

AVANTAGE EMPLOYEUR

DÉSAVANTAGE CONDUCTEUR



« Paquet mobilité » – nouvelle réglementation proposée par la commission européenne pour les conducteurs de bus, d'autocar et de poids lourds

Document d'information de l'ETF
à l'attention des conducteurs
professionnels



AVANTAGE EMPLOYEUR, DÉSAVANTAGE CONDUCTEUR!

« Paquet mobilité » – nouvelle réglementation proposée par la Commission européenne pour les conducteurs de bus, d'autocar et de poids lourds

Il y a deux ans, la Commission européenne a promis une nouvelle réglementation européenne aux conducteurs professionnels et aux transporteurs routiers visant à améliorer les conditions économiques et de travail au sein de notre secteur. La Commission s'est engagée à lutter contre le dumping social, la fatigue et la concurrence déloyale. Le 31 mai 2017, elle a publié sa proposition. Loin d'améliorer les conditions de travail des conducteurs, cette nouvelle réglementation, si adoptée :

- confèrera à votre employeur davantage de pouvoir pour fixer vos horaires de repos et de travail hebdomadaires, et exiger de vous que vous passiez plus de temps au volant ;
- donnera à votre employeur le droit de vous verser un salaire équivalent à ceux en vigueur dans votre pays d'origine pendant les trois premiers jours d'une période d'un mois durant laquelle vous travaillez dans un autre pays européen (ce seuil de trois jours s'appliquera individuellement à chaque pays dans lequel vous travaillez) ;
- ne contraindra pas votre employeur à vous verser d'indemnités de transport et de logement pour les frais engagés durant votre période de repos hebdomadaire. L'employeur devra simplement organiser vos périodes de travail de manière à vous permettre de passer les 45 heures ou plus de repos hebdomadaire à votre domicile ;
- permettra aux « entreprises boîte aux lettres » de persister car la nouvelle réglementation proposée est trop ambiguë pour les éradiquer.

La Fédération européenne des travailleurs des transports considère que cette proposition n'est rien d'autre qu'une flagrante tentative de légaliser le dumping social et les mauvaises conditions de travail dans le secteur des transports routiers !



ET ENSUITE?

La Commission européenne, le Parlement européen et les ministres des Transports des 28 États membres de l'UE négocient actuellement ces propositions. La nouvelle réglementation pourrait donc ne pas être adoptée avant deux ans ou plus. Pendant ce temps, les travailleurs, les employeurs et les autres groupes de pression tentent d'influencer le processus.

Rejoignez notre campagne pour que cette réglementation joue à l'avantage des conducteurs professionnels à travers toute l'Europe.

- **PARTAGEZ** ces informations avec d'autres collègues - cette brochure peut être téléchargée sur la page Facebook ETF Road Section www.facebook.com/ETFRoadSection/
- **DITES-NOUS** ce que vous pensez de ces éventuels changements sur notre page Facebook ETF Road Section (section des transports routiers de l'ETF) www.facebook.com/ETFRoadSection/
- **REJOIGNEZ** les actions de l'ETF visant à améliorer les conditions de vie et de travail des conducteurs, consultez notre calendrier d'actions sur notre page Facebook *ETF Road Section*
- **PARTICIPEZ** aux actions menées par votre syndicat, tournez-vous vers votre représentant syndical pour plus de détails.

SI ADOPTÉES, CES PROPOSITIONS DE BRUXELLES AURONT UN IMPACT SUR VOTRE VIE ET VOTRE TRAVAIL ... POUR TOUJOURS !

TEMPS DE CONDUITE ET DE REPOS - Règlement (CE) N° 561/2006

VOUS SEREZ AMENÉ À CONDUIRE PLUS LONGTEMPS ET À PERDRE UNE PARTIE DE VOTRE SALAIRE ET DE VOS AVANTAGES

CONFORMEMENT A LA REGLEMENTATION ACTUELLE, vous bénéficiez d'au moins une période de 45 heures de repos ininterrompu toutes les deux semaines. L'autre période de repos hebdomadaire peut être ramenée à 24 heures dès lors que la différence de 21 heures est prise en une fois avant la fin de la troisième semaine suivant la semaine en question.

LA NOUVELLE PROPOSITION conférerait davantage de pouvoir à votre employeur pour jongler avec vos temps de conduite et de repos, car :

- elle fait passer la période de référence de deux à quatre semaines ;
- pendant ces quatre semaines, vous bénéficieriez de deux périodes de repos hebdomadaire normales de 45 heures et de deux périodes de repos hebdomadaire réduites de 24 heures, mais votre employeur serait libre de les répartir comme il le souhaite, en fonction des obligations commerciales (toutefois, vous seriez toujours en mesure de compenser la période de 21 heures, comme avant).

La Commission européenne prétend que sur un mois, les limites de temps de conduite et de repos totales resteront inchangées, mais cette affirmation est tout à fait contradictoire avec les chiffres de la proposition. Voici par exemple un scénario de redistribution des périodes de conduite et de repos découlant de la proposition de la Commission :

	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche
Semaine 1	Travail	Travail	Travail	Travail	Travail	Travail	Repos camion S1
Semaine 2	Travail	Travail	Travail	Travail	Travail	Travail	Repos camion S2
Semaine 3	Travail	Travail	Travail	Travail	Travail	Travail	Repos au domicile S3
Semaine 4	Repos au domicile S3	Repos au domicile Récup repos compensatoire 21 heures	Repos au domicile Récup repos compensatoire 21 heures. Recup temps de travail supplémentaire (8 heures) fait S1, 2, 3	Repos au domicile Récup temps de travail supplémentaire (8 heures) fait S1, 2, 3	Repos au domicile Récup temps de travail supplémentaire (8 heures) fait S1, 2, 3	Repos au domicile S4	Repos au domicile S4
Semaine 5	Travail	Travail	Travail	Travail	Travail	Travail	Repos camion S5

(Ce scénario repose sur la supposition que vous auriez la possibilité pendant la quatrième semaine de récupérer une partie des heures supplémentaires effectuées pendant les trois premières semaines du mois)

QUE PRÉVOIT CETTE REGLEMENTATION POUR VOUS ?

- Votre temps de conduite mensuel risque d'augmenter de 22 heures. La réglementation actuelle limite le temps de conduite à 90 heures par période de deux semaines et autorise un maximum de 56 heures de conduite durant la première semaine. Les 34 heures de conduite restantes durant la deuxième semaine n'ont de sens que si elles sont suivies d'une période de repos hebdomadaire normale de 45 heures. En vertu de la nouvelle proposition, qui prévoit une période de repos hebdomadaire réduite de 24 heures à la fin de la deuxième semaine, la durée de conduite limitée à 34 heures n'a plus de sens, car elle ne vous permettra plus que de conduire quatre jours avant de devoir prendre une période de repos de 24 heures. Ainsi, vous vous verrez soit proposer une journée de congé au milieu de la deuxième semaine et serez contraint de conduire le week-end, soit deux jours sans conduite avant de prendre votre période de repos de 24 heures ! Par conséquent, il y a de fortes chances que la limite de 90 heures de conduite soit supprimée car les transporteurs routiers cherchent toujours à exploiter le temps et les ressources humaines au maximum.



- Votre entreprise sera en mesure de vous faire travailler trois semaines d'affilée sans vous proposer plus de deux jours de congés, car la nouvelle proposition permet de concentrer plus facilement le temps de conduite sur les trois premières semaines du mois et le temps de repos hebdomadaire sur la dernière. Cette possibilité satisfait pleinement les entreprises dont les conducteurs sont non résidents (conducteurs travaillant à l'étranger) car après trois semaines de travail intensif, elles pourront facilement se débarrasser de vous, sans charges ni répercussions (voir ci-dessous pour plus de détails).
- Vous risquez de perdre vos indemnités et vos avantages liés au travail le week-end : perte de temps de repos et de travaux effectués à un taux horaire ou quotidien plus élevé car sous la nouvelle proposition, le samedi sera considéré comme un jour de travail normal .
- Vous risquez de perdre les indemnités journalières auxquelles vous avez droit durant la quatrième semaine car votre employeur considérera qu'il s'agit d'une semaine de repos.

AVANTAGE EMPLOYEUR, DÉSAVANTAGE CONDUCTEUR!

REPOS HEBDOMADAIRE DANS LA CABINE (règlement (CE) N° 561/2006)

VOUS DEVREZ DORMIR D'AVANTAGE DE NUITS CONSÉCUTIVES DANS LA CABINE DE VOTRE CAMION ET, LORSQUE VOTRE EMPLOYEUR VOUS DONNERA LE TEMPS ET LA POSSIBILITÉ DE RETOURNER CHEZ VOUS, VOUS DEVREZ FINANCER VOUS-MÊMES LES FRAIS DE VOYAGE

... si vous êtes un conducteur travaillant à l'étranger durant de longues périodes...

SELON LES RÈGLES ACTUELLES, les conducteurs sont autorisés, pour autant qu'ils l'acceptent, à profiter de leur temps de repos quotidien et de leur temps de repos hebdomadaire réduit dans la cabine. Ainsi, vous ne pouvez pas dormir dans la cabine plus de douze jours consécutifs car vous devez prendre vos périodes normales de repos de 45 heures ou plus hors du véhicule. Toutefois, les conditions de repos ne sont pas spécifiées par la réglementation actuelle relative aux temps de conduite et de repos.

LA NOUVELLE PROPOSITION, elle, clarifie les conditions de repos hebdomadaire. Les périodes de repos doivent être prises dans un logement adéquat équipé d'infrastructures sanitaires et de couchage appropriées, (a) fourni ou payé par l'employeur ou (b) à domicile ou dans un autre lieu privé choisi par le conducteur.

La proposition contraint également l'entreprise à organiser votre travail de manière à ce que vous puissiez passer au moins une période de repos hebdomadaire normale de 45 heures ou plus à votre domicile durant chaque période de trois semaines consécutives.

Toutefois, dans le cas où vous prenez votre période de repos hebdomadaire à domicile ou dans tout autre logement privé, la proposition ne contraint nullement l'employeur à payer les frais de voyage et de logement ainsi engendrés.

QUE PRÉVOIT CETTE RÉGLEMENTATION POUR VOUS ?

La proposition de la Commission européenne permettrait :

- de vous faire dormir dans votre camion toutes les nuits pendant trois semaines, au lieu de deux semaines consécutives ;
- de vous libérer de vos fonctions pendant une semaine entière sans devoir financer votre logement ni votre voyage de retour à domicile ! Rappelez-vous que la nouvelle proposition contraint seulement votre employeur à organiser votre planning de travail de manière à vous permettre de retourner à domicile.

En pratique, vous risquez de vous retrouver bloqué dans le pays où vous travaillez, loin de chez vous, avec seulement deux options : rester là où vous vous trouvez et tenter de financer votre semaine de repos avec votre propre salaire, ou retourner chez vous, également à vos frais !

AVANTAGE EMPLOYEUR, DÉSAVANTAGE CONDUCTEUR!



DÉTACHEMENT DE TRAVAILLEURS

VOUS POURREZ VOUS VOIR REFUSER LE SALAIRE MINIMUM EN VIGUEUR DANS LE PAYS DANS LEQUEL VOUS TRAVAILLEZ PENDANT TROIS JOURS !

Si vous travaillez dans (ou depuis) un pays membre **de façon permanente**, vous relevez alors des dispositions prévues par le règlement Rome I et pouvez ainsi bénéficier de l'ensemble des conditions prévues par le pays dans lequel vous travaillez, qu'il s'agisse du niveau de salaire, de la couverture de santé ou de la sécurité sociale. Toutefois, si vous travaillez seulement **de manière temporaire** dans un autre État membre, vous êtes alors un travailleur « détaché ». Vous ne pouvez aspirer qu'au strict minimum des conditions en vigueur dans ce pays, telles que le salaire minimum, le temps de travail minimum ou les congés payés annuels minimums.

SELON LES RÈGLES ACTUELLES, les travailleurs détachés bénéficient de ces conditions minimales dès le moment où ils commencent à travailler sur le territoire du pays en question. En effet, le principe d'un salaire égal pour un travail égal d'une valeur égale constitue l'un des principes essentiels de l'Union européenne, son objectif étant de prévenir la discrimination entre travailleurs lorsqu'ils circulent librement à travers l'Europe dans le cadre de leur travail.

LA NOUVELLE PROPOSITION permettrait à votre employeur de vous verser un salaire équivalent à celui en vigueur dans votre pays d'origine pendant trois jours par mois travaillé dans chaque pays européen dans le cadre de missions de transport international. Chaque mois, cette période de trois jours reprendrait à zéro à chaque nouvelle entrée dans un pays européen. Vous seriez alors dans l'obligation de prouver les pays dans lesquels vous avez travaillé en entrant manuellement dans votre tachygraphe le code du pays dans lequel vous vous trouvez au début et à la fin de chaque journée de travail et à chaque frontière traversée. Le « cabotage » est la seule exception de cette nouvelle proposition ; on parle de cabotage lorsque le détachement s'applique dès le moment où vous commencez à travailler.



PAR EXEMPLE: si dans le cadre d'une mission de transport international d'un mois, un conducteur polonais ne passe pas plus de trois jours dans chacun des pays suivants : la Pologne, l'Allemagne, le Danemark, le Luxembourg, la Belgique, la France, l'Italie et l'Autriche, l'employeur pourra ne lui verser que le salaire minimum polonais. Toutefois, si le même conducteur polonais effectue exclusivement des opérations de cabotage dans chacun de ces pays, il pourra alors prétendre au salaire minimum de chacun d'entre eux dès la première minute de travail effectuée pendant toute la durée de l'activité de cabotage.

AVANTAGE EMPLOYEUR, DÉSAVANTAGE CONDUCTEUR!



La Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF)
représente plus de 3,5 millions de travailleurs des transports affiliés à
230 syndicats dans 41 pays européens et actifs dans 8 secteurs
des transports, à inclure le transport routier et la logistique

Siège:

Galerie Agora,
Rue du Marché aux Herbes 105, Boîte 11,
B-1000 Bruxelles
Belgique

www.etf-europe.org
road@etf-europe.org