

LA REGLEMENTATION SOCIALE DANS LES TRANSPORTS ROUTIERS EN EUROPE

Mirelle MULLER & Jean-Claude MERCIOL

Dans le cadre de la libéralisation des transports en Europe prévue pour 1992, une étude a été lancée par l'OEEST et la DTT et réalisée par le bureau d'études "TER" sur les problèmes que soulèvent les disparités réglementaires dans le domaine social du transport routier.

Des éléments harmonisés au niveau européen :

La réglementation élaborée au niveau européen est essentiellement une réglementation de sécurité : elle harmonise les temps de conduite et de repos des conducteurs routiers.

Sont soumis aux normes européennes tous les conducteurs conduisant un véhicule de plus de 3,5 tonnes de poids total en charge ou de plus de 9 places pour le transport de voyageurs.

Cette réglementation s'applique

- que le véhicule soit à vide ou en charge
- sur le territoire de tout Etat membre de la CEE
- en transport national et international
- à tous les conducteurs (qu'ils soient salariés ou indépendants)
- aux transports pour compte propre ou pour compte d'autrui

La conduite

La règle générale est de 9 heures de conduite maximum par jour. Des aménagements sont possibles:

le temps de conduite peut être porté à 10 heures, 2 jours par semaine. Les temps de conduite continue maxima sont de 4 heures 30 sans interruption suivies d'une interruption de 45 minutes au moins.

interruption: les temps d'attente sont considérés pour le calcul de la durée de conduite continue, comme des interruptions. Les temps de travail autres que la conduite (ex: chargement, entretien...) ne sont pas considérés comme des interruptions.

Le repos hebdomadaire

La règle générale est de 45 heures consécutives de repos. Des aménagements sont possibles, réduisant cette période à 36 heures, voire à 24 heures sous réserve de récupération dans les 3 semaines qui suivent

repos: toute période ininterrompue d'au moins 1 heure pendant laquelle le conducteur peut disposer librement de son temps. Les temps d'attente ne sont pas pris en compte dans le calcul du temps de repos.

Le repos journalier

La règle générale est de 11 heures consécutives de repos. Des aménagements sont possibles, réduisant à 9 heures ou fractionnant ce repos sous réserve de conditions particulières. Le repos peut être pris en couchette à condition que le véhicule soit à l'arrêt.

La rémunération

Il est interdit de rémunérer les conducteurs en fonction de la distance parcourue ou du volume de marchandises transportées dès lors que le mode de rémunération retenu est de nature à mettre en cause la sécurité routière

La réglementation européenne ne couvre qu'une partie du champ social: les différentes législations nationales conservent donc un domaine d'intervention étendu. Ainsi, d'un Etat membre à l'autre, plusieurs facteurs de différenciation interviennent dans l'approche de la partie spécifiquement sociale du transport routier:

- l'importance du champ couvert, que ce soit pour la définition des activités relevant du secteur des transports et donc de la réglementation mise en place ou pour le contenu des réglementations;
- les notions sur lesquelles s'appuient la réglementation adoptée: temps de conduite ou temps de service, approche du temps de repos, contrôle en entreprises ou contrôle sur la route.

Ces facteurs de différenciation sont accentués par les diverses dispositions du code de travail propres à chaque pays, applicables aux transports routiers: temps de travail, congés payés, cotisations sociales (répartition employeurs/employés, régimes pour les travailleurs non salariés).

Les bases de la réglementation sociale pour le transport routier dans quelques pays d'Europe

Des exemples relevés dans quelques pays de la CEE illustrent cette diversité. Les 2 facteurs déterminants dans la composition des coûts de la prestation transport des entreprises de transports sont:

- les possibilités de souplesse d'organisation offertes aux entreprises par les réglementations propres à chaque pays
- les charges directes de personnel qui découlent de l'application des textes (législations, conventions,...)

L'étude menée par L'O.E.S.T. et la D.T.T., «Comparaison des contraintes réglementaires et des coûts des personnels de conduite dans les états membres de la CEE» tente d'apporter des éléments de réponse à ces questions. La première phase de l'étude a permis d'établir une comparaison des différentes dispositions qui régissent la profession de conducteur routier.

Les notions principales qui interviennent dans ce cadre portent sur:

- le temps de conduite proprement dit
- le temps considéré comme temps de travail
- l'amplitude, c'est à dire le temps qui sépare 2 périodes de repos successifs
- le temps pris en compte effectivement dans le calcul des rémunérations de son employeur en dehors du temps de travail.

Un premier constat en découle immédiatement, les notions utilisées par certains Etats sont parfois inconnues d'autres. Ainsi la Belgique introduit un "temps de liaison" qui est le temps durant lequel le salarié reste à la disposition de l'employeur.

Dans d'autres cas elles peuvent recouvrir un contenu différent. En Allemagne, le temps de travail journalier correspond exactement au temps de conduite, alors qu'en Italie il comprend en plus du temps de conduite le temps passé en douane ainsi que celui consacré au petit entretien...

Définition des principales notions de temps dans 7 pays de la CEE

	temps de service	amplitude	définition du travail journalier	autres notions	prise en compte des temps à disposition dans le temps réel
Belgique	non défini dans la législation	période comprise entre 2 temps de repos journalier CCT voyageurs	conduite + chargement et déchargement	temps de liaison: temps durant lequel le salarié est à la disposition de son employeur (hors temps de travail)	non prise en compte dans le temps mais prime horaire
Espagne	non défini dans la législation	non défini	temps effectif hors temps à disposition		50% des temps de présence pour rémunération
Grande Bretagne	non défini dans la législation	notion absente	minimum garanti 8 heures maximum 11 heures	durée de travail et temps de service sont identiques	saire garanti pour 45 ou 47h1/2 si présence effective au travail
Italie	non défini dans la législation absente des conventions collectives	temps au service de l'employeur (conventions TRV) pas de plafond légal ou conventionnel	conduite + douane + petit entretien	temps à disposition de l'entreprise hors travail effectif	temps à disposition rémunéré à 30% pour TRM 60% pour TRV
Pays-Bas	non défini dans la législation	défini dans les conventions : temps entre le début et la fin d'un service	temps consacré à la conduite et à toute autre activité annexe à la conduite (TRV)		TRM: repos compensateur calculé comme pour les heures supplémentaires
Allemagne	le temps de service est assimilé à durée de travail	défini dans la législation et les conventions	temps travail = temps de service		100%
France	temps de travail effectif et temps à disposition pris pour leur durée réelle	intervalle existant entre 2 repos successifs	conduite + annexes + 2/3 du temps à disposition	temps à disposition: période d'attente où le personnel ne dispose pas librement de son temps	66% des temps à disposition, mais temps réel et temps de service ne peuvent être inférieurs à 92% du total

Normes applicables aux principales notions de temps dans 7 pays de la CEE

	durée du travail journalier	durée de l'amplitude	durée du temps de service	période du travail de nuit
Belgique	8 heures	14 heures sur 5 jours en TRV	10 heures + temps de liaison: pas de limite légale	20 heures à 6 heures
Espagne	9 heures			22 heures à 6 heures
Grande Bretagne	11 heures		11 heures	20 heures à 6 heures
Italie			accords de flexibilité modifiant les heures de service	22 heures à 6 heures
Pays-Bas		10 heures		TRM: 20 heures à 6 heures TRV: 1 heure à 5 heures
Allemagne	8 heures	12 heures		20 heures à 6 heures
France	10 heures	12 à 14 heures en TRV	12 à 13 heures	22 heures à 5 heures

Divers autres facteurs vont intervenir dans la détermination des coûts pour l'entreprise. On prendra ici l'exemple des congés annuels:

Congés annuels dans 7 pays de la CEE

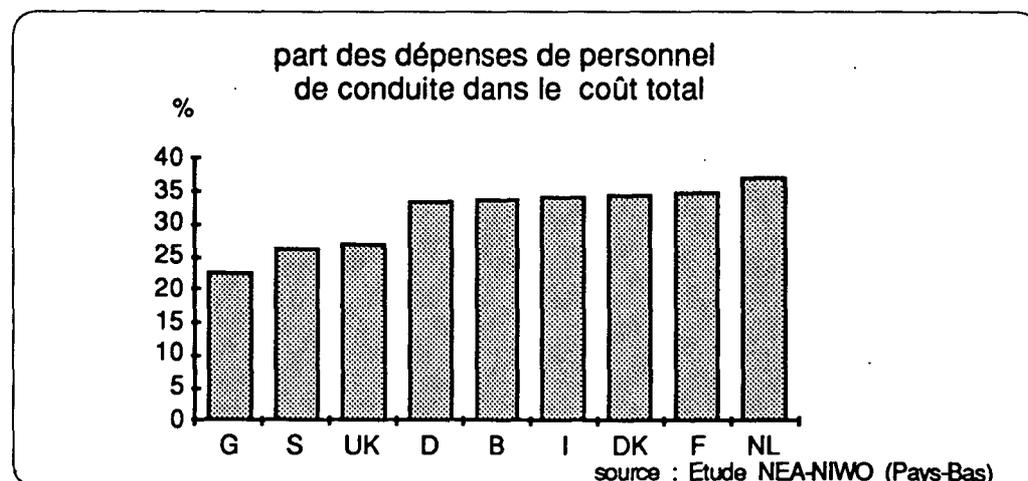
	nombre de jours de congés annuels TRM	nombre de jours de congés annuels TRV	nombre de jours de congés annuels minimum	nombre de jours de congés annuels maximum	nombre de jours fériés
Belgique	4 semaines	24 jours pour une semaine de 6 jours - 20 jours pour une semaine de 5 jours	24	24	8
Espagne	30 jours calendaires	30 jours calendaires	26	26	15
Grande Bretagne	3 semaines	3 semaines	18	24	9
Italie	22 jours pour une semaine de 5 jours	26 jours pour une semaine de 6 jours - 22 jours pour une semaine de 5 jours	26	26 à 31	12
Pays-Bas	22 jours ouvrables	23 jours ouvrables	27	35-36	7
Allemagne	24 jours ouvrables	21 à 29 jours ouvrables	21	34-35	8 (+ 2 dans certains Länder)
France	5 semaines	5 semaines	30	31-32	11

source: étude O.E.S.T. - D.T.T.

Des disparités existent aussi bien entre pays quant au nombre de congés autorisés, aux jours fériés accordés, qu'à l'intérieur des pays entre le transport de voyageurs et de marchandises.

La seconde phase de l'étude devra permettre d'estimer les répercussions des disparités constatées dans réglementations sur le coût des prestations transports.

Les dépenses de personnel sont un des postes principaux du coût total de transports.



L'ouverture des frontières intra-CEE provoquera un regain de concurrence entre les transporteurs routiers européens. Harmoniser les conditions de concurrence sans pénaliser les pays ayant des politiques sociales développées, tel est le double objectif à avoir pour réussir pleinement la libéralisation des transports routiers en Europe ■