



COMMISSION EUROPÉENNE

DG Emploi, affaires sociales et égalité des chances

Dialogue social, droits sociaux, conditions de travail, adaptation au changement

Dialogue social, relations industrielles

**COMITÉ DU DIALOGUE SECTORIEL
TRANSPORT ROUTIER**

Programme de travail révisé 2013 – 2014

Adopté le 25 avril 2014

1. Amélioration des aires de repos

APERÇU GÉNÉRAL & OBJECTIFS

Par le passé, l'IRU et l'ETF ayant travaillé ensemble sur la question de l'amélioration des infrastructures de repos et ont adopté en 2006 des critères communs relatifs au nombre et à la sécurité des aires de repos, ont l'intention de poursuivre leur travail.

Les partenaires sociaux ont l'intention d'identifier des exigences plus précises d'aires de stationnement et de repos pour le transport collectif occasionnel de voyageurs tant dans les zones intra- qu'interurbaines.

L'IRU a développé l'outil d'information TRANSPark sur les aires de repos afin de mieux diffuser l'information de stationnement pour les entreprises et les conducteurs, dont la valeur a été reconnue par la résolution du Conseil de l'Union Européenne Justice et Affaires intérieures du Novembre 2010.

Les démarches de la Commission européenne et des États membres ne sont pas encore suffisantes pour remédier au manque évident d'aires de repos ou pour faire baisser le taux de criminalité en augmentation sur ces aires. Par ailleurs, la réglementation européenne en matière de temps de conduite et de repos impose que les conducteurs se reposent plus fréquemment que sous l'ancienne réglementation, ce qui confirme la nécessité de traiter rapidement la question.

Les partenaires sociaux maintiennent leur revendication à l'ensemble des autorités pour qu'elles améliorent notablement la mise à disposition d'aires de repos. Cela se fera en particulier dans le contexte de l'obligation prévu par le nouveau règlement du RTE-T (installation des aires de repos tous les 100 km) et par le budget réservé à la proposition relative au MIE (Mécanisme pour l'interconnexion en Europe).

<u>ACTIONS</u>	<u>CALENDRIER</u>
a) Faire des démarches communs pour assurer la mise en œuvre par les États membres de la directive CE sur le déploiement de systèmes de transport intelligents pour le développement d'une interface à travers laquelle l'information sur les aires de stationnement peut être partagé.	2013 - 2014
b) Assurer que les diverses initiatives et projets de l'UE en la matière prennent en considération le nombre d'aires de repos et leur sécurisation.	2013 - 2014
c) Prendre en considération les exigences précises des aires de repos du transport collectif occasionnel tant intra- qu'interurbain comme faisant partie intégrante de politiques efficaces d'accès aux zones urbaines. Etablir les cas au niveau de l'UE ou ces exigences ne sont pas actuellement réunies.	2013 - 2014
d) Trouver des voies et moyens pour promouvoir ensemble l'outil TRANSPark ¹ et examiner comment, par exemple, les États membres, les aires de stationnement de poids lourds et leurs conducteurs peuvent être des fournisseurs de données qui alimentent le système.	2013 - 2014
e) Traiter les problèmes et engorgements qui surviennent aux frontières intérieurs et extérieurs de l'UE, où les retards de franchissement des frontières mettent cruellement en lumière l'importance d'aires de repos suffisantes.	2013 - 2014
2. Qualifications dans le secteur de la logistique	

² <http://www.wise-project.net/pages/index1.html>

APERÇU GÉNÉRAL & OBJECTIFS

Les partenaires sociaux poursuivront leur travail dans le domaine de la logistique, de recommandations communes sur la formation et l'emploi dans le secteur et sur les résultats du projet STARTS et sur les initiatives futures liées au ce projet.

Les partenaires sociaux devraient identifier d'autres questions d'intérêt commun dans ce domaine de la logistique en vue de se prononcer sur la nécessité ou non de créer un groupe de travail dans le cadre du Comité de dialogue social de l'UE pour la logistique liée au transport routier.

ACTIONS

CALENDRIER

a) L'IRU et l'ETF continueront d'atteindre les objectifs de ce programme de travail via les recommandations du projet STARTS ainsi que la suite de ces recommandations.

2013 - 2014

b) Les partenaires sociaux devraient être en contact – dans les limites de leurs compétences sectorielles – avec la Commission européenne afin de contribuer à la dimension sociale de la politique de la CE pour le secteur de la logistique.

2013 - 2014

c) Le groupe de travail sur les qualifications du secteur de la logistique sera invité à se réunir pour examiner les progrès réalisés et déployer des efforts afin d'accomplir les objectifs de ce programme d'action.

2013 - 2014

3. Directive sur la formation des conducteurs

APERÇU GÉNÉRAL & OBJECTIFS

La directive sur la formation des conducteurs (2003/59/CE), qui est entrée en vigueur en septembre 2008 pour le transport de passagers et à partir de septembre 2009 pour le transport de marchandises, peut tout à fait dynamiser les compétences dans le secteur si son introduction est gérée de manière adéquate. Toutefois, elle pourrait aussi freiner l'accès à la profession, en fonction de la manière dont elle est transposée.

Les partenaires sociaux travailleront ensemble pour garantir que la directive aura une incidence positive sur l'emploi dans le secteur du transport routier et

vont coopérer sur la révision annoncée.

ACTIONS

CALENDRIER

a) Les partenaires sociaux interviendront politiquement ensemble dans toute la mesure du possible pour assurer que la directive réponde aux besoins du secteur et des conducteurs. Entre autres, des démarches seront entreprises auprès des instances compétentes pour leur présenter les résultats et les recommandations du projet STARTS. Les partenaires sociaux vont demander à la Commission européenne de les informer régulièrement dans le cadre du dialogue social du secteur sur l'état de la révision.

2013 - 2014

4. Meilleure mise en œuvre des règles européennes sur les temps de conduite et de repos

APERÇU GÉNÉRAL & OBJECTIFS

Le règlement de l'UE sur les dispositions relatives aux temps de conduite et de repos ((CE) n° 561/2006) établit le régime de travail du conducteur professionnel. Cependant, cette mise en application a créé des confusions, des difficultés et coûts inutiles pour les entreprises et conducteurs compte tenu de la divergence entre les pratiques et interprétations nationales de ce règlement.

En 2013 - 2014, l'IRU et l'ETF devraient continuer à définir des questions d'intérêt commun et à soumettre des propositions communes à la Commission et d'autres instances, dans le but de clarifier et d'améliorer la mise en œuvre des dispositions.

ACTIONS

CALENDRIER

a) Veiller, par des démarches communes sur des questions pertinentes, à ce que la Commission et les États membres poursuivent leurs efforts pour clarifier et améliorer la mise en œuvre du règlement par l'intermédiaire du projet TRACE sur la formation des autorités de contrôle, le groupe de travail juridique de la CE et tout autre moyen qui pourrait s'avérer indiqué. Les partenaires sociaux vont coopérer activement dans le cadre du projet CLOSER. Ce projet vise une harmonisation des pratiques d'application de la loi, à travers l'élaboration d'objectifs d'apprentissage communs pour tous les

2013 - 2014

principaux professionnels du transport routier.	
b) Appeler conjointement à l'établissement d'une procédure communautaire de contrôle par laquelle la Commission s'assure que les États membres suivent les notes d'orientation auxquelles ils ont adhéré à Bruxelles.	2014
5. Pénuries de conducteurs, image, et recrutement dans le transport par route	
<u>APERÇU GÉNÉRAL & OBJECTIFS</u>	
<p>Le transport utilitaire par route souffre de manière persistante d'une pénurie de conducteurs qualifiés, plus marquée pendant les périodes de croissance économique et de plus faible taux de chômage. Ce sont des difficultés qui, par nature, s'inscrivent dans la continuité et sont systémiques.</p> <p>Ces pénuries de conducteurs, telles que nous les avons connues dans le passé, pourraient bien resurgir et toucher l'ensemble du secteur et non se limiter à quelques sous-secteurs. Il en va de même pour les carences de compétences précises dans un secteur de plus en plus confronté à des exigences juridiques, techniques, opérationnelles et d'emplois en fonction du produit.</p> <p>Par ailleurs, ces problèmes pourraient s'aggraver au fil de la concrétisation des menaces graves que l'évolution démographique fera peser sur le secteur. En effet, la profession vieillit, les effectifs s'approchent de l'âge de la retraite et ne sont pas remplacés par de jeunes embauches car ce travail de transport routier n'est guère attractif pour eux.</p> <p>Les partenaires sociaux reconnaissent que les éléments antérieurs ont déjà entraîné une pénurie de travailleurs qualifiés dans le secteur. Les partenaires sociaux devraient adopter des mesures pour résoudre ces problèmes. Leurs efforts devraient se concentrer sur l'amélioration du recrutement et de la rétention des conducteurs, en insistant sur la formation.</p> <p>Les partenaires sociaux ont l'intention de traiter ces questions en développant leur propre recherche et en lançant des initiatives qui cibleront la nature et l'impact de la pénurie de conducteurs et identifieront des voies et moyens pour apporter une solution à ces problèmes par le développement de meilleures stratégies de recrutement et de rétention.</p>	
<u>ACTIONS :</u>	<u>CALENDRIER</u>

a) Identifier les principales causes du déficit dans le recrutement, notamment de jeunes et. examiner la possibilité d'une approche / position commune de l'IRU et l'ETF ainsi que d'autres mesures, sur la base des conclusions ci-dessus	2013 - 2014
b) Entreprendre est initiatives communes pour promouvoir l'image de l'emploi dans le transport par route, le rôle positif des conducteurs dans la société et le large éventail de possibilités d'emploi disponibles dans le secteur.	2013 - 2014
c) Identifier les meilleures pratiques pour cibler des groupes sociaux auxquels transmettre des informations sur les raisons et les modalités d'une recherche d'emploi en tant que conducteur utilitaire.	2013 - 2014
d) Identifier les meilleures pratiques qui aident à la rétention des conducteurs comme des stratégies de parcours de carrière, des conditions de travail et des formations.	2013 - 2014

6. L'emploi illégal

APERÇU GÉNÉRAL & OBJECTIFS :

L'IRU et l'ETF plaident pour l'application de normes très pointues de professionnalisme dans le secteur du transport par route. Les bonnes pratiques d'emploi sont mises au cœur de la profession.

Les pratiques de travail illégal, tout en étant une réalité, sont marginales dans le secteur mais en amenuisent la rentabilité et le retour sur investissement. De plus, elles engendrent un désavantage compétitif pour les employeurs responsables et les travailleurs, ébranlent les conditions de travail et ternissent par trop l'image du secteur.

Le transport par route est un secteur extrêmement concurrentiel et sensible aux changements économiques. Le travail illégal est souvent la conséquence de conditions de marché que les employeurs et les travailleurs peuvent ne pas maîtriser. Même si toutes les caractéristiques ne peuvent être modifiées, il est important de traiter les causes et non les symptômes de ce problème.

(citât de la Déclaration commune de l'ETF IRU sur le travail illégal, 16/10/2007)

<u>ACTIONS :</u>	<u>CALENDRIER</u>
a) Les partenaires sociaux vont continuer la discussion et l'activité sur le travail illégal dans le secteur transport routier, en utilisant comme base la « Déclaration commune de l'IRU et de l'ETF sur l'emploi illégal», la « Déclaration commune de l'IRU et de l'ETF sur la poursuite de l'ouverture du marché communautaire du transport routier de marchandises » et l'« Ensemble de propositions des partenaires sociaux sectoriels en vue de la prochaine révision du règlement (CE) n° 1072/2009 sur l'accès au marché du transport de marchandises par route ».	2013 - 2014
b) Dans le cadre des prochaines élections européennes, étudier la possibilité de rédiger une initiative (déclaration) conjointe ETF - IRU adressée à la future Commission et au Parlement européen.	2014
7. Transports publics locaux	
<u>APERÇU GÉNÉRAL & OBJECTIFS</u>	
L'intention des partenaires sociaux, l'UITP et l'ETF, est de promouvoir grâce à ce programme de travail, le transport public urbain et de développer leurs engagements visant à renforcer la qualité des conditions de travail comme l'une des conditions pour une bonne qualité de services.	
<u>ACTIONS</u>	<u>CALENDRIER</u>
a) Finalisation des recommandations communes sur la « directive de la formation des conducteurs (directive 2003/59/CE) pour les conducteurs de bus dans les transports publics urbains »	Mars 2013
b) Déclaration commune sur le paquet relatif au transport public urbain annoncé par la Commission	Printemps 2013
c) Rédaction de recommandations communes sur la promotion de l'emploi des femmes dans le secteur du transport public urbain	Premier semestre 2013 Signature automne 2013

d) Conférence sur l'emploi des femmes dans les transports publics urbains: Présentation du projet ² WISE	Proposition Projet Mars / Avril 2013 automne 2013
e) Projet conjoint «Acheter “social” et responsabilité sociétale des entreprises » (à définir)	Proposition de projet Août / Septembre 2013 Activités du projet 2013 - 2014
f) Suivi module de travail du projet EBSF ³ concernant le lieu de travail de conducteurs (à définir)	

Évaluation du programme de travail 2013 - 2014

Étant donné que ce programme de travail couvre une période de deux ans, les partenaires sociaux devraient évaluer les progrès réalisés fin 2013. À ce stade, ils pourront éventuellement décider d'actualiser le programme de travail.

Le programme de travail actuel n'exclut pas d'autres sujets de discussion. Les partenaires sociaux s'efforceront de résoudre d'autres questions d'intérêt commun comme et quand ils se présentent.

² <http://www.wise-project.net/pages/index1.html>

³ <http://www.ebsf.eu/>