cas relatés auprès des fournisseurs d'IKEA comme des accidents. Ceci ne saurait par ailleurs être systématiquement attribué à une intention

[221] DE SCHUTTER, Olivier. 2010. *op. cit*. p. 461.
[222] Article 31. Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne.
[223] L'actuel projet de directive sur le « salaire minimum européen » pourrait par exemple apporter des améliorations en ce sens.

délibérée de la part d'IKEA et à l'évidence, bien d'autres cas liés aux chaines de valeurs d'autres entreprises mériteraient d'être mis en avant. Selon Genevieve Lebaron, le travail forcé doit être étudié dans une chaine de valeur mondiale, non-pas comme le résultat de la cupidité de certains, mais comme un phénomène structurel résultant de dynamiques systémiques.[224] Parmi celles-ci figurent notamment la pauvreté, la faible protection des travailleurs, la concentration du pouvoir des entreprises, la sous-traitance et le « déficit de gouvernance » (*governance gap*).[225] Face à cela, il revient de noter que des initiatives de diligence raisonnable, sur base volontaire ou non, peuvent porter leurs fruits afin d'identifier les facteurs des risques de violation des droits humains, de prévenir celles-ci et d'y remédier tant que les mesures de contrôles sont suffisamment coordonnées et harmonisées à l'échelle de l'UE. Pareillement, les progrès réalisés vis-à-vis du temps de travail et du temps de repos des routiers – notamment en matière de contrôle – peuvent être entendus comme pertinents. Pour autant, la gouvernance de la chaine de valeur d'un *global buyer* tel qu'IKEA, même étudiée dans les limites de l'Union européenne, reste un terreau fertile à des violations des droits sociaux fondamentaux des travailleurs.

Il semble en effet pertinent de s'interroger sur la causalité entre la réglementation du travail détaché dans le secteur du TRM, même à la faveur des récentes évolutions, et les abus décrits ci-dessus. Il convient aussi de rappeler que cette législation déroge au règlement « Rome I » qui prévoit que le contrat du travailleur soit soumis à la législation du lieu de de travail habituel. Il ne revient pas de trancher, dans un travail de cette amplitude, sur la validité de l'équilibre opéré par l'UE entre protection des travailleurs routiers et libre prestation des services. Cependant, l'arbitrage actuel indique que l'Union européenne admet une certaine compétition entre les États membres alors qu'elle l'organise entre les entreprises privées. Or, celles-ci restent avant tout guidées par la recherche du profit, nonobstant la responsabilité qui leur incombe en termes de respect des droits humains – pour reprendre l'approche des Principes directeurs de l'ONU. Donneuse d'ordre et/ou sous-traitant, une firme privée risque donc toujours de tirer profit de la moindre subtilité réglementaire lui permettant d'accroitre sa marge bénéficiaire, malgré les risques eu égards aux droits fondamentaux. S'il apparait alors d'autant plus dommageable que certains États soient peu enclins à coopérer en matière de contrôles ou de renforcement du régime européen de protection des travailleurs, il est prévisible que ces États perçoivent un intérêt économique à maintenir ce *governance gap*.

[224] LEBARON, Genevieve. p. 31-32.
[225] *Ibid.* p. 32.

Bibliographie

*Abo*ut *IKEA*. Delft : Inter IKEA Holding B.V. [s. d.]. [en ligne]. https://about.ikea.comhttps://about.ikea.com/en/about-us. [consulté le 29 décembre 2022].

ALLAMPRESE, Andrea et al. (dir.). *L'autorité européenne du travail*. 1ère ed. Bruxelles : Bruylant. 2020. 208 p.

Amendements du Parlement européen, adoptés le 1er juin 2023, à la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil sur le devoir de vigilance des entreprises en matière de durabilité et modifiant la directive (UE) 2019/1937 (COM(2022)0071 – C9-0050/2022 – 2022/0051(COD))(2).

Annexe de la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil sur le devoir de vigilance des entreprises en matière de durabilité et modifiant la directive (UE) 2019/1937. COM/2022/71 final - Annexe. 24 mars 2022.

BARBIER, Samuel. Le détachement de travailleurs : Analyse du régime et des conséquences de la réglementation européenne à l'aune des réformes et de la directive 2018/957". Liège : Université de Liège, 2019. Prom. ROCCA, Marco. 148 p.

BICKERTON, Christopher J., HODSON, Dermot et PUETTER, Uwe. The New Intergovernmentalism: European Integration in the Post-Maastricht Era. JCMS: Journal of Common Market Studies. 2015, Vol. 53, no 4, p. 703-722.

BLAUBERGER, Michael et HEINDLMAIER, Anita. The European Labour Authority in Practice. Dusseldorf : Hans-Böckler-Stiftung – WSI Institute of Economic and Social Research. n°32. 2023. 33 p.

BOYNUKALIN, Begüm. Human trafficking and slavery on the road: the ETF demands justice now! Dans : *ETF: European Transport Workers' Federation* 4 mai 2021. [en ligne]. https://www.etf-europe.org/human-trafficking-and-slavery-on-the-road-the-etf-demands-justice-now/. [consulté le 30 décembre 2022].

BRITISH INSTITUTE OF INTERNATIONAL AND COMPARATIVE LAW, CIVIC CONSULTING, DIRECTORATE-GENERAL FOR JUSTICE AND CONSUMERS (EUROPEAN COMMISSION), et al. Study on due diligence requirements through the supply chain: final report. Luxembourg : Publications Office of the European Union, 2020, 572 p.

BUHMANN, Karin. Neglecting the Proactive Aspect of Human Rights Due Diligence? A Critical Appraisal of the EU's Non-Financial Reporting Directive as a Pillar One Avenue for Promoting Pillar Two Action. Business and Human Rights Journal. Janvier 2018, Vol. 3, no 1, p. 23-45.

C.J.C.E. Commission c/ Luxembourg. C- 319/06. 19 juin 2008.

C.J.C.E. Erich Stauder contre Ville d'Ulm – Sozialamt. C-29-69. 12 novembre 1969.

C.J.U.E. Conclusions de l'avocat général M. G. Pitruzzella, présentées le 14 novembre 2023. C-541/20 à C-555/20. 14 novembre 2023.

C.J.U.E. Federatie Nederlandse Vakbeweging contre Van den Bosch Transporten BV e.a. C-815/18. 1er décembre 2020.

CÁRDENAS, Amissi, MELCHIADE Manirabona et YENNY Vega (dir.), *Extractive Industries and Human Rights in an Era of Global Justice: New Ways of Resolving and Preventing Conflicts*. Montréal : LexisNexis Canada, avril 2019, 472 p.

Chaînes de valeur mondiales et commerce - OCDE [s. d.]. [en ligne]. https://www.oecd.org/fr/echanges/sujets/chaines-de-valeur-mondiales-et-commerce/. [consulté le 5 novembre 2022].

CHARBONNEAU, Alexandre. Le plan d'action sur le Socle européen des droits sociaux et les salaires minimaux appropriés : une ambition mesurée. Actualité juridique de l'Institut du travail. Bordeaux : Institut du travail de Bordeaux de l'université de Bordeaux, Mars 2022, Vol. 2022-2.

Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne. J.O n° C 83/389 du 30 mars 2010.

CLESSE, Charles-Eric, MORSA, Marc, *Travailleurs détachés et mis à disposition*, 3e ed. Bruxelles, Larcier, 2020, 572 p.

Communication de la Commission COM (2011) 681 final intitulée Responsabilité sociale des entreprises : une nouvelle stratégie de l'UE pour la période 2011-2014, 3.1. 25 octobre 2011.

CONWAY, Zoe. Ikea drivers living in trucks for months. *BBC News* 15 mars 2017. [en ligne]. https://www.bbc.com/news/business-39196056. [consulté le 29 décembre 2022].

CORDELLA, Costantino. In Search of the Notion of « Posted Worker »: Some Clarifications from the Court of Justice Starting from the International Transport Sector. Eastern European Journal of Transnational Relations. 2021, Vol. 5, no 2, p. 49-57.

Council general approach on the directive on corporate sustainability due diligence. 15024/1/22 REV 1. Bruxelles : Conseil de l'Union européenne, 30 novembre 2022.

DALLAS, Mark. PONTE, Stefano et STURGEON, Timothy J. Power in global value chains. Review of International Political Economy. Juillet 2019, Vol. 26, no 4, p. 666-694.

DE SCHUTTER, Olivier. International human rights law: cases, materials, commentary. Cambridge ; New York : Cambridge University Press, 2010, 967 p.

DE WISPELAERE, Frédéric, PACOLET Jozeph Posting of workers. Report on A1 portable documents issued in 2017. Report. Brussels: European Commission. 2019. 58 p.

DEFOSSEZ, Alexandre. Le dumping social dans l'Union européenne. 1re éd. Bruxelles : Larcier, 2014, 660 p.

DELEUZE, Quentin. Dumping social dans les transports routiers et aériens européens : entre compétitivité et protection sociale. Faculté de droit et de criminologie, Université catholique de Louvain, 2016. Prom. : VAN GEHUCHTEN, Pierre-Paul. 127 p.

Directive (UE) 2018/957 du Parlement européen et du Conseil du 28 juin 2018 modifiant la directive 96/71/CE concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services. J.O. n° L 173 du 9 juillet 2018.

Directive (UE) 2020/1057 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 établissant des règles spécifiques en ce qui concerne la directive 96/71/CE et la directive 2014/67/UE pour le détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier et modifiant la directive 2006/22/CE quant aux exigences en matière de contrôle et le règlement (UE). J.O. n° L 249 du 31 juillet 2020.

Directive (UE) 2022/2464 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2022 modifiant le règlement (UE) no 537/2014 et les directives 2004/109/CE, 2006/43/CE et 2013/34/UE en ce qui concerne la publication d'informations en matière de durabilité par les entreprises (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE). J.O. n° L 322/15 du 16 décembre 2022.

Directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier. J.O., n° L 080 du 23 mars 2002.

Directive 2003/51/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2003 modifiant les directives 78/660/CEE, 83/349/CEE, 86/635/CEE et 91/674/CEE du Conseil sur les comptes annuels et les comptes consolidés de certaines catégories de sociétés, des banques et autres établissements financiers et des entreprises d'assurance. J.O. n° L 178 du 17 juillet 2003.

Directive 2009/4/CE de la Commission du 23 janvier 2009 relative aux contre-mesures visant à empêcher et à déceler la manipulation d'enregistrements des tachygraphes, modifiant la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) nº 3820/85 et (CEE) nº 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil. O.J. n° L 21 du 24 janvier 2009.

Directive 2014/67 du 15 mai 2014 relative à l'exécution de la directive 96/71 concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services et modifiant le Règlement n° 1024/2012 concernant la coopération administrative par l'intermédiaire du système d'information du marché intérieur (« règlement IMI »). J.O. n° L 316/1 du 14 novembre 2012.

Directive 2014/95/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 modifiant la directive 2013/34/UE en ce qui concerne la publication d'informations non financières et d'informations relatives à la diversité par certaines grandes entreprises et certains groupes. J.O. n° L 330 du 15 novembre 2014.

Directive 96/71/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 1996 concernant le détachement de travailleurs effectués dans le cadre d'une prestation de services. J.O n°L 18 du 21 janvier 1997.

Directive européenne sur le reporting extra-financier : de la NFRD à la CSRD. Dans : *Cabinet Lamy Environnement.* 20 juin 2021. [en ligne]. https://lamy-environnement.com/directive-europeenne-sur-le-reporting-extra-financier-de-la-nfrd-a-la-csrd/.
[consulté le 28 décembre 2022].

ELA. Bruxelles : Commission européenne. [s. d.]. [en ligne]. https://european-union.europa.eu/institutions-law-budget/institutions-and-bodies/institutions-and-bodies-profiles/ela_fr. [consulté le 28 décembre 2022].

FAELLI, Thomas. Fialon, Sarah., « Transparence ESG : une approche "compliance" des obligations de publication d'informations sur la durabilité dans le secteur financier », Droit bancaire et financier / Bank- en Financieel Recht, 2022/2, p. 151-162.

FRESSOZ, Marc. Paquet mobilité : l'Europe scelle enfin les futures règles sociales du TRM ! *Transport Info*. 12 décembre 2019.[en ligne :] https://www.transportinfo.fr/paquet-mobilite-leurope-scelle-enfin-les-futures-regles-sociales-du-trm/. [consulté le 24 décembre 2022].

GAILLARD, Barthélémy et TOBELEM, Boran. Qu'est-ce que le socle européen des droits sociaux ? *Touteleurope.eu* 21 avril 2021. [en ligne :] https://www.touteleurope.eu/economie-et-social/qu-est-ce-que-le-socle-europeen-des-droits-sociaux/. [Consulté le 28 décembre 2022].

GEREFFI, Gary, HUMPHREY, John et STURGEON, Timothy. The Governance of Global Value Chains. Review of International Political Economy. Taylor & Francis, Ltd., 2005, Vol. 12, no 1, p. 78-104, p. 78-104.

GOLLIER, Jean-Marc., « D'un monde sans fin au devoir de vigilance : la voie européenne », L'Observateur de Bruxelles. 2022/4, n° 130, p. 54-63.

GOSSERIES, Philippe. Morsa, Marc. (dir.), Droit pénal social, 1re ed., Bruxelles : Larcier 2018, 531 p.

HASTINGS, Thomas, KREMERs Jan. Developing an Approach for Tackling Letterbox Companies. Bruxelles : European Platform Undeclared Work. 2017, 24 p.

HE, Linxin, Droits sociaux fondamentaux et droit de l'Union européenne. Thèse présentée pour

Human trafficking and slavery on the road: the ETF demands justice now!, Bruxelles: European Transport Workers' Federation. 4 mai 2021. [en ligne] https://www.etf-europe.org/human-trafficking-and-slavery-on-the-road-the-etf-demands-justice-now/. [consulté le 20 février 2022].

IKEA sustainability ambitions for 2030 [s.d.]. [en ligne]. https://about.ikea.com/en/sustainability. [consulté le 28 décembre 2022].

IOSSA, Andrea. 'This is not a posted worker' – short-term cross-border mobility of logistics workers and spatio-temporal dimensions of exploitation in the EU: evidence from the case law of the Court of Justice. European Law Open. Cambridge University Press, Septembre 2022, Vol. 1, no 3, p. 669-678.

IWAY – the IKEA supplier code of conduct. Delft : Inter IKEA Holding B.V. [s.d. [en ligne] https://about.ikea.com/en/work-with-us/for-suppliers/iway-our-supplier-code--of-conduct. [consulté le 28 décembre 2022.].

JAFFEE David, BENSMAN David. Draying and Picking: Precarious Work and Labor Action in the Logistics Sector: Draying and Picking, WorkingUSA, Mars 2016, Vol. 19, nº 1, p. 57-79.

JOANNIN, Pascale (dir.) *L'encadrement du détachement des travailleurs au sein de l'Union européenne*. Paris : Fondation Robert Schuman, 27 janvier 2014 [en ligne] https://www.robert-schuman.eu/fr/questions-d-europe/0300-l-encadrement-du-detachement-des-travailleurs-au-sein-de-l-union-europeenne. [consulté le 10 décembre 2022].

KUMMER, Sebastian, WAKOLBINGER, Tina, NOVOSZEL, Lydia, et al. (dir.), Supply Chain Resilience. Vol. 17. New York : Springer International Publishing, 2022, 367 p.

LAURIN, Francine et FANTAZY, Kamel. Sustainable supply chain management: a case study at IKEA. Transnational Corporations Review [en ligne]. Novembre 2017, p. 1-10.

Le Conseil donne son feu vert définitif à la directive sur la publication d'informations en matière de durabilité par les entreprises. 28 novembre 2022 [en ligne] https://www.consilium.europa.eu/fr/press/press-releases/2022/11/28/council-gives-final-green-light-to-corporate-sustainability-reporting-directive/. [consulté le 27 décembre 2022].

LEBARON, Genevieve. The Role of Supply Chains in the Global Business of Forced Labour. Journal of Supply Chain Management [en ligne]. 2021, Vol. 57, no 2, p. 29-42.

Les 20 principes clés du socle européen des droits sociaux [s. d.]. [en ligne]. https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/economy-works-people/jobs-growth-and-investment/european-pillar-social-rights/european-pillar-social-rights-20-principles_fr. [consulté le 28 décembre 2022].

LIANOS, Ioannis. ODUDU, Okeoghene, (dir.). "Regulating Trade in Services in the EU and the WTO. Trust, Distrust and Economic Integration". Cambridge University Press : Cambridge 2012, 489 p.

Livre noir du cabotage. Anvers : Union belge des ouvriers du transport. Février 2012. [en ligne] https://www.btb-abvv.be/images/WegvervoerEnLogistiek/campagne/sociale_dumping/Frans/2012_Livre_noir_du_dumping_social.pdf. [consulté le 24 décembre 2022].

MIHMAN, Nathalie. Le détachement dans le secteur des transports routiers : une notion ambiguë pour une protection limitée. Revue de droit comparé du travail et de la sécurité sociale. Juin 2021, no 2, p. 96-109.

MONDEN, Yasuhiro, MINAGAWA, Yoshiteru. Lean Management Of Global Supply Chain. Singapour : World Scientific, 24 août 2015, 313 p.

MORSA, Marc. Lutte contre la fraude dans le secteur du transport terrestre – Sanctions infligées en cas d'infractions à l'obligation de présentation de feuilles d'enregistrement pour la journée du contrôle et les 28 jours précédents. Droit pénal de l'entreprise. 2021, Vol. 2021, no 2, p. 97-106.

NOLAN, Justine et BOTT, Gregory. Global supply chains and human rights: spotlight on forced labour and modern slavery practices. Australian Journal of Human Rights [en ligne]. Janvier 2018, Vol. 24, no 1, p. 44-69.

Paquet mobilité : Huit pays dont la Belgique ont déposé un recours en justice. *Transport Info*. 9 mars 2021. [en ligne] https://www.transportinfo.fr/paquet-mobilite-huit-pays-dont-la-belgique-ont-depose-un-recours-en-justice/. [consulté le 23 décembre 2022].

PARRILLO Roberto, « Transport routier : le nouvel esclavagisme », *Revue Démocratie*, septembre 2021, n°9, p. 5-9.

PASTORI, Enrico et BRAMBILLA, Marco. Étude réalisée pour la commission des transports et du tourisme (TRAN) – Les transporteurs routiers de marchandises dans l'Union européenne: conditions sociales et de travail (mise à jour de l'étude réalisée en 2013). Bruxelles : Parlement européen, département thématique des politiques structurelles et de cohésion, 2017, 122 p.

PERROTTE, Derek. Violeta Bulc : « Il faut clarifier et adapter les règles du transport routier ». *Les Echos* 27 avril 2017 [en ligne] https://www.lesechos.fr/2017/04/violeta-bulc-il-faut-clarifier-et-adapter-les-regles-du-transport-routier-170623. [consulté le 23 décembre 2022].

PONTE, Stefano, GEREFFI, Gary et RAJ-REICHERT, Gale. Handbook on Global Value Chains. Cheltenham : Edward Elgar Publishing, 2019. 611p.

Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil sur le devoir de vigilance des entreprises en matière de durabilité et modifiant la directive (UE) 2019/1937. COM/2022/71 final. 23 février 2022.

Questions et réponses concernant le détachement de conducteurs au titre de la directive (UE) 2020/1057 dans le cadre du transport de marchandises. Bruxelles : Commission européenne, Direction générale de la mobilité et des transports. Mars 2022 [en ligne] https://transport.ec.europa.eu/document/download/52bf10eb-ee5c-4bd9-a3fc-876499c246be_fr?filename=guidance-on-posting-of-drivers-transport-of-goods_fr.pdf. [consulté le 14 décembre 2022].

Règlement (CE) n° 883/2004 du parlement européen et du conseil du 29 avril 2004 portant sur la coordination des systèmes de sécurité sociale. J.O. n° L 200 du 7 juin 2004.

Règlement (CE) n°1072/2009 du Parlement de du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route. J.O. n° L. 300, 14 novembre 2009.

Règlement (CE) nº 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil. J.O. n° L 300 du 14 novembre 2009.[2]

Règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil du 20 décembre 1985 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route, J.O., n° L 370 du 31 décembre 1985.

Règlement (UE) n ° 165/2014 du Parlement Européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n ° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n ° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route. J.O. n° L 60 du 28 février 2014.

Règlement (UE) n° 2019/1149 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 instituant l'Autorité européenne du travail, modifiant les règlements (CE) no 883/2004, (UE) no 492/2011 et (UE) 2016/589, et abrogeant la décision (UE) 2016/344.

Règlement (UE) n° 2020/1054 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 modifiant le règlement (CE) no 561/2006 en ce qui concerne les exigences minimales relatives aux durées maximales de conduite journalière et hebdomadaire et à la durée minimale des pauses et des temps de repos journalier et hebdomadaire, et le règlement (UE) no 165/2014 en ce qui concerne la localisation au moyen de tachygraphes. J.O. n° L 249 du 31 juillet 2020.

Règlement (UE) n° 2020/1055 du parlement européen et du conseil du 15 juillet 2020 modifiant les règlements (CE) 1071/2009, (CE) 1072/2009 et (UE) 1024/2012 en vue de les adapter aux évolutions du secteur du transport par route. J.O. n° L 249 du 31 juillet 2020.

Règles sur le devoir de vigilance pour les grandes entreprises: le Conseil adopte sa position. 1er décembre 2022. [en ligne]. https://www.consilium.europa.eu/fr/press/press-releases/2022/12/01/council-adopts-position-on-due-diligence-rules-for-large-companies/. [consulté le 31 décembre 2022].

Résolution du Parlement européen du 18 mai 2017 sur le transport routier dans l'Union européenne. J.O. n° C 307 du 30 aout 2018.

Responsible Trucking Partners Release Truck Transport Social Guidelines. 21 juin 2021. [en ligne] https://www.csreurope.org/newsbundle-articles/responsible-trucking-partners-release-truck-transport-social-guidelines. [consulté le 30 décembre]2022.

RICHARD, Sébastien. « 29 février 2016 détachement des travailleurs : et maintenant *?* » Paris : Fondation Robert Schuman. *Questions d'Europe*. N°383, 2016. 6 p.

RIESCO-SANZ, Alberto, LÓPEZ, Jorge García et MAIRA VIDAL, María del Mar. The posting of workers in the European road transport industry: An approach based on the discourses of social and institutional stakeholders. European Journal of Industrial Relations. Juin 2020, Vol. 26, no 2, p. 191-206.

SAVARY, Gilles. *Rapport fait au nom de la commission des affaires sociales sur la proposition de résolution européenne sur la proposition de directive du Parlement européen et du conseil modifiant la directive 96/71/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 1996 concernant le détachement des travailleurs*. Paris : Assemblée Nationale. N°3951, 13 juillet 2016. [en ligne] https://www.assemblee-nationale.fr/14/rapports/r3951.asp, [consulté le 14 décembre 2022]

STROOBANTS, Jean-Pierre. Les chauffeurs de poids lourds néerlandais accusent Ikea de dumping social. *Le Monde.fr* 11 août 2014. [en ligne]. https://www.lemonde.fr/economie/article/2014/08/11/les-chauffeurs-de-poids-lourds-neerlandais-accusent-ikea-de-dumping-social_4469878_3234.html. [consulté le 29 décembre 2022].

SWEENY, Edward (dir.). Global Logistics: New Directions in Supply Chain Management. 8e ed. Londres : Kogan Page, 2021, 480 p.

SYKES, Rob. Crisis? What Crisis? EU Enlargement and the Political Economy of European Union Social Policy. Social Policy and Society [en ligne]. Avril 2005, Vol. 4, no 2, p. 207-215.

Une décision de justice met fin à l'exploitation de chauffeurs polonais et moldaves. Bruxelles : CES | Confédération Européenne des Syndicats [s. d.]. [en ligne]. https://www.etuc.org/fr/une-decision-de-justice-met-fin-lexploitation-de-chauffeurs-polonais-et-moldaves.
[consulté le 29 décembre 2022].

VAN HAVER, Kris. EU pakt sociale fraude in wegvervoer aan. *De Tijd* 31 mai 2017. [en ligne] https://www.tijd.be/tablet/newspaper/politiek-economie/eu-pakt-sociale-fraude-in-wegvervoer-aan/9899694.html. [consulté le 23 décembre 2022].

VAN OVERBEEKE, Fieke., Europese rechtspraak in kort bestek: Hof van Justitie EU, 1er décembre 2020, n° C-815/18, Federatie Nederlandse Vakbeweging. Reschtskundig Weekblad., Janvier 2022, 2021-2022/19, p. 736-738.

VAN HOUTEN, Gijs, CABRITA, Jorge et VARGAS LLAVE, Oscar. *Working conditions and job quality: Comparing sectors in Europe*. Dublin : Eurofound, 4 mars 2014. [en ligne] https://www.eurofound.europa.eu/publications/report/2014/working-conditions/working-conditions-and-job-quality-comparing-sectors-in-europe-overview-report.
[consulté le 27 décembre 2022]. 66 p.

VAN OVERBEEKE, Fieke. Posting drivers in the EU road transport sector. ERA Forum. Septembre 2020, Vol. 21, no 1, p. 9-20.

VERSCHUEREN, Herwig. The CJEU endorses the revision of the Posting of Workers Directive. ERA Forum. Septembre 2021, Vol. 22, nº 3, p. 557-567.

VITOLS, Katrin et VOSS, Eckhard. *Social conditions in logistics in Europe: focus on road transport*. Berlin : EVA – Europäische Akademie für umweltorientierten, 2019, 76 p.

WEISS, Manfred. Fundamental Social Rights for the European Union. Industrial Law Journal. 1997, Vol. 18, no 3, p. 417-434.

ZOLOMIAN, Mathieu. Reporting extra-financier : la Directive CSRD en vue ! *Lettre Creda*-sociétés n°2022-10. 4-10 juillet 2022. Paris : Chambre de commerce et d'industrie de région Paris Ile-de-France [en ligne]. https://www.cci-paris-idf.fr/fr/prospective/creda/reporting-extra-financier-directive-CSRD [consulté le 25 décembre 2022].