Résolution sur la proposition de directive du Conseil concernant l'accord entre la Communauté européenne du rail (CER) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) sur certains aspects des conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière

2005/2556(RSP) - 26/10/2012 - Document de suivi

La Commission a présenté un rapport sur la mise en œuvre par les États membres de la directive 2005/47 /CE du Conseil concernant l'accord entre la Communauté européenne du rail (CER) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) sur certains aspects des conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière dans le secteur ferroviaire.

Le rapport note que tous les États membres ont transposé la directive, à l'exception de ceux qui sont dépourvus de système ferroviaire (Chypre et Malte) ou qui n'exploitent pas de services transfrontaliers avec d'autres États membres de l'Union européenne (Finlande). S'agissant du contenu de la transposition et de sa conformité à la directive, le rapport fait le point sur la situation article par article. La Commission compte adopter des mesures appropriées concernant les questions et problèmes recensés.

Incidences sociales et économiques de la directive : d'une manière générale, celles-ci semblent **limitées**. Le principal effet produit par la directive 2005/47/CE réside dans son rôle de filet de sécurité. Elle empêche un nivellement par le bas des conditions de travail et notamment du temps de travail, en imposant un plancher uniforme en dessous duquel aucune entreprise ne peut descendre. Elle garantit des conditions de concurrence équitables et prévient la concurrence déloyale.

Clause 4 concernant le repos hors résidence : cette clause est celle qui entraîne les effets les plus importants. Elle dispose que tout repos hors résidence doit être suivi d'un repos journalier à la résidence. Cependant, les partenaires sociaux, au niveau national ou à l'échelle de l'entreprise, peuvent convenir d' un second repos hors résidence. Ce dernier n'a fait l'objet de négociations que dans huit États membres: Allemagne, France, Italie, Hongrie, Pays-Bas, Portugal, Roumanie et Slovénie. Toutefois, il ne concerne souvent que certains opérateurs dans ces pays. La question a divisé les partenaires sociaux dans le secteur ferroviaire et aucun accord n'a pu être conclu au niveau de l'Union européenne.

Le rapport note que la limitation du nombre de repos journaliers hors résidence se ressent particulièrement chez les petits opérateurs qui souhaitent exploiter des liaisons longues. Les opérateurs de plus grande taille disposent manifestement d'une main-d'œuvre plus abondante. Ils emploient souvent du personnel de part et d'autre de la frontière ou sont liés par des accords de coopération «traditionnels» avec d'autres entreprises dans d'autres pays. De telles solutions permettent de limiter les effets de cette contrainte.

Pour la plupart des employeurs, toute augmentation du nombre de repos hors résidence consécutifs autorisés favoriserait la liberté de gestion et la souplesse. En revanche, la plupart des représentants du

personnel estiment que la période passée hors résidence a des répercussions particulièrement néfastes sur l'équilibre entre travail et vie privée. Selon certains représentants des syndicats, la perspective d'un salaire majoré pour les services assurés à l'étranger pourrait renforcer l'attrait des périodes de travail transfrontalier continues plus longues.

Cette question pourrait gagner en importance dans le cas des corridors ferroviaires de fret (voir règlement (UE) nº 913/2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif), qui sont souvent des liaisons transfrontalières longues.

Incidence économique de la directive : compte tenu du degré de protection préexistant, il semble que l'incidence économique de la directive soit limitée. Selon le rapport, les modifications réglementaires instaurées par la directive joueront un rôle négligeable par rapport à des facteurs tels que les progrès techniques dans le secteur ferroviaire, le processus de libéralisation du marché ferroviaire ou la libre circulation des travailleurs au sein de l'Union européenne.

La Commission note que certains éléments pèsent bien plus lourd que la directive dans l'organisation du secteur ferroviaire et l'affectation du personnel aux services transfrontaliers. Toutefois, lorsque les obstacles techniques seront levés et les marchés, libéralisés, les entreprises (notamment les petits exploitants de fret ferroviaire), se sentiront peut-être bridées par les restrictions de la clause 4 concernant le repos hors résidence. Ce point donne à penser que les effets de la directive ne se feront pleinement sentir qu'après une nouvelle réduction des obstacles techniques et une augmentation du nombre de services internationaux.

Bien que son incidence économique puisse donc être qualifiée de limitée, la directive a instauré une norme minimale, établie à partir d'un accord entre les partenaires sociaux. Elle garantit également des conditions de concurrence équitables, ce qui constitue en soi un objectif important. Enfin, en soutenant la qualité de l'emploi pour les travailleurs mobiles, la directive contribue aussi à une amélioration de la qualité de service.

S'agissant plus spécifiquement de la clause 4 relative au repos journalier hors résidence, la Commission estime que les marges de souplesse existantes ne sont pas pleinement exploitées par les partenaires sociaux (travailleurs et employeurs), puisque les conventions collectives signées ont été moins nombreuses que prévu. La directive permet la signature de tels accords qui assouplissent les critères relatifs au nombre de repos hors résidence ce qui pourrait contribuer à améliorer l'interopérabilité des services transfrontaliers dans le secteur ferroviaire et créer de nouveaux débouchés commerciaux, en particulier pour les PME.

La Commission exhorte donc les partenaires sociaux au niveau national et européen à faire pleinement usage de cette possibilité en cas de besoin et à reprendre le processus de négociation au niveau de l'Union européenne visé dans la note de bas de page qui accompagne la clause 4 de l'accord. Dans ce contexte, elle invite les partenaires sociaux à prendre en compte, dans leurs négociations, les diverses conditions dans lesquelles sont exercées les activités de transport ferroviaire de passagers et de fret, notamment eu égard aux vitesses commerciales, aux distances des liaisons et aux contraintes horaires. La Commission suivra de près l'évolution de ces négociations et procédera à une nouvelle évaluation de la situation dans deux ans.

Interopérabilité transfrontalière dans le secteur ferroviaire : selon la Commission, il n'est pas prouvé que les règles établies par la directive entravent sensiblement les services d'interopérabilité transfrontalière dans le secteur ferroviaire. Ceci tient en partie au fait qu'elles ne s'appliquent à l'heure actuelle qu'à un petit nombre de cas (personnel traversant une frontière à bord du train). **Le développement attendu de ces services**, notamment de la part des opérateurs de plus petite taille, pourrait à l'avenir donner une importance accrue à ces dispositions.

Les prévisions annoncent un développement régulier des services transfrontaliers, les obstacles techniques étant amenés à diminuer, tandis que le matériel roulant interopérable devrait se répandre. Cette évolution ne se limite pas aux services transfrontaliers, mais s'inscrit également dans le processus normal de renouvellement et de remplacement des équipements obsolètes. Cependant, l'un des facteurs clés qui détermineront le niveau à venir des services ferroviaires transfrontaliers sera leur aptitude à gagner des parts de marché par rapport à d'autres modes de transport, tels que l'air ou la route.

La Commission a l'intention de prendre des mesures appropriées en ce qui concerne les questions et problèmes recensés dans le cadre de la mise en œuvre de la directive et les suggestions émises pour améliorer l'application pratique du texte.