

UNIVERSITE D'AIX-MARSEILLE
FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE



POLE TRANSPORTS
CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS

LE CONDUCTEUR DANS LE TRANSPORT DE
MARCHANDISES PAR ROUTE

Mémoire pour l'obtention du Master 2 droit des transports terrestres

Par
Laëtitia BEGOU

Sous la direction de Monsieur le professeur Cyril BLOCH

Année universitaire 2017 – 2018

UNIVERSITE D'AIX-MARSEILLE
FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE

POLE TRANSPORTS
CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS

LE CONDUCTEUR DANS LE TRANSPORT DE
MARCHANDISES PAR ROUTE

Mémoire pour l'obtention du Master 2 droit des transports terrestres

Par
Laëtitia BEGOU

Sous la direction de Monsieur le professeur Cyril BLOCH

Année universitaire 2017 – 2018

Remerciements

Je tiens tout d'abord à remercier l'équipe pédagogique et administrative du Pôle Transports de l'université d'Aix-en-Provence pour cette année enrichissante.

Ensuite, je remercie la société ITF de m'avoir fait aimer le transport routier et surtout m'avoir appris beaucoup sur ce secteur.

Je remercie enfin ma maman d'avoir cru en mes capacités et de m'avoir permis d'arriver jusqu'au master 2.

Sommaire

Remerciements	5
Sommaire	6
Table des abréviations des sigles utilisés	7
Introduction	9
Titre 1. Le rôle du conducteur routier dans l'exécution du contrat de transport	15
Chapitre 1. Les fonctions du conducteur routier	15
Section 1. Les obligations du conducteur envers le transporteur	15
Section 2. L'interlocuteur des clients et des autorités de contrôle	24
Chapitre 2. La délimitation de la responsabilité du conducteur	29
Section 1. La responsabilité civile du conducteur routier	29
Section 2. La responsabilité pénale du conducteur routier	32
Section 3. La responsabilité disciplinaire du conducteur routier	37
Titre 2. La problématique des conducteurs étrangers	39
Chapitre 1. Le statut des conducteurs européens	40
Section 1. Les disparités constatées entre les pays européens	40
Section 2. Les dérives du détachement des conducteurs routiers	44
Chapitre 2. Les statuts des conducteurs étrangers	51
Section 1. Une réglementation sociale moins contraignante en Amérique du Nord	51
Section 2. Des conditions de travail plus contraignantes dans les pays moins développés	54
Conclusion	57
Bibliographie	58
Table des matières	62
Résumé et mots clés	64

Table des abréviations et sigles utilisés

RSE	Réglementation Sociale Européenne, désigne tous les textes européens qui encadre les conditions de travail des conducteurs dans les pays de l'Union.
DREAL	Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement, dont une des missions est de contrôler l'activité de transport routier en France.
CNR	Comité National Routier
CJUE	Cour de Justice de l'Union Européenne
SMIC	Salaire Minimum Interprofessionnel de Croissance
ATP	Accord sur le Transport des denrées Périssables
ADR	Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route
FIMO	Formation Initiale Minimale Obligatoire
FCO	Formation Continue Obligatoire
OTRE	Organisation des Transporteurs Routiers Européens
BTL	Bulletin des Transports et de la Logistique
PTAC	Poids Total Autorisé en Charge
CJCE	Cour de Justice des Communautés Européennes (ancienne CJUE)
CJUE	Cour de Justice de l'Union Européenne

LOTI Loi d'Orientation des Transports Intérieurs

CNIL Commission Nationale de l'Informatique et des Libertés

PME Petite et Moyenne Entreprise

FMCSA The Federal Motor Carrier Safety Administration

Introduction

Le métier de conducteur routier est-il encore un métier de passion ? S'il y a quelques années, la question ne se posait pas, aujourd'hui la réponse semble moins évidente, tout du moins en France.

L'activité de transport routier de marchandises connaît une hausse depuis 2016 faisant également augmenter la demande de conducteurs routiers. Pour pallier une pénurie sans précédent, l'Etat a mis en place un plan gouvernemental à grand échelle avec des formations accélérées pour l'obtention de permis poids lourd. Des millions d'euros dépensées mais la demande reste toujours aussi forte en 2018.

Malgré tout, le secteur du transport attire toujours. En 2016, sur 554 028 entreprises créées en France, 33 592 l'ont été dans le transport toute catégorie (marchandises et personnes)¹. Plus de la moitié des conducteurs travaille dans des entreprises de moins de cinquante salariés.

I. Les constructions française et européenne

Cette construction a débuté dans les années 1980 avec la loi LOTI du 30 décembre 1982² fixant les prémices d'un cadre rationnel dans le secteur des transports. Les conducteurs routiers ont toujours fait l'objet d'un traitement particulier. Soumises au droit du travail sur certains points, une grande partie des conditions de travail et de rémunération obéissent aux dispositions des règlements européens et de la convention collective nationale des transports routiers et activités auxiliaires du transport du 21 décembre 1950 et ses annexes.

Des notions inédites ont été créées en France, telles que les temps de service qui correspondent au total des temps de conduite, de travail et de mise à disposition dans une journée. La France fixe des temps de service maximums à respecter selon la catégorie du conducteur. S'ajoute aux temps de service, l'amplitude journalière correspondant à l'intervalle entre deux repos journaliers ou un repos journalier et

¹ BTL n°3655, 31 juillet 2017, p. 474.

² Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs.

un repos hebdomadaire, c'est-à-dire le total des temps de conduite, de travail, de mise à disposition et de pause durant une journée de travail. Le non-respect des plafonds fixés peut faire l'objet de sanctions pécuniaires pour le transporteur employeur. La complexité de ce régime dérogatoire entraîne des conflits dont les juges ne sont pas forcément formés à maîtriser.

Du côté de l'Union européenne, après la condamnation du Conseil européen le 22 mai 1985³ par la CJCE pour ne pas avoir mis en place, comme l'imposé le traité de Rome⁴, une politique de transport international (intracommunautaire et extracommunautaire), une profonde réforme s'annonçait.

En 1987 est signé l'Acte unique européen substituant le marché commun, instauré par le traité de Rome, au marché unique. Désormais c'est un « *espace sans frontières intérieures dans lequel la libre circulation des marchandises, des personnes, des services et des capitaux est assurée*⁵ ».

Parallèlement à l'ouverture des frontières intérieures, une harmonisation sociale s'amorçait. Les premiers règlements européens en la matière fixaient les temps de conduite maximaux et les temps de repos minimums. Un des plus importants actuellement est le règlement n°561/2006⁶ sur les temps de conduite et de repos. Tous ces textes réunis font partie de la réglementation sociale européenne.

Des moyens d'enregistrement ont été mis en place pour contrôler le respect de ces temps. Auparavant, par le biais de disques aujourd'hui ce sont les chronotachygraphes⁷ numériques qui enregistrent les temps de conduite, de travail, de mise à disposition et de repos. Hormis le temps de conduite, c'est le conducteur qui sélectionne les autres temps durant la journée de travail. Cette autonomie laissée

³ CJCE, 22 mai 1985, n°C-13/83.

⁴ Traité instituant la Communauté économique européenne, signé le 25 mars 1957.

⁵ Article 8.a du traité CEE, article 13 de l'Acte unique européen.

⁶ Règlement CE n°561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n°3821/85 et (CE) n°2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n°3820/85 du Conseil.

⁷ Règlement (UE) n°165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n°3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n°561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route.

au conducteur peut poser problème car il peut abusivement sélectionner des temps pour gonfler sa rémunération. Dans un cas contraire, c'est le transporteur qui peut contraindre son salarié de se positionner en repos même lorsqu'il est en travail. La jurisprudence française tend à protéger le conducteur plus ou moins honnête mais pas l'employeur malchanceux.

S'il y a 50 ans, un conducteur ne comptait pas ses heures de travail, aujourd'hui il fait l'objet d'une surveillance particulière par les autorités dans l'objectif premier de garantir des routes plus sûres. En effet, revient toujours le sujet de la sécurité routière, les véhicules poids lourd jouissent d'une mauvaise réputation sur les routes, sans compter l'impact environnemental. En France, les agents de contrôle sont intransigeants sur le respect des temps de conduite, de repos et sur l'état du véhicule. Ils sanctionnent systématiquement lorsque le véhicule ou le conducteur présente un danger sur la route.

Parallèlement à cette vigilance accrue, les conditions de travail des conducteurs ne cessent de s'améliorer même si c'est un métier qui reste très exposé aux accidents de travail. Cependant, au sein de l'Union européenne, il existe encore des disparités dues à l'impact économique que représente le transport dans les pays les moins développés.

II. La concurrence européenne

Les quatre libertés de circulation si chère à l'Union européenne sont à utiliser avec modération dans le secteur des transports. En effet, ces libertés paraissent, d'une certaine manière, entraver avec le régime du cabotage, prévu par la directive du 21 octobre 2009⁸, qui autorise les conducteurs des Etats membres à réaliser temporairement des transports sur le territoire national d'un autre Etat membre. Aujourd'hui, le cabotage divise l'Europe en deux. L'Europe occidentale réclamant le durcissement de ces dispositions alors que l'Europe du sud et de l'est exige son retrait total.

⁸Règlement CE, n° 1072/2009 du 21 octobre 2009, établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route.

La France, territoire représentant un tiers du cabotage européen, milite pour ce durcissement afin de limiter l'entrée des conducteurs européens qui mette à mal l'activité des transporteurs français qui eux sont de moins en moins caboteurs. Il est indéniable que les prix compétitifs de ces pays font souffrir les PME françaises.

Cette position s'explique notamment en raison du prix pratiqué par les transporteurs d'Europe du sud et de l'est, prix comprenant la rémunération du conducteur nettement inférieure à la rémunération des conducteurs des pays occidentaux.

La libéralisation du cabotage envisagée par certains mettrait peut-être fin aux fraudes liées au détachement de conducteurs. En effet, pour contourner le caractère temporaire du cabotage, certaines entreprises vont simuler un détachement de conducteurs étrangers reliés à des filiales européennes de sociétés françaises ou des sociétés européennes « boîtes aux lettres » pour les faire venir travailler en France sur plusieurs mois mais avec les conditions de travail et de rémunération de leurs pays d'origine. Cette manœuvre interdite est rendue possible par une législation européenne bancale en la matière que le droit français tente au mieux de rééquilibrer sur son territoire.

Le détachement frauduleux de salariés n'est pas qu'une pratique intracommunautaire. A l'étranger, une pratique douteuse consiste pour certains transporteurs, dans un souci d'économie, à indépendantiser leurs conducteurs avec leurs propres véhicules ou un véhicule loué pour les faire travailler en sous-traitance avec leur ancien employeur. Dans ce cas, le conducteur n'est plus un salarié juridiquement même si en pratique les relations avec son ancien employeur ne changent pas. D'autres problématiques touchent les conducteurs routiers étrangers affectant leurs conditions de travail.

III. Les conditions de travail des conducteurs étrangers

A l'étranger, de tout autres problèmes se posent. Dans les pays les moins développés du monde, l'exposition aux divers dangers tels que la circulation, le climat géopolitique tendu, l'état du véhicule utilisé... fait l'objet de nombreuses

préoccupations par les organisations internationales. Le passage des frontières étant particulièrement épuisant pour les conducteurs et déficitaires pour les transporteurs.

En Amérique du nord, les temps de conduite et de repos sont très favorables au transporteur car moins restrictives par rapport à l'Europe. Les conducteurs routiers sont plus rentables alors qu'ils ne sont pas pour autant épargnés par les risques d'accidents de la circulation causés par la fatigue.

IV. L'intérêt du mémoire

Ce mémoire va porter essentiellement sur les conducteurs routiers salariés de sociétés de transports publics de marchandises et effectuant des transports de moyenne et surtout longue distance, donc les conducteurs en messagerie seront exclus. En France, le statut de conducteur dit grand routier appartient, dans la convention collective, au coefficient 150M, groupe 7 appelé « *conducteur hautement qualifié* ». C'est un coefficient qui demande plusieurs qualités notamment des notions de mécanique, le parcours d'un minimum de kilomètres par jour et surtout des découchés à l'extérieur.

Sont exclus les conducteurs en compte propre qui ne sont en grande partie pas soumis aux réglementations du transport. La conduite en double équipage étant de moins en moins pratiqué pour des raisons de coût ne sera pas évoquée dans ce mémoire. Le statut du conducteur accompagnant en ferryboat ou en train ne sera pas étudié car très peu utilisé en France. Également, le statut des sociétés exerçant une activité de location avec conducteurs ne seront pas traitées dans ce mémoire car les conducteurs en question exercent la même activité que les conducteurs salariés sauf qu'ils changent de « donneur d'ordre » régulièrement. Le loueur n'est responsable que de la faute de conduite du conducteur et des défaillances du véhicule.

Ce mémoire n'aura pas pour objet de traiter des réclamations récurrentes concernant les heures supplémentaires, les repos compensateurs... des conducteurs routiers. Problèmes rencontrés dans la plupart des secteurs d'activité bien que le transport

présente des particularités en raison de l'autonomie des conducteurs et du contrôle strict de ces heures par l'Etat.

Ce sont les autres aspects de ce métier qui vont être évoqués, les conditions de travail, la responsabilité, les formations, et la situation des conducteurs super lourds européens et étrangers, à titre de comparaison et qu'importe le transport réalisé : semi-remorque, conteneur, semi-remorque frigorifique, benne... Tous ceux qui sont soumis à la réglementation sociale européenne.

La problématique principale porte sur l'articulation que le métier de conducteur impose entre la réglementation sur les temps de service, les conditions de travail et la sécurité.

Dans un premier titre, sera étudié le rôle du conducteur français dans l'exécution du contrat de transport car les particularités propres au secteur du transport et les enjeux économiques de l'activité imposent au conducteur routier des qualités professionnelles indispensables pour ne pas porter préjudice au transporteur. Dans un second titre, c'est le statut du conducteur routier dans les autres pays européens et étrangers qui sera étudié et des problématiques qui les entourent.

Titre 1. Le rôle du conducteur dans l'exécution du contrat de transport

Le conducteur est celui « *qui assume la direction d'un véhicule* »⁹. Il a une double mission, assurer le bon acheminement des marchandises et veiller à la sécurité des usagers de la route et de la sienne, le tout dans le respect des différents textes juridiques auxquels il est soumis. Il dispose de fonctions particulières (chapitre 1) qui lui permet de disposer d'une certaine autonomie dans la réalisation de ses missions. Cependant, ce statut particulier peut engager sa responsabilité (chapitre 2) selon la nature de la faute et la gravité de celle-ci.

Chapitre 1. Les fonctions du conducteur

Si le conducteur a l'obligation d'exécuter loyalement son contrat de travail, l'Etat s'assure que le conducteur soit le plus qualifié possible pour assurer ses fonctions. La profession de conducteur demande le respect d'obligations particulières envers son employeur le transporteur (section 1) car du fait de l'autonomie dont il dispose, il sera l'interlocuteur des clients du transporteur et des autorités de contrôle (section 2).

Section 1. Les obligations du conducteur envers le transporteur

Il existe des conditions nécessaires pour accéder à la profession de conducteur routier (I) et pour pouvoir l'exercer (II).

I. L'accès à la profession

Plusieurs formations sont indispensables pour exercer le métier de conducteur (A), cependant, la diversité des transports peut demander des formations supplémentaires nécessaires pour combler les lacunes des formations obligatoires trop générales (B).

⁹ Article 1^{er}-v de la Convention sur la circulation routière conclue à Vienne le 8 novembre 1968.

A. Les formations obligatoires

Ces formations peuvent se poursuivre de plusieurs façons, soit par un CAP, un Bac professionnel ou un titre professionnel. Elles permettent d'acquérir le permis de conduire (a) et la formation initiale minimale obligatoire (b).

a. Le permis de conduire

i. Son obtention

Plusieurs catégories existent en fonction du véhicule (poids, puissance...). Pour le transport de marchandises, il y a :

- Le permis C1 pour les véhicules compris entre 3,5 tonnes et 7,5 tonnes dont la remorque ne dépasse pas un poids total autorisé en charge (PTAC) maximum de 750 kilogrammes.
- Le permis C1E pour les véhicules compris entre 3,5 tonnes et 7,5 tonnes dont la remorque a un PTAC supérieur à 750 kilogrammes.
- Le permis C pour les véhicules supérieurs à 7,5 tonnes qui peuvent avoir une remorque avec un PTAC maximum de 750 kilogrammes. C'est la catégorie de permis dite PL (Poids Lourd) qui concerne essentiellement les porteurs de 19 tonnes.
- Le permis CE pour les véhicules supérieurs à 7,5 tonnes avec une remorque dont le PTAC est supérieur à 750 kilogrammes. Le permis CE ne s'obtient qu'après l'obtention du permis C. C'est la catégorie dite SPL (Super Poids Lourd) c'est-à-dire le camion tirant une semi-remorque pour un PTAC de 44 tonnes.

Ces permis sont valables cinq ans jusqu'à 60 ans, deux ans jusqu'à 76 ans et un an au-delà.

Ils peuvent être passés dans une auto-école ou dans un centre de formation agréé. Ils comportent une épreuve théorique et une épreuve pratique avec une partie sur les vérifications courantes de sécurité.

L'obtention du permis demande plusieurs étapes qui débute par un contrôle médical réalisé par un médecin agréé par le Préfet qui ne doit pas être le médecin traitant du conducteur¹⁰. Cette visite médicale « *consiste en une évaluation de l'aptitude physique, cognitive et sensorielle du candidat au permis de conduire ou du titulaire du permis*¹¹ ». Des examens complémentaires peuvent être prescrits notamment avec un psychologue. Cette visite a un faible coût qui parfois est payé par l'employeur. Si l'avis du médecin est défavorable une commission médicale d'appel existe. Cette visite est à effectuer au moment de passer la première fois le permis mais également à chaque renouvellement.

Cette visite médicale a pour unique but de vérifier l'aptitude physique et mentale à conduire, elle ne permet pas de connaître la qualité du conducteur. C'est une première étape indispensable pour assurer la sécurité des biens et des personnes.

Les conditions d'obtention et d'utilisation du permis ont été harmonisés par la directive n°2006/126 du 20 décembre 2006¹². Les permis délivrés par les Etats membres doivent respecter un modèle précis et sont mutuellement reconnus par les Etats membres.

Une fois obtenu, le permis et notamment les points font l'objet d'un contrôle particulier par le transporteur.

ii. La vérification de sa validité par le transporteur

Le permis s'il est valablement obtenu, encore faut-il qu'il soit pourvu de points. Hantise des transporteurs, ces derniers n'ont aucun moyen légal de connaître véritablement le solde de points de ses conducteurs même lorsqu'ils reçoivent des contraventions sur les véhicules de la société.

¹⁰ Article R.226-2 du code de la route.

¹¹ Article R.226-1 du code de la route.

¹² Directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire.

Depuis un décret du 24 mai 2018¹³ remplaçant l'article R.225-5 du code de la route, sont autorisés à accéder aux informations relatives au permis de conduire mentionnées à l'article L.225-1 du même code « 4° *Les personnels individuellement désignés et habilités des entreprises exerçant une activité de transport public routier de voyageurs ou de marchandises pour les personnes qu'elles emploient comme conducteur de véhicule à moteur* ». Ce texte comporte des limites¹⁴ car le transporteur ne pourra exercer son droit que pour les conducteurs qu'il emploie. De plus, il n'a accès qu'au système national des permis de conduire (SNPC) qui ne lui permet pas de connaître le nombre de points exact. En effet, le SNPC contient les informations relatives « *aux titulaires de permis de conduire, aux personnes ayant fait une demande de permis ou ayant fait l'objet d'une décision d'annulation ou d'interdiction* *du* *permis.* *Il comprend également des informations détaillées sur les permis : catégories de permis, conditions restrictives, état de validité pour chaque catégorie et causes d'invalidité éventuelles, déclaration de perte ou vol, décision de retrait, restrictions médicales, infractions au Code de la route, décisions judiciaires définitives portant restriction de validité, suspension, annulation et interdiction de délivrance de permis, nombre de points etc.*¹⁵ ».

Même si les informations divulguées représentent une évolution importante, elles sont à apprécier avec prudence car le transporteur ne pourra plus prétendre ignorer l'annulation du permis de son conducteur impliqué dans un accident de la circulation par exemple. Sa responsabilité risque d'évoluer dans la jurisprudence future même si plus de précisions sur ce texte est attendues.

Alors que le transporteur essaie de préserver les points des permis de ses conducteurs, il a une nouvelle obligation, celle de dénoncer les infractions qu'ils ont commises.

¹³ Décret n°2018-387 du 24 mai 2018 précisant les conditions d'accès aux informations des traitements de données à caractère personnel relatifs au permis de conduire et à la circulation des véhicules, JORF n°0118 du 25 mai 2018, texte n° 5.

¹⁴ L. Toussaint, « Permis des chauffeurs, accès du transporteur », BTL n°3693, 4 juin 2018, p325-326.

¹⁵ <https://www.cnil.fr/fr/cnil-direct/question/311>, permis de conduire : quelles données contient le Système national des permis de conduire (SNPC).

iii. La délation du conducteur

L'article L.121-1 du code de la route établit une responsabilité personnelle du conducteur sur les infractions qu'il a commises. Dans les articles L.121-2 et L.121-3 du code de la route, des dérogations sont possibles pour le paiement des amendes qui peuvent être réglés par le titulaire du certificat d'immatriculation.

La différence entre responsabilité personnelle et responsabilité pécuniaire a pendant longtemps fait les affaires des transporteurs. Lorsque le conducteur commettait une contravention (sauf en cas de contrôle effectué directement par les agents assermentés qui, dans ce cas, connaissent le nom du conducteur à verbaliser) entraînant un retrait de points, celle-ci étant au nom de la société propriétaire du véhicule, les transporteurs se contentaient de régler l'amende, de préférence en espèce. Il était alors impossible pour les officiers du ministère public de retrouver l'auteur de l'infraction.

Depuis le 1^{er} janvier 2017 avec la loi du 18 novembre 2016¹⁶ créant l'article L.121-6 du code de la route, la société de transports ou la société titulaire des certificats d'immatriculation, personne morale, a désormais l'obligation de dénoncer dans les quarante-cinq jours suivant la réception de la contravention, l'identité et l'adresse de la personne physique, conducteur auteur de la contravention. Dans le cas contraire, elle risque une contravention de quatrième classe. Ne sont concernées que certaines infractions constitutives d'une faute personnelle du conducteur et qui entraînent un retrait de points comme la vitesse, le port de ceinture, l'usage du téléphone, le franchissement et le dépassement de lignes continues...

Ce nouvel article comporte cependant des zones d'ombre, créant une confusion entre responsabilité personnelle et responsabilité pécuniaire. Toutes les situations n'ont pas encore été envisagées et les réponses apportées.

¹⁶ Loi n°2016-1547 du 18 novembre de modernisation de la justice du XXI^e siècle, article 34.

L'obtention du permis s'accompagne de la réussite de la formation initiale minimale obligatoire.

b. La formation initiale minimale obligatoire

L'obtention du permis doit obligatoirement être complétée par la réussite de la Formation Initiale Minimale Obligatoire (FIMO), renouvelée tous les cinq ans avec la Formation Continue Obligatoire (FCO).

Ces formations font l'objet d'une directive européenne n°2003/59¹⁷ harmonisant le déroulement de ces formations dans les Etats membres, transposée par le décret du 11 septembre 2007¹⁸ et insérée aux articles R.3314-1 et suivants du code des transports. Le non-respect de la poursuite de ces formations est sanctionné par une amende de quatrième classe.

Comme pour le permis, ces formations sont dispensées par des établissements agréés par le préfet. Elles ont pour objet de former le futur conducteur à la réglementation du transport en général (tenue des documents de transport, règles de sécurité...) et à la réglementation sociale applicable notamment sur les temps de service à respecter.

Cependant, comme tout enseignement théorique, les jeunes conducteurs ne sont pas formés à la pratique du transport qui parfois est très différente. Chaque transporteur peut demander des qualifications particulières à ses conducteurs, non enseignées. Par exemple, il peut être demandé au conducteur d'effectuer des réparations mécaniques primaires, changer une ampoule par exemple, compétence qui n'a pas été apprise en formation. Pourtant, le métier de conducteur comporte de nombreux aspects. Il peut s'agir des opérations de chargement, déchargement et arrimage, les conducteurs ne sont pas formés à ces opérations sauf s'ils passent les CACES

¹⁷ Directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2003 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs, modifiant le règlement (CEE) no 3820/85 du Conseil ainsi que la directive 91/439/CEE du Conseil et abrogeant la directive 76/914/CEE du Conseil.

¹⁸ Décret n°2007-1340 du 11 septembre 2007 relatif à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules affectés aux transports routiers de marchandises ou de voyageurs.

(certificat d'aptitude à la conduite en sécurité) qui leur permettent d'avoir une première expérience.

S'ajoutent d'autres formations obligatoires selon la nature des marchandises transportées, il s'agit par exemple de la formation pour le transport des marchandises dangereuses dite ADR¹⁹. Plusieurs niveaux formations sont nécessaires selon la nature des matières dangereuses à transporter. Elle est renouvelable tous les cinq ans. Cette formation est perçue par la plupart des conducteurs comme très dense dont certains aspects ne leur sont pas utiles.

En résumé, une formation de qualité ne garantit pas un conducteur qualifié, reste aux transporteurs de finir en interne la formation de ses conducteurs. Parfois, c'est la formation en intégralité qui doit se réaliser en interne.

B. Les formations non obligatoires

A côté des formations obligatoires, certains types de transport sont très particuliers et mériteraient de faire l'objet d'une formation. C'est le cas par exemple du transport de marchandises périssables par température dirigée. Si les grands transporteurs ont les moyens de mettre en place des dispositifs de formation en interne. Pour les petites et moyennes entreprises, ce dispositif serait trop onéreux d'autant plus si ce type de transport n'est pas l'activité principale de l'entreprise. Des formations sont dispensées à l'extérieur mais elles coutent chers.

Pourtant, compte tenu des instructions des clients, de la réglementation stricte sur ce type de transport et des problèmes de santé public qui peuvent en découler, un conducteur devrait être formé sur l'utilisation du matériel et des opérations qu'il va effectuer. Le contrat type marchandises périssables sous température dirigée impose de nombreuses obligations au transporteur qui vont être réalisé par le conducteur en tant que préposé. Cela passe par les opérations de chargement, arrimage et déchargement lorsqu'elles sont effectuées par le transporteur²⁰. Ce

¹⁹ Prévu par l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route dit également « ADR ».

²⁰ Contrat type marchandises périssables sous température dirigée, article 7.1.

dernier doit veiller à ce que le chargement puisse permettre « *une circulation normale de l'air* ²¹ ». Se pose également le problème de la prise de température de la prise en charge par le conducteur jusqu'à la livraison car durant cette période le transporteur « *est responsable du maintien de la température ambiante à l'intérieur du véhicule réfrigérant, frigorifique ou calorifique, selon les indications portées sur le document de transport ou selon toutes les instructions écrites du donneur d'ordre ou, à défaut, selon la nature de la marchandise conformément à la réglementation en vigueur* ²² ». S'ajoute l'accord international ATP²³ qui fixe des normes concernant les températures exigées selon la marchandise transportée ainsi que les engins utilisés pour le transport. Le conducteur doit outre ses obligations courantes, vérifier et veiller durant le transport à la sécurité de la marchandise périssable.

Toutes les formations dispensées au conducteur doivent lui permettre de réaliser au mieux les missions inhérentes à l'exercice de sa profession.

II. L'exercice de la profession

Le conducteur est généralement un préposé du transporteur. Il peut également s'agir d'un conducteur intérimaire c'est-à-dire qu'il est mis à disposition par une entreprise de travail temporaire pour effectuer une mission.

Le conducteur doit se conformer à la fois au respect des règles internes à l'entreprise : contrat de travail, règlement intérieur, notes de service... mais également à la réglementation du transport : la réglementation sociale européenne, les obligations définies dans les contrats types, le code des transports et les conventions internationales type ADR, ATP...

La multitude des textes à respecter et les instructions du transporteur rend parfois l'exécution de son travail difficile. Il dispose alors d'un droit dit de retrait, prévu par L.4131-1 du code du travail, lorsqu' « *il a un motif raisonnable de penser qu'elle*

²¹ Contrat type marchandises périssables sous température dirigée, article 7.

²² Contrat type marchandises périssables sous température dirigée, article 8.2.

²³ L'accord sur le transport de denrées périssables, signé à Genève 1^{er} septembre 1970 et entrée en vigueur le 21 novembre 1976 est un accord des Nations Unies signé par 48 pays qui traite des transports internationaux de denrées périssables sous température dirigée.

présente un danger grave et imminent pour sa vie ou sa santé ainsi que de toute déféctuosité qu'il constate dans les systèmes de protection ». L'exercice de ce droit, ne permet pas à son employeur d'engager la responsabilité disciplinaire²⁴ du conducteur.

Ce droit peut s'exercer par exemple lorsque le conducteur constate qu'il a dépassé les durées légales maximales de ses temps de service, et que continuer son service mettrait en danger les usagers de la route et lui-même. La cour de cassation a jugé que le droit de retrait exercé par un conducteur qui avait effectué la veille une amplitude de 21 heures 30 était justifié²⁵. Tout acte légitimé par la préservation de la sécurité ne sera jamais remis en cause par les juges à condition qu'il soit proportionné au danger.

Le transporteur peut assurer la sécurité de ses conducteurs, de son matériel et des marchandises, en se dotant d'un système de géolocalisation. Souvent matérialisés par des ordinateurs embarqués dans les véhicules reliés à un logiciel dans l'entreprise, ils peuvent permettre d'enregistrer les temps de service des conducteurs qui sélectionnent en plus du chronotachygraphe, les différents temps proposés par l'ordinateur. Il est évidemment interdit au transporteur d'enregistrer la position du conducteur hors de ses temps de travail.

Jusqu'en 2014²⁶, le transporteur avait l'obligation de déclarer ces dispositifs auprès de la CNIL. Cette obligation n'étant plus utile, le transporteur doit informer ses conducteurs de l'existence d'un système de géolocalisation²⁷ (au même titre que l'existence de caméras de surveillance sur le lieu de travail) au risque de ne pas pouvoir l'utiliser contre le conducteur en cas de faute professionnelle car elle constituerait une violation de ses libertés individuelles. L'utilisation de ce dispositif

²⁴ Voir infra chapitre 2, section 2, II.

²⁵ Cass. Soc., 2 mars 2010, n°08-45.086.

²⁶ Délibération de la CNIL n°2014-235 du 27 mai 2014 portant dispense de déclaration pour les traitements de données à caractère personnel issues des tachygraphes installés dans les véhicules de transport routier.

²⁷ Article L1222-4 du code du travail : « *Aucune information concernant personnellement un salarié ne peut être collectée par un dispositif qui n'a pas été porté préalablement à sa connaissance* ».

doit, selon l'article L.1121-1 du code du travail, être justifiée par la nature de la tâche à accomplir par le salarié et proportionnée au but poursuivi.

L'exercice de la profession de conducteur demande par ailleurs de représenter le transporteur auprès des clients ou lors de contrôles.

Section 2. L'interlocuteur des clients et des autorités de contrôle

Le conducteur est confronté à plusieurs interlocuteurs inhérents à l'exercice de son travail, les clients du transporteur à savoir l'expéditeur et le destinataire (I), parties au contrat de transport et les agents de l'Etat habilités lorsqu'il se fait contrôler sur la route (II).

I. Représentant du transporteur auprès de l'expéditeur et du destinataire

C'est au moment des opérations de chargement et déchargement que le conducteur sera en contact avec les clients. Face à ces personnes, le conducteur représente l'entreprise de transports (A) lui imposant de se conformer à leurs protocoles de sécurité (B).

A. Le rôle commercial du conducteur routier

Le conducteur doit tout d'abord se présenter auprès du client dans une tenue correcte et avoir un comportement approprié. Il doit également présenter un véhicule propre. De son côté le transporteur doit veiller à ce que le véhicule soit conforme à la demande du donneur d'ordre, à la réglementation et bien entretenu (contrôle technique à jour, pneus en bon état...).

Le conducteur représente le transporteur, c'est lui qui contrôle ou effectue le chargement et déchargement, remplit les documents de transport et les signe. Le conducteur doit tout vérifier, dans l'intérêt du transporteur : le bon arrimage des marchandises, le respect des règles de sécurité pour le chargement, l'état de la

marchandise. Sur la lettre de voiture : inscription des heures d'arrivée et de départ, des palettes européennes prises et rendues, le numéro du plomb...

Toutes ces obligations réalisées par le conducteur sont celles du transporteur prévues par les contrats types.

En pratique, toutes ces vérifications sont parfois très compliquées. En effet, les grandes plateformes logistiques qui pour des raisons de sécurité et de productivité interdisent l'accès sur les quais aux personnes extérieures dont les conducteurs. Ces interdictions prévues dans le protocole de sécurité imposent au conducteur de les respecter lorsqu'il se rend sur le site.

B. Le protocole de sécurité

Dans une réponse formulée suite à une question d'un député de l'Aisne en 2000, le ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement avait dressé le constat suivant : *« L'amélioration de la sécurité des salariés et le renforcement de la prévention des accidents du travail dans les différentes branches des transports terrestres figurent parmi les priorités du Gouvernement. En effet, le taux d'accidents du travail y est nettement plus élevé que la moyenne nationale, notamment dans les transports routiers de marchandises, avec deux risques majeurs : les accidents de la circulation et ceux liés aux opérations de chargement et de déchargement²⁸ ».*

Au moment de la prise en charge ou de la livraison de la marchandise, sur le site du client, le conducteur doit se soumettre au protocole de sécurité. Défini par le code du travail aux R.4515-4 à R.4515-1²⁹, le protocole de sécurité a pour objectif d'informer les entreprises extérieures qui se rendent à l'entreprise dite d'accueil des règles de sécurité à respecter pendant les opérations de chargement et de déchargement des véhicules. Ce document est élaboré après l'évaluation des risques

²⁸ M. Desallangre Jacques, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, Question écrite avec réponse n° 53774, 20 novembre 2000,

²⁹ Institué par l'arrêté du 26 avril 1996 n° pris en application de l'article R. 237-1 (ancien) du code du travail et portant adaptation de certaines règles de sécurité applicables aux opérations de chargement et de déchargement effectuées par une entreprise extérieure, JORF n° 108 du 8 mai 1996 page 6908.

que présentent le site et les opérations de manutention. Ce document doit non seulement être respecté par l'entreprise extérieure mais également par l'entreprise d'accueil.

Un grand nombre d'accidents du travail est toujours à déplorer durant ces opérations. Il arrive qu'un accident soit causé par un protocole de sécurité insuffisant ou inexistant. Dans d'autres cas, c'est le non-respect du protocole de sécurité qui est à l'origine de l'accident. Les juges se montrent très sévères envers les entreprises négligentes. En effet, qu'importent les agissements des salariés au moment de l'accident, si le contenu du protocole de sécurité, s'il existe, est insuffisant ce sont les entreprises qui seront mises en cause.

La jurisprudence est claire *« en vertu du contrat de travail le liant à son salarié, l'employeur est tenu envers celui-ci d'une obligation de sécurité de résultat, notamment en ce qui concerne les accidents du travail et les maladies professionnelles, et que le manquement à cette obligation a le caractère d'une faute inexcusable lorsque l'employeur avait ou aurait dû avoir conscience du danger auquel était exposé le salarié et qu'il n'a pas pris les mesures nécessaires pour l'en protéger ; (...) que lorsque le travail s'exécute dans les locaux d'une autre entreprise, l'employeur a le devoir de se renseigner sur les dangers courus par le salarié »*.³⁰ Le transporteur, tenu d'une obligation de sécurité de résultat envers ses salariés, doit informer ses conducteurs des règles de sécurité du site et fournir les équipements de protection individuelle imposés par l'entreprise d'accueil.

Les entreprises d'accueil et extérieur risquent des sanctions pénales pouvant aller jusqu'à l'homicide involontaire en cas de décès. L'entreprise dont le salarié a été blessé risque la faute inexcusable³¹. De plus, le grand nombre d'accidents de travail dans une entreprise fait augmenter son taux des cotisations dues aux accidents du travail ou aux maladies professionnelles.

³⁰ Cass. Civ. 2^{ème}., 13 mars 2014, n°13-13984.

³¹ Lorsqu'elle est admise par le juge à l'occasion d'un accident du travail ou d'une maladie professionnelle, l'article L.452-1 du code de la sécurité sociale permet au salarié concerné d'obtenir une indemnisation complémentaire.

C'est pour éviter ces conséquences que les employeurs peuvent se montrer intransigeant envers leurs conducteurs. Dans un arrêt rendu par la cour de cassation le 18 janvier 2005³², les juges ont écarté l'application du décret du 26 avril 1996 au conducteur qui a été blessé pendant le déchargement de portes-fenêtres. Des documents établis entre le transporteur et son client interdisaient les conducteurs d'aider pendant les opérations de chargement et de déchargement. Le conducteur connaissait cette interdiction même si en pratique lui et les autres conducteurs étaient parfois amenés à aider les manutentionnaires.

A côté des risques d'accident pendant les opérations de chargement et déchargement limités par la mise en place de protocoles de sécurité, sur les routes ce sont les agents habilités qui essaient de limiter les accidents de la circulation.

II. Les contrôles sur route

Le secteur du transport est en France très contrôlé et ces contrôles peuvent se faire en entreprise ou sur la route directement avec le conducteur. Les agents autorisés à contrôler les conducteurs sont énumérés à l'article L.3315-1 du code des transports :

« Outre les officiers de police judiciaire, sont chargés de rechercher et constater les infractions aux dispositions du présent titre et du livre Ier de la troisième partie du code du travail applicables au transport routier :

1° Les inspecteurs et les contrôleurs du travail, ainsi que les agents habilités à exercer leurs fonctions dans certaines branches professionnelles ;

2° Les fonctionnaires ou agents de l'Etat chargés du contrôle des transports terrestres placés sous l'autorité du ministre chargé des transports ;

3° Les agents des douanes ;

4° Les agents publics ayant qualité pour constater les délits ou les contraventions prévus par le code de la route. (...) ».

Ces contrôles vont viser tous les conducteurs de poids lourd français et étrangers et vont porter sur le respect des réglementations françaises et européennes.

³² Cass. Civ. 2^{ème}., 18 janvier 2005, n°03-16529.

Le contrôle va porter sur le respect du code de la route comme par exemple le respect des distances de sécurité, le taux d'alcoolémie, l'état du véhicule... De nombreux accords passés entre les Etats européens et la France permettent la poursuite dans le pays d'origine, l'auteur d'une contravention en France.

Le contrôle va porter sur le respect de la réglementation sociale européenne, les agents ont la possibilité de contrôler les vingt-huit derniers jours enregistrés par la carte conducteur et le chronotachygraphe du véhicule. Il pourra alors être décelé les violations à la RSE comme par exemple un temps de conduite maximum dépassé, un temps de repos insuffisant ou même la conduite du véhicule sans la carte insérée dans le chronotachygraphe. Cette dernière infraction peut faire l'objet de poursuites pénales du transporteur et du conducteur³³.

Le contrôle va porter sur le respect de la réglementation du transport. A cette occasion, les agents peuvent vérifier la marchandise transportée soit sur la lettre de voiture, soit en ouvrant la remorque. En cas de transport de marchandises dangereuses, ils vont vérifier si toutes les consignes de sécurité, d'affichage sur le véhicule sont respectées.

Les agents vont également s'assurer que le conducteur possède tous ses documents en cours de validité à savoir son permis de conduire, sa carte de qualification conducteur (FIMO/FCO), sa carte conducteur (insérée dans le chronotachygraphe), et la carte dite ADR en cas de transport de matières dangereuses. Toutes ces cartes sont nominatives et doivent donc être au nom du conducteur à bord.

A l'issue d'un contrôle, des contraventions peuvent être dressées et adressées au conducteur qui soit s'en acquittera lorsqu'elles sont dues à sa faute personnelle, soit il remettra le bulletin de contrôle au transporteur qui réglera les amendes. Certaines infractions peuvent entraîner l'immobilisation immédiate du véhicule

Pour les conducteurs étrangers, un contrôle supplémentaire s'impose s'agissant du respect des délais de cabotage prévus aux articles L.3421-3 à L.3421-10 du code

³³ Voir infra titre 1, chapitre 2, section 2, I.

des transports issu règlement européen n°1072/2009³⁴. Dans le cas contraire, le transporteur risque une amende et une interdiction de cabotage temporaire sur le territoire français.

Le refus de se soumettre à un contrôle ou de refuser de présenter les documents demandés par les agents est passible d'une peine d'emprisonnement et d'une amende³⁵.

A côté des infractions constatées durant les contrôles sur route, le conducteur peut engager sa responsabilité pour d'autres infractions parfois plus graves.

Chapitre 2. La délimitation de la responsabilité du conducteur

Le conducteur exerce un métier à risque lié notamment à l'emprunt quotidien des routes partagées avec les usagers de la route plus ou moins tolérants avec les poids lourds. Un accident de la circulation ou sur les quais pendant les opérations de manutention peut se produire. Il faut alors déterminer la cause de l'accident et surtout le responsable, toujours en déterminant le lien de causalité entre la faute et le dommage. Si le transporteur est souvent mis en cause, le conducteur n'est pas systématiquement épargné. Le conducteur peut engager, selon les cas, sa responsabilité civile (section 1), sa responsabilité pénale (section 2) mais également sa responsabilité disciplinaire (section 3) en tant que préposé.

Section 1. La responsabilité civile du conducteur routier

C'est la définition de la qualité de commettant du transporteur et de préposé du conducteur qui va permettre de rechercher qui doit réparer le dommage.

³⁴ Règlement CE n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route.

³⁵ Article L.3315-5 du code des transports et article L.233-1 du code de la route.

Le commettant est « *toute personne ayant sous sa direction des préposés à qui elle donne des instructions et des ordres* »³⁶. Le préposé est celui qui doit obéir aux instructions du commettant en raison du lien de subordination qui les unit.

Concernant le conducteur, préposé de son employeur transporteur, la jurisprudence est claire, « *n'engage pas sa responsabilité à l'égard des tiers le préposé qui agit sans excéder les limites de la mission qui lui a été impartie par son commettant*³⁷ ».

Concernant le transporteur commettant, le nouvel article 1242 alinéa 5 du code civil, moins clair que l'ancien article 1384 alinéa 5, évoque à la fois la responsabilité du fait d'autrui mais également celle du fait des choses : « *On est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre, ou des choses que l'on a sous sa garde. (...) Les maîtres et les commettants, du dommage causé par leurs domestiques et préposés dans les fonctions auxquelles ils les ont employés* ». D'après cet article, le transporteur serait responsable uniquement des actes de ses préposés effectués dans le cadre du travail. Cependant, cet article ne semble pas différencier les actes malveillants des simples maladresses.

Le transporteur est généralement responsable des faits de ses préposés et doit les supporter : mauvais arrimage de la marchandise, oubli de mettre des réserves ou de vérification de l'état de la marchandise au chargement... Parfois, ces faits sont volontaires, c'est par exemple le cas du vol de marchandises par le conducteur sans la complicité du transporteur. Sur la plan civil, le client victime (expéditeur, destinataire ou leurs subrogés) a alors plusieurs possibilités, soit assigner directement le conducteur, soit le conducteur et le transporteur, soit seulement le transporteur.

Dans le premier cas, il le fera sur le terrain de la responsabilité délictuelle. L'avantage principal est que la victime a cinq ans pour agir mais l'inconvénient est l'insolvabilité potentielle du conducteur.

³⁶ <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/commettant/17502>

³⁷ Cass, Ass. Plén. 25 février 2000, n° 97-17.378, *Bull* n°447.

Dans le deuxième cas, le conducteur n'étant pas partie au contrat de transport mais seulement un préposé, la victime devra agir sur le terrain délictuel. La victime disposera de cinq ans pour demander réparation à l'un et l'autre.

Dans le troisième cas, la victime a le choix entre engager la responsabilité contractuelle du transporteur lié au contrat de transport ou sa responsabilité délictuelle. La présomption de responsabilité du transporteur prévu dans le contrat de transport permettra à la victime d'obtenir réparation. En effet, le transporteur, garant de la marchandise dès sa prise en charge, doit la restituer dans le même état, or si ce n'est pas le cas, il engage sa responsabilité³⁸. En revanche, la victime ne devra pas oublier que sur le terrain contractuel, elle disposera d'un délai d'un an pour agir contre cinq ans sur le plan délictuel. Le transporteur pourra toujours exercer une action récursoire contre le conducteur avec toujours le risque de subir l'insolvabilité de ce dernier.

Par ailleurs, l'indemnisation peut être complétée, lorsque la victime a subi des dommages corporels, par le régime spécifique d'indemnisation prévu par la loi du 5 juillet 1985 dite Badinter³⁹.

L'article 1249 de l'avant-projet sur la responsabilité civile comporte un article qui reprend et résume la jurisprudence de ces dernières années : *« Le commettant est responsable de plein droit des dommages causés par son préposé. Est commettant celui qui a le pouvoir de donner au préposé des ordres ou des instructions en relation avec l'accomplissement de ses fonctions. »*

En cas de transfert du lien de préposition, cette responsabilité pèse sur le bénéficiaire du transfert.

Le commettant ou le bénéficiaire du transfert n'est pas responsable s'il prouve que le préposé a agi hors des fonctions auxquelles il était employé, sans autorisation et

³⁸ Convention de Genève du 19 mai 1956 sur le contrat de transport international de marchandises par route, article 17.1 : *« le transporteur est responsable de la perte totale ou partielle, ou de l'avarie, qui se produit entre le moment de la prise en charge de la marchandise et celui de la livraison, ainsi que du retard à la livraison ».*

³⁹ Loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation.

à des fins étrangères à ses attributions. Il ne l'est pas davantage s'il établit une collusion du préposé et de la victime.

Le préposé n'engage sa responsabilité personnelle qu'en cas de faute intentionnelle, ou lorsque, sans autorisation, il a agi à des fins étrangères à ses attributions⁴⁰ ». Cet article définit le commettant et les conditions dans lesquelles il peut ou non engager sa responsabilité. Il revient au commettant de prouver que son préposé a commis une faute étrangère à ses attributions comme il revient au transporteur de prouver qu'il n'a commis aucune faute durant le transport. La faute personnelle du conducteur exonérera le transporteur employeur.

Le conducteur peut par ailleurs engager sa responsabilité pénale.

Section 2. La responsabilité pénale du conducteur routier

Dans le cas où un conducteur commet une infraction à l'occasion de son travail, sa responsabilité peut se trouver engagée et il va faire l'objet de poursuites. L'employeur a le moyen de le mettre à pied à titre conservatoire pour qu'il ne puisse pas revenir travailler jusqu'à la rupture de son contrat. Les cas les plus fréquents sont la violation de la réglementation sociale européenne (I) qui est parfois la cause des accidents de la circulation (II).

I. Le non-respect de la réglementation sociale européenne

Comme le dispose l'article 121-1 du code pénal « *nul n'est responsable pénalement que de son propre fait* ». Contrairement à la responsabilité civile, il n'y a pas de responsabilité collective. A priori, c'est la personne qui a commis l'infraction qui engage sa responsabilité. Cependant, en qualité de préposé, le conducteur n'est pas forcément responsable de l'infraction commise à l'occasion du travail (bien qu'il en soit l'auteur). Par exemple, le conducteur qui percute le véhicule qui freine devant lui parce qu'il n'a pas respecté les distances de sécurité imposées par l'article R.412-12 du code de la route. Il a commis cette infraction à

⁴⁰ Projet de réforme de la responsabilité civile, présenté le 13 mars 2017, par Jean-Jacques Urvoas, garde des sceaux, ministre de la justice suite à la consultation publique menée d'avril à juillet 2016.

cause de sa propre négligence cependant ce n'est pas forcément lui qui va répondre du sinistre qu'il a causé. Le conducteur va remplir un constat amiable d'accident automobile et c'est son employeur qui va supporter les conséquences avec son assurance. En revanche, le conducteur pourra voir sa responsabilité disciplinaire engagée et faire l'objet d'une sanction disciplinaire pouvant aller jusqu'au licenciement. Cela s'explique par le fait que le conducteur salarié est considéré comme la partie faible au contrat de travail. Il est donc difficile d'engager la responsabilité pénale d'un conducteur.

Toutefois, la jurisprudence est moins sévère envers l'employeur sur un point, le non-respect de la RSE, sous certaines conditions « *qu'en effet, en matière d'infractions à la réglementation relative aux conditions de travail dans les transports routiers, le chef d'entreprise ne peut s'exonérer de sa responsabilité pénale que s'il a informé ses salariés du contenu de la réglementation et leur a donné instruction de la respecter, s'il s'est assuré à intervalles réguliers du respect effectif de ladite réglementation et si, en cas de manquements répétés, il a pris les mesures nécessaires pour éviter qu'ils ne se reproduisent* ». ⁴¹ Les juges demandent que le transporteur vérifie régulièrement le respect de la RSE par ses conducteurs. Cependant, les juges peuvent se montrer plus sévères si les antécédents du transporteur ou la gravité des faits sont plus importants.

Il est précisé que l'employeur qui établit le travail des conducteurs, le fasse de façon à ce que les conducteurs puissent respecter la RSE. En revanche, l'employeur qui donne, directement ou indirectement, à son conducteur des instructions incompatibles avec les vitesses maximales autorisées ou avec les durées de travail et de conduite maximales ou de repos minimum, est puni par une contravention de cinquième classe ⁴². Quand la négligence ou la faute met en jeu la sécurité routière les juges sont moins cléments. C'est par exemple le cas d'un transporteur qui rémunère ses conducteurs avec des primes de rendement au kilomètre. Les juges ne cessent de rappeler que « *dans un but de sécurité, les contrats de travail ne pourront contenir de clause de rémunération de nature à compromettre la sécurité, notamment par incitation directe ou indirecte au dépassement de la durée du travail*

⁴¹ Cass. Crim., 16 janvier 1990, n°89-82.880, *Bull. crim.*, n° 29.

⁴² Articles R.121-1 et R.121-2 du code de la route.

ou des temps de conduite autorisés, tel que l'octroi de primes ou de majorations de salaire en fonction des distances parcourues et/ou du volume des marchandises transportées⁴³ ».

Le conducteur ne pourra engager sa responsabilité pénale que s'il a commis une faute personnelle, qu'il a commis une infraction imputable à son seul fait personnel. Par exemple s'il a ouvert le boîtier du chronotachygraphe pour interrompre l'enregistrement de ses temps de service⁴⁴. Il en est de même des accidents de la circulation dans lesquels il est impliqué, accidents souvent dus au non-respect de la RSE.

II. Les accidents de la circulation

Quand la faute est imputable uniquement au conducteur, la responsabilité du transporteur est écartée. Les juges recherchent toujours l'implication du conducteur ou du transporteur. Cependant, toujours dans un souci de sécurité routière, la jurisprudence s'est endurcie lorsqu'un poids lourd est impliqué dans un accident de la circulation car un véhicule poids lourd fait beaucoup de dégâts et plus de victimes.

Dans un accident de la circulation causant la mort d'usagers de la route, le conducteur et/ou le transporteur risque(nt) une peine de trois ans d'emprisonnement et de 45 000 euros d'amende constitutives du délit d'homicide involontaire prévu par l'article 221-6 du code pénal.

Les juges, dans un arrêt rendu par la chambre criminelle de la cour de cassation le 8 décembre 1992, ont condamné l'employeur pour homicide involontaire suite à l'accident mortel de son conducteur en raison du non-respect de son temps de repos minimum et de la surcharge du véhicule⁴⁵. Dans un autre arrêt rendu le 15 octobre 2002, les juges ont condamné le conducteur routier, le gérant et deux salariés de l'entreprise de travail temporaire pour homicide involontaire. Le conducteur

⁴³ Cass. Soc. 13 novembre 2003, n° 01-46075 01-46089, *Bull. civ* 2003, n° 282 p. 285.

⁴⁴ CA. Douai, 6 novembre 1990. *Bull. transp.* 1991. n°207.

⁴⁵ Cass. crim., R., 8 déc. 1992, pourvoi c. Caen, Ch. corr., 5 déc. 1990, la Semaine Juridique Entreprise et Affaires, mars 1993, n° 11, act. 336.

n'ayant pas respecté ses temps de repos a traversé le muret de séparation de l'autoroute et percuté un véhicule en sens inverse causant la mort de cinq personnes⁴⁶. Cette fois-ci, le conducteur a été mis en cause parce qu'il est ressorti vivant de l'accident et qu'il a causé la mort de tiers car même si l'employeur devait vérifier le respect des temps de repos, le conducteur avait l'obligation de prendre le temps de repos minimum.

En revanche, la faute personnelle du conducteur, exclut la responsabilité du transporteur, notamment lorsque le conducteur effectue une manœuvre dangereuse. C'est le cas lorsqu'un conducteur effectue un demi-tour, en pleine nuit, sur une route nationale, la voiture ne l'ayant pas vu, ne pouvait pas éviter le poids lourd qui occupait les deux voies de circulation⁴⁷. Seule la manœuvre dangereuse, effectuée à l'initiative du conducteur est à l'origine de l'accident mortel. Cependant, il est de plus en plus rare que seul le conducteur engage sa responsabilité quand l'accident se produit à l'occasion de son travail.

Toutefois, le transporteur en tant que gardien du véhicule engage sa responsabilité lorsque l'accident est dû à une défaillance de son véhicule. C'est le cas par exemple de la rupture du crochet d'attelage de l'ensemble routier durant la conduite. La remorque s'est détachée et a percuté le véhicule qui circulait en sens inverse causant la mort de tous les passagers. Les expertises ont constaté que l'accident n'était pas dû à la conduite, la vitesse ou l'état du conducteur mais au mauvais entretien du crochet d'attelage effectué par la société de transports⁴⁸.

Pour se préserver et éviter l'accident, le conducteur a toujours la possibilité d'exercer son droit de retrait⁴⁹ dès qu'il a connaissance d'une déféctuosité du véhicule ou généralement lorsqu'on lui impose de ne pas respecter la RSE.

Dans tous les cas, lorsqu'un accident de la circulation se produit, à côté des vérifications habituelles obligatoires telles que le test d'alcoolémie, la vitesse... un contrôle des temps de service sont effectués par les autorités de police pour vérifier

⁴⁶ Cass. Crim. 15 octobre 2002, pourvoi n°01-84499.

⁴⁷ CA Paris, Ch. Correctionnelle 20 section B, 15 juin 2006, *Juris-data* n°2006-314103.

⁴⁸ CA Montpellier, 3^{ème} ch. Correctionnelle, 16 mars 2010, *Juris-data* n°2010-006353.

⁴⁹ Voir supra chapitre 1, section 1, II.

si la cause de l'accident pourrait être liée au non-respect des temps de conduite et de repos imposé par la RSE.

Peut-être que compte tenu des conséquences souvent dramatiques des accidents de la route et du grand nombre d'accidents impliquant les poids, il ne faudrait plus simplement adapter les sanctions pénales au secteur du transport routier mais construire un cadre juridique applicable aux spécificités du secteur.

Par ailleurs, tout autre délit peut engager la responsabilité du conducteur, le vol des marchandises transportées.

III. Le vol de marchandises par le conducteur routier

Le vol de marchandises par le conducteur n'est pas rare. Durant son travail, le conducteur a sous sa responsabilité la marchandise des clients de la prise en charge jusqu'à la livraison, ou du moins jusqu'au retour chez son employeur, et ce parfois durant plusieurs jours. Pendant cette période, le transporteur est responsable du sort de la marchandise.

Le problème est que face au vol de la marchandise par son conducteur, le transporteur, tenu notamment par l'article 1797⁵⁰ du code civil, devra répondre du préjudice devant les parties au contrat de transport mais pourra toujours faire jouer les limites de responsabilité prévues par les contrats types ou la convention CMR sauf si on l'assigne sur le terrain délictuel. Si son assurance le lui permet, il pourra être indemnisé, totalement ou partiellement, mais pourra difficilement se retourner contre son conducteur souvent insolvable.

Le transporteur innocent peut s'en sortir s'il arrive à prouver que le délit n'a pas été commis à l'occasion du travail. Dans ce cas, il ne pourra pas être inquiété, et seul le conducteur engagera sa responsabilité. Dans un jugement rendu par la cour de cassation le 21 mai 2015⁵¹, la société de transports Kuehne Nagel avait été mise en cause par la société HP suite au vol de matériel informatique par un conducteur et

⁵⁰ « L'entrepreneur répond du fait des personnes qu'il emploie ».

⁵¹ Cass. Civ. 2^{ème}, 21 mai 2015, n°14-14.873.

des complices extérieurs. Ces derniers ont utilisé le véhicule de la société ainsi que ses lettres de voiture pour charger les ordinateurs. Les juges ont écarté la responsabilité de Kuehne Nagel sur le fondement de l'ancien article 1384 alinéa 5 du code civil « *qu'en participant à l'organisation du vol le préposé s'était placé hors de ses fonctions, alors qu'il résultait de ses propres constatations que ce dernier avait trouvé dans son emploi l'occasion et les moyens de commettre sa faute ayant consisté, par un détournement d'informations et de matériel, à se rendre complice de ce vol* ». Le conducteur coupable du délit de vol défini à l'article 311-1 du code pénal risque une peine d'emprisonnement et une amende.

Le conducteur qui engage sa responsabilité pénale engage incidemment sa responsabilité disciplinaire.

Section 3. La responsabilité disciplinaire du conducteur routier

Le conducteur a l'obligation d'exécuter loyalement son contrat de travail. Cependant, lorsqu'il commet une faute professionnelle c'est-à-dire un acte ou un comportement incompatible avec les fonctions de son poste, il peut engager sa responsabilité disciplinaire. Il risque des sanctions disciplinaires pouvant aller jusqu'à la rupture de son contrat de travail.

C'est l'employeur qui est seul juge des sanctions à donner aux actes qu'il considère comme fautifs. Il doit se référer au règlement intérieur (qui doit être en conformité avec le code du travail et la convention collective) qui prévoit le degré de sanctions et leurs motifs mais parfois il s'avère compliqué de mettre en œuvre ces sanctions au risque de voir annuler la sanction par un juge prud'homal.

Les sanctions les plus lourdes relatives à une faute professionnelle étant la rupture du contrat de travail par le licenciement. Plusieurs types de licenciement existent, les plus graves sont le licenciement pour faute grave et le licenciement pour faute lourde. Le salarié a seulement droit à ses indemnités de congés payés, la rupture de son contrat est immédiate, sans préavis.

Est par exemple valable, selon la cour d'appel de Paris réuni le 7 décembre 1982, le licenciement pour faute grave d'un conducteur pour insubordination multiple et consommation anormale de carburant due à une vitesse excessive et des malversations avec les pompistes⁵². Un tel comportement justifie un licenciement pour faute grave mais pas pour faute lourde.

La différence entre ces deux licenciements ce sont les conséquences. Si les sanctions pécuniaires sont interdites, le licenciement pour faute lourde permet à l'employeur d'engager la responsabilité de son ancien salarié devant un juge et de lui demander des dommages et intérêts. Ce motif de licenciement étant plutôt rare, il doit être exercé avec précaution car très difficilement validé par les juges. En effet, la faute dite lourde est définie par la jurisprudence comme « *l'intention de nuire du salarié vis-à-vis de l'employeur ou de l'entreprise*⁵³ ». Elle va au-delà de la faute intentionnelle. Elle s'inspire de la faute lourde en droit civil évoquée dans plusieurs articles du code civil et utilisés pour dé plafonner les obligations du débiteur. Elle est définie par la jurisprudence comme « *un comportement d'une extrême gravité, confinant au dol et dénotant l'inaptitude du débiteur de l'obligation à l'accomplissement de la mission contractuelle qu'il avait acceptée*⁵⁴ ». En transport aussi, la notion de faute inexcusable prévue par l'article L133-8 du code de commerce peut se rapprocher de la faute lourde en droit du travail « *la faute délibérée qui implique la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire sans raison valable* ». La preuve de la faute lourde du salarié pèse sur l'employeur.

L'employeur dispose donc de moyens coercitifs envers les conducteurs fautifs pouvant aller jusqu'à la rupture du contrat de travail et la réclamation de dommages et intérêts. Ces mesures, qu'il peut exercer dans le respect des textes, ne peuvent se faire qu'à l'encontre de conducteur salarié du transporteur. Or, le transporteur peut faire appel à des conducteurs intérimaires, mis à disposition par une entreprise de travail temporaire. Défini par les articles L1251-1 et suivants du code du travail, la personne intérimaire n'est pas contractuellement liée à l'entreprise de transports

⁵² CA Paris, Ch. 22, 7 décembre 1982, *Juris-data* n°1982-028663.

⁵³ Cass. Soc. 29 novembre 1990, n°88-40618, *Bull civ.* 1990 V n°599 p. 360.

⁵⁴ Cass. Com. 3 avril 1990, n° 88-14871, *Bull civ.* 1990 IV n°108 p. 71.

dite utilisatrice mais à l'entreprise de travail temporaire. En cas de faute du conducteur intérimaire, pour savoir quelle entreprise devra engager sa responsabilité, sauf faute personnelle du conducteur, il faudra vérifier si elle est due en raison d'une violation des obligations de l'entreprise temporaire ou de l'entreprise utilisatrice. Par exemple, la formation continue obligatoire, c'est à l'entreprise de travail temporaire de veiller à ce qu'elle soit à jour avant de mettre à disposition le conducteur. À défaut elle peut être tenue pour responsable. De son côté, l'entreprise utilisatrice connaît les qualifications du conducteur mises à disposition et ne peut pas lui faire faire des activités incompatibles avec l'objet du contrat de mise à disposition. Par exemple, lui faire conduire un véhicule nécessitant un permis CE alors qu'il est spécifié que le conducteur dispose seulement d'un permis C.

Ce sont des problématiques courantes qui touchent les conducteurs français. La France étant un des pays les protecteurs, le secteur du transport connaît des conditions du travail de moins en moins difficiles à comparer avec les autres pays où les enjeux économiques outrepassent la notion de protection sociale.

Titre 2. La problématique des conducteurs étrangers

L'objectif de l'Union européenne dans le secteur du transport routier était d'harmoniser les temps de conduite des conducteurs tout d'abord pour une raison de sécurité routière, ensuite pour éviter une concurrence déloyale entre les Etats membres. En effet, le statut des conducteurs dans chaque pays européen est différent (chapitre 1) malgré l'application de la RSE par les pays européens, il existe toujours des disparités entre les pays de l'ouest et les pays de l'est de l'Europe. Ces disparités s'expliquent non seulement en raison des législations sociales qui impactent les conditions de travail du conducteur mais aussi sa rémunération. Pour les conducteurs étrangers, ce sont d'autres problématiques qui se posent (chapitre 2).

Chapitre 1. Le statut des conducteurs européens

L'Union européenne a voulu harmoniser les temps de travail, de conduite et de repos des conducteurs européens, pourtant il existe toujours de nombreuses disparités entre les pays européens (section 1). Ces disparités s'expliquent principalement parce qu'une grande partie des conditions de travail et de rémunérations des conducteurs sont laissées à la souveraineté des Etats. Cette disparité encourage certains transporteurs à réduire les coûts au détriment du respect des réglementations du travail (section 2).

Section 1. Les disparités constatées entre les pays européens

Les conducteurs de l'Europe de l'est ne jouissent pas d'une bonne réputation parce qu'ils exercent grâce à une législation européenne limitée qui leur permet de caboter avec des conditions de travail (I) et de rémunération (II) moins contraignantes.

I. Les conditions de travail

Les législations du travail de chaque pays diffèrent. Plus dure en France qu'en Pologne par exemple, couplé à la RSE, les conducteurs français « travaillent » beaucoup moins. En effet, le règlement européen n°561/2006⁵⁵ permet un temps de conduite maximale hebdomadaire de 56 heures. En France, la convention collective nationale des transports routiers et activités auxiliaires du transport autorise un temps de service maximum hebdomadaire de 48 heures (messagerie) à 56 heures (longue distance). Le temps de conduite maximale autorisé par le règlement européen ne sera jamais appliqué aux conducteurs soumis au droit français car la journée de service d'un conducteur ne comprend pas uniquement de la conduite.

⁵⁵ Règlement (CE) n°561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n°3821/85 et (CE) n°2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n°3820/85 du Conseil.

Dans un comparatif établi par la CNR sur les conditions d'emploi et de rémunération des conducteurs routiers internationaux en Europe⁵⁶, il est constaté que le volume de conduite annuel des conducteurs français est le plus bas, 1540 heures en France contre 1980 heures en moyenne en Europe. Pourtant, cette moyenne européenne n'est pas incompatible avec les plafonds de la RSE. C'est la législation française qui a la particularité d'intégrer les temps de conduite dans les temps de service comprenant les temps de travail et de disponibilité. En moyenne, un conducteur grand routier français va parcourir 107 449 kilomètres contre 140 800 kilomètres pour un conducteur bulgare⁵⁷.

Certains pays de l'Europe de l'ouest comme la France, la Belgique ou l'Allemagne interdisent la prise du repos hebdomadaire normal en cabine. Confirmé le 20 décembre 2017 par la Cour de Justice de l'Union européenne dans l'affaire « Vaditrans BVBA contre Belgische Staat »⁵⁸. Sur un renvoi préjudiciel, le Conseil d'Etat belge demandait si en vertu de l'article 8 paragraphes 6⁵⁹ et 8⁶⁰ du règlement n°561/2006, le repos hebdomadaire en cabine était autorisé. Ce renvoi préjudiciel faisait suite à un recours en annulation d'un arrêté royal belge, introduit par la société Vaditrans, prévoyant une amende potentielle en cas de prise de repos en cabine des conducteurs de cette société. Pour la CJUE, l'article 8 précise que seuls les repos hebdomadaires réduits peuvent être pris en cabine c'est-à-dire en France 24 heures pour un repos réduit au lieu de 45 heures. Les repos hebdomadaires normaux ne peuvent donc pas être pris en cabine.

⁵⁶ Comité National Routier, « Comparatif des conditions d'emploi et de rémunération des conducteurs routiers internationaux en Europe », version du 16 novembre 2016.

⁵⁷ Comité National Routier, « Comparatif des conditions d'emploi et de rémunération des conducteurs routiers internationaux en Europe », version du 16 novembre 2016, tableau page 23.

⁵⁸ CJUE. 10^{ème} ch., 20 décembre 2017, affaire C-102/16.

⁵⁹ « 6. Au cours de deux semaines consécutives, un conducteur prend au moins :

- deux temps de repos hebdomadaires normaux, ou

- un temps de repos hebdomadaire normal et un temps de repos hebdomadaire réduit d'au moins vingt-quatre heures. Toutefois, la réduction est compensée par une période de repos équivalente prise en bloc avant la fin de la troisième semaine suivant la semaine en question.

Un temps de repos hebdomadaire commence au plus tard à la fin de six périodes de vingt-quatre heures à compter du temps de repos hebdomadaire précédent ».

⁶⁰ « 8. Si un conducteur en fait le choix, les temps de repos journaliers et temps de repos hebdomadaires réduits loin du point d'attache peuvent être pris à bord du véhicule, à condition que celui-ci soit équipé d'un matériel de couchage convenable pour chaque conducteur et qu'il soit à l'arrêt ».

La disparité des conditions de travail entre les pays européens entraîne celle des conditions de rémunération.

II. Les conditions de rémunération

Dans le rapport de la CNR, l'interdiction de payer un conducteur au volume ou au kilomètre effectué, édictée par l'article 10 du règlement n°561/2006, n'est pas appliquée par certains pays de l'Est qui déguise souvent ces « primes » en frais professionnels. En France, cette interdiction est difficilement tolérée surtout lorsqu'elle est de nature à compromettre la sécurité.

Les conditions de rémunération sont très avantageuses en France. La convention collective prévoit un salaire mensuel de base pour les conducteurs. Par exemple, pour les conducteurs longue distance, ils seront payés au minimum sur 186 heures, 151,67 heures au taux horaire normal et 34,33 à 25 %. Tous les ans, les partenaires sociaux renégocient le taux horaire qui est pour toutes les catégories de conducteurs supérieures au SMIC.

Dans la plupart des pays de l'est, la convention collective n'existe pas ou lorsqu'elle existe, elle n'a pas la même importance. Elle est parfois perçue comme « *un vieux concept issu du communisme, réservé aux seules entreprises de l'Etat, telles que les chemins de fer⁶¹* ».

Au niveau du taux des cotisations sociales, il n'existe pas de grandes disparités entre les pays de l'ouest et de l'est. En revanche la cotisation employeur est plus élevée dans les pays de l'Europe de l'ouest, par exemple pour l'année 2016, 673 € pour la Bulgarie contre 16 221 € pour la Belgique.

Une pratique se constate dans les pays de l'est, les conducteurs sont rémunérés sur une base forfaitaire qui comprend, heures de conduite, frais professionnels et primes. Les heures de conduite sont payées comme l'impose la RSE mais pas

⁶¹ Comité National Routier, « Comparatif des conditions d'emploi et de rémunération des conducteurs routiers internationaux en Europe », version du 16 novembre 2016, page 8.

forcément toutes les heures de travail effectuées car bien qu'elle définisse les temps de travail et de disponibilité, la RSE reste muette au sujet de leur rémunération.

L'étude de la CNR conclut sur la pratique des primes intempestives dans les pays du sud et de l'est. Par exemple, pour un conducteur roumain qui va coûter 18 868 euros par an, 5 143 euros correspondent à son salaire brut soumis à cotisation, 1175 euros représentent les cotisations employeur et 11 550 euros correspondent à tous les autres éléments de la rémunération non soumis à cotisation⁶².

Certes, le salaire d'un conducteur roumain est bien supérieur au niveau national mais il est précaire car ces primes ne sont pas versées en cas de maladie, de chômage et ne sont pas cotisées pour la retraite. De plus, ces primes sont principalement versées aux conducteurs internationaux qui traversent l'Europe. Le conducteur est donc tenté de travailler ailleurs pendant les périodes dans lesquelles ils ne perçoivent pas ces primes ce qui peut poser un problème de santé et de sécurité.

En comparaison avec la France, un conducteur grand routier va coûter 45 852 euros dont 29 736 euros de salaire brut soumis à cotisation, 9 120 euros de cotisation employeur et 8 780 euros des autres éléments de la rémunération non soumis à cotisation.

« Au bilan, le coût complet à l'année d'un conducteur routier à l'international s'échelonne de 16 000 € pour un transporteur bulgare, à 56 000 € pour un transporteur belge⁶³ ».

Tentés par toujours plus de profits, certains transporteurs vont opter pour le détachement frauduleux des conducteurs routiers.

⁶² Comité National Routier, « Comparatif des conditions d'emploi et de rémunération des conducteurs routiers internationaux en Europe », version du 16 novembre 2016, tableau page. 17.

⁶³ Comité National Routier, « Comparatif des conditions d'emploi et de rémunération des conducteurs routiers internationaux en Europe », version du 16 novembre 2016, page 3.

Section 2. Les dérives du détachement des conducteurs routiers

Le détachement des conducteurs routiers fait l'objet d'importantes fraudes dues à une législation européenne limitée (I), malgré qu'en France, la législation sur les fraudes au détachement de salarié soit stricte, elle est impuissante (II) face au dumping social (III) ancré dans ce secteur.

I. Une législation européenne limitée

Le secteur du transport routier de marchandises fait l'objet d'un traitement particulier auprès des autorités en raison de conducteurs étrangers travaillant illégalement en France. Le métier de transporteur est très contrôlé et les charges sociales françaises font partie des plus élevées d'Europe. Alors certaines personnes sont tentées de faire travailler en France, carrefour de l'Europe, des conducteurs dont les rémunérations sont moins couteuses.

Il existe des directives européennes relatives au détachement de salarié qui aujourd'hui sont accusées de ne pas être suffisamment claires pour être protectrices. L'exemple le plus probant est que la directive n°96/71 impose à l'entreprise qui emploie un travailleur détaché de le payer *a minima* au même taux horaire du pays d'accueil. Il n'est pas obligé de supporter les mêmes charges sociales y afférents. Cette directive définit à son article 2 le travailleur détaché comme celui « *qui, pendant une période limitée, exécute son travail sur le territoire d'un État membre autre que l'État sur le territoire duquel il travaille habituellement.*

2. *Aux fins de la présente directive, la notion de travailleur est celle qui est d'application dans le droit de l'État membre sur le territoire duquel le travailleur est détaché* ». Elle pose, de façon bancaire, les conditions de travail minimales du travailleur détaché dans l'entreprise d'accueil.

La Directive européenne 2014/67⁶⁴ établit quant à elle un cadre commun destiné aux Etats membres pour contrôler l'activité réelle des entreprises d'accueil et le

⁶⁴ Directive 2014/67/UE du Parlement européen et du Conseil du 15 mai 2014 relative à l'exécution de la directive 96/71/CE concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services et modifiant le règlement (UE) n° 1024/2012 concernant la coopération administrative par l'intermédiaire du système d'information du marché intérieur (« règlement IM I »).

respect de la Directive 96/71. Elle distingue clairement la liberté de circulation des travailleurs et la liberté de service. Les travailleurs détachés vont travailler chez le prestataire car l'employeur est autorisé à exécuter sa prestation dans un Etat membre.

Le 8 mars 2016, une proposition de révision de la Directive 96/71 a été émise par la Commission européenne⁶⁵. Pour cause, cette Directive est de moins en moins adaptée aux menaces du dumping social créées avec l'entrée, depuis 1996, de nouveaux pays dans l'Union européenne. Cette proposition a été accueillie favorablement par les pays de l'ouest de l'Europe, dont la France, qui reçoit énormément des travailleurs détachés.

Le 29 mai 2018, une nouvelle Directive a été adoptée⁶⁶. Cette dernière comporte des nouveautés comme le détachement limité à douze mois, plus six mois sur décision du pays d'accueil, au-delà le travailleur détaché bénéficiera des mêmes droits qu'un travailleur national. Les travailleurs détachés devront être payés sur la même base de rémunération qu'un travailleur local, non plus le minimum de la catégorie à laquelle il appartient comme le préconisait l'ancienne directive. Ils devront également percevoir certaines primes que perçoivent les travailleurs locaux.

Etrangement, le secteur des transports reste encadré par l'ancienne directive : « 2. *La présente directive s'applique au secteur des transports routiers à partir de la date d'application de l'acte législatif modifiant la directive 2006/22/CE quant aux exigences en matière de contrôle et établissant des règles spécifiques en ce qui concerne la directive 96/71/CE et la directive 2014/67/UE pour le détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier.* ». Cette exclusion du transport routier est étonnante d'autant plus que c'est un des secteurs les plus touchés par les dérives du détachement de salariés. Cette exclusion s'explique sans doute par la spécificité de ce secteur et de la recherche d'une solution pérenne contre le clivage

⁶⁵<https://www.touteurope.eu/actualite/qu-est-ce-que-la-directive-sur-les-travailleurs-detaches.html>

⁶⁶ Résolution législative du Parlement européen du 29 mai 2018 sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 96/71/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 1996 concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services.

entre les pays de l'Europe de l'ouest et de l'est. Malgré cela, la législation française peine à faire appliquer sa législation en la matière.

II. Une législation française claire mais impuissante

Au sens de l'article L.1261-3 du code du travail le salarié détaché est « *tout salarié d'un employeur régulièrement établi et exerçant son activité hors de France et qui, travaillant pour le compte de celui-ci, exécute son travail à la demande de cet employeur pendant une durée limitée sur le territoire national dans les conditions définies aux articles L.1262-1 et L.1262-2* ».

Les conditions du détachement d'un salarié étranger en France sont prévues par les articles L.1261-1 à L.1265-1 et R.1261-1 à R.1264-3 du code du travail. Les conditions sont les suivantes :

- Le salarié détaché doit être employé par un employeur étranger, il doit y avoir un lien de subordination ;
- Cet employeur doit être établi hors de France, c'est-à-dire qu'il doit être implanté et exercer effectivement une activité hors de France ;
- Le détachement doit se faire chez un employeur implanté et travaillant en France, il peut s'agir également d'un établissement français de la même entreprise et de l'entreprise française du groupe ;
- Le détachement doit être temporaire.

Avant le détachement, l'employeur doit adresser à l'Inspection du travail une déclaration. Le détachement d'un salarié roulant n'est possible qu'avec l'obtention par le ministère du travail français d'une attestation de détachement dont un exemplaire doit être conservé par le conducteur.

La particularité en France, c'est l'instauration d'une responsabilité solidaire entre les entreprises en cas de fraude dans le détachement. En effet, la loi du 10 juillet 2014⁶⁷ dite « loi Savary » complétée par la loi du 6 août 2015⁶⁸, dite « loi Macron »

⁶⁷ Loi n° 2014-790 du 10 juillet 2014 visant à lutter contre la concurrence sociale déloyale

⁶⁸ Loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques.

prévoient aux articles L.1262-4-1 et suivants du code du travail une obligation pour l'entreprise destinataire dite le donneur d'ordre de vérifier la régularité du détachement du salarié. Par exemple, si l'employeur du salarié détaché ne lui a pas remis la déclaration obligatoire, le donneur d'ordre doit en adresser une lui-même à l'Inspection du travail. Dans le cas où le donneur d'ordre ne vérifie pas la régularité de la situation du salarié et que ce dernier se trouverait en situation irrégulière, il risque avec l'employeur une amende administrative. Le donneur d'ordre ne peut donc plus rester indifférent à la situation des salariés détachés car il devra aussi payer. Pour les filiales qui détachent leurs salariés, ces lois font double peine.

La France essaie toujours avec ses propres moyens de lutter contre le dumping social omniprésent dans le secteur du transport routier, malgré une législation européenne inefficace donc plus favorable aux fraudeurs.

III. Un attrait pour le dumping social

En 2013, un rapport d'information de la Commission des affaires européennes sur la proposition de directive relative à l'exécution de la directive sur le détachement des travailleurs⁶⁹ dresse une situation alarmante sur les dérives du détachement de salariés roulants « *Il ne s'agit pas d'être contre la libre circulation des travailleurs, mais bien de faire le constat que les conditions actuelles de détournement de la directive sur le détachement des travailleurs introduisent une concurrence déloyale qui déstabilise des pans entiers de notre économie*⁷⁰ ».

Ce rapport accuse l'inefficacité de la directive n°96/71 face au dumping social. Finalement, l'Union européenne pourrait indirectement favoriser le *dumping social*

⁶⁹ Rapport d'information sur la proposition de directive relative à l'exécution de la directive sur le détachement des travailleurs, déposé à l'Assemblée Nationale par la Commission des Affaires Européennes, le 29 mai 2013 et présenté par M. Gilles SAVARY, M^{me} Chantal GUITTET et M. Michel PIRON. N°1087.

⁷⁰ Rapport d'information sur la proposition de directive relative à l'exécution de la directive sur le détachement des travailleurs, déposé à l'Assemblée Nationale par la Commission des Affaires Européennes, le 29 mai 2013 et présenté par M. Gilles SAVARY, M^{me} Chantal GUITTET et M. Michel PIRON. N°1087, page.8.

pour protéger ses libertés fondamentales : la libre circulation des personnes et des biens, la liberté de prestation de services et la pérennité du marché intérieur.

En 2000, l'Assemblée nationale a défini le *dumping social* comme « *toute pratique consistant, pour un Etat ou une entreprise, à violer, à contourner ou à dégrader, de façon plus ou moins délibérée, le droit social en vigueur – qu'il soit national, communautaire ou international – afin d'en tirer un avantage économique, notamment en termes de compétitivité*⁷¹. »

Actuellement, le marchandage, le travail dissimulé et le prêt illicite de main d'œuvre sont les délits plus constatés dans le secteur du transport routier en Europe de l'ouest. En France, prévus aux articles L.8211-1 et suivants du code du travail, ils font l'objet de sanctions administratives et sont considérées comme des délits au sens du code pénal.

Le marchandage est défini par l'article L.8231-1 du code du travail comme une interdiction à « *toute opération à but lucratif de fourniture de main-d'œuvre qui a pour effet de causer un préjudice au salarié qu'elle concerne ou d'éluder l'application de dispositions légales ou de stipulations d'une convention ou d'un accord collectif de travail* ».

L'interdiction du prêt illicite de main d'œuvre prévue à l'article L.8241-1 al 1 se définit comme « *toute opération à but lucratif ayant pour objet exclusif le prêt de main-d'œuvre* ».

Le travail dissimulé est défini à l'article L.8221-5 : « *est réputé travail dissimulé par dissimulation d'emploi salarié le fait pour tout employeur :*

1° Soit de se soustraire intentionnellement à l'accomplissement de la formalité prévue à l'article L. 1221-10, relatif à la déclaration préalable à l'embauche ;

⁷¹ Rapport d'information déposé en décembre 2000 par la délégation de l'Assemblée nationale pour l'Union européenne, sur le dumping social en Europe.

2° Soit de se soustraire intentionnellement à la délivrance d'un bulletin de paie ou d'un document équivalent défini par voie réglementaire, ou de mentionner sur le bulletin de paie ou le document équivalent un nombre d'heures de travail inférieur à celui réellement accompli, si cette mention ne résulte pas d'une convention ou d'un accord collectif d'aménagement du temps de travail conclu en application du titre II du livre Ier de la troisième partie ;

3° Soit de se soustraire intentionnellement aux déclarations relatives aux salaires ou aux cotisations sociales assises sur ceux-ci auprès des organismes de recouvrement des contributions et cotisations sociales ou de l'administration fiscale en vertu des dispositions légales ».

La tendance du travail dissimulé se couple souvent avec le délit d'exercice illégal de la profession de transporteur. Une personne va créer ou avoir recours à une société de transports dans un Etat membre où la législation sociale est moins sévère et plus favorable aux patrons. Cette société ne sera qu'une coquille vide puisque les conducteurs salariés, soumis à la législation de leur lieu de travail, vont travailler dans les pays où économiquement parlant, les prix des transports sont plus élevés.

Par ailleurs, il y a une affaire où la frontière entre la sous-traitance et la fraude est étroite voire inexistante, elle concerne la société Norbert Dentressangle (ND), numéro deux des transporteurs en France, racheté en 2015 par la société américaine XPO Logistics. La société Norbert Dentressangle possédait plusieurs filiales implantées en Europe, aujourd'hui elle est accusée des délits de marchandage, prêt illicite de main d'œuvre et de travail dissimulé sur environ 1 000 salariés issus des filiales essentiellement roumaine, polonaise et portugaise. La plainte a été déposée par une organisation syndicale⁷², l'URSSAF Rhône-Alpes et de nombreux conducteurs routiers se sont ensuite constitué partie civile. Six cadres et le représentant légal de trois sociétés du groupe étaient cités à comparaître devant le Tribunal correctionnel de Valence. Relaxés en 2015, le Parquet a interjeté appel.

⁷² En vertu des articles L8223-4, L8233-1, L8242-1 du code du travail qui autorisent les organisations syndicales d'exercer une action en justice dès la constatation de ces délits sans avoir à justifier d'un mandat du salarié intéressé.

Concrètement, la partie civile appuie ses prétentions par le fait que les conducteurs issus des filiales étrangères étaient sous les ordres exclusifs de la société française. Cette dernière entretenait le matériel, contrôler les durées de travail, gérer leurs congés. Lors des perquisitions, ont été trouvés dans les bureaux des lettres de sanctions disciplinaires, des informations concernant la gestion des kilomètres parcourus, du gazole consommé. Pourtant tous les conducteurs étaient rémunérés dans leur pays. La défense prétend que ce sont de simples données collectées. Ce sera aux juges de déterminer si ces preuves sont suffisantes pour établir que la société française est plus qu'un donneur d'ordre malgré le contrat de sous-traitance qui la liait à ses filiales.

Au sens de l'article L3224-1 du code des transports, la sous-traitance c'est :

« S'il n'exécute pas un contrat de transport avec ses propres moyens, le transporteur public routier de marchandises peut le sous-traiter, pour tout ou partie, à une autre entreprise de transport public routier de marchandises sous sa responsabilité.

Le transporteur public routier de marchandises ne peut recourir à la sous-traitance que s'il a la qualité de commissionnaire de transport au sens du 1° de l'article L. 1411-1 ou dans des cas exceptionnels définis par décret en Conseil d'Etat. Les responsabilités du transporteur routier qui recourt à la sous-traitance sont celles prévues par le code de commerce pour les commissionnaires de transport. Le contrat de sous-traitance est soumis à l'ensemble des règles et conditions applicables au transport public de marchandises. La rémunération du transporteur principal est calculée conformément aux règles applicables aux contrats d'affrètement conclus par les commissionnaires de transport régis par les dispositions de la section 2 du chapitre II du titre III du livre IV de la première partie ».

Les prévenus encourent pour chacun des trois délits jusqu'à cinq ans d'emprisonnement et 100 000 euros d'amende. Ces peines peuvent se compléter par un redressement de l'URSSAF, si les conducteurs sont considérés comme travaillant pour une société française, et des sanctions administratives.

Face à ces problèmes persistants rencontrés même dans les grands groupes, le 13 mars 2018, lors de sa présentation du paquet législatif sur l'équité sociale en Europe, la Commission européenne a annoncé la création d'une autorité européenne du travail avec une section dédiée au transport routier. Ses missions seront notamment tournées vers la lutte contre le dumping social⁷³.

Dans le reste du monde, d'autres problèmes touchent les conducteurs routiers.

Chapitre 2. Les statuts des conducteurs étrangers

Le conducteur à l'étranger est moins protégé qu'en France ou en Europe. Pourtant, le métier présente autant de risques voire plus dans les pays en développement. Alors qu'en France il est reproché une réglementation sociale trop contraignante, à l'étranger c'est souvent le contraire. Il est constaté aujourd'hui qu'un problème récurrent se propage dans les pays occidentaux, une pénurie de conducteur. Certains pays comme le Canada lance des campagnes de recrutement à l'international dans l'espoir d'attirer beaucoup plus de conducteurs. La réglementation sociale moins contraignante pour les transporteurs nord-américains (section 1) notamment sur les temps de conduite pourrait attirer les conducteurs européens. En dehors des pays occidentaux, la législation sociale insuffisante dans les pays les moins développés engendre des conditions de travail contraignantes pour les conducteurs routiers (section 2).

Section 1. Une réglementation sociale moins contraignante en Amérique du Nord

Les Etats-Unis sont un vaste territoire à la particularité d'être découpé en Etats autonomes. Certaines dispositions sont harmonisées toujours dans le souci de sécurité routière. En effet, le plus grand risque qui touche les conducteurs américains et qui cause de nombreux accidents est la somnolence au volant. Pour lutter contre ce fléau, les Etats-Unis ont réagi avec la loi fédérale du 27 décembre 2011 (*Hours of service final rule*)⁷⁴ établissant les règles principales en matière de conduite et de repos. Ce texte est à l'initiative de *The Federal Motor Carrier Safety*

⁷³P. Bonneau, « harmonisons...vers le haut ! », site internet OTRE, 14 mars 2018.

⁷⁴ Registre fédéral n°2011-32696.

*Administration (FMCSA)*⁷⁵, rattaché au département des transports, elle a pour mission de prévenir les risques d'accidents de la circulation par le renforcement des règles de sécurité notamment dans le secteur du transport.

Un conducteur routier américain est autorisé à conduire jusqu'à 11 heures dans la limite de 14 heures de service. La législation française, plus contraignante que les règlements européens, autorise un conducteur sur une journée isolée, à conduire jusqu'à 10 heures dans la limite de 12 heures de service. Le repos journalier est d'au moins 10 heures aux Etats-Unis contre 11 heures ou 9 heures trois fois par semaine en France. Une différence notoire entre l'Europe, les Etats Unis et pour la plupart des pays étrangers.

Il est à noter également une différence en ce qui concerne l'enregistrement de ces temps. En Europe, les règlements européens imposent aux transporteurs d'équiper leurs véhicules de chronotachygraphes homologués pour enregistrer les temps de travail, de disponibilité, de conduite et de pause durant le service. Le chronotachygraphe est dans la plupart des véhicules numériques enregistrant grâce à une carte conducteur nominative. Le chronotachygraphe enregistre les temps jusqu'à vingt-huit jours permettant aux autorités en cas de contrôle sur route de vérifier toute cette période. Au-delà, ces temps doivent être exportés sur un logiciel car ils vont permettre d'établir la rémunération du conducteur. Aux Etats-Unis, le conducteur doit tenir des feuillets d'enregistrement de ses temps sous forme papier ou numérique et posséder les sept derniers jours à bord du véhicule. Le chronotachygraphe (appareil intégré au tableau de bord) est utilisé seulement par quelques pays, en dehors de l'Europe, comme le Japon ou le Brésil.

Les Etats-Unis ne différencient pas comme en Europe les temps de travail et de disponibilité qui sont tous les deux rémunérés. Le temps de disponibilité est défini à l'article 3.2.B de la directive européenne 2002/15⁷⁶ comme « *les périodes autres que celles relatives aux temps de pause et aux temps de repos durant lesquelles le travailleur mobile n'est pas tenu de rester à son poste de travail, mais doit être*

⁷⁵ L'administration fédérale de la sécurité des transporteurs routiers.

⁷⁶ Directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier.

disponible pour répondre à des appels éventuels lui demandant d'entreprendre ou de reprendre la conduite ou de faire d'autres travaux (...) ». Seuls les temps de conduite, de travail et de pause sont compris dans le service d'un conducteur américain.

Cependant, ce règlement américain est-il vraiment respecté dans ce pays où se côtoie deux catégories très différentes de conducteurs. D'un côté, les « conducteurs patrons » travaillant en compte propre, obligés de travailler jusqu'à pouvoir se constituer un salaire, dans ce cas, le respect des heures de conduite peut devenir très contraignant. De l'autre, les grandes sociétés de transports qui peuvent facilement faire pression sur leurs conducteurs pour faire plus d'heures.

L'emploi de conducteurs étrangers fait l'objet aux Etats Unis d'un contrôle plus strict notamment à cause d'une importante immigration illégale que le pays veut limiter. En effet, un conducteur étranger ne peut effectuer un transport sur le territoire que pour acheminer des marchandises des Etats-Unis vers l'étranger et inversement, le transport intérieur n'est autorisé qu'après l'obtention d'un permis de travail.

Le Canada quant à lui dispose d'avantages liés à son grand territoire, et surtout son unique frontière avec les Etats-Unis. En manque de conducteur, le Canada n'hésite pas à recruter des conducteurs américains pour travailler sur des réseaux entre les deux pays.

Concernant le temps de conduite des conducteurs canadiens, elles sont intégrées dans des « cycles ». Il en existe deux, 70 heures de travail, conduite comprise, sur sept jours consécutifs pour le cycle un et 120 heures de travail sur quatorze jours consécutifs de travail pour le cycle deux. Un conducteur est autorisé à conduire jusqu'à 13 heures par jour sur 14 heures de service. Le repos journalier est de 10 heures dont 8 heures consécutives. Concernant le repos hebdomadaire, il ne peut être inférieur à 36 heures à l'issue du cycle un et de 72 heures après le cycle deux.

Comme aux Etats-Unis, la fameuse pause européenne des 45 minutes après 4 heures 30 de conduite continue n'existe pas au Canada.

S'agissant de l'enregistrement des heures de service, seuls les quatorze derniers jours, correspondant au cycle le plus long, doivent être à bord du véhicule en cas de contrôle. Le dispositif électronique d'enregistrement n'est pas obligatoire mais peut se pratiquer à la condition principale que le conducteur puisse retranscrire les heures de service à la main en cas de contrôle. Le conducteur doit également tirer les données numériques chaque jour pour les signer. Ce dispositif présente plus de contraintes que le papier. En Europe, le chronotachygraphe numérique présente beaucoup d'avantage notamment pour l'établissement des salaires qui peut se faire informatiquement. En revanche, il rend plus compliqué la fraude.

En conclusion, les conducteurs d'Amérique du nord, lié sans doute à l'immense territoire, sont autorisés à conduire plus longtemps que les conducteurs européens, les rendant ainsi plus rentables malgré le risque que représente la somnolence au volant. Les conducteurs étrangers subissent d'autres contraintes liées à la situation économique de leurs pays d'origine.

Section 2. Des conditions de travail plus contraignantes dans les pays moins développés

Des infrastructures moins adaptées, un climat géopolitique tendu, un passage des frontières compliqué, le statut des conducteurs dans les pays moins développés engendre d'autres problématiques peu connues en Europe. De plus, un problème de formation sur la réglementation du transport en général et sociale notamment, ne leur permet pas de connaître leur droit.

C'est par exemple au passage des frontières que de nombreuses contraintes peuvent s'accumuler :

- les longues périodes d'attente, temps d'attente que les conducteurs d'Europe de l'est subissent aussi régulièrement,
- tous les papiers administratifs à obtenir par le transporteur comme par exemple le visa ou des autorisations spéciales selon la marchandise transportée,
- la barrière de la langue,
- la monnaie,

- la corruption et le harcèlement des douaniers,
- le manque d'infrastructure pour accueillir les conducteurs obligés d'attendre parfois pendant plusieurs jours (absence de sanitaires...).

Par exemple, le passage des frontières entre les Etats-Unis et le Mexique, effectué fréquemment par les conducteurs mexicains. Selon le constat tiré par la FMCSA, les conducteurs mexicains déplorent ne pas être suffisamment payés par rapport à leurs homologues américains, être insuffisamment formés pour conduire en toute sécurité, de faire trop d'heures, de ne pas maîtriser suffisamment l'anglais et d'avoir des véhicules moins entretenus et plus polluants. S'ajoute en plus l'engorgement permanent des frontières américano-mexicaines, frein au commerce, couteux pour les transporteurs et épuisants pour leurs conducteurs.

Des problèmes de sécurité sont à constater, liés non seulement à la circulation mais également au climat géopolitique. Les conducteurs à bord de véhicules transportant des marchandises sont très vulnérables sans compter qu'ils sont plus exposés aux accidents de la circulation en raison de l'état de leur véhicule et d'un code de la route moins protecteur (port de ceinture non obligatoire, distance de sécurité...). En France, les véhicules poids lourds font l'objet d'un contrôle particulier dès leur construction avec des véhicules plus solides, dotés souvent de dispositifs de sécurité (freinage d'urgence, anti-somnolence...) et moins polluants.

Des problèmes de santé peuvent toucher les conducteurs routiers internationaux outre ceux liés à la sécurité telle que la déshydratation, les maladies cardiovasculaires (mauvais régime alimentaire, manque de sommeil...) et les maladies sexuellement transmissibles.

L'organisation internationale du travail tente d'encadrer les pays dépourvus de législation sociale protectrice en établissant des normes internationales applicables dans les pays signataires. Par exemple, la convention internationale n°153 sur la durée du travail et les périodes de repos de 1979 contient dans vingt-deux articles des normes relatives aux temps de conduite, de travail et de repos, laissant en partie le choix aux autorités nationales. Cependant, ces normes sont assez restrictives, même plus sévères que les règlements européens : pause au bout de 4 heures de

conduite, de 5 heures de travail continue... Cette convention ratifiée par neuf pays, essentiellement d'Amérique du sud, n'a donc pas été un succès.

En conclusion, le conducteur à l'étranger est victime de nombreux dangers auxquels la législation de leur pays d'origine ne pallie pas.

CONCLUSION

Les nouvelles technologies sont de plus en plus présentes dans le quotidien des conducteurs routiers : lettres de voiture électroniques, aide à la conduite, GPS...

A l'heure où certains pays comme la France subissent une pénurie de conducteur, une évolution technologique se fait de plus en plus remarquer, celles des véhicules autonomes. La circulation de ces véhicules autonomes seraient-elles la solution à tous les problèmes ? Comme dans de nombreux domaines, la machine pourrait remplacer l'homme, du moins modifier le métier conducteur routier tel qu'il a toujours existé.

D'abord initié dans le secteur des véhicules légers, ce concept s'étend aux poids lourds mais également aux autobus.

En France, ces véhicules contrôlés à distance circuleraient sur une voie séparée. Les premiers prototypes permettraient qu'un convoi de plusieurs véhicules, connectés les uns aux autres se suivent. Selon les constructeurs poids lourds, ces véhicules permettraient de réduire la pollution (véhicules électriques) et les risques d'accident (facteur humain).

En France, le gouvernement souhaite accélérer le développement de ce mode de transport⁷⁷. Cependant, la construction d'un cadre juridique rationnel s'impose car de nouvelles problématiques entrent en jeu, parfois encore inconnues : cybersécurité, erreur numérique, construction des infrastructures, formation d'un nouveau corps de métier... En cas d'accident, qui serait responsable, l'homme ou la machine ? Un vide juridique reste à combler.

En conclusion, l'avenir du métier de conducteur routier n'a pas fini d'évoluer.

⁷⁷ L. Toussaint, « Véhicules autonomes, urgence annoncée », BTL n°3691, 21 mai 2018, p.294.

Bibliographie

I. Textes juridiques européens et internationaux

- Traité instituant la Communauté économique européenne, signé le 25 mars 1957.
- Acte unique Européen de 1987.
- Règlement CE n°561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n°3821/85 et (CE) n°2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n°3820/85 du Conseil.
- Règlement (UE) n°165/2014 du Parlement européen et Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n°3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n°561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route.
- Règlement CE, n° 1072/2009 du 21 octobre 2009, établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route.
- Convention sur la circulation routière conclue à Vienne le 8 novembre 1968.
- Directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire.
- Directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2003 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs, modifiant le règlement (CEE) no 3820/85 du Conseil ainsi que la directive 91/439/CEE du Conseil et abrogeant la directive 76/914/CEE du Conseil.
- Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route dit également « ADR ».
- Accord sur le transport de denrées périssables

- Règlement CE n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route.
- Convention de Genève du 19 mai 1956 sur le contrat de transport international de marchandises par route.
- Directive 2014/67/UE du Parlement européen et du Conseil du 15 mai 2014 relative à l'exécution de la directive 96/71/CE concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services et modifiant le règlement (UE) n° 1024/2012 concernant la coopération administrative par l'intermédiaire du système d'information du marché intérieur (« règlement IMI »).
- Résolution législative du Parlement européen du 29 mai 2018 sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 96/71/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 1996 concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services

II. Textes juridiques français

- Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs.
- Décret n°2018-387 du 24 mai 2018 précisant les conditions d'accès aux informations des traitements de données à caractère personnel relatifs au permis de conduire et à la circulation des véhicules, JORF n°0118 du 25 mai 2018, texte n° 5.
- Loi n°2016-1547 du 18 novembre de modernisation de la justice du XXIe siècle.
- Décret n°2007-1340 du 11 septembre 2007 relatif à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules affectés aux transports routiers de marchandises ou de voyageurs.
- Contrat type marchandises périssables sous température dirigée.
- Arrêté du 26 avril 1996, JORF n°108 du 8 mai 1996 page 6908.
- Loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation

III. Articles

- BTL n°3655, 31 juillet 2017, p. 474.
- L. Toussaint, « Permis des chauffeurs, accès du transporteur », BTL n°3693, 4 juin 2018, p325-326.
- P. Bonneau, « harmonisons...vers le haut ! », site internet OTRE, 14 mars 2018.

IV. Rapports publics

- Délibération de la CNIL n°2014-235 du 27 mai 2014
- M. Desallangre Jacques, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, Question écrite avec réponse n° 53774, 20 novembre 2000
- Projet de réforme de la responsabilité civile, présenté le 13 mars 2017, par Jean-Jacques Urvoas, garde des sceaux, ministre de la justice suite à la consultation publique menée d'avril à juillet 2016
- Comité National Routier, « Comparatif des conditions d'emploi et de rémunération des conducteurs routiers internationaux en Europe », version du 16 novembre 2016/
- Rapport d'information sur la proposition de directive relative à l'exécution de la directive sur le détachement des travailleurs, déposé à l'Assemblée Nationale par la Commission des Affaires Européennes, le 29 mai 2013 et présenté par M. Gilles SAVARY, M^{me} Chantal GUITTET et M. Michel PIRON. N°1087.
- Rapport d'information déposé en décembre 2000 par la délégation de l'Assemblée nationale pour l'Union européenne, sur le dumping social en Europe
- Rapport pour discussion à la Réunion sectorielle tripartite sur les questions prioritaires relatives à la sécurité et à la santé dans le secteur du transport routier, Genève, 12-16 octobre 2015.

V. Sites internet

- <https://www.cnil.fr/fr/cnil-direct/question/311>, Permis de conduire : quelles données contient le Système national des permis de conduire (SNPC)

- <https://www.touteurope.eu/actualite/qu-est-ce-que-la-directive-sur-les-travailleurs-detaches.html>
- <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/commettant/17502>
- www.fmcsa.dot.gov
- lois-laws.justice.gc.ca
- legisquebec.gouv.qc.ca

VI. Jurisprudence

- CJCE, 22 mai 1985, n°C-13/83
- Cass. Soc., 2 mars 2010, n°08-45.086
- Cass. Civ. 2^{ème}., 13 mars 2014, n°13-13984.
- Cass. Civ. 2^{ème}., 18 janvier 2005, n°03-16529
- Cass, Ass. Plén. 25 février 2000, n° 97-17.378, *Bull* n°447
- Cass. Crim., 16 janvier 1990, n°89-82.880, *Bull. crim.*, n° 29
- Cass. Soc. 13 novembre 2003, n° 01-46075 01-46089, *Bull. civ* 2003, n° 282 p. 285
- CA. Douai, 6 novembre 1990. *Bull transp.* 1991. n°207
- Cass. crim., R., 8 déc. 1992, pourvoi c. Caen, Ch. corr., 5 déc. 1990, la Semaine Juridique Entreprise et Affaires, mars 1993, n° 11, act. 336.
- Cass. Crim. 15 octobre 2002, pourvoi n°01-84499.
- CA Paris, Ch. Correctionnelle 20 section B, 15 juin 2006, *Juris-data* n°2006-314103.
- CA Montpellier, 3^{ème} ch. Correctionnelle, 16 mars 2010, *Juris-data* n°2010-006353.
- Cass. Civ. 2^{ème}., 21 mai 2015, n°14-14.873.
- CA Paris, Ch. 22, 7 décembre 1982, *Juris-data* n°1982-028663.
- Cass. Soc. 29 novembre 1990, n°88-40618, *Bull civ.* 1990 V n°599 p. 360.
- Cass. Com. 3 avril 1990, n° 88-14871, *Bull civ.* 1990 IV n°108 p. 71.
- CJUE. 10^{ème} ch., 20 décembre 2017, affaire C-102/16.

Table des matières

Remerciements	5
Sommaire	6
Table des abréviations et des sigles utilisés	7
Introduction	9
I. Les constructions française et européenne	9
II. La concurrence européenne	11
III. Les conditions de travail des conducteurs étrangers	12
IV. L'intérêt du mémoire	13
Titre 1. Le rôle du conducteur routier dans l'exécution du contrat de transport	15
Chapitre 1. Les fonctions du conducteur routier	15
Section 1. Les obligations du conducteur envers le transporteur	15
I. L'accès à la profession	15
A. Les formations obligatoires	16
a. Le permis de conduire	16
i. Son obtention	16
ii. La vérification de sa validité par le transporteur	17
iii. La délation du conducteur	19
b. La Formation initiale minimale obligatoire	20
B. Les formations non obligatoires	21
II. L'exercice de la profession	22
Section 2. L'interlocuteur des clients et des autorités de contrôle	24
I. Représentant du transporteur auprès de l'expéditeur et du destinataire	24
A. Le rôle commercial du conducteur routier	24
B. Le protocole de sécurité	25
II. Les contrôles sur route	27
Chapitre 2. La délimitation de la responsabilité du conducteur	29
Section 1. La responsabilité civile du conducteur routier	29
Section 2. La responsabilité pénale du conducteur routier	32
I. Le non-respect de la Réglementation Sociale Européenne	32
II. Les accidents de la circulation	34
III. Le vol de marchandises par le conducteur routier	36
Section 3. La responsabilité disciplinaire du conducteur routier	37

Titre 2. La problématique des conducteurs étrangers	39
Chapitre 1. Le statut des conducteurs européens.....	40
Section 1. Les disparités constatées entre les pays européens	40
I. Les conditions de travail	40
II. Les conditions de rémunération.....	42
Section 2. Les dérives du détachement des conducteurs routiers	44
I. Une législation européenne limitée.....	44
II. Une législation française claire mais impuissante	46
III. Un attrait pour le dumping social	47
Chapitre 2. Les statuts des conducteurs étrangers	51
Section 1. Une réglementation sociale moins contraignante en Amérique du Nord	51
Section 2. Des conditions de travail plus contraignantes dans les pays moins développés	54
Conclusion	57
Bibliographie	58
Table des matières	62
Résumé et mots clés	64

Résumé : Le métier de conducteur routier dans le transport de marchandises comporte de nombreuses particularités. C'est un métier mobile qui expose davantage le conducteur aux risques d'accident. Il fait l'objet en France d'une surveillance particulière en raison du danger que présente un véhicule poids lourd sur les routes. Un corps juridique, établi par les différents règlements européens et complété par un droit français souvent plus sévère, est censé garantir des conducteurs plus qualifiés. En Europe, les derniers Etats membres de l'Union européenne tirent avantage de leur législation sociale moins contraignante et de la libre circulation des personnes et des marchandises pour venir travailler dans les pays occidentaux. Cette tendance amène à des dérives qui aujourd'hui impose à l'Union européenne de profondes réformes. Outre-Atlantique, le métier de conducteur tout autant indispensable a des enjeux très différents.

Mots clés : Transport routier, Conducteur routier, Responsabilité du conducteur, Détachement de salariés, Réglementation Sociale Européenne.

Executive Summary : The truck driver profession in the goods transport industry has numerous distinctive characteristics. Truck drivers spend large amounts of time on the road, for this reason they are highly exposed to accident risks. In France, specific regulations and surveillance have been implemented in order to minimize the risks related to having heavy trucks on French roads and highways. Several European regulations and a more severe French law established a judicial body that is supposed to guarantee a high standard for truck drivers' qualifications. In Europe, the last countries to enter the European Union benefit from both their more flexible social and labor legislation, and the free movements of persons and goods. This situation enables them to work in other Member States with an important advantage in human resource cost. Today, this trend have caused such important drifts that it requires European Union to undertake in-depth reforms. Overseas, the truck driver profession is equally necessary but deals with very different challenges.

Key Words: Road Transportation, Truck driver, Truck driver's liability, Secondment of employee, European Union Social regulation.