



COMMISSION EUROPÉENNE

DG Emploi, affaires sociales et inclusion

Législation sociale et de l'emploi, dialogue social
Dialogue social, relations industrielles

Bruxelles, le 26 mai 2011

**COMITE DU DIALOGUE
SECTORIEL
«TRANSPORT ROUTIER»**

Projet de compte rendu de la réunion du Comité

du 8 novembre 2010

La réunion est présidée par M. Causse (employeurs). L'ordre du jour est adopté. Le compte rendu de la dernière réunion plénière (30 novembre 2009) est approuvé sans commentaires ni modifications.

Il est décidé que M. Causse présidera encore la réunion du 6 décembre 2010 et que l'ETF (M. Sugic, actuel vice-président du Comité) lui succédera à la présidence tournante du Comité au début 2011.

Programme d'action pour la sécurité routière 2011-2020 de la Commission européenne (DG MOVE)

M^{me} Marolda présente les orientations et lignes directrices stratégiques de la Commission en matière de sécurité routière pour la période 2011-2020, dont la création d'un espace européen commun de la sécurité routière, ainsi que le projet PRAISE actuellement mené par la Commission, qui vise à prévenir les accidents et blessures de la route liés au travail (cf. diaporamas pour de plus amples détails). Elle souligne que la sécurité routière n'est pas seulement une question relevant du domaine des transports et qu'elle est également liée à d'autres domaines politiques, comme la santé publique, l'environnement, l'emploi, la sécurité et la santé au travail, la fiscalité, l'énergie, etc. Il ressort de l'analyse de la Commission que les infrastructures nécessaires sont en place mais que l'accent doit à présent être mis sur la création de systèmes de sécurité mieux adaptés, sur le comportement et la formation des usagers de la route, toutes catégories confondues, et sur l'application effective des règles.

M^{me} Marolda souligne l'importance, pour la réalisation des objectifs stratégiques, de la contribution et de la participation active des partenaires sociaux à l'application des lignes directrices proposées. Elle demande notamment aux employeurs d'élaborer des programmes de sécurité spécifiques pour leurs salariés. Ces derniers doivent être informés de ces programmes et doivent participer à leur application.

Lors de sa brève présentation du projet PRAISE, actuellement mené par la Commission, qui vise à prévenir les accidents et blessures de la route liés au travail, M^{me} Marolda souligne que 39 % des accidents mortels enregistrés au travail ont lieu «sur la route». Par

conséquent, il est nécessaire de davantage mettre l'accent sur la responsabilité des entreprises et de prendre un engagement général pour la sécurité: il s'agit notamment de présenter des propositions pour des «déplacements domicile-travail intelligents». Le projet PRAISE sera constitué de neuf rapports thématiques, qui seront résumés dans un manuel sur la sécurité routière.

Lors de la discussion qui s'ensuit, M. Causse confirme l'importance de la formation à la sécurité et de la mise en place d'une véritable culture de la sécurité. L'ETF se félicite des récentes améliorations en matière de sécurité routière mais regrette que les nouvelles orientations stratégiques ne soient pas pleinement conformes au programme d'action précédent de la Commission pour la sécurité routière. L'ETF est notamment préoccupée par: l'absence de référence aux aires de repos; l'absence d'une méthode tenant compte des différents types de véhicules, et notamment le fait que les «véhicules légers» (moins de 3,5 tonnes) ne soient pas mis en évidence et ne fassent l'objet d'aucune proposition; l'omission de la fatigue et des troubles du sommeil en tant que causes d'accidents majeures; la distinction entre les conducteurs professionnels et les autres usagers de la route; elle pense par ailleurs qu'il faut se concentrer sur les points noirs en matière d'accidents et reconnaître que les accidents de la route ont diminué malgré la forte augmentation du niveau du trafic. Du point de vue du secteur routier, les orientations stratégiques de la Commission semblent en outre n'être pas assez détaillées et ne pas proposer de mesures concrètes. Les représentants syndicaux se demandent par ailleurs si les infrastructures de transport sont réellement suffisantes. D'un autre côté, les participants en général se félicitent de ce que la Commission appelle les employeurs à élaborer des programmes d'action pour la sécurité routière; ils indiquent que tous les employeurs doivent participer à ce processus, et pas seulement les employeurs du secteur des transports routiers. Les employeurs devraient élaborer ces programmes en coopération avec les syndicats. L'IRU confirme qu'elle accorde traditionnellement beaucoup d'attention à la sécurité routière et qu'elle a signé la charte pour la sécurité routière. Elle se dit d'accord avec les préoccupations qui ont été soulevées et fait référence à l'initiative IREP en cours, qui contribue au repérage des points noirs et des zones accidentogènes.

L'IRU souligne ensuite l'unique étude sur les causes des accidents par les camions en Europe (ETAC)¹ élaborée par l'IRU en coopération avec la Commission européenne. Cette étude montre que l'erreur humaine est la cause principale dans 85,2 % des cas examinés. Néanmoins, 75 % de ces 85,2 % ont été causés par d'autres utilisateurs de la route et seulement 25 % par les conducteurs de camions, ce qui souligne le besoin pour les autres utilisateurs d'apprendre comment partager la route d'une manière sûre avec les utilisateurs professionnels. Le programme de travail annuel de la Commission devrait dûment refléter les causes sous-jacentes, et les activités d'éducation et de formation devraient s'adresser à des publics plus larges. En outre, tout en reconnaissant la responsabilité limitée de la Commission en ce qui concerne les infrastructures, l'IRU fait remarquer qu'il a été constaté que les mesures d'austérité actuelles prises à la suite de la crise globale financière et économique mondiale auront sûrement de graves répercussions négatives sur les investissements dans les infrastructures routières.

¹ http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/publications/etac_exec_summary.pdf
http://www.iru.org/en_bookshop_item?rewrite_sticky=bookshop-display-action&id=169

Les partenaires sociaux demandent davantage d'informations sur le programme de travail annuel pour 2011 et se disent déçus de ne pas avoir été consultés au sujet de ce programme.

Dans sa réponse, M^{me} Marolda déclare comprendre la plupart des préoccupations soulevées, mais elle rappelle que les compétences législatives dans ce domaine sont du ressort des États membres et qu'en ce qui concerne les infrastructures, la Commission n'est compétente que pour les réseaux transnationaux, tandis qu'il appartient aux États membres de prendre les mesures générales relatives aux infrastructures. Elle confirme ensuite que la Commission soutient activement la coopération entre le secteur des transports routiers et celui des transports publics. En ce qui concerne le programme de travail 2011, M^{me} Marolda annonce aux participants que deux priorités ont été définies: premièrement, l'accent sera mis sur les deux-roues; deuxièmement, des mesures seront prises pour réduire la gravité des blessures.

Il est décidé que la DG MOVE informera le Comité de la définition des prochains programmes de travail annuels et le fera participer à ce processus, et que ces consultations seront inscrites régulièrement à l'ordre du jour des réunions du Comité. Ce point devrait également figurer dans le programme de travail du Comité.

M. Causse souligne le rôle de la Commission en matière d'analyse et de coordination des politiques et insiste sur la nécessité d'intensifier les échanges réguliers entre le Comité et la DG MOVE; il invite la DG MOVE à informer le Comité tous les six mois, et notamment à le consulter régulièrement au sujet des futurs programmes d'action pour la sécurité routière.

Informations de la Commission européenne

M. Siebern-Thomas (DG EMPL) présente un exposé sur les constatations et conclusions principales du récent document de travail des services de la Commission sur le fonctionnement et le potentiel du dialogue social sectoriel européen (cf. diaporama et document de travail des services de la Commission). Il indique que ce document de travail est disponible en ligne dans les vingt-trois langues officielles de l'Union européenne² et demande aux partenaires sociaux de l'utiliser activement et de le distribuer à leurs membres. Il informe également les participants de la récente publication de la brochure de la Commission sur les récents développements du dialogue social sectoriel européen (la version en langue anglaise est distribuée pendant la réunion; les traductions en allemand et en français seront disponibles début 2011).

Lors de la discussion qui s'ensuit, les partenaires sociaux soulignent l'importance de leur propre comité sectoriel qui leur permet d'adresser des thèmes spécifiques du transport par route. Ils soulèvent également la valeur potentielle d'un échange d'information et d'autres modes de coopération avec d'autres comités sectoriels, au cas par cas s'il y a des thèmes d'intérêt commun. Ils notent également le rôle important qu'a la Commission européenne d'informer les partenaires sociaux à temps sur des initiatives plurisectorielles et de promouvoir l'application des accords.

² <http://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=329&langId=fr>

Discussion et adoption du programme de travail 2011-2012

L'IRU présente le projet de programme de travail et explique les dernières modifications qu'elle a proposées. L'ETF se dit d'accord avec ces modifications et le programme de travail est adopté sans autre discussion.

Divers – Activités de cabotage et ordre du jour de la prochaine réunion

Les participants décident de traiter les questions suivantes lors de la réunion du 6 décembre 2010: aires de repos; présentation du projet TRACE et application des règles sociales; déclaration commune sur l'emploi illégal. Les discussions sur la question du cabotage et ses répercussions éventuelles sur les conditions de travail – proposées à l'origine par l'ETF – seront reportées à une date ultérieure. L'IRU convient que cette question peut être problématique et se dit disposée à inscrire cette question à l'ordre du jour d'une prochaine réunion; elle indique toutefois qu'elle ne peut contribuer à cette discussion à ce stade. Elle estime cependant que cette question est plus une «question de marché» qu'une «question sociale» et demande à l'ETF d'élaborer un document de discussion sur le lien entre le cabotage, les conditions de travail et le dialogue social sectoriel européen. M. Siebern-Thomas fait référence dans ce contexte aux récentes contributions des partenaires sociaux du secteur de la sécurité privée à la proposition de la Commission sur les virements en espèces libellés en euros et sur les solutions possibles en matière de rémunérations et de conditions de travail dans le cas du cabotage. Les représentants syndicaux estiment que le règlement actuel n'est pas suffisant et demandent des clarifications quant à l'interprétation de la disposition relative au cabotage (actuellement trois transports en sept jours, mais ce qui constitue un «transport» ne semble pas clair). Ils soulignent ensuite l'absence de cadre et de méthode pour le contrôle des activités de cabotage, ce qui pourrait donner lieu à une «utilisation fréquente et manifestement abusive des activités de cabotage». M. Causse conclut que les partenaires sociaux devraient échanger des informations afin de clarifier cette question.

En ce qui concerne le calendrier des réunions pour 2011, M. Siebern-Thomas rappelle que les dates des réunions ont été fixées en concertation avec les partenaires sociaux et sur la base de leurs propositions. Certains participants regrettent de recevoir les documents de la Commission uniquement en anglais et la prient instamment de fournir les documents dans toutes les langues de travail de la Commission (allemand, anglais et français).

Enfin, M. Causse souligne que le Comité doit également examiner à l'avenir le recrutement des jeunes, l'image du secteur et les exigences en matière de formation professionnelle. Ces questions devront être examinées dans le contexte des mutations du secteur, comme l'évolution et l'extension du secteur logistique dans le domaine du transport routier.

Annex: List of participants 8.11.2010

<p>Employers (14 ♂, 3 ♀)</p> <p>Ms Antignac (FR) Mr Causse (FR) Mr Csányi (HU) Mr Dekindt (<i>UITP</i>) Mr Johansen (DK) Mr Larsen (DK) Ms Maître (FR) Mr Mannaerts (BE) Ms Mets (EE) Mr L. Nielsen (DK) Mr M. Nielsen (<i>IRU</i>) Mr Pardo Vegezzi (ES) Mr Riberio de Campos (PT) Mr Teunissen (LU) Mr Usonis (LT) Mr Viccars (<i>IRU</i>) Mr Yarsley (UK)</p>	<p>Workers (20 ♂, 6 ♀)</p> <p>Mr Aarestrup Jensen (DK) Mr Bessemans (BE) Ms Coulet (FR) Mr David (LU) Mr García Revuelta (ES) Mr Goument (FR) Mr Johnson (UK) Ms König (SE) Mr Mayer (UK) Ms Paas (NL) Mr Parrillo (BE) Mr Peeters (BE) Ms Petrova (BG) Mr Schloemer (DE) Mr Schönauer (AT) Mr Smidt (DK) Mr Sugic (FR) Mr Székely (HU) Ms Tilling (<i>ETF</i>) Mr Toomel (EE) Mr van Ravesteijn (NL) Mr Verestóy (HU) Ms Volkers (DE) Mr vtVeen (NL) Mr Wolff (LU) Mr Wozniak (BE)</p>
<p style="text-align: center;">European Commission</p> <p style="text-align: center;">Mr Siebern-Thomas (DG EMPL/F.1) Ms Marolda (DG MOVE/E.1)</p>	