

Table ronde n°2

L'Europe des transports au défi des droits sociaux et fondamentaux : une Europe low cost ?

Barbara Palli, MCF de Droit privé Université de Lorraine

La libéralisation des transports dans le cadre de l'Union est considérée en principe comme une évolution positive (marché des transports): aussi la libéralisation, fait baisser les prix des transports, encourage la mobilité aussi bien des personnes que de marchandises. Cette ouverture du marché des transports n'est peut être saine que dans la mesure où elle respecte les droits sociaux fondamentaux des travailleurs impliqués dans les opérations de transport et qu'elle soit régulée un minimum pour éviter/contrecarrer la concurrence déloyale entre opérateurs de transport.

Bien que le thème de cette deuxième table porte en principe sur les transports en général, ma communication sera concentrée sur le TRM (transports routier des marchandises), secteur que je connais mieux.

La libéralisation des transports favorise aussi bien les prestations de services transnationales que la liberté d'établissement.

Ces deux libertés fondamentales de l'Union impliquent néanmoins des dangers notamment pour les travailleurs du secteur lorsque la concurrence exacerbée entre opérateurs de transports met en péril la sécurité des transports et la protection des droits sociaux fondamentaux des chauffeurs.

La libéralisation a eu en effet entre autre pour conséquence : d'une part, la création des entreprises de transports boîte à lettres dans les pays à faible coût salarial afin de pouvoir bénéficier des coûts salariaux peu élevés, d'autre part, la prolifération d'opérateurs indépendants peu ou pas du tout protégés par la réglementation européenne.

Pour réguler la concurrence et protéger les routiers deux moyens ont été ainsi employés jusqu'ici : d'une part l'harmonisation des conditions de travail des routiers (i) d'autre part l'application de la

directive détachement (II) à notre sens l'application de la directive détachement est inappropriée et devrait se voir remplacer par une extension du champ d'application de l'harmonisation ou du moins du rapprochement des conditions de travail (III)

I- L'harmonisation des conditions de travail des routiers : gage de sécurité routière ; de concurrence loyale et de protection des routiers

Depuis 1969, déjà, les chauffeurs routiers de marchandises bénéficient d'un statut européen spécifique ou du moins d'un rapprochement des législations nationales en ce qui concerne leur durée maximale de conduite et leur durée minimal de repos (règlement 561/2006). Leur temps de travail est également défini au niveau européen. Il inclut non seulement les heures de conduite mais également des activités accessoires telles que le chargement et déchargement du camion, les contrôles techniques etc. En revanche le temps de disponibilité du routier, bien qu'il soit à proximité de son lieu de travail prêt à intervenir ne constitue pas en principe du temps de travail (directive 2002/15).

En tant que salariés « mobiles » les chauffeurs nécessitent en effet, un statut protecteur spécifique, dérogatoire du droit commun (directive d'aménagement du temps de travail). Cependant si l'on le compare au droit commun, on constate rapidement qu'il est effectivement dérogatoire car globalement moins favorable. En effet, la durée de conduite maximale est de 56 heures par semaine et la semaine de travail de 60 heures. Puis à la différence de travailleurs ordinaires les routiers passent leur repos journalier dans le camion de même que certains de leur repos hebdomadaire (ceux réduits à 24 heures) à l'exception des repos hebdomadaires normaux : 45 heures par semaine pour lesquels la proposition de la commission du 31 mai 2017 prévoit la possibilité de les prendre dans un lieu adapté mais pas forcément sur le lieu de résidence du routier (COM(2017)277final), ce qui pose le problème du respect de sa vie privée et familiale (article 8 CEDH).

II- Le TRM et l'application de principe droit du détachement

Avec la libéralisation du marché des transports les élargissement d'abord vers le sud puis vers l'Est, et la concurrence exacerbée sur les prix et donc sur les salaires des routiers la question s'est posée de savoir quelle devrait être la loi applicable au chauffeur routier. Sachant que la réponse à cette question est déterminante pour la délimitation du prix de transports. Depuis son arrêt Koeltzsch (CJUE 15 mars 2011, C-29/10) la CJUE conçoit le critère du « lieu d'activité habituelle » employé par le règlement Rome I (loi applicable aux obligations contractuelles) de manière large. Cependant l'arrêt Koeltzsch ne peut résoudre toutes les difficultés. Notamment lorsque le chauffeur routier œuvre **en permanence** dans le domaine du transport international.

La directive détachement (96/71) n'exclue pas le TRM de son champ d'application (à la différence du personnel navigant de la marine marchande). Elle est donc censée s'y appliquer dès lors que les conditions du détachement sont réunies. Quant au règlement 1072/2009 considérant n°17, il prévoit explicitement l'application de la directive détachement aux opérations de cabotage. Jusqu'à présent, les opérations de cabotage pour un opérateur étranger sur le territoire d'un ou plusieurs (jusqu'à trois pays) sont limitées par ledit règlement à trois opérations (une par pays, ou trois sur le territoire de l'Etat de livraison) dans un délai de 7 jours depuis la livraison effectuée dans le cadre d'une opération de transport international. La CJUE a défini de manière restrictive (par rapport à la Commission) l'opération de cabotage : aussi une opération de cabotage ne peut pas avoir simultanément plusieurs points de chargement et de déchargement mais seulement plusieurs points de chargement ou plusieurs points de déchargement (CJUE 12 avril 2018, C-541/16, Commission c./Danemark).

Il n'empêche que les propositions de la Commission du paquet mobilité du 31 mai 2017 cherchent à libéraliser davantage le cabotage alors même qu'il est source de tension entre les pays de l'Alliance du routier (dont fait partie la France et la présidence actuelle, autrichienne de l'Union) et le groupe adverse du Visegrad dont la Roumanie qui sera amenée à assurer la présidence à partir de janvier 2019. Or cette libéralisation risque de encourager la concurrence déloyale : la proposition rejetée par le Parlement européen en juin 2018, prévoyait un nombre illimité d'opérations de cabotage dans un délai de cinq jours. Quant à la directive détachement de 957/2018 du 28 juin 2018, elle subordonne l'application du principe de l'égalité salariale au même lieu de travail au TRM à la modification de la directive 2006/22 (exigences spécifiques pour l'application de la directive détachement). Or c'est justement ce projet de modification qui se trouve en difficulté à la veille des élections européennes.

III- L'inapplication *de jure* et *de facto* du détachement au TRM

L'application de la directive détachement au TRM ne va pas de soi. En raison du caractère hautement mobile de leur activité, il est difficile d'établir **le lieu de travail habituel** des routiers alors que celui-ci constitue l'une de deux conditions du détachement aux sens de la directive 96/71. L'autre concerne le caractère **temporaire** de l'opération de détachement (renforcé par la directive 957/2018 : dix-huit mois maximum). Cette deuxième condition est elle aussi difficilement applicable au routier, dont l'activité consiste précisément à sillonner le territoire européen en **permanence**. Troisième difficulté d'ordre pratique : comment s'assurer du paiement du salaire du pays d'accueil dès lors que la durée de présence du routier reste très faible et qu'il change de territoire plusieurs fois par semaine? Evidemment les tachygraphes intelligents devraient aider mais le contrôle d'application et l'effectivité de la norme restera difficile à établir.

Dans ces conditions j'estime pour ma part que l'application de la directive détachement aux routiers n'est pas la bonne solution ni une solution adaptée à la spécificité de leur métier.

IV- Le rapprochement des législations nationales étendue au salaire minimum des routiers

Au lieu de faire appel à la directive détachement et d'essayer d'appliquer aux routiers une égalité salariale factice à chaque passage de frontière, il serait mieux de poursuivre l'harmonisation ou du moins le rapprochement des conditions de travail des routiers en établissant à un « salaire minimum du routier » comme nous y invite le socle européen des droits sociaux du 22 novembre 2017 (dont l'article 6 prévoit la mise en œuvre des « salaires minimum appropriés »). Evidemment, selon son cons. 18 le socle ne saurait étendre la compétence communautaire. Or nous savons que dans le cadre de la sa politique sociale la rémunération est exclue du domaine de compétence de l'Union (152§5 TFUE). En revanche, dans le cadre de sa politique transport l'art. 91 prévoit que « l'Union dispose d'une compétence pour établir : a) **des règles communes applicables aux transports internationaux;** (...) c) des mesures permettant **d'améliorer la sécurité des transports;** d) **ou toutes autres dispositions utiles** » ce qui pourrait constituer le fondement juridique d'une directive de rapprochement...