



Galerie Agora,
Rue du Marché aux herbes 105, Bte 11
B-1000 Bruxelles
Téléphone : +32 2 285 46 60
Fax : +32 2 280 08 17
Email : etf@etf-europe.org
www.etf-europe.org

European Transport Workers' Federation
Fédération européenne des travailleurs des transports
Europäische Transportarbeiter-Föderation
Federación Europea de los Trabajadores del Transporte

Transport routier ETF

Comment mettre en œuvre le Paquet Mobilité dans son ensemble

Les solutions concrètes proposées par l'ETF

Toutes les propositions faites par la Commission européenne dans le cadre du socle social et du pilier commercial du paquet mobilité sont interconnectées. Des mesures efficaces sur la manière d'appliquer et de faire respecter les règles relatives au détachement de travailleurs dans les transports routiers auront un impact positif sur le cabotage, tandis que des changements du contenu des règles de cabotage pourraient avoir un impact positif sur l'accès à la profession, etc.

Ce document vise à mettre en lumière quelques-unes des solutions concrètes les plus importantes que propose l'ETF pour réconcilier les différents aspects des transports routiers tels que la problématique du temps de conduite et de repos, le cabotage, l'accès à la profession et le détachement de travailleurs et ainsi répondre aux questions sociales et de concurrence auxquelles le secteur est actuellement confronté.

SOLUTIONS DE L'ETF PAR DOSSIER INDIVIDUEL

Les solutions proposées par l'ETF au sujet du Règlement sur les temps de conduite et de repos (Règlement (EC) No 561/2006)

Distribution et niveaux des heures de conduite et des périodes de repos

- Une réglementation unique concernant le temps de conduite et de repos pour le transport commercial routier de marchandises et de passagers ;
- Aucune dérogation pour le transport par bus et autocars ;
- La période de référence pour le calcul du temps de conduite et de repos s'élève toujours à 2 semaines (contrairement à 4 semaines comme le propose la Commission européenne) ;
- L'interdiction totale de passer une quelconque forme de repos hebdomadaire dans le véhicule – cette interdiction devra également s'appliquer au repos réduit de 24 heures ;
- Les heures de conduite seront réduites comme suit et s'accompagneront d'une augmentation de la durée des pauses :
 - a) Le temps de conduite maximal journalier s'élève à 8 heures mais, à titre d'exception, une journée de conduite de 9 heures est autorisée deux jours par semaine (les règles actuelles requièrent un temps de conduite maximal de 9 heures par jour, avec une exception de 10 heures autorisée deux jours par semaines) ;
 - b) Un temps de pause de 60 minutes doit être effectué à partir de 4 heures de conduite consécutives. À titre d'exception, ces 60 minutes peuvent être prises en deux périodes de 30 minutes (les règles actuelles requièrent un temps de pause de 45 minutes à partir de 4 heures et demie de conduite) ;
 - c) Le temps de conduite maximal cumulé par semaine s'élève à 48 heures, et à 80 heures pour une période de deux semaines.



Président Frank Moreels

1

Vice-présidents Alexander Kirchner
Ekaterina Yordanova

Secrétaire général Eduardo Chagas



Cela évitera : 1) aux conducteurs d'être soumis à des niveaux de fatigue accrus ; 2) tout autre impact négatif sur la sécurité routière et la sécurité des passagers – l'ETF estime que davantage d'efforts doivent être déployés pour améliorer le bilan en matière de sécurité dans un secteur où les accidents impliquant des véhicules utilitaires sont malheureusement monnaie courante ; 3) tout impact négatif sur les droits et les prestations dont jouissent les conducteurs – notamment en ce qui concerne le travail effectué le week-end – comme énoncé dans leurs accords collectifs ou dans le droit national de leur pays respectif.

Conditions encadrant le repos hebdomadaire

- a) Celui-ci doit être effectué dans un hébergement fourni et pris en charge par l'employeur. Durant cet hébergement, les conducteurs doivent avoir accès à des installations sanitaires individuelles ainsi qu'à des repas chauds,
- b) Ce repos peut également être pris au domicile du conducteur, à la condition que ses frais de déplacement soient couverts par l'employeur.

Le retour au domicile :

- c) Le domicile doit être compris comme le pays de résidence du conducteur ;
- d) Si le conducteur souhaite passer son temps de repos hebdomadaire dans un autre lieu que son domicile, celui-ci doit en informer l'entreprise un mois à l'avance. L'entreprise prendra en charge les frais de déplacement du conducteur. Quel que soit le lieu où le conducteur souhaite prendre son repos, l'employeur doit couvrir les frais de déplacement du conducteur (*a minima* l'équivalent des frais de rapatriement vers le pays de résidence).

Les solutions de l'ETF mentionnées ci-dessus sont proposées dans le contexte suivant :

- En 2006, lorsque les règles relatives au temps de conduite et de repos ont été adoptées, les conditions de circulation, la charge de travail des conducteurs, etc. étaient bien moins intenses qu'aujourd'hui. Ainsi, en toute logique, et afin de préserver l'équilibre entre les objectifs politiques du Règlement n°561/2006 (c'est-à-dire l'amélioration des conditions de travail des conducteurs, la sécurité routière et la concurrence loyale au sein du secteur), il est nécessaire d'ajuster les temps de conduite et de repos à la situation actuelle, davantage critique. D'où l'approche de l'ETF en ce qui concerne la révision des règles fondamentales liées au temps de conduite et de repos.
- Malheureusement, les accidents impliquant des poids lourds, des bus et des autocars, et affectant aussi bien les conducteurs que les autres usagers de la route, ont été bien trop nombreux au cours des dernières années alors même que l'UE rencontre des difficultés à poursuivre son objectif de réduction globale du nombre de victimes de la route. En effet, à l'échelle européenne, les progrès réalisés en matière de sécurité routière stagnent depuis plusieurs années et l'on observe même un retour en arrière.
- Les règles actuelles sur les temps de conduite et de repos donnent suffisamment de souplesse aux entreprises pour organiser les périodes de travail et de repos du conducteur. Deux exemples : 1) le repos compensatoire de 21 heures peut être pris consécutivement à n'importe quel autre type de période de repos (quotidien, repos hebdomadaire réduit et repos hebdomadaire normal) ; 2) le repos hebdomadaire de 24 heures peut être pris dans le véhicule avec l'accord du conducteur. Tout autre écart aux règles existantes s'opérerait au détriment de la santé et de la sécurité du conducteur et des passagers, ainsi que de la sécurité routière.
- Il y a suffisamment de parkings en Europe pour répondre à l'objectif pour lequel ils ont été conçus, notamment pour offrir aux conducteurs professionnels, aux automobilistes et aux passagers la possibilité de prendre une pause en cas de circulation dense, de manger un morceau et d'avoir la possibilité de se rafraîchir. Les aires de stationnement n'ont pas été prévues pour accueillir les camionneurs contraints de passer leurs weekends dans des camions pendant des mois. Si l'ETF



concède volontiers qu'il est urgent de renforcer la sécurité et d'améliorer les installations dans les zones de stationnement européennes, nous trouvons toutefois aberrant d'exhorter les États membres à investir dans la création de zones de stationnement supplémentaires pour répondre au nombre croissant de conducteurs se voyant refuser un hébergement adéquat pour leur repos hebdomadaire ;

- Le règlement sur les temps de conduite et de repos définit le repos du conducteur comme une période de repos *en bloc* pendant laquelle le conducteur dispose à sa discrétion de son temps libre. Cloîtrer le chauffeur dans la cabine pendant le week-end pour garder le fret et le véhicule n'est pas du repos. Il s'agit bel et bien d'une période de temps de travail, et ce travail doit être rémunéré. Cette pratique prive les conducteurs de poids lourds de leur repos nécessaire et augmente leur temps de travail hebdomadaire à plus de 90 heures. Il serait ridicule de demander aux États membres d'investir dans un plus grand nombre de parkings pour faire face au nombre croissant de conducteurs à qui l'on refuse un repos digne de ce nom ;
- En vertu du règlement actuel, avec son consentement, un conducteur peut passer 12 jours consécutifs dans sa cabine. Les périodes prolongées de repos/vie dans la cabine du camion sont spécifiques aux conducteurs des pays à faible revenu travaillant de manière permanente en dehors de leur pays de résidence (les conducteurs dits non-résidents). Les conducteurs non-résidents présentent deux avantages majeurs pour le secteur : 1) des salaires bas et donc des cotisations sociales peu élevées ; 2) ils sont confinés dans leurs camions pendant toute la durée de leur service à l'étranger, veillant à la sécurité des véhicules et gardant le fret pendant les week-ends. Les chauffeurs finissent par dormir, travailler et vivre dans 4m² d'espace de cabine comprenant : le tableau de bord du véhicule, le volant, le siège du conducteur ainsi qu'un lit de 80 cm de largeur maximum, présentant généralement un rétrécissement pour permettre de faire glisser le siège du conducteur vers l'arrière.

Les solutions proposées par l'ETF au sujet des règles relatives au tachygraphe (Règlement (UE) 165/2014)

- L'introduction obligatoire – dans un délai d'un an ou de deux ans à compter de son entrée sur le marché, en 2020 ou 2021 – du tachygraphe intelligent dans l'ensemble des véhicules utilisés dans le cadre du transport international (y compris le cabotage) ;
- L'extension de 28 à 56 jours de la période durant laquelle les entreprises doivent présenter les relevés du tachygraphe lors des contrôles routiers.

Les solutions proposées par l'ETF au sujet de la Directive sur le détachement de travailleurs (directive 96/71/CE et directive 2014/67/UE)

- Le détachement de travailleurs s'applique au cabotage et au transport combiné à partir du premier jour d'une telle activité ;
- Le détachement de travailleurs ne s'applique au transport international à partir du premier jour que si les conditions de détachement sont remplies (article 1^{er}, paragraphe 3, de la directive 96/71/CE). À cette fin toutefois, et conformément à la loi et à la pratique actuelles, une distinction doit être établie entre les opérations simples d'« import-export » et les opérations triangulaires. Le premier cas consiste en une simple opération d'export depuis un État membre A vers un État membre B, sans opération intermédiaire de collecte ni de livraison. L'opération d'export telle que décrite ci-dessus peut entraîner une opération d'import simple selon le même principe : aucune opération de collecte ni de livraison supplémentaire entre l'État membre B et l'État membre A. Une telle opération de transport doit être effectuée, a minima, selon les conditions de travail du pays d'établissement de l'entreprise employant le conducteur. Le second cas consiste en un itinéraire de transport international comprenant plusieurs étapes successives de collecte et de livraison. Dans ce



cas, la Directive sur le détachement de travailleurs doit s'appliquer, et le conducteur doit être couvert par les conditions – y compris en ce qui concerne la rémunération – du principe de « prochaine destination » (pays). La distinction entre ces deux types d'opérations de transport international repose sur le fait que les conditions de détachement s'appliquent dans le cas où il existe un risque de concurrence salariale, notamment en ce qui concerne le second cas. Par exemple, dans le cas d'un itinéraire débutant en Espagne et comprenant des étapes de collecte et de livraison en France et en Belgique : la partie de l'itinéraire entre l'Espagne et la France sera en principe effectuée par un conducteur employé en Espagne, tandis que la partie de l'itinéraire entre la France et la Belgique peut également être effectuée par un conducteur employé en France. Les conditions de travail françaises étant plus avantageuses, celles-ci doivent s'appliquer en vertu des règles de la Directive sur le détachement de travailleurs afin d'éliminer les éventuelles distorsions découlant des différences en matière de salaires. Pour plus d'informations, veuillez consulter le document « Des règles claires et équilibrées pour une mobilité équitable dans le secteur des transports », disponible sur le blog de la Section transport routier de l'ETF <http://www.etfroadsectionblog.eu/> ;

- Le détachement de travailleurs sera mis en application par : 1) le tachygraphe intelligent, dont les données indiqueront la localisation des conducteurs sur une période de 56 jours (le tachygraphe intelligent doit être introduit sur tous les véhicules engagés dans le transport international et le cabotage dans un délai d'un ou deux ans maximum à compter de son entrée sur le marché, en 2020 ou 2021) ; 2) les CMR électroniques : à cette fin, les États membres devront introduire des CMR électroniques dans le même délai que celui fixé pour les tachygraphes intelligents ; 3) une déclaration préalable de l'UE sous forme électronique, soumise à une base de données de l'UE pour chaque conducteur détaché – une notification générale de détachement concernant plusieurs conducteurs pour une période donnée ne constitue aucune valeur ajoutée en ce qui concerne l'application de la réglementation. En revanche, une notification individuelle et centralisée à l'échelle européenne pour chaque situation individuelle de détachement permettra aux inspecteurs de collecter des données et de détecter plus facilement les éventuelles infractions ; 4) consolidation des données minimales à inscrire dans les registres électroniques nationaux, notamment les informations sur le conducteur : pays de résidence, pays de paiement des cotisations sociales, pays où le contrat de travail est basé ;
- Afin de maximiser leur valeur et de renforcer l'application transfrontalière de la réglementation relative au détachement, les contrôles (routiers et au sein des entreprises) et le travail des agences de contrôle s'articuleront de la manière suivante : 1) lors des contrôles routiers, les données et les documents suivants seront contrôlés : les données du tachygraphe pour la journée en cours et pour les derniers 56 jours écoulés, ainsi que la notification de détachement ; 2) en cas de détection de conflit dans les données, les inspecteurs routiers enverront les données aux autorités de contrôle compétentes de l'État membre dans lequel se déroule le contrôle ; 3) ce dernier procédera à une évaluation complète et, si d'autres informations ou enquêtes sont nécessaires, enverra les demandes nécessaires à l'État membre où l'entreprise de transport routier est basée (contrôles au sein de l'entreprise). Afin de favoriser une coordination transfrontalière efficace entre les agences et les autorités de contrôle compétentes, ces dernières auront accès en temps réel à la base de données européenne de déclarations préalables ainsi qu'aux registres électroniques nationaux.

Les solutions proposées par l'ETF sur le cabotage (règlement (CE) n° 1072/2009)

- Le cabotage sera limité à une opération de cabotage par jour ;
- La période d'une journée sera suivie d'une période de carence d'une semaine, pendant laquelle le véhicule utilisé pour le cabotage restera en dehors de l'État membre dans lequel vient d'avoir lieu l'opération de cabotage. Cette mesure répondra à l'exigence légale énoncée dans les règles relatives au cabotage selon laquelle le cabotage doit rester une activité temporaire. Cette solution



particulière de l'ETF n'implique aucune restriction à la libre circulation des biens et des services dans la mesure où une entreprise, quelle que soit sa taille, aura la possibilité de profiter de la période de carence de l'un de ses véhicules pour pratiquer des opérations de cabotage dans d'autres États membres ou, si elle souhaite effectuer des opérations de cabotage dans le même pays, utiliser d'autres véhicules. Cette période reposant sur le principe « un jour de cabotage, sept jours de carence » offre aux entreprises toute latitude pour intégrer tous les types de repos hebdomadaire dans une période huit jours, garantissant ainsi que le conducteur et le véhicule ne seront pas bloqués dans l'État membre faisant l'objet de cabotage au terme de la journée de cabotage ;

- Pour une période de carence sur deux, le véhicule devra retourner dans le pays d'établissement du transporteur routier et lorsqu'il le quittera à nouveau, il sera chargé et donc engagé dans un voyage international ;
- Les règles concernant le cabotage seront appliquées via : 1) le tachygraphe intelligent, dont les données indiqueront la position du véhicule sur une période de 56 jours (le tachygraphe intelligent sera introduit sur tous les véhicules de transport international et de cabotage dans un délai d'un ou deux ans maximum à compter de sa mise sur le marché, en 2020 ou 2021) ; 2) les CMR électroniques - à cette fin, les États membres devront introduire des CMR électroniques dans le même délai que celui fixé pour les tachygraphes intelligents. Par ailleurs, afin de pouvoir contrôler de manière adéquate le type de transport dans lequel le véhicule est engagé, ainsi que le respect de la période de carence, tous les CMR couvrant une période d'un mois sans interruption seront disponibles pour les contrôles routiers ; 3) une déclaration préalable de l'UE sous forme électronique, pour chaque opération de cabotage ;
- Les contrôles (routiers et au sein des entreprises) et le travail des agences de contrôle s'articuleront de la même manière que les contrôles concernant le détachement des travailleurs : 1) lors des contrôles routiers, les données et les documents suivants seront contrôlés : les données du tachygraphe pour la journée en cours et pour les derniers 56 jours écoulés, ainsi que la notification de détachement ; 2) en cas de détection de conflit dans les données, les inspecteurs routiers enverront les données aux autorités de contrôle compétentes de l'État membre dans lequel se déroule le contrôle ; 3) ce dernier procédera à une évaluation complète et, si d'autres informations ou enquêtes sont nécessaires, enverra les demandes nécessaires à l'État membre où l'entreprise de transport routier est basée (contrôles au sein de l'entreprise). Afin de favoriser une coordination transfrontalière efficace entre les agences et les autorités de contrôle compétentes, ces dernières auront accès en temps réel à la base de données européenne de déclarations préalables ainsi qu'aux registres électroniques nationaux.

Les solutions de l'ETF relatives à l'accès à la profession (règlement (CE) N° 1071/2009, pour compléter la proposition de la Commission européenne)

- Inclusion de tous les véhicules utilitaires légers dans le champ d'application de cette réglementation.
- Une part substantielle de l'activité des véhicules sera exercée dans le pays d'établissement du transporteur routier ;
- Le cabotage illégal fera partie de la liste des infractions entraînant la perte de l'honorabilité des transporteurs routiers ;
- Les registres électroniques nationaux (REN) seront consolidés par l'introductions des données minimales suivantes pour chaque transporteur routier: 1) un dossier de conformité complet de l'entreprise, appelé "dossier intégré de conformité de l'opérateur", qui comprend la cote de risque de l'opérateur, le nombre de contrôles négatifs (contrôles n'aboutissant à aucune infraction constatée), les infractions commises – cette approche restera au cœur de l'application intelligente et ciblée, selon laquelle les contrôles cibleront les entreprises affichant un faible taux de



- conformité ; 2) un dossier d'entreprise complet, dit "dossier intégré d'opérateur", contenant des informations sur les conducteurs employés et les véhicules en service ;
- L'accès en temps réel par les autorités chargées des contrôles routiers et d'entreprises, aux données enregistrées dans les REN ainsi qu'aux autres registres pertinents.

SYNERGIES ENTRE LES DOSSIERS ET MANIÈRES DONT LES PROPOSITIONS DE L'ETF POURRAIENT COMBLER LES LACUNES JURIDIQUES

- **Cabotage - détachement** / La proposition de l'ETF relative au cabotage d'une journée en une seule opération garantira que les marchés du transport et de l'emploi des États membres exposés au cabotage ne seront plus faussés. Pour être plus explicite, même si le cabotage est entièrement couvert par le détachement, un élément clé restera extrêmement difficile à contrôler en « temps réel », à savoir le fait que le chauffeur est effectivement rémunéré au taux du pays où il a effectué le cabotage. Il existe ainsi un risque qu'au terme d'un certain délai suivant l'adoption des nouvelles règles, les transporteurs routiers effectuent des opérations de cabotage tout en versant aux conducteurs le salaire minimum de leur pays d'origine. Dans ce contexte, plus strictes sont les limites du cabotage, moins il y aura de risque de distorsions du marché dans les pays membres accueillant les opérations de cabotage. Toutefois, il va sans dire qu'une série de mesures exécutoires cohérentes (voir les propositions de l'ETF ci-dessus) aura un caractère fortement dissuasif pour tous ceux qui envisagent d'enfreindre les règles de cabotage et de détachement ;
- **Cabotage - accès à la profession** / L'ETF propose que chaque véhicule effectuant du cabotage retourne régulièrement dans le pays d'établissement du transporteur routier, à tout le moins au cours d'une période de carence sur deux et que, lorsqu'il le quitte à nouveau, il soit chargé et engagé dans le cadre d'une opération de transport international. Cela représentera une valeur ajoutée pour le règlement "accès à la profession", dans la mesure où cela garantira qu'une part substantielle de l'activité des véhicules se déroule dans le pays d'établissement du transporteur routier. Toutefois, cette mesure résoudra uniquement la question du véhicule et non celle du conducteur. En d'autres termes, si une entreprise sera obligée de rapatrier ses véhicules, elle pourra néanmoins garder ses conducteurs dans les États membres où elle souhaite pratiquer du cabotage pour des périodes de temps plus longues. À cet égard, l'ETF souligne que le rapatriement du conducteur sera garanti dans les exigences encadrant les temps de conduite et de repos, et notamment dans les exigences relatives au repos hebdomadaire passé en dehors du véhicule et au retour régulier au domicile ;
- **Accès à la profession - détachement et droit du travail applicable** / L'ETF propose que les registres électroniques nationaux - qui, jusqu'à présent, ont coûté plus de 22 millions d'euros aux États membres pour la mise en place et l'interconnexion - soient utilisés à pleine capacité. Ils seront ainsi consolidés avec des informations complémentaires sur les conducteurs employés par un transporteur routier, notamment le pays de résidence du conducteur, le pays d'enregistrement de la convention collective, le pays dans lequel sont versées les cotisations à la sécurité sociale du conducteur. Ces données ne seront accessibles qu'aux autorités chargées de faire respecter la réglementation, en temps réel. Sur la base de ces données et des enregistrements du tachygraphe intelligent, les autorités de contrôle pourront déterminer le droit du travail applicable au conducteur et déterminer si l'employeur respecte les obligations qu'impose le droit en question ;
- **Tachygraphe intelligent - cabotage - détachement de travailleurs** / L'une des fonctions de la prochaine génération de tachygraphes « intelligents » sera l'enregistrement automatique obligatoire de la position exacte du véhicule et du conducteur au début et à la fin de la journée de travail du conducteur ainsi que toutes les trois heures de conduite cumulées. Cette fonction spécifique du tachygraphe sera essentielle pour déterminer le temps passé par le conducteur et le véhicule dans un État membre donné, et pour indiquer si les règles relatives au détachement et au cabotage ont été respectées ;



- **Temps de conduite et de repos – l'épine dorsale du paquet routier** / La proposition de l'ETF vise à diminuer le temps de conduite afin qu'il soit adapté aux conditions de conduite toujours plus difficiles depuis 12 ans, soit depuis l'adoption des règles actuelles en matière de temps de repos et de conduite. Parallèlement à cela, conformément à la décision émise par la Cour de justice de l'Union européenne interdisant clairement aux conducteurs de passer leur repos hebdomadaire dans leur véhicule, la révision des règles en matière de temps de conduite et de repos doit clarifier les conditions dont les conducteurs doivent profiter durant leur repos hebdomadaire, c'est-à-dire, a minima, des conditions d'hébergement appropriées avec un accès à des sanitaires individuels et à des repas chauds. Avec l'interdiction de passer le repos hebdomadaire dans la cabine et la clarification des conditions de repos l'employeur aura le choix : assurer le logement des conducteurs pendant leur repos hebdomadaire ou prendre en charge leur retour chez eux pendant la période en question. Comme cela a été mentionné précédemment, l'interdiction de passer le temps de repos hebdomadaire dans le véhicule et l'exigence de rapatrier régulièrement le conducteur permettront précisément de garantir que le conducteur ne passe pas de trop longues périodes de temps dans un État membre où les conditions de travail sont bien moins élevées que celles de l'État membre en question. Comme expliqué plus haut, le repos hebdomadaire passé dans le véhicule pendant de longues périodes est une pratique propre aux entreprises qui travaillent avec des conducteurs non résidents, dont l'ensemble de l'activité se déroule à l'étranger. Ces derniers travaillent généralement pour des sociétés de transport « boîtes aux lettres », qui constituent la principale cause de concurrence déloyale dans le secteur et qui placent depuis des décennies les entreprises locales en situation de grave désavantage concurrentiel. Le secteur du transport routier affiche une volonté politique claire d'éradiquer les sociétés « boîtes aux lettres ». Toutefois, le durcissement des critères pour accéder à la profession ne suffira pas à atteindre cet objectif. En effet, les responsables politiques devront combattre le modèle économique au cœur du fonctionnement de ces entreprises. Le repos hebdomadaire passé dans le véhicule reste la pierre angulaire du modèle commercial de ces entreprises. Mettre un terme à cette pratique conduira également à 1) l'introduction de modèles adéquats d'organisation du travail, dans le plein respect de la définition du repos donnée par les règles de l'UE en matière de temps de conduite et de repos ; 2) une amélioration substantielle des conditions de travail – santé et sécurité – des conducteurs professionnels et de la sécurité routière. Mettre un terme à cette pratique facilitera en fin de compte le retour des conducteurs à la maison toutes les trois semaines, s'ils le souhaitent, sans avoir à modifier les règles de conduite et de repos.

Bruxelles, le 16 avril 2018



Président Frank Moreels

7

Vice-présidents Alexander Kirchner
Ekaterina Yordanova

Secrétaire général Eduardo Chagas

