



Conditions sociales dans le transport par bus et autocar en Europe

DEMANDES DE LA FET

DEMANDES DE LA FET

La pandémie de Covid-19 a stoppé net le secteur des bus et des autocars. Lors du premier verrouillage, le niveau des opérations a été réduit à zéro et, au cours des deux dernières années, la récupération a été extrêmement lente. Dans le même temps, un nombre important de conducteurs de bus et d'autocars ont trouvé un emploi ailleurs. Alors que le secteur se redresse lentement, la FET estime que le moment est venu d'examiner ce dont il a besoin pour devenir plus attrayant et mieux placé pour attirer et retenir les conducteurs qualifiés.

Commandée par la FET, l'étude intitulée « Conditions sociales dans le transport par bus et autocar en Europe » met en évidence les principaux obstacles à l'attractivité de ce secteur :

- 1. Faibles niveaux de salaire / Les chauffeurs de bus et d'autocars sont contraints de travailler de longues heures pour gagner leur vie. Les tâches liées au travail ne sont souvent pas enregistrées comme temps de travail, ce qui fait que les conducteurs sont payés pour un nombre d'heures inférieur à celui qu'ils effectuent réellement**
- 2. Mauvais équilibre entre vie professionnelle et vie privée / Les longs horaires de travail et les longues périodes d'absence du domicile - en particulier dans les opérations internationales occasionnelles - perturbent la vie familiale et sociale et ne correspondent pas au mode de vie et aux attentes d'aujourd'hui**
- 3. Horaires imprévisibles et mauvaise organisation du travail / Les horaires de travail irréguliers et imprévisibles, l'annonce tardive des équipes ont un impact négatif sur la vie privée, sociale et familiale des conducteurs, ainsi que sur la durée et la qualité du repos**

L'étude souligne en outre

- L'omniprésence du dumping social dû à des pratiques commerciales déloyales. Notre étude révèle que les syndicats à travers l'Europe sont témoins d'une faible application des règles, d'un manque d'exécution, d'un faible nombre de contrôles et de sanctions.
- Malgré les aides financières et d'urgence et les mesures adoptées par les pays européens, l'emploi dans le secteur a diminué pendant la pandémie de Covid-19. Les subventions de courte durée n'étaient pas suffisantes pour couvrir la perte de revenu subie par les travailleurs, car elles ne couvraient que le salaire de base. La perte du revenu supplémentaire dont dépendaient de nombreux conducteurs a poussé beaucoup d'entre eux à quitter leur emploi et le secteur, ce qui a encore aggravé la pénurie de conducteurs.
- Que de nouveaux modèles d'affaires s'installent mais sans bénéfice pour le secteur. Les recherches de la FET montrent qu'étant donné que l'emploi équitable du personnel est coûteux, les opérateurs se tournent vers des modèles d'emploi non traditionnels, notamment le faux travail indépendant, les plateformes et le travail intérimaire. Cela ajoute de manière indésirable de la flexibilité et de l'insécurité au secteur.
- Au manque d'infrastructures telles que des installations sanitaires, des salles de repos et des logements. Cela éloigne les femmes et les jeunes de la profession. Dans le même temps, la population des conducteurs de bus et d'autocars vieillit rapidement.

Il ne fait aucun doute qu'il n'y a pas d'activité future dans le secteur de le bus et de l'autocar en Europe sans chauffeurs de bus et d'autocars.

Et pour attirer à nouveau les conducteurs dans le secteur, il faut clairement

- Une législation plus stricte pour contrebalancer la prédisposition de l'industrie à la réduction des coûts et à la flexibilité totale du travail
- Une couverture forte et large des conventions collectives de travail, en tant que garantie de meilleurs niveaux de rémunération, de meilleures conditions de travail et d'un meilleur accès aux avantages sociaux ; en tant que moyen de compléter les dispositions légales existantes et de combler les vides juridiques. Une bonne couverture CC garantira des conditions de concurrence plus équitables dans le transport routier de passagers, empêchera le dumping social et favorisera une concurrence loyale.

En tenant compte de ce qui précède

La FET demande donc à la Commission européenne

- Placer au cœur de toutes les initiatives politiques futures concernant les bus et les autocars les études de la FET sur la « Fatigue des conducteurs dans le transport routier européen » et sur les « Conditions sociales dans le transport par bus et autocar en Europe »
- D'inclure le transport commercial routier de passagers dans toutes ses futures politiques de sécurité routière et de suivre de près les résultats du secteur en matière de sécurité afin d'adapter les règles pour améliorer la sécurité des conducteurs, des passagers et des usagers de la route
- De s'abstenir de réviser les règles relatives aux temps de conduite et de repos des bus et des autocars
- De s'abstenir d'étendre la dérogation de 12 jours à d'autres types d'exploitation de bus et d'autocars
- D'adopter des règles pour appliquer et contrôler correctement le principe de l'opération unique en ce qui concerne la dérogation existante de 12 jours
- D'adopter des règles pour la pleine application des limites de temps de travail et de conduite, en ce qui concerne le mélange entre les activités hors du champ d'application et les activités dans le champ d'application
- De supprimer la possibilité de fractionner les pauses et les périodes de repos dans les règles actuelles sur les temps de conduite et de repos au niveau de l'UE

La FET demande aux États membres

- D'investir dans les capacités d'application et de contrôle, seul moyen de rétablir une culture de respect de la loi dans le secteur des bus et autocars
- De fournir une base juridique nationale solide pour une couverture de la négociation collective dans le secteur

La FET saisit l'occasion pour réitérer son appel au secteur (exploitants de bus et d'autocars)

- Veiller à ce que l'arrêt de la CJUE du 14 mai 2019 dans l'affaire C-55/18 sur l'enregistrement et la documentation du temps de travail soit mis en œuvre dans l'ensemble du secteur
- Veiller à ce que le temps consacré à toutes les tâches liées au travail (pas seulement la conduite), ainsi qu'aux déplacements vers et depuis le véhicule, soit enregistré et documenté comme temps de travail
- Organiser les horaires de travail de manière raisonnable, réaliste et transparente ; d'éviter ou de limiter la conduite de nuit, le travail imprévisible et le stress ; et de respecter toutes les dispositions des règles relatives aux temps de conduite et de repos
- Respecter leurs obligations en matière de santé et de sécurité, en commençant par prendre des mesures qui améliorent l'équilibre entre vie professionnelle et vie privée de leurs conducteurs et en garantissant des installations de repos adéquates, y compris des logements en cas de trajets de longue distance
- Conclure des conventions collectives de travail au niveau des secteurs et des entreprises

Enfin et surtout, la FET demande à l'Autorité européenne du travail de lancer un cadre d'action annuel pour les bus et les autocars. Ce secteur mérite une attention particulière, une meilleure information sur les droits et les obligations, davantage de contrôles transfrontaliers et des échanges constructifs entre les décideurs politiques, les partenaires sociaux et les autorités de contrôle pour en faire un meilleur endroit pour nos travailleurs !

L'étude se fonde sur des recherches menées dans onze États membres de l'UE (Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, France, Italie, Suède, Pays-Bas, Slovaquie et République tchèque).

La méthodologie de l'étude a consisté en une analyse documentaire approfondie, des entretiens avec des représentants syndicaux dans les pays étudiés et des débats dans trois ateliers transnationaux organisés en 2021.



POUR TOUTE INFORMATION COMPLÉMENTAIRE

Ekin Öztürk, responsable de la politique
routière de la FET

road@etf-europe.org

Fédération européenne des travailleurs des transports

Galerie Agora

Rue du Marché aux Herbes 105, Bolte 11

1000 Brussels – BELGIQUE

www.etf-europe.org

Facebook: @ETFROADSECTION

Twitter: @ETF_Europe

La FET représente plus de 5 millions de travailleurs
du transport issus de syndicats du transport de toute
l'Europe dans 38 pays.