



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

Le paquet « Mobilité » de la Commission européenne

Note d'information ETF

Temps de conduite et de repos

Il y a deux ans, la Commission européenne s'est engagée dans un exercice visant à clarifier, à simplifier et à améliorer la mise en application de la législation UE relative au transport routier. Les objectifs déclarés étaient de s'attaquer au dumping social et de réinstaurer un climat de concurrence loyale dans le secteur.

Dans le cadre du paquet sur la mobilité, en matière de temps de conduite et de repos, il était attendu que la Commission européenne :

- clarifie ce que l'on entend par « conditions de repos hebdomadaire » ;
- supprime le système de rémunération basé sur la performance, telle que par kilomètre ou par livraison.

C'est pourquoi la réforme en profondeur du règlement relatif aux temps de conduite et de repos nous a surpris. L'ETF aimerait souligner qu'en trois ans de consultation, aucun acteur du secteur n'a été consulté en ce qui concerne l'extension de la période de référence des temps de conduite et de repos. Il n'y a pas eu non plus de consultation à propos de la nouvelle répartition mensuelle du repos hebdomadaire.

Cela explique l'agitation que ces propositions ont provoquée, partout en Europe, chez les conducteurs qui voient leur rémunération, leur charge de travail et l'équilibre entre leur vie professionnelle et leur vie privée grandement remis en question.

Ces modifications des règles applicables aux temps de conduite et de repos sont d'autant plus surprenantes dans un contexte où :

- une étude d'évaluation conduite par la Commission européenne dans le cadre du paquet sur la mobilité montre que les règles applicables aux temps de conduite et de repos sont bien connues des conducteurs et des opérateurs de transport routier et fonctionnent bien, hormis le manque de rigueur dans leur application ;
- la modification du règlement engendrera d'importants frais de mise en application.



Président Frank Moreels

1

Vice Présidents Alexander Kirchner
Ekaterina Yordanova

Secrétaire général Eduardo Chagas



MODIFICATION DU RÈGLEMENT RELATIF AUX TEMPS DE CONDUITE ET DE REPOS (REGLEMENT (CE) N° 561/2006) / passagers et fret

NOUVELLES PROPOSITIONS AFFECTANT LES CONDUCTEURS DE BUS, D'AUTOCARS ET DE POIDS LOURDS

Temps de conduite et de repos

Dans le paquet « Mobilité », la Commission européenne propose d'étendre la période de référence pour le calcul des temps de conduite et de repos de 2 à 4 semaines. Sur un mois, les conducteurs devront prendre deux périodes de repos de 24 heures et deux périodes de 45 heures. En pratique, cela risque de se traduire par une concentration du temps de conduite dans les 3 premières semaines du mois et les jours de repos hebdomadaire concentrés en fin de mois. Les conducteurs ne bénéficieraient alors **aussi** que de deux jours de congé sur une période de 18 jours de conduite. Pour l'ETF, cette proposition influera fortement sur la sécurité routière et sur celle des conducteurs et des passagers. Le récent travail conjoint de la Fédération européenne des travailleurs des transports et de la Fédération européenne des victimes de la route montre la préoccupation que les propositions de la CE font naître tant du côté des conducteurs que du côté des passagers. En effet, il sera difficile de garantir la sécurité des passagers lorsqu'un bus scolaire sera conduit par un chauffeur qui n'aura bénéficié que de deux jours de repos en 18 jours de conduite.

Ces propositions de modification des règles applicables aux temps de conduite et de repos auront un impact négatif sur l'ensemble des chauffeurs professionnels, d'où qu'ils viennent en Europe. Elles influenceront sur leur niveau de fatigue, sur l'équilibre entre leur vie privée et leur vie professionnelle et sur leur revenu ! Les conducteurs couverts par une convention collective assisteront sans aucun doute à une diminution de leurs droits et avantages en matière de travail de weekend, obtenus après des décennies de négociations entre partenaires sociaux. Cela a déjà été signalé dans des courriers adressés à 4 commissaires de l'UE par 12 syndicats issus de 9 États membres de l'UE, ainsi que par des représentants de travailleurs issus de 4 entreprises multinationales opérant dans le secteur des bus, des autocars et du transport de fret. Le récent mouvement de grève organisé par trois syndicats en Italie rend précisément compte des importantes craintes en la matière.

Il est important de faire remarquer qu'en dépit des déclarations de la Commission européenne, il est difficile de croire que ces propositions de changements n'affecteront en rien les temps de conduite hebdomadaire. Selon les règles actuelles, où tout est bien calculé sur la base d'une période de référence de 2 semaines, un conducteur n'est pas autorisé à conduire plus de 90 heures sur une période de deux semaines – le temps de conduite maximal est fixé à 56 heures pendant la *Semaine 1*, et à 34 heures pendant la *Semaine 2*. En cas d'application de la proposition de la CE, qui prévoit une période de repos hebdomadaire réduite de 24 heures à la fin de la *Semaine 2*, une *Semaine 2* de 34 heures de conduite n'aurait plus guère de sens dans la mesure où cela entraînerait un jour et demi d'inactivité pour le conducteur. Ainsi, l'ETF a toutes les raisons de penser que la proposition de la CE mènera à un allongement du temps de conduite, c'est-à-dire 56 heures pendant 2, ou 3, semaines consécutives.

Les conditions de repos hebdomadaire – le secteur du transport de fret principalement touché

La Commission européenne omet une fois de plus de répondre au réel problème du secteur, à savoir l'énorme trafic de travailleurs actuellement organisé partout en Europe par les entreprises de transport routier. Ces derniers ont malheureusement construit leur modèle commercial sur « l'importation » d'une



main-d'œuvre bon marché dans des États membres aux normes et aux conditions de travail élevées, main-d'œuvre qu'ils gardent à leur disposition pendant des mois dans un contexte de vie et de travail en deçà des normes minimales. Dans ces circonstances, la proposition de la CE tient les entreprises responsables d'une seule chose : organiser le planning des conducteurs pour s'arranger que ceux-ci puissent passer chez eux les 45 heures, ou plus, de repos hebdomadaire. Aucune obligation pour elles de prévoir et de payer pour un logement, et aucune obligation de couvrir les dépenses pour le trajet de retour vers le domicile. En revanche, le fait de regrouper la plupart des temps de repos sur la fin du mois permettra à un employeur de congédier temporairement les chauffeurs après 3 semaines de travail. Pour l'ETF, il ressort de nos contacts réguliers avec des conducteurs non-résidents (travaillant de façon permanente en dehors de leur pays d'origine) que la proposition de la Commission européenne suscite chez eux deux préoccupations majeures :

- 1) En l'absence de toute obligation légale pour les employeurs de prévoir et de payer pour un logement et de payer pour que les chauffeurs puissent rentrer chez eux, les conducteurs non-résidents se retrouveront coincés jusqu'à une semaine (leur temps de repos cumulé) dans un pays où s'effectue leur activité et dont le niveau de vie est bien supérieur à leur moyen de subsistance. La proposition de la Commission ne leur laisse malheureusement aucune possibilité de passer leur repos hebdomadaire dans des conditions convenables.
- 2) Ils ne percevront pas d'indemnité journalière pour la période de repos concentrée en fin de mois, et ne toucheront que le salaire minimum mensuel en vigueur dans leur pays d'origine (qui atteint à peine 300€ dans certains États membres) pour cette période déterminée.

LES PROBLÈMES QUE POSE LA PROPOSITION DE LA COMMISSION EUROPÉENNE

Les propositions de modification des temps de conduite et de repos influent sur l'équilibre fragile entre les objectifs principaux du règlement actuel, à savoir :

- l'amélioration des conditions de travail des conducteurs ;
- la sécurité routière ;
- une concurrence loyale,

et ce, dans la mesure où elles accordent à présent toute la souplesse imaginable aux opérateurs de transport routier afin qu'ils puissent optimiser la productivité des conducteurs, malheureusement au détriment de la sécurité routière, ainsi que de la santé et de la sécurité au travail.

En pratique, quelles que soient les intentions du législateur européen, les propositions de modification :

- mènent à un déséquilibre de la répartition mensuelle des temps de conduite et de repos, ce qui pose des risques pour la santé et la sécurité des conducteurs, des usagers de la route et des passagers ;
- ne proposent aucune solution viable permettant aux conducteurs de se reposer hors de leur véhicule ;
- influent sur le revenu des conducteurs partout en Europe ;
- dans le cas particulier des conducteurs professionnels employés de manière régulière (Europe occidentale), ces propositions soulèvent de réelles craintes en ce qui concerne les avantages et les compensations liés au travail le weekend, ainsi qu'en ce qui concerne la fatigue et l'équilibre entre vie professionnelle et vie privée.



PROPOSITIONS DE L'ETF

- Qu'aucune modification ne soit apportée aux règles applicables aux temps de conduite et de repos. En effet, ces règles sont claires, efficaces et bien connues des conducteurs et des entreprises.
- Qu'il soit précisé que les chauffeurs doivent passer leurs 45 heures, ou plus, de repos hebdomadaire en dehors de leur cabine, dans un logement convenable payé par l'employeur et doté d'une installation de couchage et d'installations sanitaires adéquates. Si les conducteurs choisissaient de passer leurs 45 heures, ou plus, de repos hebdomadaire dans le pays d'origine, l'employeur serait tenu de payer les frais de déplacement et le temps de voyage serait considéré comme du temps de travail.

Bruxelles, le 6 juin 2017



Président Frank Moreels

4

Vice Présidents Alexander Kirchner
Ekaterina Yordanova

Secrétaire général Eduardo Chagas

