



Opération dédiée au contrôle des conditions de travail des conducteurs routiers

Lundi 29 mai 2023 – 15:00→18:00

Aire du Jura (Arlay) - A39 (39)

DOSSIER DE PRESSE

L'objectif de l'opération : s'assurer du respect de bonnes conditions de travail pour les conducteurs, notamment la prise d'un repos hebdomadaire conforme, lors d'un contrôle effectué un jour férié

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.

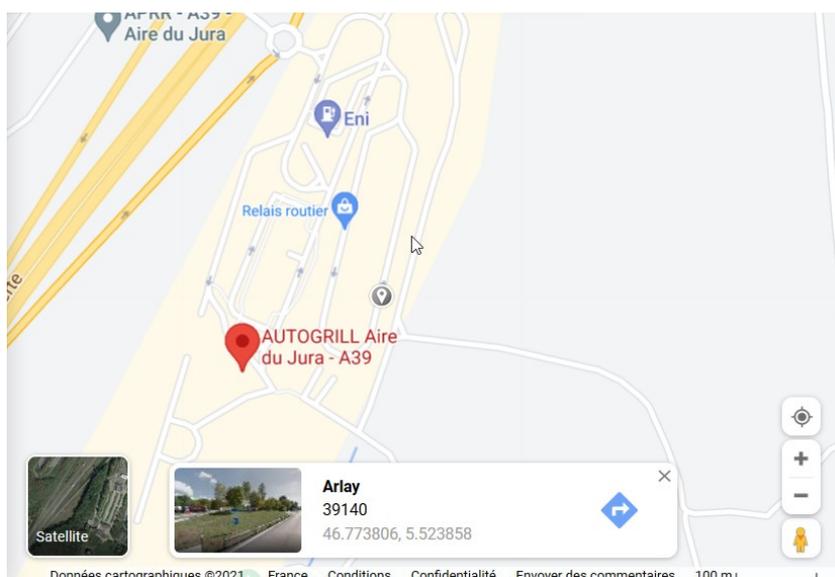
Le contournement des réglementations applicables est favorisé par une mobilité accrue de travailleurs détachés assurant des prestations de transport pendant plusieurs mois en dehors du lieu d'implantation de leur entreprise, sans toutefois bénéficier de conditions de travail et d'hébergement acceptables, et sans retour régulier au domicile, permettant ainsi des salaires très inférieurs aux salaires des conducteurs des entreprises françaises.

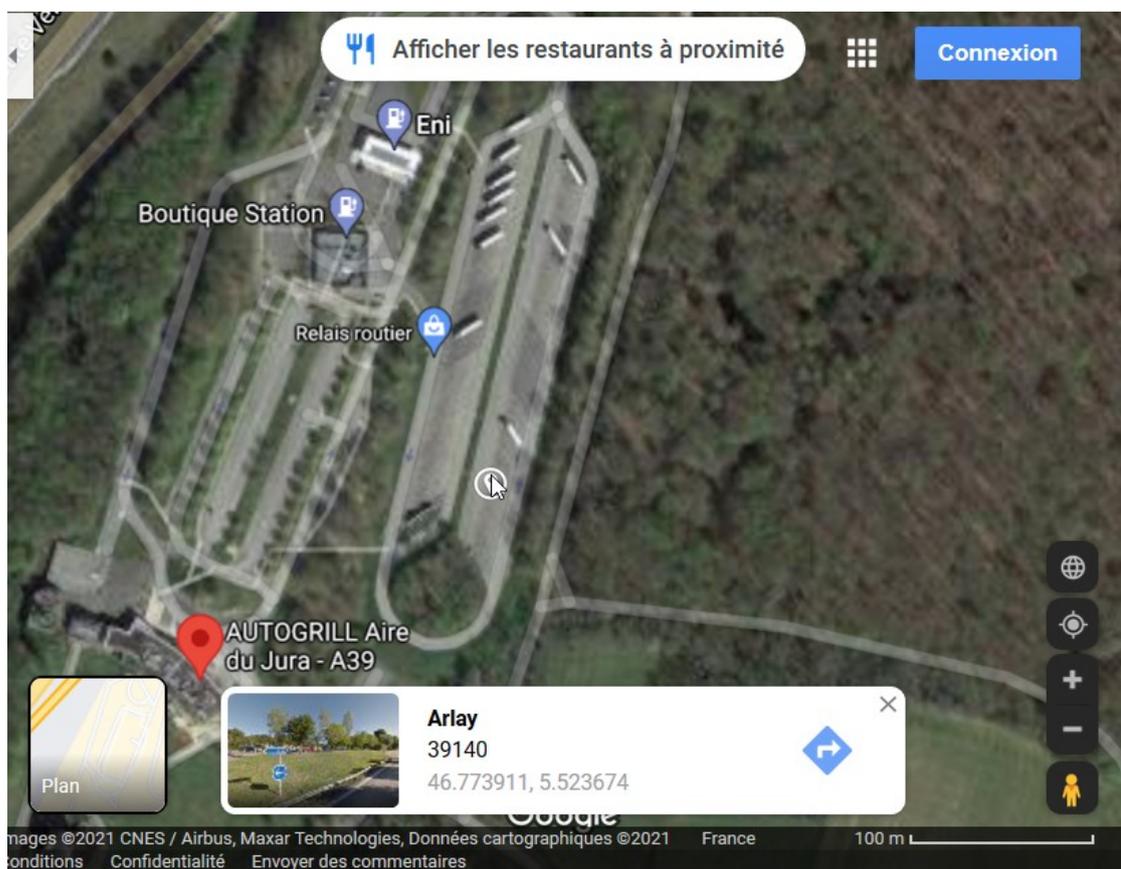
Dans ce cadre, il apparaît pertinent (et même nécessaire suite à différentes expériences) d'organiser ponctuellement **des contrôles le week-end, ainsi que lors de jours fériés.**

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

L'opération du **lundi 29 mai 2023** aura lieu entre 15:00 et 18:00, et sera menée par 3 Contrôleurs des Transports Terrestres de l'antenne de Lons-le-Saunier de la DREAL Bourgogne-Franche-Comté.

Ces derniers seront assistés par les gendarmes du Peloton Motorisé de Courlaoux (EDSR 39).





Lieu de rendez-vous : parking de contrôle (côté Est / station-service de l'aire du Jura)

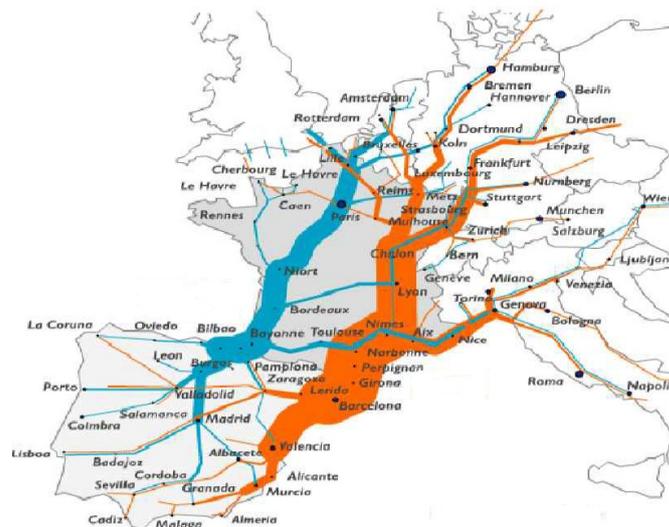
Lors de cette opération de contrôle, l'attention des Contrôleurs des Transports Terrestres sera portée sur le contrôle du respect des dispositions relatives aux conditions de travail des conducteurs, et notamment les prises de repos hebdomadaires par ces derniers dans leur véhicule, interdites par la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

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 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 2022, 1 076 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.

Ces opérations ont donné lieu au contrôle de 5 892 véhicules et ont permis de relever 2 808 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 la prise du repos hebdomadaire à bord du véhicule de transport routier et l'obligation de retour des conducteurs au siège de l'employeur ou à leur domicile

Le repos hebdomadaire à bord du véhicule de transport routier

La réglementation européenne sur les temps de conduite et de repos prévoit l'obligation pour les conducteurs routiers de bénéficier, au cours de 2 semaines consécutives :

- d'au moins 2 repos hebdomadaires normaux (d'au moins 45 heures),
- ou d'un repos hebdomadaire normal et d'un repos réduit (d'au moins 24 heures).

Ce repos hebdomadaire normal ne peut être pris à bord du véhicule, mais doit l'être **dans un lieu adapté au repos des conducteurs** (hôtel, hébergement en dur...).

Ces dispositions étant peu respectées au niveau européen, le législateur français, par la loi n° 2014-790 du 10 juillet 2014 (dite « Loi Savary ») visant à lutter contre la concurrence sociale déloyale, a souhaité instaurer de nouvelles dispositions permettant de poursuivre les entreprises ne respectant pas ces dispositions, en créant :

- une infraction de 5^e classe pour prise du repos hebdomadaire normal à bord du véhicule (infraction passible de 1 500 € d'amende) ;
- un délit pour organisation du travail des conducteurs employés par une entreprise de transport routier sans veiller à ce que le temps de repos hebdomadaire normal soit pris en dehors du véhicule (infraction passible d'un an d'emprisonnement et de 30 000 € d'amende), s'il est démontré que l'employeur n'a pas organisé le travail de façon à permettre aux conducteurs de prendre leur repos dans des conditions correctes.

Le retour au siège de l'entreprise ou au lieu de résidence du conducteur

Après plus de trois ans d'intenses négociations, d'amendements et de procédures, le Paquet Mobilité est désormais une réalité. Le 9 juin 2021, le Parlement européen a approuvé une série de mesures visant à améliorer les conditions de travail des conducteurs routiers tout en harmonisant les règles de transport dans l'Union Européenne.

Le Paquet Mobilité introduit l'obligation donnée aux entreprises de transport d'organiser le travail des conducteurs de telle sorte que ces derniers soient en mesure de retourner au centre opérationnel de l'employeur auquel ils sont normalement rattachés pour y entamer leur temps de repos hebdomadaire, situé dans l'État membre d'établissement de leur employeur, ou de retourner à leur lieu de résidence au cours de chaque période de quatre semaines consécutives, afin d'y passer au moins un temps de repos hebdomadaire normal ou un temps de repos hebdomadaire de plus de quarante-cinq heures pris en compensation de la réduction d'un temps de repos hebdomadaire.

La France, par la loi n°2021-1308 du 8 octobre 2021, a pris des dispositions d'adaptation au droit de l'Union Européenne.

Ainsi, l'interdiction pour les conducteurs de prendre leur repos hebdomadaire normal en cabine est réaffirmée, y compris sur des parkings aménagés. La qualité du lieu d'hébergement est particulièrement importante pour les conducteurs pendant ces temps de repos hebdomadaires normaux, éloignés de leur point d'attache ou de leur domicile pendant plusieurs semaines consécutives. Ces derniers doivent les passer en dehors de la cabine du véhicule dans un lieu d'hébergement adapté, aux frais de l'employeur.

De même, il incombe à l'entreprise de transport d'organiser le travail des conducteurs de manière à ce qu'ils puissent :

- bénéficier de repos hebdomadaires normaux en dehors de leur véhicule ;
- rentrer (« chez eux ») au minimum toutes les 4 semaines.

À ce titre, dans un arrêt récent, les magistrats de la Cour de Justice de l'Union Européenne (CJUE) ont tenu à rappeler que *« même s'il convient de relever que la conception des véhicules s'est considérablement améliorée au cours de ces 20 dernières années, il n'en demeure pas moins qu'une cabine de camion n'apparaît pas constituer un lieu de repos adapté à des périodes de repos plus longues que les temps de repos journaliers et les temps de repos hebdomadaires réduits. Les conducteurs devraient avoir la possibilité de passer leurs temps de repos hebdomadaires normaux dans un lieu qui fournit des conditions d'hébergement adaptées et adéquates. »*

