



Opération dédiée au contrôle des conditions de travail des conducteurs de Véhicules Utilitaires Légers

***Dimanche 7 avril 2024 – 8:30 → 11:30
Aire des Vignobles (Tracy-sur-Loire) - A77 (58)***

DOSSIER DE PRESSE

L'objectif de l'opération : s'assurer du respect des bonnes conditions de travail pour les conducteurs de Véhicules Utilitaires Légers (camionnettes) et notamment de leurs prises de repos quotidiens et/ou hebdomadaires lors d'un contrôle effectué un dimanche

Au travers de leurs contrôles, les agents de la DREAL poursuivent la volonté nationale et européenne de combattre le dumping social toujours très présent dans le secteur du transport routier.

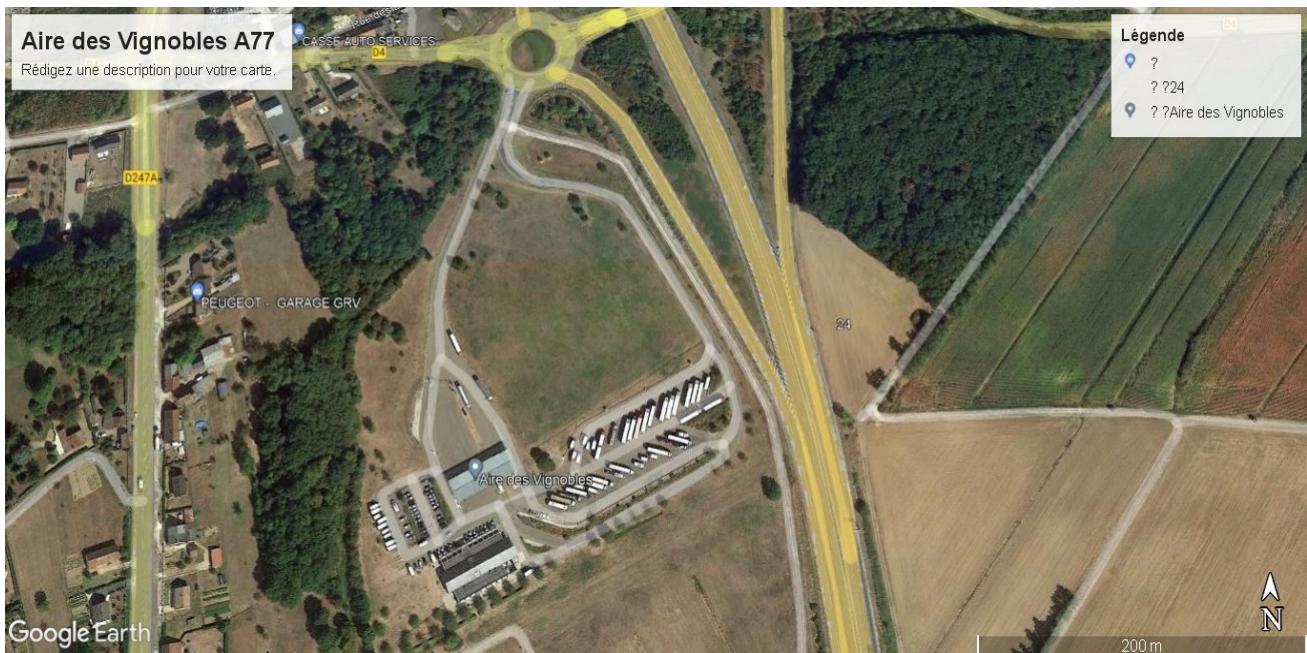
Même s'il convient de rappeler que la majorité des entreprises de transport s'inscrit dans une démarche respectueuse de la législation en vigueur, le contournement des réglementations applicables est favorisé par une mobilité accrue de travailleurs détachés assurant des prestations de transport pendant plusieurs mois en dehors du lieu d'implantation de leur entreprise, sans toutefois bénéficier de conditions de travail et d'hébergement acceptables, et sans retour régulier au domicile, permettant ainsi des salaires très inférieurs aux salaires des conducteurs des entreprises françaises.

Dans ce cadre, il apparaît pertinent (et même nécessaire suite à différentes expériences) d'organiser ponctuellement **des contrôles le week-end**.

Ces opérations permettent en effet de s'assurer, en temps réel, du **respect de la réglementation applicable en termes de prise de repos journalier et hebdomadaire par les conducteurs routiers circulant à bord de camionnettes**.

L'opération du dimanche 7 avril 2024 aura lieu de 8h30 à 11h30, et sera menée par 3 Contrôleurs des Transports Terrestres de l'antenne de Nevers de la DREAL Bourgogne-Franche-Comté.

Ces derniers seront assistés d'un Inspecteur du Travail (DREETS) ainsi que des gendarmes du Peloton Motorisé de La Charité-sur-Loire (EDSR 58).



Lieu de rendez-vous : parking dédié au stationnement des véhicules (voitures ou poids-lourds) de l'Aire des Vignobles

Lors de cette opération de contrôle, l'attention des Contrôleurs des Transports Terrestres sera portée sur le contrôle du respect des dispositions relatives aux conditions de travail des conducteurs, et notamment les prises de repos hebdomadaires par ces derniers dans leur véhicule, interdites par la réglementation et incompatibles avec la dignité humaine et des conditions d'hygiène respectueuses de leur santé.

ATTENTION : cette opération est susceptible d'être annulée au dernier moment si aucun véhicule « ciblé » n'est présent sur l'aire de repos.

Pour éviter tout déplacement inutile, il conviendra donc au(x) journaliste(s) de contacter Monsieur Romain SOULAT (06.73.67.94.50) ou Madame Lætitia JANSON (06.59.58.08.25) pour s'assurer que celle-ci a bien lieu dans les conditions définies dans le présent dossier.

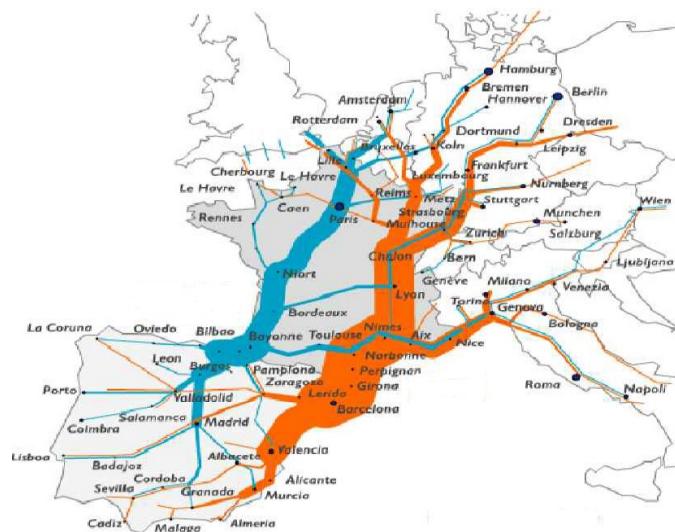


Le contexte : la Bourgogne-Franche-Comté, une région de transit

De par sa spécificité de région de transit entre le Nord et le Sud de l'Europe, la Bourgogne-Franche-Comté est particulièrement touchée par les phénomènes :

- de cabotage irrégulier (fait de transporter des marchandises entre deux points d'un État sans y être établi) ;
- de travail illégal et fraude au détachement (le détachement permet à un salarié de partir travailler temporairement à l'étranger pour le compte de son employeur en continuant de bénéficier du régime social de son pays d'origine) dans un contexte de concurrence entre pays européens ;
- d'utilisation de véhicules utilitaires légers (VUL) pour le transport de marchandises, souvent en infraction par rapport aux règles de cabotage et de surcharge.

Ces enjeux prioritaires font l'objet d'une attention et de contrôles poussés des services de l'État en région.



La route, un mode de déplacement privilégié

La mobilité routière joue un rôle majeur dans l'économie française. La France est riche d'un réseau de plus d'un million de kilomètres de routes, soit 20 % du réseau européen. Il permet une desserte très fine des territoires et participe à ce titre au développement économique et social du pays. La route confirme sa suprématie sur tous les autres modes de déplacement ; elle permet d'assurer, en France, 88 % des déplacements de voyageurs et de marchandises.

Le transport est le plus gros contributeur des émissions de gaz à effet de serre (GES) et en particulier des émissions de CO₂. Malgré une évolution technologique du secteur qui avait fait diminuer son niveau d'émission, celui-ci repart à la hausse du fait de l'augmentation du parc circulant depuis 2016.

D'après le Service des Données et Études Statistiques (SDES) du Ministère de la Transition Écologique, un conducteur « grand routier » (c'est-à-dire prenant au moins 6 repos journaliers par mois hors de son domicile) français conduit en moyenne 7 heures par jour et parcourt 460 kilomètres, soit environ 120 000 kilomètres par an (il n'existe pas de données à ce jour pour les conducteurs non-résidents).

La France, pays de transit, carrefour de l'Europe

La France est le pays le plus étendu d'Europe occidentale. Sa superficie représente près de 15 % du territoire de l'Union Européenne. Lieu de transit entre le Nord et le Sud du continent, elle possède des frontières communes avec 7 pays européens et une double ouverture maritime, à l'Ouest et au Sud. Elle est reliée à ses voisins européens par un réseau important d'axes routiers, et effectue l'essentiel de ses échanges commerciaux avec les autres États membres de l'UE.

Depuis l'élargissement progressif des frontières de l'Europe initié en 1951, la France a acquis une position stratégique en Europe qui la place au cœur des échanges commerciaux. De ce fait, elle connaît une forte présence des pays de l'Union Européenne sur son territoire, avec une montée en puissance des pays de l'Europe de l'Est, notamment sur le trafic poids-lourds (PTAC¹ > 3,5t).

1 PTAC : Poids total autorité en charge

Le contrôle des transports terrestres : une mission de régulation du secteur, assurée par le Ministère de la Transition Écologique

Le Ministère de la Transition Écologique (MTE), chargé des transports, coordonne l'action de l'État dans le domaine du contrôle du transport routier de marchandises et de voyageurs. La Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Bourgogne-Franche-Comté est ainsi dotée d'une unité spécialisée dans le contrôle des transports terrestres : le Pôle Contrôle des Transports. Cette unité se compose de 33 agents, répartis sur 7 sites géographiques (Besançon, Dijon, Auxerre, Lons-le-Saunier, Mâcon, Nevers, et Vesoul), permettant de couvrir au mieux le territoire régional.

Les missions de régulation et de contrôle, que les services déconcentrés de l'État exercent dans le secteur des transports, conditionnent le respect des réglementations européennes et nationales qui encadrent ce secteur. De par leurs missions, les CTT (Contrôleurs de Transport Terrestre) garantissent :

- la sécurité routière par un contrôle régulier de l'état et des conditions de circulation des véhicules ;
- une concurrence loyale entre les entreprises de transport dans un contexte européen de plus en plus ouvert ;
- le progrès social par le respect des réglementations du travail dans les transports routiers.

Les CTT sont habilités à relever les infractions relatives à de nombreuses réglementations : réglementation sociale européenne (temps de repos, temps de conduite...), Code de la route, transport public routier, transport de marchandises dangereuses, réglementation du travail...

En 2023, 1 136 opérations de contrôles routiers ont été réalisées sur le territoire régional de la Bourgogne-Franche-Comté par les Contrôleurs des Transports Terrestres de la DREAL (dont 59 contrôles de nuit et 35 de week-end comme pour le 07/04/2024 par exemple).

Ces opérations ont donné lieu au contrôle de 5 818 véhicules (dont 1 552 camionnettes / Véhicules Utilitaires Légers, soit 26 % des véhicules contrôlés) et ont permis de relever 2 278 infractions dans les domaines du transport public routier, de la réglementation sociale européenne, du travail, du Code de la route...



Le Paquet Mobilité : une réforme essentielle pour le secteur des transports routiers à l'échelle européenne

Après avoir donné son accord, le Parlement européen a adopté le 20 août 2020 les nouvelles règles européennes en matière sociale et de concurrence dans le transport routier (« Paquet Mobilité »).

Cette révision de la législation européenne a pour but d'améliorer les conditions de vie et de travail des chauffeurs routiers et de mieux réguler le secteur du transport routier pour un marché unique plus équilibré au sein de l'Union européenne.

Réelle avancée pour le secteur du transport routier, le « Paquet Mobilité » confirme l'interdiction pour les conducteurs de prendre leur repos hebdomadaire normal à bord des véhicules, y compris lorsqu'ils stationnent sur des parkings aménagés. Cette mesure, défendue par la France, est complétée par l'obligation d'un retour régulier des conducteurs dans leur pays d'origine et se veut être le gage d'une meilleure qualité de vie et du respect de la dignité des travailleurs. La France salue également l'application de ces dispositions aux exploitants et conducteurs de véhicules utilitaires légers de plus de 2,5 tonnes qu'elle a fortement soutenue.

De nouveaux outils sont mis à disposition des États-membres contre les abus qui déséquilibrent la concurrence, notamment pour lutter contre les entreprises dites « boîtes aux lettres » et le cabotage systématique. Le Paquet Mobilité prévoit à cette fin :

- le retour régulier du véhicule dans le pays d'établissement du transporteur toutes les huit semaines,
- l'application de nouvelles règles du détachement sur l'ensemble du territoire de l'Union européenne avec des modalités adaptées aux spécificités du secteur,
- un encadrement renforcé du cabotage (transport de marchandise entre deux points du territoire national réalisées par une entreprise non résidente) avec l'introduction d'une période de carence obligatoire de quatre jours entre deux périodes de cabotage pour lutter contre le cabotage systématique,
- et enfin le renforcement de la responsabilité des donneurs d'ordre et des sanctions à leur encontre, désormais fondée sur la réglementation européenne.

Les moyens de contrôle seront également renforcés et plus efficaces grâce à l'équipement accéléré des véhicules par les nouvelles générations de tachygraphes intelligents.



Le contrôle des conditions de travail des conducteurs routiers : focus sur l'interdiction de la prise des repos quotidiens et hebdomadaires dans les Véhicules Utilitaires Légers (VUL)

Les autorités françaises ont adopté de nouvelles dispositions sanctionnant le fait, pour un employeur, de faire prendre à ses salariés conducteurs de véhicules utilitaires légers (VUL), leurs repos journaliers et hebdomadaires dans le véhicule.

L'employeur doit assurer à ses conducteurs salariés des conditions d'hébergement en dehors du véhicule, compatibles avec la dignité humaine et respectueuses de leur santé.

En application de la loi du 24 décembre 2019, sur le sol français, l'employeur doit désormais assurer au salarié conducteur d'un véhicule n'excédant pas 3,5 tonnes de PTAC, des conditions d'hébergement compatibles avec la dignité humaine et des conditions d'hygiène respectueuses de sa santé, hors du véhicule. L'employeur est soumis à cette obligation lorsque le conducteur salarié d'un VUL effectue une opération de transport routier suffisamment éloignée du centre opérationnel de l'entreprise pour qu'il ne soit pas en mesure d'y retourner à la fin de sa journée de travail ou de rentrer à son domicile. **Cette obligation s'applique indifféremment aux entreprises établies en France ou dans un Etat membre de l'Union européenne. Elle s'applique indifféremment aux opérations de transport en compte propre ou en compte d'autrui.**

En conséquence, **est désormais interdit le fait, pour un conducteur, de prendre ses repos quotidiens ou hebdomadaires à l'intérieur du VUL**, que ce soit dans le dôme-couchette (capucine) situé au-dessus de l'habitacle, à l'arrière du véhicule, dans l'habitacle ou ailleurs à bord du véhicule.

Ces repos doivent être pris hors du véhicule, dans des conditions compatibles avec la dignité humaine, ce qui exige **un niveau de confort minimal et un accès à des sanitaires en bon état**. Sont, par exemple, interdits la prise de repos dans une tente à côté du véhicule, ou dans un sac de couchage proche du véhicule.

Il s'agit d'une **obligation de résultat** : dans l'hypothèse où un conducteur dépenserait la somme d'argent confiée par son employeur à d'autres fins que celles liées à l'hébergement pour la prise des repos, les agents chargés du contrôle pourront en tout état de cause relever l'infraction. En outre, **l'employeur ne saurait s'exonérer de sa responsabilité en invoquant le libre choix du salarié** dans la détermination du lieu où il prend son repos quotidien ou hebdomadaire. Il devra

veiller, le cas échéant par des actions de prévention et de contrôle, à ce que ses salariés prennent leurs repos dans des conditions conformes à la réglementation.

L'employeur doit mettre le conducteur en mesure de prouver par tout moyen que les périodes de repos quotidien ou hebdomadaire, pris dans le cadre de cette opération de transport, l'ont été dans le respect des conditions présentées ci-dessus. Les agents chargés du contrôle sont donc autorisés à demander au conducteur, lors d'un contrôle, qu'il fournit des éléments ou documents permettant de prouver que le repos a été pris hors du véhicule et dans de bonnes conditions. La preuve se fait par tout moyen, par exemple en fournissant une facture d'hôtel ou de relais routier, réglée par l'entreprise.

Le fait, pour un employeur, de ne pas assurer des conditions d'hébergement dignes au conducteur, constitue une infraction à la législation sociale française applicable aux transports routiers.

Le Code des transports sanctionne la violation de cette obligation par une **contravention de la cinquième classe**, c'est-à-dire une amende de 1 500 euros au plus, montant qui peut être porté à **3 000 euros en cas de récidive**. **L'autorité judiciaire compétente peut prononcer des peines alternatives : suspension temporaire du permis de conduire, immobilisation temporaire du véhicule** qui a servi à commettre l'infraction, si le condamné en est le propriétaire, ou confiscation.

L'infraction est caractérisée lorsque le salarié prend son repos dans le véhicule de moins de 3,5 tonnes, ou n'est pas en mesure de justifier une prise de repos en dehors du véhicule, dans les conditions mentionnées ci-dessus. En cas de contrôle, s'il est établi que le conducteur se trouve en période de repos quotidien ou hebdomadaire, sa seule présence à bord du véhicule constitue un élément suffisant pour constater qu'il ne prend pas son repos en dehors du véhicule.

Lorsque l'employeur se trouve hors d'état de justifier d'un domicile ou d'un emploi sur le territoire français, le véhicule ayant servi à commettre l'infraction pourra être retenu jusqu'à ce qu'il ait été versée une consignation. Ainsi, le paiement d'une consignation de 750 euros par infraction constatée pourra être exigé pour autoriser le véhicule à repartir. **L'employeur établi hors du territoire français devra donc mettre son salarié en mesure de régler la consignation, sans quoi le véhicule pourra être retenu.**

Le fait d'organiser le travail des conducteurs susmentionnés sans veiller à ce qu'ils puissent bénéficier de conditions d'hébergement hors du véhicule compatibles avec la dignité humaine et de conditions d'hygiène respectueuses de leur santé, **constitue en outre un délit sanctionné d'un an d'emprisonnement et de 30 000 euros d'amende**. L'infraction pourra notamment être constatée par la réitération de la contravention mentionnée ci-dessus, qui démontrerait que l'employeur organise

le travail de ses conducteurs salariés sans leur garantir des conditions d'hébergement dignes.

Au travers de leurs contrôles, les agents de la DREAL poursuivent donc cette volonté nationale et européenne de combattre le dumping social toujours très présent dans ce secteur d'activité ; le contournement de ces réglementations étant favorisé par une mobilité accrue de travailleurs détachés venant prêter pendant plusieurs mois en dehors du lieu d'implantation de leur entreprise, sans toutefois bénéficier de conditions de travail et d'hébergement acceptables, et sans retour régulier au domicile, permettant ainsi des salaires très inférieurs aux salaires des conducteurs des entreprises françaises.



