AUSTRALIE

JOELLEN RILEY Faculté de droit, Université de Sydney

Les accidents de la route impliquant des poids lourds constituent depuis de nombreuses années un problème en Australie – pays aux distances épuisantes. Les modalités typiques d'embauche des conducteurs de grands routiers ont été longtemps suspectées de contribuer au faible niveau de sécurité. Beaucoup de chauffeurs sont engagés comme travailleurs indépendants, plutôt que comme salariés, et ne profitent donc pas de la protection concernant les salaires minimums ou le nombre d'heures maximum fixé par le droit du travail. Dans ce secteur, la compétition pour le travail est féroce, du fait qu'il n'y ait que très peu d'entrepreneurs principaux, très peu de clients puissants procurant des contrats de travail, et *a contrario* des milliers de chauffeurs-propriétaires cherchant du travail. Cela a produit une forme de « suintement » dans ce secteur, et a entraîné une augmentation des inquiétants problèmes de sécurité.

De tragiques accidents de la route impliquant des conducteurs de grands routiers qui s'endorment au volant, après de longues heures sans repos, en raison du fait qu'ils sont contraints de remplir impérativement les conditions onéreuses de leurs contrats, ont attiré l'attention sur la réglementation concernant les problèmes systémiques du secteur. En 2008, la *National Transport Commission* (*NTC* - Commission Nationale des Transports) a mené une enquête ayant pour objectif de faire des recommandations pour une réglementation du secteur des transports au niveau national, afin de traiter les problèmes de sécurité dans ce secteur[1]. Le rapport d'enquête a recommandé un programme national visant à imposer un « taux de rémunération sécurisé » tant pour les chauffeurs salariés que pour les chauffeurs-propriétaires, comme unique moyen viable de s'assurer que les chauffeurs ne soient pas victimes des pressions liées à la compétitivité ; lesquelles sont génératrices de conditions d'insécurité sur les autoroutes nationales.

Le gouvernement fédéral a finalement réagi à ce rapport en 2012 en promulguant le *Road Safety Remuneration Act* 2011 (*Cth*) (Loi sur la Rémunération de Sécurité Routière), qui est entré en vigueur le 1er juillet 2012. Cette législation instaure un nouveau Tribunal de la Rémunération de Sécurité Routière (*Road Safety Remuneration Tribunal*), qui a le pouvoir d'« ordonner une rémunération de sécurité routière », soit à l'initiative du Tribunal lui-même, soit à la demande d'un chauffeur routier, d'un employeur, d'une association de salariés reconnue, ou encore d'un client ou d'un fournisseur ayant part aux contrats de transport[2]. Une ordonnance de rémunération de sécurité routière peut concerner des taux minimums de rémunération des chauffeurs ; les conditions contractuelles des temps d'attente, les heures de travail, les limites de chargement et les méthodes de paiement ; et les « moyens de réduire ou de supprimer les mesures incitatives liées au salaire, les pressions et les pratiques qui contribuent à des conditions de travail dangereuses »[3]. Le Tribunal a également le pouvoir de résoudre les conflits concernant ces questions entre les chauffeurs-propriétaires et les loueurs, et peut rendre un arbitrage afin d'imposer aux parties une solution au conflit[4]. Un manquement à une rémunération ou la violation d'une ordonnance d'arbitrage entraîne des sanctions civiles[5].

1 Voir Michael Quinlan et Lance Wright, *Remuneration and Safety in the Australian Heavy Vehicle Industry: A Review Undertaken for the National Transport Commission (NTC)*, National Transport Commission, Melbourne, 2008.

2 *Road Safety Remuneration Act 2011 (Cth)*, s 19(3).

3 *Ibid.*, s 27.

4 *Ibid.*, s 44.

5 *Ibid.*, s 46.

Cette législation nationale offre un système plus complet de réglementation des taux de rémunération sécurisés dans le secteur des transports, que ceux déjà mis en place dans certains États. En Nouvelle-Galles du Sud (*New South Wales – NSW*) et dans l'État de Victoria (*Victoria – Vic*), des travailleurs indépendants du secteur des transports peuvent demander, depuis un certain temps, l'intervention de tribunaux spécialisés pour gérer des conflits concernant les termes de leurs contrats de travail[6]. Le Chapitre 6 de la Loi sur les Relations Professionnelles (*Industrial Relations Act*) de 1996 (*NSW*) concerne les travailleurs de l'industrie du transport dont les contrats entrent dans la définition du « contrat de transport » tel qu'il est défini dans s. 309 de cette Loi. Ces chauffeurs peuvent demander à la Commission des Relations Professionnelles de *NSW* d'examiner le salaire ou d'autres termes de leurs contrats avec les principaux contractants. Les pouvoirs de la Commission s'étendent à la prise de décisions concernant les taux minimums de rémunération et d'allocations ; la Commission a également le pouvoir d'ordonner le rétablissement de contrats résiliés[7]. Grâce à cette juridiction, les travailleurs du secteur des transports en *NSW* ont bénéficié de protections similaires à celles dont profitent les salariés : un soutien pour des salaires et des conditions de travail décents, et un niveau de protection contre des résiliations arbitraires de leurs contrats de travail.

Le *Owner Drivers and Forestry Contractors Act* 2005 (*Vic*) (Loi sur les chauffeurs-propriétaires et les exploitants forestiers) constitue également un programme de réglementation spécialisée pour les chauffeurs-propriétaires, les entreprises de transport et d'exploitation forestière[8]. Cette loi, promulguée plus récemment, ne permet pas à un tribunal de prendre des décisions sur les contrats, mais elle lui permet d'examiner les termes d'un contrat, en se basant sur le caractère « injuste » de ce contrat[9].

Ces dispositions étatiques ont failli être abolies lorsqu'un gouvernement fédéral précédent a affaibli les lois d'État sur le travail (*state industrial laws*) en promulguant le *Independent Contractors Act* 2006 (*Cth*) (Loi sur les entrepreneurs indépendants). La Constitution Australienne stipule que les lois en vigueur votées par le Parlement fédéral annulent les lois d'État[10]. Les programmes spécialisés sur les transports en Nouvelle-Galles du Sud et dans l'État de Victoria ont cependant été maintenus, car les dispositions étatiques ont été activement soutenues par le Syndicat des Travailleurs des Transports, qui est depuis longtemps un syndicat influent en Australie. Le nouveau Tribunal de Rémunération de Sécurité Routière a étendu, au niveau national, des protections similaires.

Á l'heure où est écrit cet article, le Tribunal était nouvellement constitué. L'avenir dira si cet organisme est efficace pour atteindre les objectifs de la législation, dont la principale orientation est de s'assurer que les chauffeurs routiers (qu'ils soient salariés ou engagés en tant qu'entrepreneurs) bénéficient de salaires et de conditions de travail décents, leur permettant d'avoir des temps de repos suffisants, afin d'éviter les terribles coûts imposés à la société, et de manière plus générale, d'empêcher qu'un marché complètement « libre » (et inégalitaire) dirige l'industrie du transport routier[11].

6 Pour un compte-rendu plus détaillé de la réglementation sur les chauffeurs-propriétaires en Australie voir Brendan Johnson, 'Developing Legislative Protection for Owner Drivers in Australia: The Long Road to Regulatory Best Practice' *in* Judy Fudge, Shae McCrystal et Kamala Sankaran (eds), *Challenging the Legal Boundaries of Work Regulation*, Hart Publishing, Oxford, 2012, pp. 121-138.

7 Voir *Industrial Relations Act 1996 (NSW)* ss 313-314.

8 Voir *Owner Drivers and Forestry Contractors Act 2005 (Vic)* ss 4-6 pour les definitions des types de contrats concernés par la réglementation.

9 *Owner Drivers and Forestry Contractors Act 2005 (Vic)* s 44.

10 Australian Constitution s 109.

11 *Ibid.*, s 3.