



DIRECTION GÉNÉRALE DES POLITIQUES INTERNES

**DÉPARTEMENT THÉMATIQUE B:
POLITIQUES STRUCTURELLES ET DE COHÉSION**

TRANSPORT ET TOURISME

CONDITIONS SOCIALES ET DE TRAVAIL DES TRANSPORTEURS ROUTIERS DE MARCHANDISES

ÉTUDE

Contenu

La présente étude propose une analyse des conditions sociales et de travail des conducteurs professionnels travaillant dans le secteur du transport routier de marchandises. Elle se concentre sur les questions sociales fondamentales qui se posent dans ce segment du secteur du transport, notamment les temps de conduite et les périodes de repos ainsi que les aspects pratiques ayant une incidence directe sur la qualité de vie des conducteurs, comme par exemple les programmes d'emploi et les niveaux de revenus. Après une analyse globale du cadre juridique, y compris la législation européenne pertinente pour la dimension sociale du transport routier de marchandises, les conclusions d'une consultation des parties prenantes et des conducteurs seront présentées.

IP/B/TRAN/FWC/2010-006/Lot1/C2/SC2

2013

PE 495.855

FR

Ce document a été demandé par la Commission du Transport et du Tourisme du Parlement européen.

AUTEURS

TRT Trasporti e Territorio Srl - Alessio Sitran, Enrico Pastori

ADMINISTRATEUR RESPONSABLE

Piero Soave
Parlement européen
Département thématique B: Politiques structurelles et de Cohésion
B-1047 Bruxelles
E-mail: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

ASSISTANCE ÉDITORIALE

Nóra Révész

VERSIONS LINGUISTIQUES

Original: EN.
Traductions: DE, FR.

À PROPOS DE L'ÉDITEUR

Pour contacter le département thématique ou pour vous abonner à sa lettre d'information mensuelle, veuillez écrire à l'adresse suivante: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

Rédaction achevée en avril 2013.
© Union européenne, 2013.

Ce document est disponible sur Internet à l'adresse suivante:
<http://www.europarl.europa.eu/studies>

CLAUSE DE NON-RESPONSABILITÉ

Les opinions exprimées dans le présent document sont celles de l'auteur et ne reflètent pas nécessairement la position officielle du Parlement européen.

Reproduction et traduction autorisées, sauf à des fins commerciales, moyennant mention de la source, information préalable de l'éditeur et transmission d'un exemplaire à celui-ci.

SYNTHÈSE

La présente étude vise à alimenter le débat parlementaire sur les conditions sociales et de travail des conducteurs professionnels du secteur du transport routier de marchandises en fournissant un aperçu de la législation européenne pertinente dans ce domaine ainsi qu'un résumé des conclusions formulées au cours de l'exercice de consultation auquel ont participé les parties prenantes (syndicats) et les conducteurs de certains États membres.

L'étude propose une analyse approfondie des questions les plus pressantes et des tendances affectant la situation sociale et les conditions de travail des conducteurs professionnels. Elle vise à recenser les facteurs auxquels il conviendrait d'accorder davantage d'attention en vue de mettre en place une stratégie de mise en œuvre efficace assurant un plus grand respect des droits sociaux des conducteurs, ce qui leur garantirait de meilleures conditions de vie et de travail. L'étude propose à cet égard une base factuelle actualisée pour le débat et présente les conclusions et recommandations formulées par les auteurs dans leur précédente étude pour le Parlement européen sur l'application de la législation sociale de l'UE dans le secteur du transport routier professionnel¹.

Législation de l'UE influençant les conditions sociales et de travail des conducteurs

L'étude décrit l'actuel cadre législatif européen régissant les aspects sociaux (temps de travail, temps de conduite et période de repos) et l'accès au marché du secteur de transport routier de marchandises (paquet "transports routiers"), en examinant le raisonnement à l'origine des modifications qui ont été apportées à la législation au niveau européen dans ces deux domaines.

Compte tenu du caractère mobile et international des opérations de transport routier de marchandises, l'étude a analysé d'autres lois de l'UE qui, bien qu'elles n'aient pas initialement été élaborées spécifiquement pour le secteur du transport routier de marchandises, influent tout de même considérablement sur les conditions sociales et de travail des conducteurs.

Évaluation des conditions sociales et de travail des conducteurs

La partie centrale de l'étude est consacrée à l'évaluation des conditions sociales et de travail des conducteurs. Cette analyse s'est largement basée sur les conclusions du processus de consultation qui a ciblé les parties prenantes concernées (les syndicats nationaux ainsi que deux associations à l'échelle européenne) et les conducteurs. Elle a permis d'obtenir des informations qualificatives et quantitatives sur les questions qui affectent le plus directement l'environnement de travail et la qualité de vie des conducteurs professionnels.

Depuis le début du processus de libéralisation dans les années 90, le secteur du transport routier de marchandises a subi certains changements radicaux. L'ouverture croissante du marché européen a représenté le facteur clé qui a redéfini non seulement la manière dont le secteur du transport routier de marchandises était jusqu'alors organisé et structuré, mais aussi la nature et les coûts des services fournis. Ces changements sont devenus encore

¹ Cité ci-dessous; voir note 8.

plus marqués lorsque l'UE s'est élargie en accueillant 12 nouveaux membres en deux étapes, en 2004 et en 2007.

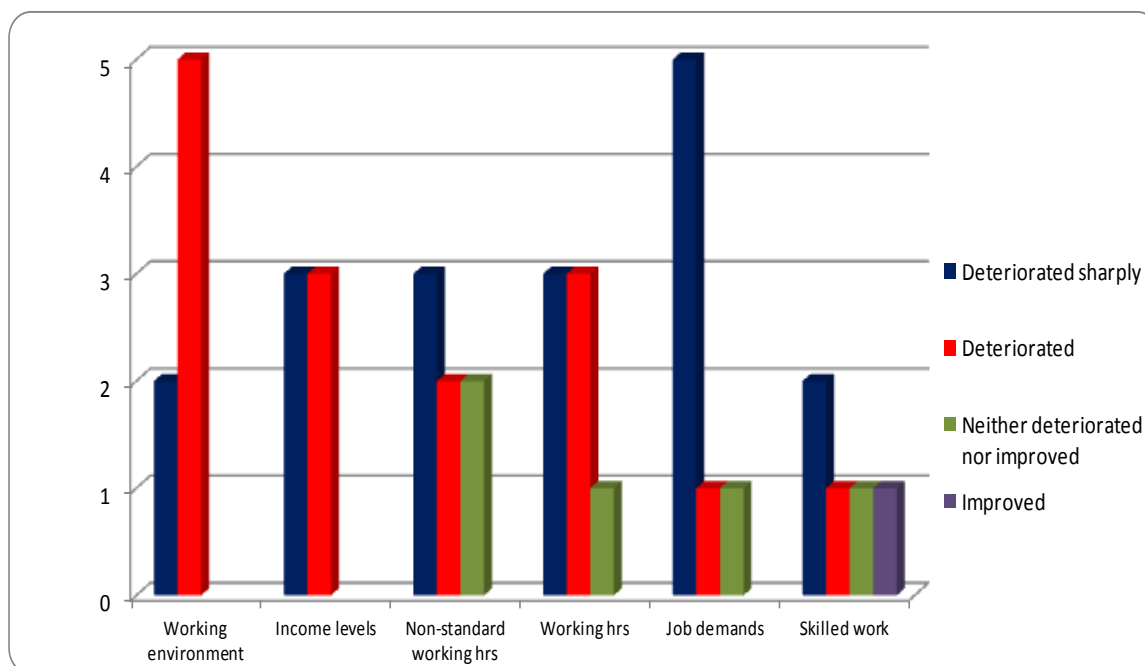
Comme l'étude l'a mis en lumière, le processus de libéralisation ne s'est toutefois pas accompagné d'un processus parallèle d'harmonisation sociale des conditions d'emploi et de travail; au contraire, ces conditions affichent une tendance à la baisse générale et marquée pour les conducteurs professionnels résidents et non résidents².

Les structures du marché de l'emploi et les structures sociales continuent de varier sensiblement d'un État membre de l'UE à l'autre, de même que l'efficacité des mécanismes d'application de la législation. Ces disparités engendrent des lacunes pouvant inciter les entreprises de transport à adopter des pratiques de concurrence déloyale et de dumping social (comme par exemple les sociétés "boîtes aux lettres", le recours à l'utilisation de conducteurs se faisant passer pour des indépendants ou les programmes d'emploi basés sur les performances) au lieu de fournir des possibilités de croissance sociale et économique.

Ces pratiques déloyales sont symptomatiques d'un déclin plus général des normes au sein du métier de conducteur, autrement dit d'une détérioration de l'environnement de travail et de mesures régressives en ce qui concerne les niveaux de revenus, l'équilibre entre vie privée et vie professionnelle, les exigences professionnelles et la qualité de vie. Il convient néanmoins de souligner que les pratiques déloyales et les abus mentionnés ci-dessus contribuent également de manière considérable à l'aggravation de la précarité des conditions de vie et de travail des conducteurs, comme l'indiquent les conclusions de la consultation ainsi que les exemples décrits dans la présente étude au sujet de certains États membres.

Ces conclusions sont appuyées par les retours d'informations fournis par les parties prenantes et les conducteurs. Comme l'indiquent les données collectées, les parties prenantes considèrent notamment que **l'environnement de travail** (avec une hausse du niveau de discrimination entre les conducteurs de l'UE-15 et ceux de l'UE-12), **les exigences professionnelles** (avec un niveau plus élevé de flexibilité des tâches ainsi qu'une augmentation du volume des activités hors conduite) et **les niveaux de revenus** (avec une baisse continue des niveaux de rémunération des conducteurs) sont les composantes sociales du secteur du transport routier de marchandises qui se sont le plus détériorées au cours des cinq dernières années.

² Les conducteurs non résidents sont les conducteurs qui travaillent depuis un pays qui n'est pas le leur.

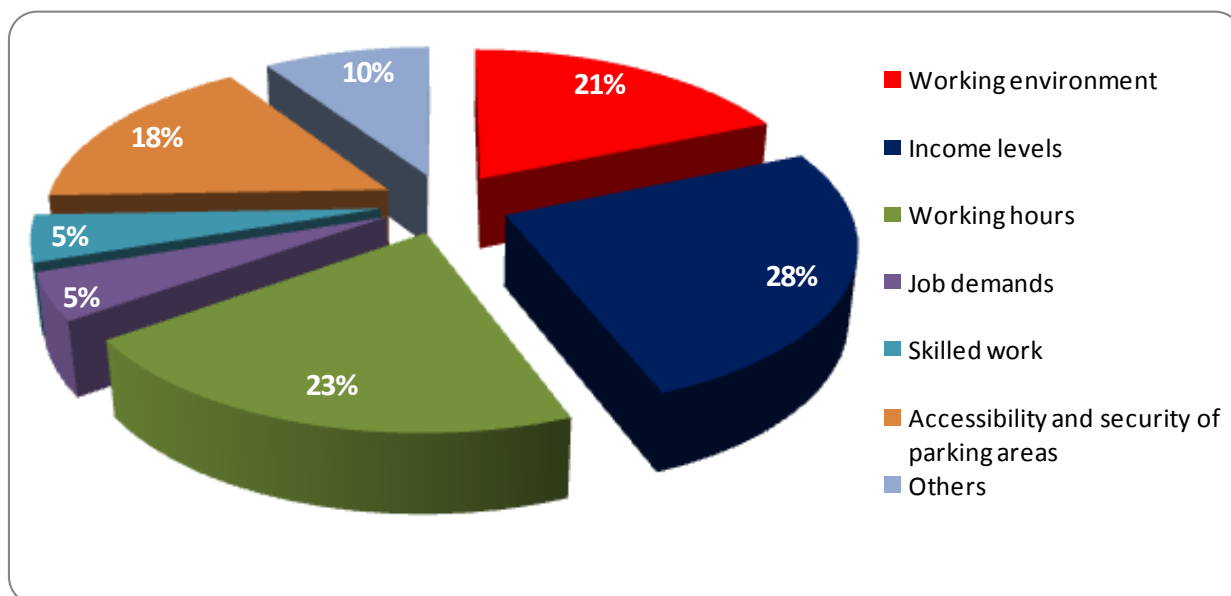
Figure 1: Éléments qui se sont le plus détériorés au cours des cinq dernières années

Source: Compilation des auteurs.

Working environment	Environnement de travail
Income levels	Niveaux de revenus
Non-standard working hrs	Horaires de travail atypiques
Working hrs	Horaires de travail
Job demands	Exigences professionnelles
Skilled work	Travail qualifié
Deteriorated sharply	Forte détérioration
Deteriorated	Détérioration
Neither deteriorated nor improved	Ni détérioration ni amélioration
Improved	Amélioration

Les conducteurs expriment la même perception et le même point de vue que les parties prenantes, en insistant particulièrement sur la diminution des niveaux de rémunération, suivie par la hausse du nombre d'heures prestées, la détérioration de l'environnement de travail et le manque d'accessibilité et de sécurité des aires de stationnement. Les conducteurs de l'UE-15 sont particulièrement affectés par cette tendance à la baisse, ce qu'ils expliquent par le fait que les entreprises aient de plus en plus recours aux conducteurs d'Europe orientale, moins chers.

Figure 2: Évaluation par les conducteurs des aspects qui se sont le plus détériorés au cours des cinq dernières années



Source: Compilation des auteurs.

Working environment	Environnement de travail
Income levels	Niveaux de revenus
Working hours	Horaires de travail
Job demands	Exigences professionnelles
Skilled work	Travail qualifié
Accessibility and security of parking areas	Accessibilité et sécurité des aires de stationnement
Others	Autres

Selon les parties prenantes, l'application de la législation constitue une question particulièrement problématique pour laquelle il serait souhaitable d'encourager l'intervention de l'UE en vue de mettre en place dans les États membres des mécanismes plus efficaces de contrôle des entreprises de transport responsables de pratiques d'emploi illégales ou déloyales. Une harmonisation accrue des mesures d'application de la législation, des sanctions et des pénalités dans tous les États membres de l'UE est nécessaire dans ce domaine afin d'améliorer le cadre actuel, caractérisé par d'importantes différences entre les normes d'application de la législation ou par des priorités différentes définies dans les pays de l'UE dans ce domaine.

Tableau 1: Autres problèmes majeurs recensés par les parties prenantes au sujet des conditions sociales et de travail dans le secteur du transport routier de marchandises³

Problème	Degré d'importance
Programmes d'emploi illégaux/déloyaux entraînant du dumping social (y compris les entreprises "boîtes aux lettres")	*****
Manque d'application de la législation et de contrôles	*****
L'harmonisation sociale entre les États membres de l'UE-27 est loin d'être réalisée	****
Opérations de cabotage illégales	****
Qualité des infrastructures de repos et autres infrastructures destinées aux conducteurs	***
Temps de conduite et de repos	**

Source: Compilation des auteurs basée sur les conclusions de la consultation des parties prenantes.

Conclusions principales

La conclusion de ce raisonnement, qui est également l'une des grandes conclusions de l'étude, est que l'orientation qu'a pris le marché du transport routier de marchandises depuis le début du processus de libéralisation dans les années 90 n'a pas permis de concilier une concurrence accrue avec un processus parallèle d'harmonisation sociale des conditions sociales et de travail des travailleurs du secteur du transport routier de marchandises dans les États membres de l'UE.

Les différences entre les pays de l'UE au niveau des structures du marché du travail et des structures sociales restent sensiblement importantes, ce qui peut inciter certaines entreprises de transport à adopter des pratiques de concurrence déloyale et de dumping social, surtout lorsque les mécanismes d'application de la législation sont médiocres ou inefficaces. Cela alimente la tendance négative dont est actuellement victime le secteur du transport routier de marchandises.

Ici encore, l'application de la législation demeure une mesure clé qui permettrait d'atteindre l'objectif d'harmonisation des conditions de travail, en association avec une compréhension et une application communes des règlements pertinents ainsi qu'avec une définition plus uniforme des violations et des sanctions qui y sont associées.

³ Les valeurs du "degré d'importance" ont été déterminées qualitativement par les auteurs de l'étude sur la base du degré d'importance de l'intervention législative. Ces valeurs ne reflètent pas un jugement de l'importance de chaque point, mais plutôt le degré de priorité en vue d'une future action. La législation actuelle relative aux temps de conduite et aux périodes de repos étant globalement respectée et appliquée, une nouvelle intervention dans ces domaines est moins urgente qu'elle ne l'est pour les autres problèmes soulevés par les conducteurs et les parties prenantes.

Synthèse des recommandations

Les conclusions de cette étude appuient un certain nombre de recommandations susceptibles d'apporter des orientations dans des domaines spécifiques dans lesquels des améliorations des conditions sociales et de travail des conducteurs professionnels pourraient être nécessaires. Les auteurs recommandent donc de mettre l'accent sur les questions suivantes:

- **renforcement des mécanismes d'application de la législation dans les États membres.** Cela nécessiterait de renforcer les contrôles et mécanismes d'application existants et de les rendre plus efficaces, et, éventuellement, d'élaborer une directive d'application ad hoc afin d'appuyer l'application des règlements (CE) n° 1071/2009 et 1072/2009. En outre, des mesures d'application pourraient être prises en ce qui concerne les normes en vigueur en matière de travail et en matière sociale dans le secteur du transport routier de marchandises, telles que le règlement (CE) n° 593/2008 (règlement Rome I), par exemple sous la forme de contrôles conjoints assurés par les autorités d'application de la législation routière et les autorités du travail.
- **introduction d'analyses d'impact de l'application de la législation.** Ces analyses pourraient être introduites dans le but de renforcer de manière significative l'aspect répressif de la législation de l'UE, tout en encourageant les États membres à assumer leurs responsabilités dans ce domaine. Chaque proposition législative devrait être accompagnée d'une analyse d'impact afin d'évaluer et d'estimer l'incidence que les mesures adoptées auraient sur l'applicabilité de la proposition une fois la législation de la CE entrée en vigueur.
- **introduction de mécanismes de compte rendu sur l'application de la directive 96/71/CE concernant le détachement de travailleurs.** L'application de la législation peut être encore plus efficace si elle est appuyée par des données et des informations actualisées en permanence sur l'état d'avancement de l'application des différentes normes. Cela pourrait par exemple être le cas de la directive 96/71/CE concernant le détachement de travailleurs, en incluant dans le règlement (CE) n° 1072/2009 un mécanisme de notification exigeant de chaque État membre qu'il informe la Commission de l'application de la directive 96/71/CE, ou encore de la potentielle directive d'application sur le détachement de travailleurs – pour laquelle une proposition⁴ est actuellement discutée en première lecture au Parlement européen.
- **amélioration de la coopération entre les États membres ainsi qu'entre les différentes autorités d'un même État membre.** Cette amélioration pourrait être réalisée en facilitant les échanges d'informations et de meilleures pratiques, en promouvant la formation des agents chargés d'appliquer la loi et en soutenant les programmes de formation conjoints. Il pourrait également être question d'étendre les compétences de l'organe de liaison intracommunautaire créé par la directive 2006/22/CE.
- **extension de l'application des règles sur le cabotage à la directive 96/71/106.** Cela peut nécessiter une modification du règlement (CE) n° 1072/2009 en vue de supprimer les exceptions et de rendre plus faciles à appliquer les règles relatives au cabotage.

⁴ PE, commission EMPL, rapport (2012/0061(COD)) (rapporteuse: Danuta Jazlowiecka, députée européenne).

- **création d'un registre européen des entreprises de transport.** Ce registre inclurait une liste noire des entreprises ayant été reconnues coupables de pratiques illégales ou déloyales. Il pourrait être intégré au système de classification des entreprises de transport routier par niveau de risque que les États membres sont tenus de mettre en place pour les entreprises enfreignant les règles de l'UE relatives aux temps de conduite et aux périodes de repos.

En plus des suggestions présentées ci-dessus, d'autres recommandations sont proposées afin de poursuivre le travail de contrôle et d'étalonnage sur la qualité des aires de stationnement (y compris les enquêtes bisannuelles évaluant l'opinion des conducteurs et la perception qu'ils ont de leur profession et de leurs conditions de vie et de travail) et d'organiser des campagnes de sensibilisation et d'information visant à informer les conducteurs sur les aires de stationnement facilement accessibles, de qualité, sûres et sécurisées. Ces campagnes devraient également cibler le déséquilibre persistant entre hommes et femmes dans le secteur du transport routier de marchandises.