

## Un Livre blanc sur les secteurs exclus de la directive concernant le temps de travail

Une des particularités de la directive communautaire sur l'organisation du temps de travail<sup>1</sup>, c'est qu'elle exclut de son champ d'application la plupart des secteurs où ses dispositions minimalistes auraient pu représenter quelque progrès. Cette exclusion avait été fortement critiquée par le Parlement européen qui s'était prononcé pour l'adoption d'une directive couvrant les secteurs exclus. Les mouvements de grève des transporteurs routiers en France, en novembre 1996, avaient montré à quel point la déréglementation du temps de travail était liée à une détérioration très nette des conditions de travail dans le secteur des transports. Entre 1983 et 1993, le temps de travail des chauffeurs du transport routier en France est passé en moyenne de 60,8 à 62,5 heures<sup>2</sup>.

La Commission a finalement publié un Livre blanc<sup>3</sup> sur les secteurs et activités exclus de la directive communautaire. Ce Livre blanc précise que les travailleurs salariés exclus sont approximativement 5.600.000 dans l'Union européenne. La majorité d'entre eux (3.500.000) sont dans le secteur du transport routier. Les autres secteurs exclus sont: les transports ferroviaires (965.000 travailleurs), les transports aériens (375.000), la navigation intérieure et le transport maritime (205.000), la pêche maritime (270.000), les autres activités en mer (45.000) et les médecins en formation (270.000).

L'approche préconisée par la Commission n'est pas très audacieuse. Elle envisage différentes hypothèses d'intervention. La revendication patronale d'obtenir une recommandation est écartée. Une mesure non contraignante ne pourrait que maintenir le statu quo. Par contre, la Commission rejette également la couverture pure et simple des travailleurs exclus par les dispositions minimales de la directive. Elle préfère adopter ce qu'elle appelle une "approche différenciée".

En résumé, les interventions suivantes sont envisagées:

- maintien d'un statut différent pour les travailleurs des secteurs actuellement exclus. Ceux-ci ne bénéficieraient que de certaines dispositions de la directive comme les quatre semaines de congé payé annuel, les examens de santé des travailleurs de nuit; un repos suffisant et un plafonnement annuel du nombre d'heures de travail. En clair, la proposition excluerait les travailleurs de ces secteurs de toute définition d'un temps de travail hebdomadaire maximum;
- extension du champ d'application de la directive aux travailleurs non mobiles des secteurs de transport (par exemple: personnel administratif d'une entreprise de transport routier);
- adoption de règles spécifiques dans chaque secteur en ce qui concerne les périodes de repos et le temps de travail. En clair, cela signifie que même les dispositions minimalistes de la directive ne s'appliqueraient pas comme garanties de base et que l'élaboration de règles spécifiques (dans la mesure du possible, à travers des

- négociations collectives sectorielles) se fera en dehors de tout cadre de référence minimal obligatoire;
- le livre blanc précise que l'exclusion du secteur des transports de la directive ne signifie pas l'exclusion des activités de transport quand celles-ci ont lieu dans d'autres secteurs. Ainsi, le transport pour compte propre (effectué, par exemple, par des travailleurs de l'industrie pétrolière) entre dans le champ d'application de cette directive. Cela concernerait entre 3 et 3,5 millions de travailleurs dans l'Union Européenne. Cette précision n'est pas inutile. Les premiers projets de transposition de la directive au Royaume-Uni, présentés par le gouvernement conservateur dans le but de réduire au maximum les effets de la directive, entendaient cumuler les deux sens possibles de l'exclusion du secteur des transports: en tant que secteur (y compris les travailleurs non mobiles) et en tant qu'activité couvrant l'ensemble des travailleurs - quel que soit leur secteur - qui effectuent des opérations de transport.

Aucun calendrier n'est fixé pour la mise en oeuvre de ces propositions. Le livre blanc était ouvert aux commentaires jusqu'au 31 octobre 1997.

---

<sup>1</sup> Directive 93/104/CE, pour plus d'informations sur cette directive voir *Newsletter du BTS*, n° 6, juin 1997.

<sup>2</sup> Voir *Syndicalisme-hebdo*, n° 2625.

<sup>3</sup> Ce Livre blanc est daté du 15 juillet 1997. Sa référence est COM(97) 334 final.