

DS/MCP

MINISTERE
DES TRAVAUX PUBLICS
ET DES TRANSPORTS

--

Service
des Affaires Economiques
et internationales

--

S.A.E.I. n° 114

NOTE D'INFORMATION N° 22

LES DISPARITES DES REGLEMENTATIONS SOCIALES APPLICABLES
AUX TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES A L'IN-
TERIEUR DU MARCHE COMMUN ET LEURS EFFETS SUR
LES CONDITIONS DE CONCURRENCE

-o-

CDAT
8859

MARS 1964

LES DISPARITES EXISTANT ENTRE LES REGLEMENTATIONS
SOCIALES APPLICABLES AUX TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES
DANS LA COMMUNAUTE ECONOMIQUE EUROPEENNE ET LEURS
EFFETS SUR LES CONDITIONS DE CONCURRENCE.

En adhérant au Traité de Rome, la France a accepté une nouvelle règle du jeu et les décisions économiques, à quelque niveau qu'elles soient prises, engendrent depuis lors des conséquences qui ne sont plus les mêmes qu'auparavant. Certes sa place dans la compétition dépend toujours des efforts de recherche et d'innovation ainsi que de la valeur de ses réseaux commerciaux, mais en raison de l'affaiblissement progressif des protections douanières et contingentaires elle dépend de plus en plus exclusivement du niveau de ses prix par rapport aux prix extérieurs.

Ce qui est vrai pour les marchandises, l'est aussi pour les services. Une industrie comme celle des transports routiers ne peut se mesurer à ses concurrents étrangers que si ses prix sont compétitifs, alors que dans l'avenir les protections contingentaires tendront sans doute à disparaître.

Or, ces prix sont fonction, en grande partie, des coûts. Parmi eux, les coûts de la main d'oeuvre, qui constituent une part importante du coût des transports, ont souvent été accusés d'être défavorables aux transporteurs français vis-à-vis de leurs concurrents étrangers. Aussi, est-il intéressant, à partir d'une analyse des réglementations en vigueur et des données statistiques ou comptables disponibles, d'essayer de se faire une idée plus précise de la situation des transports routiers français en ce domaine.

I - LA REGLEMENTATION DES CONDITIONS DE TRAVAIL -

A - La durée du travail

- En ce domaine, une comparaison est d'autant plus sûre et a d'autant plus de valeur que la période considérée est plus longue. Cependant, il est aussi important au regard de la concurrence de connaître les règles législatives, réglementaires ou contractuelles qui limitent le temps

de conduite ou la durée maximum autorisée de travail par jour. Cette dernière notion est d'ailleurs proche de celle "d'amplitude" qui désigne la durée totale sur laquelle peut s'étendre la prestation de travail, y compris le temps d'attente et de disponibilité.

TRANSPORTS DE MARCHANDISES (1)

	Durée de conduite ininterrompue + pause légale	Durée de conduite maximum par jour	Durée maximum autorisée de travail par jour
FRANCE	5 heures + 1/2	12 heures	Dépend du nombre de jours de travail et de la nature de l'activité exercée pendant la prestation d'heures supplémentaires. Amplitude: 1 conducteur 16 heures 2 conducteurs 18 heures.
BELGIQUE	5 heures + 1 heure	Aucune disposition	Légalement : 10 heures, 12 heures avec autorisation spéciale.
ALLEMAGNE	$\begin{matrix} > 7,5 \text{ tonnes} \\ > 4 \frac{1}{2} \text{ heures} + 1 \frac{1}{2} \text{ h} \end{matrix}$	Transports à courte distance $\leq 7,5 \text{ T} : 8 \text{ h}$ $> 7,5 \text{ T} : 9 \text{ h}$ Transports à longue distance: Par amplitude de travail: 9h; et, 2 fois la semaine, 10h.	Convention collective - Transports à courte distance amplitude 12h (1 ou 2 conducteurs). - Transports à longue distance amplitude : 1 conducteur 12 heures 2 conducteurs 24 heures.
ITALIE	Aucune disposition	Aucune disposition	Légalement aucune disposition
LUXEMBOURG	$\begin{matrix} > 3,5 \text{ tonnes} \\ > 4 \frac{1}{2} \text{ heures} + \frac{1}{2} \text{ h} \end{matrix}$	9 heures	Légalement Cas normaux 10 heures. Cas spéciaux : limitée par la durée du repos journalier ou l'amplitude.
PAYS-BAS	5 heures + 1/2 h	Transports nationaux. Aucune disposition Transports internationaux : 9h.	Légalement Durée du travail: 10h. 2 fois par semaine: 12 heures. Amplitude : transports nationaux 1 cond. 14h (16h 2 fois la semaine) 2 cond. 18 h. Transp. internat. 1 cond. 14h, 2 cond. 16 heures

(1) Ce tableau comme les suivants est extrait du "Projet d'aperçu des conditions de travail dans les transports routiers des pays de la Communauté". Document V/VII/4674/62 F Bruxelles 15 septembre 1962.

- En ce qui concerne la durée hebdomadaire du travail, la situation est particulièrement complexe. Les dispositions légales ou conventionnelles ne font pas toujours référence aux mêmes durées ni aux mêmes notions.

Dans la mesure où il est possible de procéder à une comparaison, la durée normale de travail pourrait se situer dans les transports de voyageurs entre 42 et 48 heures. Dans les transports de marchandises en revanche cette durée se situerait entre 45 et 60 heures.

On peut considérer, sous quelques réserves, que la durée normale de travail constitue la base de calcul des heures supplémentaires, dont la réglementation en France a souvent été dénoncée comme une cause d'inégalité dans la concurrence. Toutefois, des dispositions relatives aux heures supplémentaires ne sont pas aussi explicites dans tous les pays de la Communauté, et de plus, la notion d'heures supplémentaires n'est pas définie partout de la même façon, mais tantôt comme le dépassement de la durée normale du travail et tantôt par le versement d'une rémunération particulière.

Le tableau ci-après résume les différentes données relatives à la durée hebdomadaire de travail.

	D U R E E S		H E B D O M A D A I R E S	
	Durée normale	Limites fixées à la prestation d'heures supplémentaires	Durée maximum autorisée du travail	
FRANCE	Légalement 40 heures	Légalement 20 heures	60 heures	
BELGIQUE	Légalement et conventionnellement 45h	14 heures	Légalement 70 heures, 84 avec autorisation spéciale	
ALLEMAGNE	Légalement: longue distance : 48 heures Conventionnellement courte distance : 45h	Convention collective Transports à courte distance : 15 heures Transports à longue distance : néant	Convention collective - Transports à courte distance: 60h (1 ou 2 conducteurs) - Transports à longue distance : néant	
ITALIE	Légalement : néant Conventionnellement durée normale : 48h Service hors ville : 60h	Convention collective 12 heures	néant	
LUXEMBOURG	Légalement : 48 h	Légalement : Cas normaux 12h maximum Cas particuliers: limitée par l'amplitude	Légalement: Cas normaux 60h au maximum Cas particuliers: limitée par l'amplitude	
PAYS-BAS	Légalement: Durée normale : néant maximum : 55h Conventionnellement base de rémunération 48 - 45 h.	Légalement: la notion d'hrs. sup. n'existe pas Conventionnellement les Hrs. sup. sont celles qui sont fournies au delà de la base de rémunération proprement dite	Légalement. Durée du travail : 55 heures Amplitude : Transports nationaux : 76 h. Transports internationaux : 84 h.	

B - Complémentaire de la réglementation de la durée du travail, celle du repos peut, elle aussi avoir une influence sur les conditions de concurrence, c'est particulièrement le cas pour le régime des congés payés et pour celui des jours fériés.

En comparant les régimes des six pays de la Communauté, on constate des divergences assez fortes pour les congés payés. Cependant, on peut difficilement les dissocier de celles que recèle le régime des jours fériés.

	Congés payés	jours fériés
FRANCE	<u>Régime légal</u> (général) 18 jours ouvrables + 2 jours pour 20ans de services, + 4 jours pour 25 ans, + 6 jours pour 30 ans (1)	<u>Payés</u> : régime légal 1 jour <u>Non payés</u> : 9 jours
BELGIQUE	<u>Régime légal</u> (général) au-dessous de 18 ans : 18 jours au-dessus : 12 jours	<u>Payés</u> : régime légal, de 10 jours <u>Non payés</u> : néant
ALLEMAGNE	<u>Régime légal</u> (général) : 12 jours <u>Conventions collectives</u> : en moyenne 18 jours ouvrables	<u>Payés</u> : régime légal, de 10 à 13 jours selon les "laender" <u>Non payés</u> : néant
ITALIE	<u>Régime légal</u> : fixation de la durée par convention collective <u>Conventions collectives</u> : les 4 pre- mières années d'ancienneté : 12 jours; de la 4ème à la 10ème : 15 jours; au- delà : 18 jours	<u>Payés</u> : régime légal, de 16 jours <u>Conventions collectives</u> : 1 jour <u>Non payés</u> : néant
LUXEMBOURG	<u>Régime légal</u> (général). - Entreprises de + de 20 travailleurs : 3 premières années 8 jours ouvrables, 4ème et 5ème : 12 jours ouvrables au-delà de la 5ème : 18 jours ouvrables - Entreprises occupant 20 travailleurs et moins : 3 premières années : 8 jours ouvrables, au-delà 12 jours ouvrables	<u>Payés</u> : régime légal 10 jours <u>Non payés</u> : néant
PAYS-BAS	<u>Régime légal</u> : néant <u>Conventions collectives</u> : de 18 à 21 jours pour les travailleurs ayant de 25 à 40 années d'ancienneté.	<u>Payés</u> : régime légal : néant <u>Conventions collectives</u> : 7 jours <u>Non payés</u> : néant

(1) Un arrêté du 27 janvier 1964 (J.O. du 4 février) étend à l'ensemble des salariés des professions des transports routiers les dispositions de deux avenants portant la durée des congés payés à quatre semaines.

C - Enfin, la composition de l'équipage des véhicules, outre leur importance sur la sécurité et sur les conditions de travail, a, elle aussi, une incidence sur les prix de revient.

Il n'existe aucune disposition législative ou conventionnelle relative au nombre minimum de conducteurs par véhicule en Belgique, en Allemagne et au Luxembourg. En France la convention collective prévoit pour les transports de marchandises que les véhicules utilisés pour les transports à longue distance doivent, dans certains cas, avoir deux conducteurs. La loi exige de même la présence de deux conducteurs en Italie et aux Pays-Bas ou, pour ce dernier pays, d'un conducteur et d'un convoyeur, pour les camions munis de remorque, les trains de véhicules articulés et les tracteurs avec semi-remorque au-dessus d'un certain poids total en charge.

Il faut toutefois souligner que pour beaucoup de ces conditions, notamment de durée, la loi ou les conventions ne fixent que des maxima, aussi la pratique a-t-elle une très grande importance, mais elle est parfois difficile à connaître comme à contrôler.

II - LES CONDITIONS DE REMUNERATION -

A - Les salaires, sauf au Grand Duché de Luxembourg, sont réglés par les conventions collectives. Parfois cependant celles-ci sont rudimentaires et se contentent de fixer un minimum. Les salaires réels peuvent donc différer notablement des salaires conventionnels.

Ces derniers valent pour la durée conventionnelle de travail. Or, si la comparaison des durées hebdomadaires de travail montre que la législation française a une position à part en matière d'heures supplémentaires, cette constatation ne prend toute sa valeur que si elle est complétée par l'examen des compensations payées au-delà de la durée légale.

Sur ce point, les situations sont très diverses selon les pays. Mais les transporteurs français qui doivent verser des sursalaires de 25% supérieurs aux salaires normaux dès la 40ème heure et de 50% à partir de la 49ème heure paraissent bien défavorisés. Leurs charges croissent plus que chez leur concurrents italiens et néerlandais (majoration de 25% et 30%) mais surtout plus tôt que chez tous les autres.

FRANCE	<u>Sursalaire au-dessus de la durée légale</u> : + 25% de 40 à 48 heures + 50% à partir de la 49ème heure) dispositions législatives
BELGIQUE	<u>Sursalaire au-dessus de la durée normale de travail</u> Journalière, hebdomadaire ou autre ; + 25% pour les deux premières heures + 50% ensuite. (Disposition législative ou convention collective ou statut) Exception : chemin de fer vicinaux.
ALLEMAGNE	- Soit <u>sursalaire</u> + 25% si le dépassement de la durée légale ou conventionnelle journalière n'excède pas 3 heures + 50% au-dessus de 3 heures (disposition législative ou conventionnelle) Soit <u>repos compensatoire payé</u> : chemins de fer fédéraux
ITALIE	Transports de marchandises - <u>Sursalaire</u> : + 25% (convention collective ou statut)
LUXEMBOURG	Ni sursalaire, ni repos compensatoire
PAYS-BAS	Transports de marchandises - <u>Sursalaire</u> : + 30%, n'existe que pour les transports privés au-delà de la durée normale de service (30/51 heures par semaine). L'employeur peut en outre octroyer un repos compensatoire.

B - Des allocations et indemnités viennent s'ajouter aux salaires. Mises à part les primes pour connaissance linguistique ou pour conduite sans accidents, il s'agit essentiellement des frais de déplacement.

Dans les transports de marchandises les conventions collectives prévoient en Belgique des taux allant de 200 à 250 Fb. par jour, en Italie de 625 lires pour une absence de 6 à 8 heures à 2.300 lires pour une absence de 18 à 24 heures, en République Fédérale Allemande 14 D.M., aux Pays-Bas, si la convention collective prévoit des remboursements à des taux fixes en transports intérieurs, pour les transports internationaux le principe est le remboursement des dépenses réellement effectuées. En France enfin un avenant du 9 décembre 1963 à la convention collective des ouvriers des transports a réévalué les taux en vigueur, qui sont dorénavant de 19,55 F. par 24 heures pour les transports irréguliers et de 18.00 F pour les transports réguliers et respectivement de 20,80 F et 18,75 pour les conducteurs grand routier .

C - En matière de sécurité sociale enfin, les transports sont soumis en principe au régime général qui reflète parfois des conceptions assez différentes selon les pays, quant à son champ d'application et à la répartition des charges entre l'Etat, les employeurs et les salariés.

Par contre, sur le plan financier, on peut noter une tendance à la convergence des volumes globaux des dépenses par rapport au revenu national.

Toutes ces données réglementaires sont cependant insuffisantes pour permettre une appréciation exacte de la situation de concurrence des transporteurs routiers des pays du Marché Commun. Pour cela, il est indispensable d'examiner leurs effets sur les coûts en fonction des conditions réelles de rémunération.

III - LES EFFETS SUR LES COÛTS DES REGLEMENTATIONS

Faute de renseignements statistiques ou comptables suffisamment précis, ces effets sont encore actuellement difficiles à évaluer...

A - Une enquête statistique portant sur les coûts de la main-d'oeuvre permettrait d'avoir une vue d'ensemble de l'importance respective des coûts de la main d'oeuvre chez les transporteurs du Marché Commun. De telles enquêtes ont déjà été effectuées pour d'autres secteurs économiques, alors qu'elles demeurent pour celui des transports à l'état de projet. Certaines de leurs conclusions générales paraissent toutefois pouvoir lui être appliquées :

- Les coûts salariaux horaires étaient en 1959 comme en 1960 moins élevés aux Pays-Bas et en Italie qu'en France, tandis qu'ils étaient à peu près égaux en Belgique et supérieurs en Allemagne;

-Par ailleurs, les coûts d'une même industrie dans les six pays étaient plus homogènes que les coûts des différentes industries d'un même pays ;

-Enfin, ils étaient proportionnels à l'importance des établissements et plus élevés dans les régions les plus développées que dans les autres.

B - Des études de coûts entreprises par un comité d'experts gouvernementaux placé auprès de la Commission du Marché Commun sont en cours. Contrairement aux statistiques qui ne fournissent que des moyennes, elles doivent permettre une comparaison des coûts respectifs des transports relation par relation. Seule une première analyse très partielle effectuée sur trois relations groupant deux à deux les six pays intéressés peut pour l'instant en être donnée à titre indicatif :

- On constate qu'exprimé en pourcentage du coût total du voyage, les charges afférentes au personnel de conduite sont les plus élevées en Allemagne, moindres en Italie et aux Pays-Bas, puis en France et en Belgique.

Par contre, en valeur absolue, c'est en Allemagne qu'elles sont les plus élevées, puis en France, ensuite aux Pays-Bas et en Italie, enfin en Belgique.

- En distinguant les différentes composantes de la rémunération, on observe que les salaires directs sont le siège des écarts les plus considérables. Les charges sociales sont les plus élevées en France et en Allemagne.

	FRANCE		BELGIQUE		ALLEMAGNE		ITALIE		PAYS-BAS	
	Coût T/K	%	Coût T/K	%	Coût T/K	%	Coût T/K	%	Coût T/K	%
Coût total(1)	0,1844		0,1131		0,1820		0,1155		0,1488	
Coût du personnel de conduite à la T.K.	0,055	29,8	0,025	22,10	0,071	39,01	0,043	37,21	0,049	32,8
dont salaires	0,029		0,0146		0,041		0,0197		0,031	
Charges sociales	0,013		0,0047		0,012		0,0099		0,007	
indemnités	0,013		0,0058		0,017		0,0135		0,010	

(1) exprimé en Fr français 1963

Ces observations rejoignent en partie les impressions retirées de l'analyse des réglementations. Mais l'insuffisance actuelle de renseignements chiffrés ne permet guère d'aller plus loin et d'en tirer des conclusions plus précises.

Il faut d'ailleurs noter que si certaines réglementations, comme celles des heures supplémentaires sont en France plus contraignantes qu'ailleurs au regard de la concurrence, elles ne sont pas spéciales au secteur des transports. En outre leurs répercussions sur les coûts dépendront dans une large mesure des taux de salaires dont elles pourraient amplifier ou au contraire limiter les effets selon qu'elles sont plus ou moins restrictives.

Mais ces taux de salaires, s'ils diffèrent encore selon les pays, sont, sous réserve de la fixation de minima, le résultat d'un libre débat, il est difficile dès lors de voir dans leurs différences des causes de distorsions. Elles reflètent beaucoup plus la productivité respective des secteurs nationaux de transports ou les rapports de force entre les parties intéressées à leur fixation. D'ailleurs même à l'intérieur de chaque pays ils évoluent dans le temps et varient selon les régions.

Le fonctionnement du Marché Commun doit permettre un rapprochement des conditions de concurrence. Celui-ci serait toutefois facilité par la mise en oeuvre des politiques communes dans les divers domaines où elles sont prévues par le Traité de Rome. En attendant il n'est cependant pas inutile de s'efforcer de remédier à toutes les causes particulières de distorsions que l'examen des réglementations pourrait révéler.

