

# MARIANNE WELTER: « RENDEZ AUX ROUTIERS L'EXCEPTION SOCIALE LUXEMBOURGEOISE! »

Sortir de crise sanitaire pour se retrouver sous le coup d'une législation européenne concourant à priver les chauffeurs routiers frontaliers d'une couverture sociale luxembourgeoise: c'est le sort douloureux du secteur du transport de marchandises. Marianne Welter est présidente du Groupement transport. Elle dirige, avec sa sœur Viviane, la société Arthur Welter. Elle presse le ministre de la Sécurité sociale de trouver une solution pour rétablir le statu quo. Il y va de l'attractivité du secteur.

---

TEXTE: THIERRY NELISSEN  
IMAGE: ANTHONY DEHEZ

---



Marianne Welter

## Le secteur du transport de marchandises a-t-il beaucoup souffert de la crise?

Il a suivi les tendances qui s'affrontaient: quand une partie des magasins restaient fermés, notre activité dans la distribution s'est contractée, mais au même moment, l'aéroport créait un important appel d'air avec la livraison des masques et de matériel sanitaire à destination de toute l'Europe. Le fret aérien s'est réorienté, avec l'arrêt des vols passagers transportant des marchandises, et la redirection de celles-ci vers les avions-cargos, ce dont nous avons profité. Le commerce en ligne a aussi stimulé les mouvements. L'activité ne s'est jamais réellement arrêtée. Nos chauffeurs, ces mal-aimés de la route, ont continué à se déplacer alors que les aires d'autoroute étaient devenues inhospitalières: pas de restaurants, pas de sanitaires! Les gens aiment pester sur nos camions... mais ils sont contents de trouver en toute circonstance du papier hygiénique dans les rayons de leur magasin. J'étais assez émue le jour où le Grand-Duc m'a appelée pour remercier le secteur d'avoir assuré la continuité des approvisionnements pendant la crise.

S'il faut esquisser un bilan, grâce au jeu des vases communicants, je dirais que le secteur a limité la casse à une baisse de 15-20%. La baisse du prix du diesel, notre deuxième grosse charge après les salaires, a aidé à passer le choc. Mais aujourd'hui, sa hausse considérable nous handicape.

## Si on fait abstraction du Covid, le transport reste un secteur en pleine expansion?

Nos compagnies se développent si on les fait grandir avec nos clients. Certaines disparaissent. Mais c'est presque impossible pour un nouvel acteur de se faire une place sur le marché, tant il faut maîtriser de contraintes, notamment celles liées au statut social de nos employés. L'image du chauffeur venu de l'Est n'est pas pertinente. Nous en employons chez Arthur Welter, mais l'essentiel des salariés sont allemands, français et belges. Engager un Slovaque à moindre coût salarial, mais devoir le défrayer davantage rend l'opération relativement peu intéressante. Sur 400 chauffeurs, nous n'avons pas 20 Luxembourgeois. Le métier souffre d'un manque d'attractivité: un travail compliqué, pas agréable, contrariant la vie de famille... alors que c'est une réelle vocation pour certains routiers chevronnés. J'aimerais que le gouvernement nous aide à redorer cette image. Les temps ont changé depuis Max Meynier, et l'émission « Les routiers sont sympa » sur RTL.

## Le secteur est frappé par une règle européenne longtemps tenue en suspens qui rattache à la sécurité sociale de leur pays de résidence les chauffeurs qui y prestent plus de 25% de leur temps. Comment vous adaptez-vous?

C'est difficilement gérable. En clair, un Belge frontalier travaillant pour nous qui preste plus d'un jour sur 4 dans son pays est rayé depuis peu de la sécurité sociale luxembourgeoise, et doit passer sous le régime belge. Fort bien... Nous, nous avons pris l'habitude de faire rouler nos

chauffeurs dans leur pays d'origine: ils en connaissent les routes, les coutumes, la langue. Aujourd'hui, si je veux éviter cette désinscription, qui ôte tout avantage à leur statut, je dois faire rouler les Allemands en France et en Belgique, et les Français en Belgique et en Allemagne. Mes services tiennent des comptes d'apothicaires pour éviter de dépasser les quotas; les chauffeurs eux-mêmes sont angoissés par le dépassement de la norme. Alors, mettez-vous à la place des petites entreprises qui n'ont pas su adapter leur système informatique, et imaginez aussi ce que doit faire une entreprise luxembourgeoise, avec des chauffeurs français, qui travaille uniquement avec la France! Elle n'a même pas la possibilité d'envoyer ses chauffeurs français dans d'autres pays.

#### **Vous n'aviez pas vu venir cette mesure?**

Elle fait partie de ces normes européennes longtemps différées. Le couperet est tombé en mai de cette année. À l'époque où la règle a été imposée, le Luxembourg a omis de faire jouer une exception. La situation n'est tout de même pas la même pour un petit pays enclavé comme le nôtre, totalement ouvert sur l'international, que pour de grands pays comme la France, l'Allemagne, et d'autres! Une façon d'en sortir serait de conclure des conventions bilatérales avec les pays voisins, que le ministre de la Sécurité sociale Romain Schneider négocie avec ses homologues allemand, français et belge... Le Luxembourg a beaucoup de cotisations sociales à y perdre... et nous beaucoup de chauffeurs: le rattachement à leur pays est plus coûteux et garantit moins de prestations. Dans notre malheur, nous avons la chance de pouvoir compter sur les syndicats, qui font front avec nous.

#### **L'enjeu de demain, c'est aussi la décarbonation du secteur routier. Vous vous y préparez?**

Nous expérimentons le HVO, un carburant à base d'huile recyclée... qui est

---

**« S'IL FAUT TESTER DES MODES DE TRANSPORT PROPRES, QUE LE GOUVERNEMENT NOUS AIDE ! MAIS IL Y A TOUJOURS UN FOSSÉ ENTRE LES INTENTIONS ET LA RÉALITÉ TECHNIQUE ET ÉCONOMIQUE » Marianne Welter**

---



97 cents plus cher au litre que le diesel. Les camions d'aujourd'hui sont tellement moins polluants qu'avant! Ils peuvent descendre à 27 litres de gazole aux 100 km ! À peine le double de certaines voitures. Et surtout, il faut être réaliste: s'il faut rouler demain à l'électrique, il faut qu'on nous fabrique des camions électriques. Idem pour l'hydrogène ou tout autre système. Et s'il faut tester des modes de transport propres, que le gouvernement nous aide! Mais il y a toujours un fossé entre les intentions et la réalité technique et économique.