

## Le quotidien intenable des routiers, nouveaux forçats de l'industrie automobile européenne

PAR LEILA MINANO 8 OCTOBRE 2018



Ajouter

Renault, Volkswagen, Jaguar, Fiat... Derrière les carrosseries rutilantes qui sortent des usines des géants européens de l'automobile, se cache une réalité moins reluisante : celle des conditions de travail des dizaines de milliers de chauffeurs qui livrent chaque jour les constructeurs. Les journalistes d'Investigate Europe ont enquêté, du Portugal à la Norvège, auprès d'une centaine de chauffeurs de quatorze nationalités différentes, d'élus européens, de syndicats, de constructeurs.

**Partout, le constat est accablant : l'exploitation des chauffeurs qui transportent les pièces ou les voitures des constructeurs montre l'un des pires visages de l'Union européenne.**

*Cet article a été réalisé dans le cadre d'une enquête menée par les journalistes d'Investigate Europe à travers toute l'Union européenne. Les différents articles, publiés dans plusieurs pays, sont regroupés sur le site du collectif.*

En ce dimanche de la mi-septembre, l'usine Renault-Flins a des airs de manufacture désaffectée. Les 2500 ouvriers sont rentrés chez eux pour le week-end, laissant les chaînes de montage à l'arrêt. Le silence règne sur ce qui est habituellement une gigantesque fourmilière de 230 hectares. Personne... ni pour demander son chemin, ni pour témoigner qu'un jour quelqu'un a bien travaillé sur ce site, posé le long de la Seine au nord-ouest de la région parisienne. Soudain, au bout de la route longée par un grillage, des éclats de voix résonnent, provenant du parking situé à quelques mètres de la réception – un carré de bitume entouré par une barrière métallique. Une soixantaine de poids-lourds y sont garés en épi, de manière quasi-militaire. Les géants de la route sont floqués aux noms des entreprises de transport, des sous-traitants turcs, polonais, roumains, slovènes, mais aussi parfois français, de Renault.

A 14h, le thermomètre frise les 30 degrés. Le soleil cuit le goudron et les trois bennes à ordures installées dans les coins. Les conducteurs se sont installés à l'ombre, dans les interstices, entre les portières des camions. Ils profitent tant bien que mal de leur dimanche, assis sur des tabourets dépliant. Dans un coin, un groupe regarde un film sur un ordinateur portable, posé sur une table de camping. Un chauffeur fait sa toilette à l'aide d'un jerrican accroché sous son véhicule. Plus loin, un jeune homme étend son linge devant un immense pare-choc, après l'avoir lavé dans une bassine. Ça et là, de petits réchauds à gaz cuisent des entrecôtes ou des cuisses de poulet dans un bain d'huile.





La plupart devisent discrètement, mais Cosmin\*, un roumain de 26 ans, blague fort, au milieu d'un petit groupe de collègues Moldaves et Bulgares. Hier, ils ne se connaissaient pas, mais aujourd'hui ils rigolent comme de vieux copains dans un mélange d'anglais et de russe. « *Le dimanche, c'est free-time !* », lance-t-il, ravi de se reposer enfin après cette semaine passée sur la route. De grands yeux clairs, un corps d'athlète et des cheveux coupés ras, Cosmin a quitté Bucarest il y a trois mois. Depuis, il n'a dormi qu'une fois ou deux dans un vrai lit, se contentant de la banquette du fond de la cabine de son camion. Comme ses collègues, il cuisine chaque soir au réchaud et se passe de douche quand il n'en trouve pas une « un peu propre » sur les aires d'autoroute où il s'arrête.

Pour sa peine, il gagne 1200 euros par mois, dont 400 euros de frais réservés à ses dépenses sur la route. Un montant dérisoire pour se loger et se nourrir pendant un mois dans des pays comme la France, l'Allemagne ou la Suède. Alors, comme ses camarades du parking, il mène une vie de campeur, et il pourrait s'en arranger si les siens ne lui manquaient pas si durement. « *J'ai une petite fille de deux ans, confie-t-il dans ce sourire dont il n'arrive pas à se départir. La dernière fois que je suis rentré, elle ne se rappelait même plus de moi...* » Dans deux semaines, le jeune père de famille rentrera chez lui. En attendant, il compte les jours « *en priant pour que cela passe plus vite* ».

## L'industrie automobile, friande du transport routier

Demain, les pièces détachées livrées par Cosmin et ses collègues seront montées sur les chaînes de l'usine, spécialisée dans la fabrication des « citadines » de la marque au losange : Clio, Twingo, Micra, Renault 5... Depuis 1952, plus de dix-huit millions d'entre-elles ont été assemblées dans ces bâtiments, de l'autre côté du grillage. Mais toutes les pièces ne sont plus fabriquées ici depuis des années. A force de délocalisations, les morceaux de véhicules construits en Turquie, en Slovénie ou ailleurs doivent être rapatriés jusqu'à Flins. Une fois montés, les modèles flambants neufs doivent ensuite être livrés dans les 12 000 points de vente que la marque française, aux 58 milliards d'euros de chiffre d'affaires, utilise dans le monde (56% sont en Europe).

Courtes ou longues distances, dans la majorité des cas, ce sont les chauffeurs-routiers qui sont missionnés. Mais le constructeur français n'est pas le seul à faire la part belle au transport routier : ses concurrents aussi. Après les multinationales de l'agro-alimentaire et des produits manufacturés, les géants de l'automobile européens font partie des premiers « donneurs d'ordre » du secteur. Les journalistes d'Investigate Europe (IE) ont enquêté, du Portugal à la Norvège, auprès d'une centaine de routiers de quatorze nationalités différentes, des élus européens, des syndicats, des constructeurs. Partout, le constat est accablant. L'exploitation des chauffeurs-routiers étrangers qui transportent les pièces détachées ou les voitures des géants de l'automobile montre l'un des pires visages de l'Union européenne.

## Un camion pour dix habitants en Pologne

Les constructeurs européens effectuent rarement les livraisons avec leurs propres camions. Ils font presque toujours appel à des sous-traitants, de grandes multinationales spécialisées dans le transport-routier, qui emploient elles-mêmes des filiales généralement basées dans les pays de l'Est ou du Sud de l'Union Européenne (UE). Il y aurait de quoi s'y perdre, mais la logique économique est pourtant limpide comme de l'eau de roche : il s'agit d'embaucher à l'endroit où les salaires sont les plus bas. Renault Trucks – comme Volkswagen, Volvo ou Scania –, travaille par exemple avec le transporteur néerlandais De Rooy, qui lui même a une filiale en Pologne (De Rooy-Polska). Cette dernière embauche à des salaires de misère, et en toute légalité, des milliers de conducteurs qui traverseront les frontières avec leurs charges de véhicules.

Depuis l'entrée progressive des pays de l'Est dans l'UE, entre 2004 et 2007, les entreprises de transports ont pu faire des économies conséquentes. Les différences salariales entre les travailleurs de l'Ouest et ceux de l'Est sont immenses. Un chauffeur polonais gagne en moyenne 602 euros brut par mois, quand un français reçoit 2478 euros. Quatre fois moins. Aujourd'hui, la Pologne est devenue leader européen du transport international, devant la France et l'Allemagne. Trente-deux mille entreprises y ont fleuri, et 3,2 millions de poids-lourds y étaient enregistrés en 2017 [1]. Près d'un camion pour dix habitants.

## Interminable course au moins-disant social

Mais ce qui pourrait apparaître comme une bonne nouvelle pour ce grand pays de l'Est, en est aussi une mauvaise pour l'ensemble des travailleurs de la route, qui doivent faire face à un féroce « dumping social », une interminable course au moins-disant salarial dont les limites semblent sans-cesse repoussées. Les travailleurs de l'Ouest subissent pertes d'emplois et baisses de salaires. Quant aux travailleurs de l'Est, déjà paupérisés, ils sont confrontés à une nouvelle concurrence : l'arrivée de conducteurs encore plus vulnérables en provenance de pays extérieurs à l'UE. Une véritable explosion si l'on en croit les chiffres obtenus par Investigate Europe : le nombre d'« attestations » – documents qui autorisent les chauffeurs extra-communautaires à travailler dans l'UE – a augmenté de 286 % entre 2012 et 2017.



L'année dernière, 108 233 de ces documents ont été délivrés, dont plus de la moitié par la Pologne [2]. Moldaves, Biélorusses, Russes, Ukrainiens, Philippins, Kazakhs et même Sri Lankais, disputent désormais la route à l'ultra-prolétariat Est-européen. Interrogé, le ministère français de l'Écologie – en charge du Transport – assure pourtant que « ces conducteurs étrangers bénéficient de droits sociaux très proches de ceux des conducteurs de l'UE ». Notre enquête prouve le contraire.

## « Fatigués ou malades, ils roulent, sans jamais s'arrêter »

Ewin Atema, syndicaliste du FNV, le syndicat routier des Pays-Bas, connaît bien la misère dans laquelle sont plongés ces chauffeurs de troisième classe. En 2016, cet ancien chauffeur licencié en droit a fait reconnaître par la justice de son pays le statut de victime de la traite des êtres humains à 25 conducteurs philippins, qui gagnaient 690 euros par mois et dormaient tous les jours dans les cabines de leurs camions. Mais celui qui est devenu la bête noire des transporteurs ne s'est pas arrêté en si bon chemin. Armé de sa caméra, il continue de parcourir les routes à la recherche de nouvelles preuves contre les entreprises qui ont recours à l'exploitation. En août dernier, l'infatigable syndicaliste a fait condamner la société Brinkman – sous-traitante d'Ikea - à une amende de 100 000 euros pour avoir payé des routiers roumains en deçà des minimas légaux. Épinglé par la presse – notamment par un reportage édifiant de la chaîne britannique BBC - le magnat des meubles en kit s'est engagé à réagir.

Nous nous sommes rendu, avec Edwin Atema, aux abords de l'usine Renault Trucks – spécialisée dans les véhicules industriels et commerciaux - à Bourg-en-Bresse, alors qu'il s'apprêtait à recueillir de nouveaux témoignages. « Ces routiers sont privés de leur dignité. Ils sont sous-payés, ne peuvent jamais se reposer, ne peuvent pas rentrer dans leurs foyers car c'est trop loin... Ils ne dorment jamais dans un lit et mangent sur la route. Certains ne sont même pas inscrits à la sécurité sociale », se désespère le militant. Ces conducteurs, dont l'autorisation de travail en Europe dépend de leur employeur, osent encore moins se plaindre, alors « ils roulent, fatigués ou malades, ils roulent, sans jamais s'arrêter ».

Sur les routes d'Europe, nous avons recueilli plusieurs témoignages de ces travailleurs extra-communautaires embauchés par des sous-traitants de constructeurs automobiles (Renault, Peugeot, Volkswagen, Scania, Jaguar). La majorité était payée « aux kilomètres parcourus », une pratique illégale qui les pousse à conduire le plus longtemps possible, et peut avoir des conséquences dramatiques sur la route. En 2015, *La Dépêche du Midi* rapporte un accident meurtrier sur une départementale près de Dax, dans le Sud-Ouest de la France. Tomasz Krzempek, 33 ans, transportait des pièces automobiles pour une usine locale. Le chauffeur polonais avait avalé 2000 kilomètres en plus ou moins 24 heures, avec à peine une halte pour dormir dans son véhicule. A l'aube, le chauffeur, « très fatigué », s'était endormi au volant, le camion était sorti de la route pour percuter une voiture, tuant sur le coup sa conductrice, une aide-soignante retraitée.

## Sous pression permanente

Ce type de cas dramatiques est censé être évité par la réglementation européenne qui interdit, sous peine d'amende, de conduire plus de neuf heures par jour et 56 heures par semaine [3]. Mais certains employeurs ont trouvé la parade. Treize chauffeurs interrogés par Investigate Europe et travaillant pour De Rooy, un des sous-traitants de Renaults Trucks, affirment avoir été forcés par leur encadrement à truquer leur tachygraphe – un appareil qui enregistre la vitesse, les temps de conduite et de repos - afin de pouvoir dépasser les nombres d'heures autorisées. Une pratique confirmée en France par un fonctionnaire de la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal), en charge des contrôles sur les routes, qui parle sous couvert de l'anonymat. Philippe\*, 25 années de contrôles routiers à son actif, affirme que les chauffeurs de De Rooy sont victimes de « nombreuses pressions. Car ils conduisent avec des tracteurs à 100 000 euros dont les clients ne tolèrent aucune égratignure ». Par ailleurs, ajoute-t-il, « grâce à la géolocalisation, De Rooy peut savoir quand le chauffeur se repose et n'hésite pas à le rappeler à l'ordre plusieurs fois par jour pour qu'il accélère la cadence » [4].

Il faut dire que dans le transport, l'employeur semble avoir un bon moyen de pression à sa disposition : les salaires déjà misérables peuvent varier du simple ou double quand on applique des pénalités aux chauffeurs « pour les égratignures constatées sur les camions ou sur les véhicules transportés », mais aussi pour les retards, ou pour les erreurs dans les

documents administratifs à remplir. Grands princes, les transporteurs peuvent aussi ajouter des « bonus » – entre 20 centimes et 5 euros – si le chauffeur parle anglais ou s'il réalise plus de 11 000 kilomètres par semaine. La carotte et le bâton. Une méthode managériale plus ancienne que le droit du travail, mais qui sur la route peut avoir des conséquences désastreuses...

## Vétérans de guerre au volant

Autre obstacle à la protection des travailleurs extra-communautaires : ils ne sont la plupart du temps pas en mesure de lire leurs contrats de travail, qui ne sont pas rédigés dans leur langue d'origine mais dans celle de leur pays d'« accueil ». Autrement dit, le pays de l'entreprise qui les embauche : De Rooy Polska imprime ainsi des contrats en polonais pour ses chauffeurs biélorusses ou kazakhs. Mais au premier rang des nationalités de ces routiers de troisième classe [5], on trouve les chauffeurs originaires d'Ukraine, un pays en guerre depuis quatre ans. Le malheur des uns fait donc le bonheur des transporteurs européens. Aujourd'hui, il n'est donc pas rare de croiser sur les routes d'Europe des vétérans de guerre au volant d'un poids-lourd.





Nous avons rencontré Bogdan sur le parking d'AutoEuropa, l'usine d'assemblage de Volkswagen, au Portugal. Le combattant au bomber « Kalashnikov » a été capturé plusieurs fois, et a même été le héros d'un documentaire tourné sur le front du Donbass. Mais le père de famille a fini par fuir la violence de la guerre, et par se reconvertir en chauffeur-routier pour le compte d'une entreprise polonaise. A Soumagne, en Belgique, nous avons aussi rencontré avec un autre ancien militaire ukrainien, à l'occasion d'un contrôle routier à la frontière franco-allemande. Ce conducteur qui avait quitté son pays il y a quatre mois était très angoissé à l'idée de croiser un policier. Il finira par payer une amende de 1900 euros, car il avait conduit trois semaines d'affilée sans prendre le moindre repos hebdomadaire.

### « Quoi qu'il arrive, les chauffeurs français passent devant tout le monde »

A Flins, les Ukrainiens font partie des chauffeurs-livreurs de l'usine Renault. « Il y a aussi des Turques, des Slovènes, des Roumains... Tellement de nationalités que je ne peux pas toutes me les rappeler ! », assure, David\*, un cariste du constructeur. Costaud, le visage rond, l'ouvrier charge et décharge les camions qui arrivent dans les « gares » de l'usine depuis plus de 20 ans. D'après la section CGT Renault-Flins, entre 200 et 700 camions déchargeraient ici chaque jour. Un ballet continu qui ne s'arrête que le week-end, lorsque les ouvriers du constructeur sont en congé hebdomadaire. David assure que certains jours, les queues de camions sont interminables devant les gares. Les chauffeurs peuvent attendre « jusqu'à 27 heures » que leur camion soient déchargé. « Ils me font tellement pitié à attendre là, au volant de leurs poids-lourds, surtout les Slovènes qui ne sont pas payés quand leur camion ne roule pas. Ils sont crevés après avoir parcouru des milliers de kilomètres, et ils doivent rester là à poireauter par tous les temps ».

Désespérés, certains conducteurs habitués des lieux tentent même de soudoyer les caristes avec quelques bouteilles d'alcool ou des paquets de cigarettes. « Mais ça ne marche pas, quoi qu'il arrive les chauffeurs français passent devant tout le monde, ce sont les directives, poursuit-il tristement. Parce qu'eux ils se feront payer leurs heures supplémentaires, et ça, les boîtes n'aiment pas. » Et la pitié des caristes n'y change rien : « La direction ne se préoccupe pas de leur sort car ils savent qu'ils n'iront pas se plaindre. » Parfois sur les quais de déchargement de Renault, le malheur des conducteurs est plus grave



encore que le camping ou l'attente. En avril 2017, un chauffeur lituanien de 59 ans a été écrasé par son chargement, quatre voitures neuves qui devaient partir pour l'Espagne.

Ali Kayat, secrétaire de la CGT Renault a porté la question des conditions de travail délétères des chauffeurs-livreurs à plusieurs reprises à l'occasion des réunions CHSCT. Selon lui, à chaque fois la réponse de la direction serait la même : « *Ce n'est pas notre problème, ils ne travaillent pas pour Renault, et nous sommes là pour parler des conditions de travail des employés de Renault.* » La CGT est toutefois parvenue à obtenir des réponses en abordant les questions de sécurité et d'hygiène posées par la présence des conducteurs sur le parking, dans des conditions indignes. La direction a fait refaire les sanitaires qui se trouvent à l'intérieur de la « réception », sans juger utile d'en construire davantage. Le bâtiment, juste devant l'aire de repos, comprend deux toilettes, deux urinoirs, et une douche... pour plusieurs centaines de chauffeurs.

## De la Turquie à Flins en une journée

Cosmin, le chauffeur roumain, n'utilise pas ces sanitaires qu'il juge trop sales. Pas plus que Marco\*, conducteur polonais de 49 ans qui se trouve lui aussi sur le parking. Cet ancien chauffeur de taxi s'est acheté ses propres toilettes portatives en plastique, qu'il installe sur le siège passager de son petit camion de moins de 3,5 tonnes. Ses grandes mains calées sur le volant, le chauffeur dodu a sorti claquettes et t-shirt de football pour profiter, à l'aise, de son jour de congé. Hier, il transportait des réservoirs à essence pour les citadines de Renault. Aujourd'hui, il partage une coupelle de cacahuètes et un verre de whisky avec un couple de collègues bulgares. Marco ne se plaint pas, il gagne trois fois plus que ce qu'il touchait en Pologne comme chauffeur de taxi. Père d'une fille de 21 ans, il appelle sa famille tous les jours sur une messagerie électronique, quand il trouve un réseau wifi gratuit. Par chance, à moins de deux kilomètres de Renault-Flins, il y a celui du McDonald's : à chaque fois qu'il livre l'usine, il se gare sur le parking du fast-food et se connecte. Ce matin, il a pu appeler sa mère et regarder les informations polonaises en *replay*.





Ses collègues bulgares, Micka\* et Lucas\*, sont aussi des habitués des lieux. Ils sont parvenus à se faire embaucher « en double équipage » par un transporteur turc qui « paye bien mieux » que ceux de leur pays. Pendant que le premier conduit, le second dort, et vice-versa. Une manière d'arriver plus vite à destination. Lucas, 71 ans, presque 40 ans de route derrière lui, est le doyen des chauffeurs du parking. Officiellement il est à la retraite, mais comme sa pension de 150 euros ne suffit pas, il est retourné au turbin pour 600 euros mensuel. Depuis trois ans, les deux collègues effectuent régulièrement le trajet entre les usines Renault de Oyak-Borsa, en Turquie, et celle de Flins. Le duo de choc se vante de pouvoir parcourir les 3000 kilomètres qui séparent les deux sites « *en une journée, une journée et demi* », pour les livraisons urgentes. Pour battre de tels records, les Bulgares et leurs employeurs doivent s'arranger avec les limitations horaires.

## Les constructeurs bientôt soumis au devoir de vigilance

« *Chaque semaine les chauffeurs doivent prendre un repos de 45 heures d'affilée hors de leurs cabines, c'est la loi* », analyse un fonctionnaire spécialiste du transport-routier au sein de L'Office nationale contre le travail illégal, le service du ministère de l'Intérieur qui lutte contre les formes graves d'exploitation au travail. L'OCLTI enquête notamment sur les réseaux criminels qui organisent la traite des êtres humains, mettent en place des conditions de travail et d'hébergement contraires à la dignité de la personne. L'inspecteur est formel : « *C'est absolument interdit. Ces chauffeurs ne devraient pas dormir dans leurs camions pour leur repos hebdomadaire. Ces lois sont faites pour les protéger. Ce sont des êtres humains, ils ont besoin d'un vrai congé dans des conditions dignes.* »

Les chauffeurs, mais surtout leurs employeurs – les sous-traitants de Renault -, qui ne leur donnent pas les moyens de se loger, sont en infraction. Même analyse du côté de l'inspecteur de la Dreal. Concernant les deux chauffeurs bulgares qui se relaient 24h sur 24, Philippe ajoute que s'il est prouvé que « *l'essentiel de leurs missions se déroulent en France, que c'est l'endroit principal où ils déchargent leurs marchandises, le lieu d'où ils reçoivent leurs instructions et où sont stationnés leurs véhicules, ils doivent être payés selon la convention collective française* ». Lucas avec ses 600 euros par mois, en est loin. Tout comme les chauffeurs roumains du sous-traitant d'Ikea défendus par Edwin Atema. Quant à Renault, sa responsabilité pourrait bientôt être mise en cause.

La [loi relative au devoir de vigilance](#) des donneurs d'ordre, qui devrait entrer en vigueur au premier semestre 2019, pourrait en effet mettre des bâtons dans les roues du constructeur. Initiée après l'effondrement meurtrier du Rana plaza – qui avait fait près de 1200 morts au sein d'ateliers textile au Bangladesh en 2013 –, cette loi oblige les entreprises à réparer les préjudices causés par leur absence de vigilance vis-à-vis de leurs sous-traitants. L'association [Sherpa](#), qui lutte contre l'impunité dans la criminalité économique et financière, confirme : « *Renault est une entreprise de plus de 5000 salariés qui a son siège social en France*, explique Tiphaine Beau de Lomenie, juriste chez Sherpa. Elle peut être tenue responsable des agissements des sous-traitants avec lesquels elle entretient une relation commerciale établie\*\*.

D'après la juriste, spécialiste de la nouvelle loi, le constructeur « *doit identifier et prévenir les risques en matière de droits humains, environnementaux, de santé et sécurité liés aux activités de ses sous-traitants* ». D'autant que le constructeur français, en publiant [son plan de vigilance](#), avait promis d'agir « *pour la santé, la sécurité et la qualité de vie au travail* » et de réaliser des « *audits de terrain* » auprès de ses sous-traitants à risque. Pour l'usine de Flins, les contrôleurs missionnés par Renault n'auraient pas à aller bien loin... Quelques dizaines de mètres à peine séparent le site du parking.

Leïla Miñano ([Investigate Europe](#))

Photos : Jeanne frank / Collectif Item

\*Ces prénoms ont été modifiés à la demande de l'interviewé.

\*\*En dépit de nos sollicitations répétées, l'entreprise Renault n'a pas souhaité répondre à nos questions.

**Investigate Europe** est un projet pilote pan-européen : une équipe de neuf journalistes travaillant dans huit pays européens, qui enquêtent sur des sujets ayant une résonance sur l'ensemble du continent. Chacune des enquêtes est publiée dans les colonnes de leurs partenaires médias européens, dont *Bastamag* fait partie – parmi eux : Tagesspiegel (Allemagne), EuObserver (UK), Newsweek Polska (Pologne), Publico (Portugal), Infolibre (Espagne), Aftenposten (Norvège), Corriere della Sera (Italie), Efsyn (Grèce), Falter (Autriche), Dagen Arbet (Suède), The Black Sea (Roumanie), Ugebrevet A4 (Danemark), Pot Crto (Slovenie). Leur travail est financé par des bourses et des fondations, ainsi que des contributions de lecteurs. En savoir plus sur le projet et sur les journalistes ayant travaillé sur cette enquête : [www.investigate-europe.eu](http://www.investigate-europe.eu).

#### Notes

- [1] Données obtenue par IE auprès du Centre d'enregistrement des véhicules et des chauffeurs de Pologne.
- [2] Soit 65 000 attestations. Source : Inspection générale du transport routier de Pologne.
- [3] Selon le règlement social européen n° 561/2006 du 15 mars 2006. Voir [ici](#).
- [4] Sollicitée par Investigate Europe, l'entreprise De Rooy a fourni la réponse suivante : « *Notre politique d'entreprise est de ne pas faire de déclarations de fond sur notre stratégie commerciale, sur l'exécution de nos activités et / ou celle de nos clients à un tiers. Par conséquent, nous ne pouvons accepter votre demande. (...) Nous espérons que vous vous êtes correctement informés et vous souhaitons beaucoup de succès avec cet article.* »
- [5] 30%, 20 000 attestations délivrées.

 RÉAGIR À CET ARTICLE

 VOIR LES COMMENTAIRES (0)



Cet article vous a intéressé ? Basta ! a besoin de ses lecteurs pour poursuivre son travail, faites un don.

**TAGS** Conditions de travail [Ma vie au travail](#) Multinationales [Syndicalisme](#) Transports

NOS DOSSIERS

### TRAVAIL

« La gauche continue d'accepter que la liberté au travail soit sacrifiée à la croissance économique »

### ALTERNATIVES

Gagner du temps, mutualiser des moyens, rompre l'isolement : les « banques de travail » favorisent l'entraide agricole

## À LIRE AVANT DE COMMENTER

### Forum

Pour participer à ce forum, vous devez vous enregistrer au préalable. Merci d'indiquer ci-dessous l'identifiant personnel qui vous a été fourni. Si vous n'êtes pas enregistré, vous devez vous inscrire.

CONNEXION

S'INSCRIRE

MOT DE PASSE OUBLIÉ ?

Suivre les commentaires : [RSS](#) | [ATOM](#)

 [Basta! in English](#)

 [Basta! en español](#)

 [Basta! in italiano](#)

## + LES PLUS LUS

### AGRICULTURE

Huiles essentielles : comment la réglementation freine les alternatives aux pesticides de synthèse

### MOUVEMENT SOCIAL

Le 9 octobre, journée de grève et de manifestations dans tous les secteurs

### LOBBYING

Un document révèle comment les multinationales entravent toute action climatique ambitieuse

### BIEN COMMUN

Les agents de l'ONF lancent un mouvement contre la marchandisation des forêts françaises

### JUSTICE

Pollutions : une amende historique contre le pétrolier Chevron annulée par un tribunal privé international

### HABITAT

Expulsions accélérées, peines de prison : la loi « Elan » sur le logement s'apprête à criminaliser les plus précaires

## + LES PLUS RÉCENTS

### DUMPING SOCIAL

Le quotidien intenable des routiers, nouveaux forçats de l'industrie automobile européenne

MOUVEMENT SOCIAL

Le 9 octobre, journée de grève et de manifestations dans tous les secteurs

#POURLACCUEILDESMIGRANTS

Le Manifeste des 40 000 fait campagne pour l'accueil des migrants

ALTERNATIVES

En Franche-Comté, paysans et brasseurs créent une filière d'orge bio aux résultats prometteurs

MIGRATIONS

« Sauvons l'Aquarius » : une mobilisation pour défendre les valeurs d'humanité et de solidarité en mer

 EN BREF

05/10/2018 CORRUPTION ?

**Grèce : soupçons de détournement des fonds européens d'aide aux réfugiés**

Le ministre de la Défense grec a-t-il détourné des fonds européens destinés à (...)

04/10/2018 AMÉRIQUE LATINE

**Élections au Brésil : les marchés, l'industrie et l'agrobusiness soutiennent l'extrême-droite**

Le premier tour de l'élection présidentielle brésilienne se tient ce dimanche 7 (...)

03/10/2018 DROIT À L'INFORMATION

**Le « secret des affaires » est invoqué pour la première fois, au profit d'un labo pharmaceutique**

C'est la première invocation officielle du « secret des affaires », adopté cet (...)

02/10/2018 MOUVEMENT SOCIAL

**En région parisienne, 130 facteurs sont en grève depuis six mois**

Mercredi 26 septembre, 130 postiers et postières des Hauts-de-Seine ont (...)

28/09/2018 ROYAUME-UNI

**Trois opposants au gaz de schiste condamnés à de la prison ferme**

15 et 16 mois d'emprisonnement ferme : ce sont les peines auxquelles ont été (...)

27/09/2018 TRANSPORTS

**Deux trains de nuit sauvés grâce à la mobilisation « en faveur des usagers et du climat »**

C'est une belle victoire pour le collectif « Oui au train de nuit » qui (...)

DANS LA MÊME RUBRIQUE

POLITIQUE

**Brésil : vers un duel entre gauche et extrême-droite à la présidentielle ?**

TRANSITION

**Le développement des centrales biomasse, un remède « pire que le mal » face au réchauffement climatique ?**

ALERTE SUR LA SANTÉ

DU MÊME AUTEUR

LOBBIES

Comment le cimentier Lafarge a demandé et obtenu le démantèlement du droit du travail en Grèce

VIDÉOS



LOI TRAVAIL

L'affaire du barrage forcé de Vitrolles : pour la première fois les principales victimes s'expriment face caméra

▶ VOIR LA VIDÉO

▶ VOIR TOUTES LES VIDÉOS

▶ MON ESPACE LECTEUR

**SOUTENIR**  
UNE INFORMATION  
INDÉPENDANTE  
▶ FAIRE UN DON



🔍 ENQUÊTES

📄 REPORTAGES

💬 ENTRETIENS

🎥 VIDÉOS

🔍 GRANDS-FORMATS

🕒 DERNIERS ARTICLES

**OBSERVATOIRE DES**  
**MULTINATIONALES**  
SOCIAL, ÉCOLOGIQUE, POLITIQUE

LA CARTE  
DES ALTERNATIVES

DOSSIERS

ATTEINTES AUX LIBERTÉS

Surveillance, fichage, censure : la démocratie en danger ?

RESSOURCES NATURELLES

Eviter le dépôt de bilan planétaire

▶ TOUS LES DOSSIERS

Multinationales Santé Services publics Ma vie au travail **Luttes sociales** Syndicalisme Conditions de travail

TOUTES LES THÉMATIQUES

**basta!**  
DANS LES MÉDIAS

## ACTUALITÉ DES MOUVEMENTS SOCIAUX

SYNDICAT DE LA MAGISTRATURE

Examen des projets de loi justice au Sénat : toutes et tous (...)

CADTM

L'œuvre négative du néocolonialisme français et Européen en Afrique. (...)

CENTRE INTERNATIONAL DE CULTURE POPULAIRE

Association France Palestine Solidarité : Israël supprime les (...)

CENTRE INTERNATIONAL DE CULTURE POPULAIRE

UJFP : Le camp des Milles, c'est notre mémoire, Pas celle de (...)

▶ TOUS LES COMMUNIQUÉS

## À VOIR AILLEURS

Clip

Borders

Clip

Are you lost in the world like me

## ITINÉRAIRE CONSEILLÉ

MÉDIAS INDÉPENDANTS

Politis

Le Postillon

CQFD

Democracy Now !

Lutopik

DES BLOGS ET SITES

Autres Brésils

Association Autogestion

Le Monolecte

Actualutte

Rezo.net

▶ TOUS LES SITES

DÉMOSPHÈRE

L'agenda des mouvements sociaux

---

## LES PLUS LUS

AGRICULTURE

**Huiles essentielles : comment la réglementation freine les alternatives aux pesticides de synthèse**

---

MOUVEMENT SOCIAL

**Le 9 octobre, journée de grève et de manifestations dans tous les secteurs**

---

LOBBYING

**Un document révèle comment les multinationales entravent toute action climatique ambitieuse**

---

BIEN COMMUN

**Les agents de l'ONF lancent un mouvement contre la marchandisation des forêts françaises**

---

JUSTICE

**Pollutions : une amende historique contre le pétrolier Chevron annulée par un tribunal privé international**

---

HABITAT

**Expulsions accélérées, peines de prison : la loi « Elan » sur le logement s'apprête à criminaliser les plus précaires**

---

## LES PLUS RÉCENTS

DUMPING SOCIAL

**Le quotidien intenable des routiers, nouveaux forçats de l'industrie automobile européenne**

---

MOUVEMENT SOCIAL

**Le 9 octobre, journée de grève et de manifestations dans tous les secteurs**

---

#POURLACCUEILDESMIGRANTS

**Le Manifeste des 40 000 fait campagne pour l'accueil des migrants**

---

ALTERNATIVES

**En Franche-Comté, paysans et brasseurs créent une filière d'orge bio aux résultats prometteurs**

---

MIGRATIONS

**« Sauvons l'Aquarius » : une mobilisation pour défendre les valeurs d'humanité et de solidarité en mer**

---

**bastamag!**

[www.bastamag.net](http://www.bastamag.net)

DÉCRYPTER

RÉSISTER

INVENTER

DÉBATTRE

CHRONIQUES

DOSSIERS



## QUI SOMMES-NOUS ?

[Mentions légales](#)

[Nous contacter](#)

[Conditions générales d'utilisation](#)

[Propulsé par SPIP](#)

[Hébergé par Nursit](#)

[RSS 2.0](#)



Sauf mention contraire,  
le contenu de ce site est sous contrat Creative Commons