

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

PÔLE TRANSPORTS
CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS
OU INSTITUT DE FORMATION UNIVERSITAIRE ET DE
RECHERCHE DU TRANSPORT AERIEN

**TEMPS DE CONDUITE EN MATIERE
ROUTIERE – APPROCHE
JURIDIQUE**

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

Par

Florian GUIRAL

Sous la direction de M. le professeur Alexis Albarian

Année universitaire 2015-2016

Remerciements

Je tiens tout d'abord à exprimer ma reconnaissance auprès de Monsieur le professeur Albarian pour avoir accepté de superviser mon mémoire et pour les conseils judicieux qu'il a pu m'exprimer, ainsi qu'à l'ensemble de l'équipe professorale du Master 2 Droit des affaires spécialité Transport terrestres pour leur enseignement.

Je remercie également Anne Charlotte (France Groupements), Quentin et Guillaume (Transports du Vivarais) pour m'avoir accordé du temps et exprimé leur ressenti sur le sujet.

Enfin, merci à mes parents et l'ensemble de ma famille pour m'avoir soutenu tout au long de la réalisation de ce mémoire.

Sommaire :

Table des matières

Introduction.....	4
Titre 1 : Les Fondements de la réglementation sociale relative au temps de conduite et de repos en matière routière	14
Chapitre 1 : La réglementation européenne des temps de conduite et de repos .	14
Section 1 : le champ d'application de la réglementation et les règles relatives aux temps de conduite et de repos	14
Section 2 : L'aménagement des temps de conduite et de repos dans la directive européenne du travail	22
Chapitre 2 : La réglementation française : la restriction des temps de conduite au travers des temps de travail	25
Section 1 : Les règles relatives au conducteur travaillant pour son propre compte et au conducteur indépendant	25
Section 2 : les règles relatives au conducteur salarié de transport public	27
Titre 2 : La réglementation sociale de l'Union Européenne : une volonté protectrice des droits des salariés	38
Chapitre 1 : Un contrôle continu améliorant les conditions de travail.....	38
Section 1 : L'appareil de contrôle : le chronotachygraphe ou le système informatique embarqué	38
Section 2 : les contrôles.....	46
Section 3 : les sanctions	49
Chapitre 2 : Une volonté d'harmoniser les conditions de concurrence malgré l'usage de pratiques illégales de plus en plus nombreuses	56
Conclusion	63

Introduction

« Nul n'est censé ignorer la loi »

Vue le nombre important de morts et d'accidents sur la route, il était urgent d'étudier l'ensemble des problèmes de sécurité routière, notamment ceux liés à la circulation des poids lourds et réglementer la conduite afin de diminuer les risques. Les chauffeurs routiers sont des professionnels de la route, ils passent la plupart de leur temps à rouler et doivent donc se protéger eux-mêmes mais aussi tous les autres usagers. Cependant, il est parfois plus facile de commettre une infraction que de respecter la loi. En effet, le timing et la pression des chefs d'entreprise peuvent les amener à l'enfreindre.

Le temps de conduite est la durée durant laquelle un chauffeur, maître de son véhicule, se déplace. C'est « *la durée de conduite cumulée entre le moment où le conducteur se met au volant après un temps de repos ou une pause et le moment où il observe un temps de repos ou une pause. Le temps de conduite peut être continu ou fragmenté* »¹. On entend par chauffeur, la personne qui conduit le véhicule, même pour une petite période.

Dans une volonté de sécurité, le temps passé à conduire doit être entrecoupé de pause permettant le repos. Il s'agit d'une période très encadrée par l'administration dans un but de réduire le risque d'accident. En effet, 1 accident mortel sur 3 sur autoroute est dû à l'endormissement au volant².

Faute de véritable législation nationale, les temps de conduite sont encadrés au niveau européen afin de garantir une cohérence au sein de la communauté et d'assurer une concurrence loyale. En effet, en France, à part pour les usagers de la route où il est fréquent d'entendre sur les ondes des stations de radio qu'il est nécessaire de faire une pause toutes les deux heures afin de réduire les chances d'endormissement, les transporteurs routiers de marchandises et de passagers dérogent à ce discours. Ces derniers disposent de temps de conduite bien plus importants. La législation française n'évoque pas les temps de conduite mais les englobe dans le temps de travail, dit temps de service ou temps de travail effectif, au même titre que les « autres tâches » au transport comme le chargement ou le déchargement, réalisées par le chauffeur.

Nous nous consacrerons donc uniquement aux temps de conduite et de repos des chauffeurs routiers des entreprises de transport qui doivent être également vus dans les temps de travail. Néanmoins, même si les règles des transports de voyageurs seront mentionnées, pour qui d'ailleurs les règles européennes sont identiques au transport de marchandises, notre analyse se portera essentiellement sur les transports routiers de marchandises, un secteur complexe faisant face à des textes spécifiques abondants et de nombreuses fraudes qui mettent à mal l'économie européenne.

¹ Article 4 q) du règlement (CE) n°561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006

² <http://www.securite-routiere.gouv.fr>

La 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 définit, en son article 3 d), le travailleur mobile comme « *tout travailleur faisant partie du personnel qui se déplace, y compris les stagiaires et les apprentis, et qui est au service d'une entreprise qui effectue, pour le compte d'autrui ou pour son compte, des transports de voyageurs ou de marchandises par route* ».

Ce sont les autorités européennes qui ont aménagé les temps de conduite et de repos. Cette réglementation fut l'occasion de créer une véritable réglementation sociale en mettant en œuvre des mesures de protection du chauffeur routier quant à sa santé et sa sécurité. Cela permettra d'obtenir une harmonisation des règles de chaque Etat membre.

L'article premier du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 énonce les principaux objectifs. Il « *fixe les règles relatives aux durées de conduite, aux pauses et aux temps de repos qui doivent être observés par les conducteurs assurant le transport de marchandises et de voyageurs par route afin d'harmoniser les conditions de concurrence entre les modes de transports terrestre, (...), et d'améliorer les conditions de travail et la sécurité routière. Il vise également à promouvoir de meilleures pratiques de contrôle et d'application des règles par les Etats membres et de meilleures méthodes de travail dans le secteur du transport routier* »

Cependant il ne se limite qu'à une partie des véhicules. Seuls les chauffeurs des véhicules de transport de marchandises de plus de 3.5 tonnes et des véhicules de transports de passagers de plus de neuf places, chauffeur compris entrent dans la réglementation. Par conséquent, les véhicules échappant aux contrôles de la réglementation sociale européenne des temps de conduite et de repos ne se voient seulement soumis qu'à la législation de leur pays.

Point historique sur l'évolution de la durée de conduite des transporteurs : La réglementation sociale des temps de conduite et de repos en vigueur aujourd'hui a trouvé son origine au milieu du XXème siècle.

Dans les années 1960, il est devenu nécessaire de procéder à des réformes dans la profession des transporteurs routiers et ce dans la perspective de renforcer la sécurité routière.

En effet, la durée de conduite n'étant pas réglementée, les chauffeurs routiers conduisaient durant des heures sans s'arrêter, causant une augmentation considérable des accidents dus à la somnolence.

Après plusieurs ébauches, les Etats membres de l'Union Européenne, conscients du problème, élaborèrent une législation sociale. Leur principale volonté était de créer un véritable progrès social. A la fois des mesures relatives à la sécurité sociale devaient être mises en avant mais il était également important d'améliorer les conditions de travail des conducteurs routiers.

Cette législation (règlement (CEE) n° 543/69 du Conseil du 25 mars 1969 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par

route) est vue comme un progrès énorme, les temps de conduite sont limités pour la première fois. L'article 7 de ce règlement limite la conduite continue à quatre heures, à huit heures pour ce qui concerne la conduite journalière ou deux fois par semaine, le chauffeur routier a la possibilité de conduire jusqu'à neuf heures par jour. Enfin, la durée de conduite hebdomadaire maximale est fixée à 48 heures ou à 92 heures sur deux semaines consécutives.

Dans les années 1980, toujours confronté à un nombre important d'accidents, les membres de l'Union Européenne, établissent deux règlements le même jour. Il s'agit des règlements (CEE) n° 3820/85 du Conseil du 20 décembre 1985 relatifs à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route et du règlement (CEE) No 3821/85 du Conseil du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route. Ce second règlement est primordial dans la vision initiale du progrès social. Il crée un outil, appelé le chronotachygraphe, permettant le contrôle du chauffeur routier. Ce moyen de contrôle est obligatoire mais limité aux véhicules de transport de marchandises ou de voyageurs de plus de 3.5 tonnes.

En soumettant aux chauffeurs routiers des Etats membres les mêmes temps de conduite à respecter et des moyens de contrôle permettant de les contrôler et les sanctionner, l'activité de transport dans la Communauté se base sur une concurrence saine.

Cependant, les conséquences économiques des années 2000 et les disparités fiscales et de rémunérations entre législations nationales des Etats membres réduisent l'influence des précédents règlements communautaires.

C'est en mars 2006, que le règlement communautaire sur les temps de conduite et de repos actuel fut établi.

Au final, les trois règlements n°543/69, n°3820/85 et le n°561/2006 constituent la réglementation européenne des temps de conduite et de repos. Ils font apparaître tous les trois les mêmes objectifs : la préservation de la sécurité routière, l'amélioration des conditions de travail des chauffeurs routiers et la mise en place d'un marché commun.

Sécurité routière :

Bien que les statistiques montrent que les poids lourds ne sont pas impliqués dans la majorité des accidents de la route, lorsque cela est le cas, de par leurs caractéristiques : masse, rigidité et hauteur, la gravité de l'accident est plus importante. De plus un accident de poids lourd constitue une gêne considérable à la circulation.

Pourtant dans un secteur de prestation tel que le secteur des transports routiers, la rapidité et la satisfaction du client sont prépondérantes. L'économie des entreprises de transport est basée sur la réalisation d'opérations. Plus le nombre de livraisons sera conséquent et plus l'entreprise sera prospère. Cependant le transport routier de marchandises est de plus en plus

affecté par un contexte économique difficile. De ce fait les entreprises préfèrent rechercher la compétitivité et la qualité plutôt que le respect de la législation.

C'est le cas en 2005, où une entreprise de transport australienne a été condamnée à une amende de 165 000 dollars pour avoir enfreint la durée de conduite. Les chauffeurs conduisaient jusqu'à 18 heures par jour sans prendre de pause³. Il en va de même pour un conducteur allemand qui avait conduit plus de 14 heures d'affilée pour effectuer un voyage Allemagne – Limoges sans arrêt.⁴

Cette disposition est désormais à relativiser. La LOTI⁵ en son article 9, codifiée dans le code des transports à l'article L1311-4 par l'Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010⁶ relative à la partie législative du code des transports, rend nulle de plein droit toute clause, insérée dans le contrat, incitant le chauffeur de manière directe ou indirecte à dépasser la durée des temps de conduite et de travail autorisée. (Sont par exemple interdites toutes les primes liées au rendement c'est-à-dire une prime proportionnelle au nombre de kilomètres parcourus⁷).

Cependant, afin de contraindre les chauffeurs routiers à ne pas transgresser la loi, il convient de mettre en place des contrôles qui seront effectués soit sur route, soit en entreprise ou encore en interne (de façon à responsabiliser les chauffeurs ainsi que les chefs d'entreprise). L'objectif premier est de permettre au chef d'entreprise d'avoir un œil sur ses chauffeurs. Le règlement initial de 1969 exigeait la présence auprès du chauffeur d'un livret individuel de contrôle. Ce livret devait être rempli par le chauffeur lui-même, réduisant la fiabilité du contrôle. Il a fallu attendre le règlement de 1985, (n°3821/85 du 20 décembre 1985), pour obtenir l'apparition d'un contrôle bien plus efficace en rendant obligatoire la présence d'un appareil de contrôle mécanique, appelé, chronotachygraphe. Ce règlement est aujourd'hui abrogé et remplacé par le règlement (UE) n°165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers.

Cet appareil, installé dans les véhicules entrant dans le champ d'application du règlement n°561/06 du 15 mars 2006 c'est-à-dire pour les véhicules de transport de marchandises de plus de 3.5 tonnes et les véhicules de transport de passagers de plus de neuf places, conducteur compris, enregistre la vitesse, les temps de conduite et de repos et toutes les autres activités du chauffeur.

Nous constatons que par le biais de ce contrôle et par la présence de sanctions importantes, le nombre d'accidents impliquant un poids lourd est en baisse depuis plusieurs années.

³ Tachygraphes digitaux et Optalert : gérer la fatigue dans le transport routier : <http://www.ilo.org>

⁴ Temps de conduite : pour 14 heures d'affilée..., BTL n°3104 de 2005

⁵ Loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs

⁶ Ordonnance et article du code des transports disponible sur <http://www.legifrance.gouv.fr>

⁷ Cass.soc.,13 nov. 2003, n°01-46.075 : JuriData n°2003-020893 JCP G 2004, 1034 : invalidé les primes de rendement au kilomètre

Conditions de travail :

Outre la sécurité routière, l'encadrement des temps de conduite est important dans le but d'améliorer les conditions de travail.

Pour les personnels roulants des entreprises de transport, le temps de conduite est la constitution de la période de travail. De plus il est plus facile de contrôler le temps de conduite par le biais du chronotachygraphe et de faire des contrôles fréquents sur la route que de contrôler le temps de travail qui prend en compte plusieurs activités.

Des temps de conduite élevés ne sont pas favorables à la santé des chauffeurs (risques physiques, psychosociaux dus au stress des contraintes de délai de livraison, vigilance permanente..., dommages corporels, vie familiale difficile...).

Face à ces contraintes, le Parlement européen et le Conseil européen, après de nombreux échanges avec les partenaires sociaux, ont adopté, en ce sens, une directive, le 11 mars 2002, spécifique pour les travailleurs mobiles limitant les temps de travail et par conséquent les temps de conduite et de repos⁸.

Cette directive, malgré ses faiblesses, complète la réglementation sur les temps de conduite et de repos.

Harmonisation des règles pour une concurrence saine :

Dès la création de la Communauté Economique Européenne, le traité de Rome a autorisé la libre circulation de toute personne de la Communauté et par conséquent des travailleurs⁹. En mettant en place une réglementation sociale, le Parlement Européen a la volonté de créer un véritable marché unique. Cependant pour arriver à cette fin, l'ensemble des Etats membres se doivent d'être au même niveau juridique et de contrôle.

Il fallait donc fixer des règles communes pour les transports internationaux, au départ, en transit ou à destination d'un ou plusieurs Etats membres et améliorer les conditions de vie et de travail des chauffeurs.

⁸ Directive 2002/15/CE du Parlement européen et de Conseil du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier.

Le règlement européen n°561/2006 relatif aux temps de conduite stipule à plusieurs reprises cette directive, marquant son importance dans la volonté d'améliorer les temps de travail.

⁹ Article 45 du Traité sur le fonctionnement de l'union européenne (TFUE)

Le marché commun et les procédures du Traité de Rome devaient tendre à une telle harmonisation sociale, les transports étant une des politiques communes les plus importantes (traités sous le titre VI, articles 90 à 100).

Depuis 2009, il y eut une ouverture partielle du marché européen des transports routiers par la réglementation du cabotage. Cependant, nous verrons que le maintien des diversités sociales entre chaque Etat Membre peine à atteindre le but escompté malgré la libéralisation du marché.

Droit comparé : Outre Atlantique, le schéma en est tout autre. Les américains ne se soumettent pas à la même réglementation. Ils disposent de temps maximaux de conduite supérieurs et les périodes de calcul ne se décomptent pas sur la semaine telle qu'on la connaît (du lundi 0h jusqu'au dimanche 24h).

Aux Etats Unis, les transporteurs routiers se doivent de respecter une durée de service maximale (Hours of Service Limitation ou HOS) c'est-à-dire qu'ils ne peuvent travailler et conduire que durant une période maximale prédéfinie. Un transporteur américain :

- ne peut être en service pendant plus de 14 heures.

Par exemple, en commençant son service à 6 heures, le chauffeur doit obligatoirement prendre un repos journalier avant 20 heures.

- ne peut conduire plus de 11 heures

Le conducteur ne peut pas conduire plus de 11 heures dans les 14 heures maximales de temps de service.

- ne peut prendre moins de 30 minutes de pause ou encore travailler plus de 60 ou 70 heures en 7 ou 8 jours.

Au Canada, le système est identique néanmoins les heures de conduite et de service sont plus élevées. Un chauffeur canadien peut conduire jusqu'à 13 heures par jour dans une amplitude de travail de 15 heures.

Intérêt du sujet :

La réglementation sociale relative aux temps de conduite et de repos est obligatoire et se doit d'être améliorée car il existe trop de différences sociales entre les Etats membres (notamment fiscales, de rémunération, de sanction, de conditions de travail différentes). Actuellement, les

entreprises de transports françaises sont fragilisées par ces différences. En effet, à part la réglementation européenne sur les temps de conduite et de repos qui impose à l'ensemble des conducteurs entrant dans son champ d'application, de respecter ses règles, il n'existe pas d'autre contrainte sociale européenne en la matière. La directive européenne de 2002 relative à l'aménagement des temps de travail n'impose aux Etats membres, que de prendre des mesures allant dans son sens. Les transpositions des directives européennes dans les droits nationaux laissent subsister des différences. Les droits nationaux des Etats membres ont de plus une certaine importance puisque la réglementation européenne ne se limite qu'à un tonnage particulier de véhicule.

Divergence de niveau de vie entre Etats membres : La CNR¹⁰ dans une étude, en 2013, a mis en avant les lacunes de la réglementation sociale européenne. Elle démontre que les coûts du personnel de conduite et des règles sociales applicables dans le transport routier de marchandises dans chaque Etat membre divergent. Sans une harmonisation des coûts des chauffeurs routiers, les états les plus développés subiront une concurrence déloyale des états en voie de développement. Cela met également le doigt sur le fait que des règles sociales et des rémunérations trop faibles dégradent les conditions de vie et met en danger la santé et la sécurité des chauffeurs et des autres usagers de la route.

En effet, le CNR marque la rupture majeure qu'il peut y avoir entre les pays de l'Ouest et les pays de l'Est. La France, en tant que pays le plus protecteur des droits de l'homme, met en avant les disparités avec les Etats de l'Est comme la Pologne ou encore la Slovaquie. La France dispose du temps légal de travail hebdomadaire le plus bas en Europe (35 heures), d'un montant de salaire minimum interprofessionnel de 1430€ (SMIC) bien plus supérieur aux espagnols (748 €) ou encore qu'aux Slovaques (338 €). La France est d'ailleurs le seul Etat membre à prendre en compte, dans la rémunération, le temps de disposition¹¹.

D'après une autre étude publiée le 24 janvier 2015¹², il est apparu que les chauffeurs routiers français étaient parmi les mieux rémunérés (derrière les conducteurs belges) (*« pour une base de 100 pour la France, le coût est de 107 pour la Belgique ; contre 33 pour la Pologne ou 32 pour la Hongrie »*).

Autre constat, il a été établi qu'un conducteur français effectuait en moyenne 1 546 heures de conduite par an contre 1 980 pour un conducteur Portugais ou Polonais.

Enfin, nous pouvons également constater que les salaires des conducteurs des Etats membres de l'Ouest de l'Europe coûtent plus chers. (46 862 euros pour un salarié français ; 54 352 euros pour un conducteur belge ; 23 495 euros en Pologne ou encore 18 957 euros en Hongrie).

¹⁰ Comité national routier : Le Comité national routier est l'observatoire économique français du marché de transport routier de marchandises. Il collecte, analyse et diffuse les informations économiques utiles aux transporteurs et aux pouvoirs publics : indices de coûts, outils d'indexation, compétitivité en Europe, etc.

¹¹ Etude CNR : Comparatif du Coût du personnel de conduite et des règles sociales applicables dans le transport routier de marchandises de quelques pays européens (2013)

¹² « salaires coûts et temps de travail des routiers en Europe » publié le 24/01/2015 par l'Express

Comme précédemment annoncé, les entreprises de transport françaises subissent le manque d'harmonisation européenne dans une période où la volonté est l'ouverture des frontières (exemple : cabotage). La France subit car elle dispose des conditions sociales les plus protectrices d'Europe.

Rappel historique sur les évolutions des droits des salariés en France¹³ :

Le nombre de réformes sociales relatives aux salariés ne cessent d'augmenter, les syndicats des travailleurs, comme la CGT¹⁴, obtiennent régulièrement une amélioration des conditions de travail.

C'est à partir du XIX^{ème} siècle, en 1841, qu'apparurent les premiers textes relatifs à la durée du travail en France. A cette période, l'âge minimal des travailleurs était fixé à 8 ans et la durée de travail était limitée à 8 heures pour les enfants âgés entre 8 et 12 ans et limitée à 12 heures pour les enfants âgés entre 12 et 16 ans. C'est au XX^{ème} siècle que les textes améliorant les conditions de travail des français s'enchaînent afin de devenir la réglementation que l'on connaît actuellement. Le 30 mars 1900, la loi Millerand réduit la durée maximale journalière de travail à 10 heures. Six années plus tard, en 1906, elle offre à chaque salarié une journée de repos hebdomadaire. La loi du 23 avril 1919 réduit la durée de travail quotidien à 8 heures et hebdomadaire à 48 heures. L'année 1936 marque un véritable bond en avant avec l'avènement du front populaire. Les grèves en mai 1936 aboutiront à la signature d'un accord entre le patronat et les syndicats. L'accord créé dit « accord de Matignon » permet l'augmentation des salaires de 7% à 15%, la mise en place de délégués syndicaux, la création des conventions collectives mais aussi d'instaurer la semaine de 40 heures et la création des congés payés. La diminution de la durée de travail hebdomadaire continue d'être réduite au fil des années. Elle fut réduite à 39 heures en 1982, puis réduite à 35 heures avec les deux lois Aubry I et II datant respectivement de 1998 et 2000¹⁵. L'abaissement des heures légales travaillées par semaine décale également le calcul des heures supplémentaires. Chaque heure supplémentaire effectuée, de la 35^{ème} à la 43^{ème} heure donne droit à une majoration de 25% de la rémunération du salarié et à une majoration de 50% au-delà de la 43^{ème} heure.

Au niveau européen, les salariés français sont ceux qui bénéficient de la durée conventionnelle moyenne de temps de travail la plus basse. A titre de comparatif, les allemands et les danois travaillent 37 heures ; les belges et les italiens travaillent 38 heures. La moyenne européenne est de 38,6 heures.

Nous constatons que les salariés français bénéficient de conditions de travail favorables par rapport aux autres Etats membres. Et même si l'on précisera que les chauffeurs des entreprises de transport se voient appliquer des règles de droit du travail moins avantageuses que celles énoncées, cela reste tout de même plus protecteur.

¹³ Pour une régulation durable du transport routier de marchandises, « Les relations et les évolutions sociales », Georges DOBIAS, président ; Avril 2008 ; Centre d'analyse stratégique.

Annexe 5 : La réglementation du temps du travail dans le transport routier de marchandises.

¹⁴ Syndicat français de salariés créé le 23 septembre 1895

¹⁵ Loi n°98-461 du 13 juin 1998 d'orientation et d'incitation relative à la réduction du temps de travail (dite loi Aubry) et loi n°2000-37 du 19 janvier 2000 relative à la réduction négociée du temps de travail

Pour reprendre les propos d'Alain Bréau¹⁶, il se pourrait, d'après les divergences que l'on peut observer entre les mesures sociales françaises et européennes, que « *le social tue le social* ». Pour justifier ce constat, il met en avant que les salariés routiers français disposent du temps de travail le plus bas en Europe mais néanmoins d'un salaire parmi les plus élevés. Ce constat se démarque de la réglementation sociale européenne qui ne restreint que très peu les temps de conduite et de travail. La création du marché unique creuse un fossé de plus en plus large entre la France et les nouveaux Etats membres de l'Union Européenne comme les pays Baltes et les pays de l'Est.

Dans un secteur stratégique comme celui du transport routier, il est primordial de faire disparaître toute tentative de concurrence déloyale ou de dumping social. Il est nécessaire d'œuvrer vers davantage d'homogénéité et d'efficacité puisque la multiplicité des systèmes sociaux et la dispersion des niveaux de vie contrastent avec la volonté initiale.

Face à une volonté de lutter contre les divergences que peuvent poser la réglementation sociale et qui déstabilise l'économie française, les syndicats et les organisations professionnelles des transporteurs routiers se font de plus en plus entendre. Malgré cela et la conscience des dirigeants européens du problème, les mesures tardent à se mettre en place.

La réglementation sociale des temps de conduite et de repos est primordiale. Malgré les problèmes que nous voyons, il s'agit, comme le règlement initial de 1969 le prévoyait, d'un véritable progrès social dans le secteur des transports. Il s'agit d'ailleurs, comparé aux dispositions sur le temps de travail, du secteur le plus facilement contrôlable. Le temps de travail, comprenant diverses activités dont la conduite, est bien plus complexe. Mais peut-être manque-t-il, de la part de la réglementation sociale, une meilleure harmonisation des règles.

Georges Dobias rappelle qu'« *il est urgent de remettre de l'ordre dans cette situation et bien évidemment au niveau européen, qui est le niveau le plus pertinent* »¹⁷. Selon son analyse, il est fondamental d'améliorer, d'harmoniser davantage les conditions de travail par le biais des temps de conduite, qui comme je l'ai annoncé est plus facile d'accès, les méthodes de contrôle (le contrôle mis en place par la réglementation européenne des temps de conduite ne fonctionne que pour les véhicules disposant d'un chronotachygraphe, même si les autres véhicules ne sont pas exemptés de contrôle). Il rajoute qu'une concurrence saine et loyale ne sera effective seulement si les mesures en place protègent la santé et la sécurité des conducteurs.

Il s'agira ainsi de développer, tout au long de ce mémoire, l'ensemble des règles relevant des temps de conduite liés aux conducteurs français des entreprises de transport routier, selon bien

¹⁶ Article du 23/02/2015 du nouvel économiste, <http://www.lenouveleconomiste.fr/>, « trop de social, tue le social »

¹⁷ Pour une régulation durable du transport routier de marchandises, « Les relations et les évolutions sociales », Georges DOBIAS, président ; Avril 2008 ; Centre d'analyse stratégique. Règlements sociaux

entendu la réglementation sociale européenne des temps de conduite et de la réglementation sociale française, avec les avantages et les inconvénients qu'elles entraînent.

Tout d'abord, nous parlerons des fondements de la réglementation sociale relative aux temps de conduite et de repos en matière routière (Titre 1) puis de la réglementation sociale de l'Union Européenne qui a une volonté protectrice des droits des salariés (Titre 2).

Titre 1 : Les Fondements de la réglementation sociale relative au temps de conduite et de repos en matière routière

L'ensemble des règles relatives aux temps de conduite et de repos relève de la réglementation européenne (chapitre 1) néanmoins, l'absence de législation française propre aux temps de conduite n'empêche pas pour autant, au travers des règles françaises relatives aux temps de travail, d'obtenir des limitations de ses temps de conduite (chapitre 2)

Chapitre 1 : La réglementation européenne des temps de conduite et de repos

Les temps de conduite et de repos sont actuellement réglementés par le 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, modifié par le règlement (UE) n°165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014. Il succède, en l'abrogeant, au règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil du 20 décembre 1985 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route.

Sans grand chamboulement, le règlement de 2006 est entré en vigueur dans le but d'apporter des explications, de donner des réponses que l'on ne trouvait pas dans le règlement précédent.

Le parlement européen et le Conseil ont voulu encadrer, directement au travers d'une réglementation européenne, les temps de conduite dans un but social et sécuritaire mais elle ne concernera qu'une partie des conducteurs (Section 1) mais aussi indirectement par l'intermédiaire d'une directive européenne relative au travail (Section 2)

Section 1 : le champ d'application de la réglementation et les règles relatives aux temps de conduite et de repos

A) Le champ d'application de la réglementation européenne relative aux temps de conduite

Le règlement européen (CE) n°561/2006 du 15 mars 2006 harmonise les temps de conduite et de repos au niveau européen.

Son article 2 réduit son champ d'application. Il énonce « *qu'il s'applique au transport routier de marchandises par des véhicules, y compris des véhicules à remorque ou à semi-remorque, dont la masse maximale autorisée dépasse 3.5 tonnes ; ou de voyageurs par des véhicules qui sont construits ou aménagés de façon permanente pour pouvoir assurer le transport de plus de neuf personnes, conducteur compris, et qui sont destinés à cet usage* ». Il poursuit en

présentant le territoire d'application. « *S'applique, quel que soit le pays d'immatriculation du véhicule aux transports routiers effectués : dans la Communauté ; entre la Communauté, la Suisse et les pays parties à l'accord sur l'Espace Economique Européen* »¹⁸.

On peut tirer de cet article que seul le véhicule est réglementé c'est-à-dire que la réglementation européenne s'applique quel que soit le chauffeur conduisant le véhicule (salarié, indépendant, travaillant pour compte propre ou pour le compte d'autrui).

L'article 3 du règlement énumère cependant des véhicules qui sont exemptés d'application du règlement.

- «
- a) véhicules affectés au transport de voyageurs par des services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas 50 km;*
 - b) véhicules dont la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 40 km à l'heure;*
 - c) véhicules appartenant aux services de l'armée, aux services de la protection civile, aux pompiers et aux forces responsables du maintien de l'ordre public, ou loués sans chauffeur par ceux-ci, lorsque le transport relève de la fonction propre confiée à ces services et s'effectue sous leur contrôle;*
 - d) véhicules, y compris ceux utilisés pour le transport non commercial d'aide humanitaire, utilisés dans des cas d'urgence ou des missions de sauvetage;*
 - e) véhicules spécialisés affectés à des missions médicales;*
 - f) véhicules spécialisés de dépannage opérant dans un rayon de 100 km de leur point d'attache;*
 - g) véhicules subissant des essais sur route à des fins d'amélioration technique, de réparation ou d'entretien et véhicules neufs ou transformés non encore mis en service;*
 - h) véhicules ou un ensemble de véhicules d'une masse maximale autorisée ne dépassant pas 7,5 tonnes utilisés pour le transport de marchandises à des fins non commerciales;*
 - i) véhicules commerciaux, qui ont un caractère historique, conformément à la législation de l'État membre dans lequel ils sont conduits, et qui sont utilisés pour le transport de voyageurs ou de marchandises à des fins non commerciales.* »

Au-delà de ces exemptions de droit, la réglementation communautaire autorise les Etats membres à mettre en avant des dérogations sur certaines catégories de véhicules (16 catégories énumérées à l'article 13 du règlement n°561/2006) dès lors qu'ils ne compromettent pas les objectifs du règlement (concurrence saine et amélioration des conditions de travail et de sécurité routière).

¹⁸ Pour les opérations de transport international n'entrant pas dans ces zones, l'accord européen relatif au transport des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) s'applique à la place du règlement européen. L'AETR définit les règles sur les durées de conduite et les temps de repos des conducteurs professionnels. Elaboré le 1^{er} juillet 1970 par la commission économique pour l'Europe des Nations Unies, l'AETR dispose de règles semblables à celles du règlement n°561/2006.

B) Les règles relatives aux temps de conduite et de repos

La réglementation sociale européenne définit les temps de conduite, de pause et de repos des conducteurs de véhicules de plus de 3.5 tonnes et de plus de neuf places, chauffeur compris. La durée de l'activité de conduite qui sera enregistrée automatiquement ou semi automatiquement par le chronotachygraphe est plafonnée (I) ce qui engendre des temps de repos minimaux (II).

I) Durée maximale des temps de conduite

Les chauffeurs routiers de transport de marchandises et de passagers ne peuvent conduire que durant une période déterminée. Le règlement détermine plusieurs durées maximales de conduite. Une durée de conduite continue, une durée de conduite journalière, hebdomadaire, et sur deux semaines consécutives. Au-delà de la période de conduite, le chauffeur est tenu de faire une pause, ou prendre un repos.

1) Temps caractérisé de temps de conduite

Seules les périodes de conduite réalisées et enregistrées par le chronotachygraphe ou manuellement lorsque ce dernier est en panne sont prises en compte. Toutes les autres activités n'entrent pas dans le cumul des temps de conduite (par exemple : chargement, déchargement, accomplissement des formalités de douane, périodes d'attente ...)

Cependant de ce point de vue, il a fallu se demander si le temps de conduite réalisé par le conducteur au volant de son véhicule pour venir sur les lieux de prise de service entrain dans le compte de la durée de conduite. Selon l'article 9 du règlement de 2006 et pour des raisons de sécurité, les temps de conduite effectués par le chauffeur pour se rendre sur son lieu de travail à l'aide d'un véhicule entrant dans le champ d'application du règlement seront comptabilisés. En revanche, si ce n'est pas le cas, ces temps de conduite seront comptabilisés comme une « autre tâche ».

Un arrêt de la cour de cassation¹⁹ a accordé à un salarié le paiement d'heure supplémentaire au titre des heures effectuées à bord de son bus pour le trajet domicile/travail.

2) La durée maximale de conduite continue

La durée de conduite continue est la période cumulée entre le moment où le chauffeur se met au volant de son véhicule après un temps de repos ou une pause et le moment où il observe de nouveau une pause ou un repos²⁰. Le règlement entend par pause « *la période pendant*

¹⁹ Cass. Soc. 24 septembre 2014, no 12-28.459

²⁰ Article 4 q du règlement de 2006

laquelle un conducteur n'a pas le droit de conduire ou d'effectuer d'autres tâches, et qui doit uniquement lui permettre de se reposer »²¹. Le repos est « toute période ininterrompue pendant laquelle un conducteur peut disposer librement de son temps ».²²

Le règlement n°543/69 du 25 mars 1969 en son article 7 établissait une durée maximale continue de 4 heures. Depuis 1985, tout conducteur entrant dans le champ d'application du règlement se doit d'entamer un repos ou une pause après une période de **4 heures 30 de conduite continue**²³.

Initialement, à l'issue du délai maximal de la conduite continue, le chauffeur était tenu de prendre une pause d'au moins une heure qui pouvait être fragmentée en deux fois 30 minutes. Depuis 1985, le conducteur doit observer une **pause ininterrompue d'au moins 45 minutes**. Le règlement de 2006 autorise une pause d'au moins quinze minutes suivie d'une pause d'au moins trente minutes (article 7 alinéa 2). Cette pause doit être répartie au cours des 4 heures 30.

Par exemple : un conducteur commence à conduire à 8 heures, il devra obligatoirement s'arrêter 45 minutes avant 12h 30. Il a également la possibilité de prendre 15 minutes de pause durant ses 4h30 de conduite puis s'arrêter au moins 30 minutes à 12h 30.

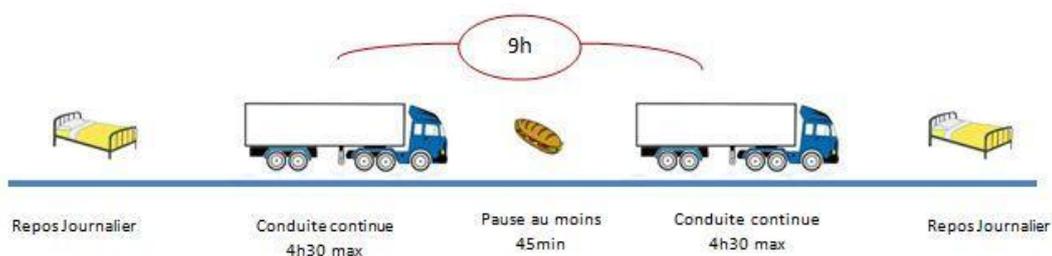
3) Durée de la conduite journalière

La durée de la conduite journalière est « la durée de conduite totale accumulée entre la fin d'un temps de repos journalier et le début du temps de repos journalier suivant ou entre un temps de repos journalier et un temps de repos hebdomadaire »²⁴. Il s'agit d'un intervalle de temps au plus égal à 24 heures.

Initialement prévu à 8 heures pouvant deux fois par semaine être porté à neuf heures par le règlement de 1969, le règlement n°561/2006, en son article 6 alinéa 1, limite un temps de conduite journalier à **neuf heures**. Il est cependant possible de rallonger cette période à **dix heures deux fois par semaine**.

La conduite journalière n'est pas à prendre en compte sur une journée calendaire (de 00 heure à 24 heures) mais sur **la période séparant deux repos journaliers ou un repos journalier et un repos hebdomadaire**.

Figure 1: Conduite journalière maximale



²¹ Article 4 d) du règlement n°561/2006

²² Article 4 f) du règlement n°561/2006

²³ article 7 du règlement n°3820/85 et n°561/2006

²⁴ Article 4 k) du règlement n°561/2006

4) Durée de la conduite hebdomadaire

Il s'agit de la « *durée de conduite totale accumulée pendant une semaine* ». ²⁵ La semaine étant « *la période comprise entre le lundi 00 heure et le dimanche 24 heures* » ²⁶.

Etant limité à 6 jours de travail par semaine, et conformément au temps de conduite maximal journalier, la durée de conduite hebdomadaire ne peut dépasser **cinquante-six heures**.

A noter que les règles imposées par le règlement n°561/2006 ne dispensent pas du respect des règles fixées par la directive 2002/15/CE relative au temps de travail. « ***La durée hebdomadaire du travail peut être portée à soixante heures, pour autant qu'une moyenne de quarante-huit heures par semaine sur quatre mois ne soit pas dépassée*** » (article 4 de la directive). Dans les quarante-huit heures, sont comptabilisés les temps de conduite mais également les autres tâches rémunérées. En France, c'est l'équivalent du temps de service.

5) Durée de la conduite bihebdomadaire

Il s'agit de la durée totale cumulée de l'activité de conduite sur deux semaines consécutives. Elle est réduite par rapport à la durée de conduite hebdomadaire. Elle est fixée à **quatre-vingt-dix heures**.

6) Durée de la conduite en équipage

La durée de la conduite en équipage est « *la situation dans laquelle, pendant une période de conduite comprise entre deux temps de repos journaliers consécutifs, ou entre un temps de repos journalier et un temps de repos hebdomadaire, il y a au moins deux conducteurs à bord du véhicule pour assurer la relève* » ²⁷. La présence du second chauffeur n'est obligatoire qu'à compter de la deuxième heure.

La période de service d'un équipage est de 30 heures durant laquelle les chauffeurs devront prendre un repos journalier de 9 heures consécutives, véhicule à l'arrêt. Durant les 21 heures restantes, les chauffeurs conduisent en devant respecter les 4h30 de conduite continue maximale.

7) Durée de la conduite de nuit

La réglementation sociale européenne sur les temps de conduite n'entraîne aucune conséquence sur la conduite de nuit. Elle ne différencie nullement les deux périodes, au contraire de la législation française sur les temps de travail. « *Tout travail entre 22 heures et 5 heures est considéré comme travail de nuit.* » ²⁸.

²⁵ Article 4 l) du règlement n°561/2006

²⁶ Article 4 i) du règlement n°561/2006

²⁷ Article 4 o) du règlement n°561/2006

²⁸ Article L1321-7 du code des transports

TEMPS DE CONDUITE	
Conduite continue	4 h 30
Pause / Interruption de conduite	45 min ou 15 min puis 30 min
Conduite journalière	9 h pouvant être portée 2x à 10 h / semaine
Conduite hebdomadaire	56 h
Conduite sur deux semaines consécutives	90 h

II) Durée maximale des temps de repos

La réglementation sociale européenne sur les temps de conduite et de repos détermine deux catégories de repos : le repos journalier devant être pris après chaque durée de conduite journalière et le repos hebdomadaire concluant la conduite hebdomadaire.

1) Temps caractérisé de temps de repos

Le repos ne doit pas être confondu avec le temps de pause. Si cette dernière est due afin que le chauffeur puisse uniquement se reposer d'une période de conduite et de travail continue, le repos est une période plus longue durant laquelle le conducteur peut librement vaquer à ses occupations. Il est libre de faire ce qu'il veut. Le règlement 3820/85 indiquait que le temps de repos ne pouvait être inférieur à une heure. Avec le règlement de 2006, cette durée minimale n'est plus mentionnée cependant il semble que la durée minimale soit de trois heures.

En son article 9, le règlement de 2006 ne considère pas comme repos ou pause, le temps passé par le conducteur pour se rendre à son véhicule de plus de 3.5 tonnes lorsqu'il ne se trouve ni à son lieu de résidence, ni à l'établissement de l'employeur auquel il est rattaché.

Cependant, déroge à cette règle, le fait pour le conducteur de se trouver dans un ferry-boat ou un train, avec couchette.

Il a été jugé dans un arrêt de 2012 de la chambre criminelle, que ne constituait pas un repos mais un temps de disponibilité²⁹, le fait d'accompagner son véhicule dans un ferry sans disposer de couchette. « *Que le temps passé à accompagner un véhicule transporté par ferry ne correspond pas à un temps de repos journalier, le conducteur ne disposant pas de couchette, qu'il s'agit donc d'un temps de disponibilité telle que définie par la directive européenne du 11 mars 2002* »³⁰.

Ces temps de repos peuvent être interrompus deux fois au maximum pour d'autres activités si l'interruption ne dépasse pas plus d'une heure.

²⁹ Article 3 de la directive 2002/15/CE du 11 mars 2002 : « *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 disponible pour répondre à des appels éventuels lui demandant d'entreprendre ou de reprendre la conduite ou de faire d'autres travaux* »

³⁰ Cour de cassation, criminelle, Chambre criminelle, 5 juin 2012, 11-83.319, Publié au bulletin

2) Repos journalier

Le temps de repos journalier est « *la partie d'une journée pendant laquelle un conducteur peut disposer librement de son temps et qui peut être un temps de repos journalier normal ou un temps de repos journalier réduit* »³¹. Le repos journalier devant être **pris dans les vingt-quatre heures écoulées après la fin du dernier repos journalier ou hebdomadaire**. Cela équivaut pour le chauffeur à devoir respecter des amplitudes de travail maximum.

-Temps de repos journalier normal : il s'agit d'un repos **minimum de 11 heures consécutives**. L'article 8 du règlement de 2006 autorise de **fractionner** ses heures de repos de la façon suivante : le chauffeur devra **dans une période de 24 heures prendre tout d'abord un repos de trois heures ininterrompues au moins, avant de prendre au moins un repos de neuf heures ininterrompues** au moins pour un repos total de 12 heures.

Ainsi, en cas de repos de 11 heures minimum, le chauffeur disposera au maximum d'une amplitude de travail de 13 heures. En commençant sa journée à 6 heures, il sera impératif qu'il prenne son repos journalier avant 19 heures. Il en va de même lorsque le repos est réduit à 9 heures. En commençant à 6 heures, il devra prendre son repos journalier avant 21 heures soit 15 heures après le début du service.

-Temps de repos journalier réduit : il s'agit d'un repos d'au moins **9 heures consécutives mais inférieur à 11 heures de repos consécutives**. La prise de ce temps de repos journalier réduit est limitée à trois fois par semaine.

Amplitude de 24 heures maxi	
13 heures maximales de service	11 heures de repos minimales consécutives

Amplitude de 24 heures maxi			
Temps de service	3 heures de repos consécutives	Temps de service	9 heures de repos consécutives

3) Repos journalier en équipage

Lorsque le transport s'effectue en équipage, les temps de repos divergent de ceux fixés pour un seul conducteur. Chacun des conducteurs se doit de prendre une pause d'au moins **neuf heures sur une période de trente heures qui suit la fin du repos journalier ou hebdomadaire**.

³¹ Article 4 g) du règlement n°561/2006

Le chauffeur ne sera autorisé à prendre son repos dans le camion seulement s'il est équipé d'une couchette et s'il est à l'arrêt. Ainsi, constitue une infraction, le fait de prendre son repos tant que le second chauffeur conduit.

4) Repos hebdomadaire

Il s'agit d'une « période d'une semaine pendant laquelle un conducteur peut disposer librement de son temps, et qui peut être un temps de repos hebdomadaire normal ou un temps de repos hebdomadaire réduit »³²

Le temps de repos hebdomadaire normal correspond à une période de repos **d'au moins 45 heures**.

Le temps de repos hebdomadaire réduit correspond à une **période de repos comprise entre 24 et 45 heures**. Tout repos hebdomadaire réduit devra être compensé par un repos complémentaire non fractionnable, devant être pris avant la fin de la troisième semaine suivante.

L'alinéa 6 de l'article 8 du règlement, mentionne que le conducteur doit prendre au moins 2 temps de repos hebdomadaire normaux ou un temps de repos hebdomadaire normal et un temps de repos hebdomadaire réduit sur une période de deux semaines consécutives.

Un temps de repos hebdomadaire devant être pris au plus tard **toutes les 6 périodes de 24 heures**.

Temps de repos	
Repos journalier simple équipage	11h consécutives avec possibilité de réduire à 9h, 3 fois par semaine ; ou Fractionnement en une période de 3h et une autre période de 9h
Repos journalier double équipage	9h sur une période de 30h
Repos hebdomadaire	45h ou un repos d'au moins 24h avec repos compensateur pris avant la fin de la 3 ^{ème} semaine

³² Article 4 h) du règlement n°561/2006

5) Dérogations aux temps de conduite et de repos

Le règlement n°561/2006 reconnaît le droit à chaque Etat membre de déroger aux règles relatives aux temps de conduite et de repos précédemment présentées.

- Dérogations nationales plus contraignantes : les Etats membres sont en droit de mettre en place des durées qui favoriseraient le salarié c'est-à-dire qu'ils peuvent prévoir des temps minimaux de pause et de repos ou des temps maximaux de conduite plus courts que ceux énoncés par le règlement communautaire (article 11 du règlement 2006).

- Dérogations nationales au titre de circonstances exceptionnelles : dans certaines circonstances, les Etats membres pourront, après autorisation de la Commission et dans des cas ne portant pas atteinte à la réglementation communautaire, déroger aux temps de conduite et de repos durant une période ne dépassant pas trente jours (article 14 du règlement de 2006).

Dernièrement, un arrêté du 24 mai 2016³³ a autorisé temporairement les entreprises transportant des hydrocarbures à dépasser de deux heures la durée maximale de conduite journalière et hebdomadaire et à réduire d'autant le repos quotidien.

- Dérogations « de sûreté » à l'initiative du conducteur : le chauffeur pourra lui-même déroger au règlement lorsque son respect aurait pour conséquence une insécurité des personnes, du véhicule ou de son chargement. Néanmoins, il ne doit pas compromettre la sécurité routière (article 12 du règlement).

Exemples : le conducteur prolonge son temps de conduite continu au-delà des quatre heures trente afin de pouvoir stationner son véhicule dans un hangar sécurisé ; un conducteur constatant une défectuosité de l'appareil frigorifique de son véhicule alors qu'il transporte des marchandises périssables sous température dirigée sera en mesure de prolonger sa conduite afin d'arriver au lieu de livraison sans subir de litiges. Il peut être aussi autorisé de déroger de quelques minutes de conduite dès lors qu'il se trouve dans un bouchon ou lorsqu'il a dû accéder à une autre aire de repos car la précédente ne disposait plus de stationnement poids lourds.

La dérogation doit être justifiée sur la feuille d'enregistrement du chronotachygraphe ou sur le registre de service et devra être obligatoirement transmise à l'autorité de police en cas de contrôle.

Section 2 : L'aménagement des temps de conduite et de repos dans la directive européenne du travail

La réglementation des temps de conduite et de repos au niveau européen entraîne une harmonisation des règles en la matière, au sein des Etats membres. Cependant le succès de cette réglementation ne peut vraiment aboutir sans un encadrement des temps de travail. D'autant plus que l'absence de règlement européen relatif au temps de travail offre la

³³ JORF n°0120 du 25 mai 2016

possibilité aux Etats membres d'établir leurs propres règles, créant une diversité importante de législations différentes au sein des états membres.

Ainsi conformément aux principes de subsidiarité, de proportionnalité et de suppléance³⁴, la Communauté s'offre la possibilité de créer ses propres règles.

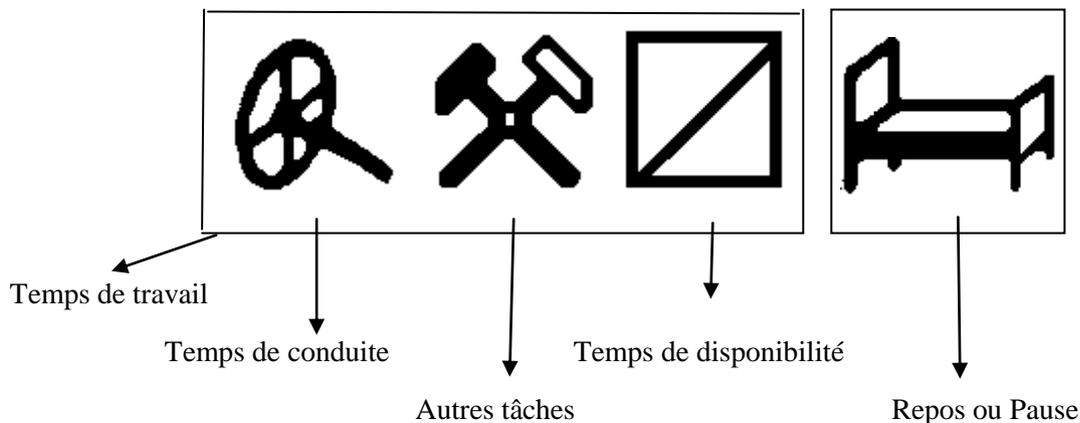
Datant à l'origine du 23 novembre 1993³⁵, le Parlement européen et le Conseil ont établi une véritable directive spécifique aux travailleurs mobiles et relative au temps de travail. Une directive dont l'objectif est de déterminer des prescriptions minimales relatives à la durée du travail des transporteurs routiers afin d'assurer la sécurité et la santé des personnels roulants (article 1).

Il s'agit de la directive 2002/15/CE du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier.

A) Le champ d'application de la directive

« La directive s'applique à tous les travailleurs mobiles employés par des entreprises établies dans un état membre et participant à des activités de transport routier couvertes par le règlement (CEE) n°3820/85 ou par l'accord AETR » (article 2). La directive du 23 mars 2009 ajoute les conducteurs indépendants.

Par temps de travail, il faut entendre « toute période comprise entre le début et la fin du travail, durant laquelle le travailleur mobile est à son poste, à la disposition de l'employeur et dans l'exercice de ses fonctions ou de ses activités, c'est-à-dire les temps consacrés à toutes les activités de transport routier. Ces activités sont notamment les suivantes : i) la conduite, ii) le chargement et le déchargement, (...), v) tous les autres travaux visant à assurer la sécurité du véhicule (...) – les périodes durant lesquelles le travailleur mobile ne peut disposer librement de son temps et est tenu de se trouver à son poste de travail, prêt à entreprendre son travail normal, (...), lorsque leur durée n'est pas connue à l'avance »³⁶.



³⁴ Article 5 du Traité de l'Union Européenne

³⁵ Directive 93/104/CE du Conseil, du 23 novembre 1993 « concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail »

³⁶ Article 3 de la directive

B) Les règles de temps de travail

- Durée maximale hebdomadaire du travail

La durée maximale hebdomadaire de travail est de 60 heures pour autant qu'une moyenne de 48 heures par semaine sur 4 mois ne soit pas dépassée.

- Les temps de pause

Les conducteurs ne doivent pas travailler durant plus de 6 heures consécutives sans prendre de pause. Ainsi, le conducteur travaillant sur une période consécutive de plus de 6 heures mais inférieure à 9 heures, devra prendre au bout de 6 heures une pause de **30 minutes minimum**. Une pause de **45 minutes minimum** devra être prise au bout de 6 heures si le temps de service du chauffeur dépasse 9 heures. Il est tout de même permis de fractionner cette période en **15 minutes chacune**.

- Le travail de nuit

Tout travail effectué entre 22 heures et 5 heures est qualifié de travail de nuit. Tout travailleur de nuit ne peut dépasser une durée quotidienne maximale de **dix heures**.

Pour les véhicules entrant dans le champ d'application de la réglementation communautaire, ces durées de travail et de repos sont à combiner avec les temps de conduite et de repos vus précédemment.

Ainsi, un conducteur peut réaliser 56 heures de conduite sur une semaine s'il établit sur la même semaine une durée de travail ne dépassant pas 60 heures. Il en va de même pour les pauses, toutes les 4h30 de conduite continue, le conducteur doit prendre une pause de 45 minutes minimum. Il doit également respecter la pause de 30 minutes lorsque son temps de service est compris entre 6 et 9 heures, ou de 45 minutes s'il travaille plus de 9 heures dans la journée.

En pratique, concernant ce dernier point, il sera plus facile pour un conducteur long routier de la respecter puisque ce conducteur réalise en général des trajets continus bien plus conséquents. Il leur est ainsi plus facile de penser à faire leur pause au bout de 6 heures que les conducteurs de courtes distances qui réalisent en général moins de conduite continue et plus de travaux (autres tâches).

L'ensemble des normes européennes ont la caractéristique de primer sur toutes les normes nationales. Néanmoins, il ne faut pas négliger le droit national qui dispose d'une législation foisonnante qui diverge quelques peu des règles européennes et nationales des autres Etats membres relative au temps de travail.

Chapitre 2 : La réglementation française : la restriction des temps de conduite au travers des temps de travail

La législation française met en œuvre un nombre important de textes spécifiques au conducteur routier public relatifs au temps de travail. On entend par temps de travail, tous les temps réalisés par le chauffeur pendant son service qui sont affectés à divers travaux. Sont ainsi compris, les temps de conduite mais aussi les autres tâches effectuées pour le transport.

La présence de règlements européens sur les temps de conduite et d'une directive sur les temps de travail des travailleurs mobiles, n'en exclut pas pour autant la présence de dispositions nationales plus avantageuses envers le salarié. De plus, la présence seule d'une directive européenne sur les temps de travail n'impose pas aux Etats membres une application exacte et immédiate de ses dispositions. Des divergences peuvent être admises dans les transpositions. Une directive a pour objectif d'imposer aux Etats membres de prendre des mesures nationales allant dans son sens. Concernant cette directive européenne, son article 14 énonce que « *Les États membres adoptent les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 23 mars 2005 ou s'assurent, que, d'ici cette date, les partenaires sociaux ont mis en place les dispositions nécessaires par voie d'accord, les États membres devant prendre toute disposition leur permettant d'être à tout moment en mesure de garantir les résultats imposés par la présente directive.* »

Ainsi, il s'est formé en parallèle avec la réglementation européenne sur les temps de conduite, une véritable législation routière et sociale française relative aux temps de travail, qui diffère quelques peu avec les autres Etats membres. Une législation qui contraint les conducteurs à limiter leur temps de conduite pour respecter les temps de travail.

Contrairement à la réglementation européenne, le droit français relatif au travail et aux temps de conduite des personnels roulants ne se limite pas à un tonnage minimum d'un véhicule. L'ensemble des professionnels du secteur dispose d'une législation nationale. Il faut ainsi exclure tous les particuliers qui ne disposent d'aucune règle de temps de conduite.

Le droit du travail en France dispose d'un nombre important de textes en la matière qui divergent d'application selon l'activité du conducteur et selon le poids du véhicule. Un conducteur exerçant pour son propre compte ou un conducteur indépendant (section 1) ne se verront pas appliquer les mêmes textes que les conducteurs salariés publics (section 2). Ces derniers disposent de mesures spécifiques à l'activité de transport.

Section 1 : Les règles relatives au conducteur travaillant pour son propre compte et au conducteur indépendant

- Les règles relatives au transport pour « compte propre » :

Le transport pour compte propre est une activité selon laquelle le conducteur de l'entreprise effectue, à l'aide d'un véhicule appartenant à son entreprise, le transport de sa propre marchandise pour le client. Pour ces conducteurs, il n'existe aucune réglementation spécifique

nationale. Cependant, cela n'exclut pas toutes règles. Les conducteurs pour compte propre sont des salariés de leur entreprise. Ils sont attachés au respect du code du Travail et de leur contrat de travail. Ils disposent ainsi des mêmes règles que les salariés non roulants de l'entreprise.

Il ne faut cependant pas oublier que tout conducteur, salarié ou non, conduisant un véhicule entrant dans le champ d'application du règlement européen relatif au temps de conduite (le nombre de places supérieur ou égal à 9, conducteur compris ou dont le poids total autorisé en charge est supérieur ou égal à 3.5 tonnes) est tenu d'appliquer cette réglementation.

- Les règles relatives au conducteur indépendant :

Le code des transports ne donne qu'une définition incomplète du conducteur indépendant. Selon l'article L3312-4 du code des transports, le conducteur indépendant est la personne physique exerçant une activité de transport public routier de personnes ou de marchandises, au moyen de son propre véhicule dont la masse maximale autorisée dépasse 3.5 tonnes. Ce conducteur est un commerçant ne possédant aucun lien de subordination juridique.

Partant de cette définition, on peut en déduire que le conducteur de véhicule léger n'est pas indépendant. En fait, la réglementation relative au conducteur indépendant dispose du même champ d'application que celui de la réglementation communautaire.

De plus, comme vu précédemment, depuis le 23 mars 2009, les conducteurs indépendants se voient appliquer la directive européenne 2002/15/CE.

La législation française a pendant longtemps exclu les conducteurs indépendants de sa réglementation. Il a fallu attendre 2012, soit 3 ans après la reconnaissance de ces conducteurs en la matière par le Parlement européen, pour qu'également la directive 2002/15/CE soit transposée en droit français. Il s'agit d'une ordonnance du 22 juin 2012³⁷ qui dispose des mêmes règles que celles posées par la directive européenne. Autrement dit, le temps de travail du conducteur indépendant c'est-à-dire l'ensemble de son temps de service (conduite, autres tâches...) impose :

- Une durée de travail hebdomadaire de 60 heures sur une semaine isolée ;
- Une durée de travail hebdomadaire de 48 heures par semaine en moyenne pour une durée de travail calculée sur 4 mois consécutifs.
- Une durée de travail journalière inférieure à 10 heures en cas de travail de nuit (dans l'intervalle de 0h à 5h).
- Prendre au minimum 30 minutes de pause lorsque leur amplitude de travail est comprise entre 6h et 9h
- Prendre un minimum de 45 minutes de pause pour plus de 9 heures de temps de service.

³⁷ Ordonnance n°2012-814, 22 juin 2012, JO 23 juin relative à la durée du travail des conducteurs indépendants du transport public routier

Section 2 : les règles relatives au conducteur salarié de transport public

Le transport public est une activité particulière qui fait l'objet d'une réglementation spécifique relative au temps de travail et qui déroge au code du travail. L'ensemble des durées de travail et de repos, des rémunérations, sont établis par le décret n°83-40 du 26 janvier 1983 (I) mais comme tous les salariés, ils se voient également appliquer d'autres textes qui peuvent améliorer les dispositions du décret (II).

I) Le décret n°83-40 du 26 janvier 1983 dit « Fiterman »

Les dispositions réglementaires relatives aux entreprises de transports routiers figurent dans le décret n°83-40 du 26 janvier 1983 relatif aux modalités d'application des dispositions du Code du travail concernant la durée du travail.

Evolution du décret : Le décret n°83-40 du 26 janvier 1983 relatif au temps de travail dans les entreprises de transport, autrement appelé Fiterman du nom du Ministre des transports à cette période, a subi de nombreuses réformes dues à de nombreuses manifestations et de réformes sociales générales.

Nous en présenterons rapidement les principales³⁸.

Le décret originel de 1983 encadrait les temps de travail des conducteurs routiers passés au profit de leur employeur. Appelé temps de travail effectif, cette période qui constitue l'amplitude de la journée de travail diminuée de la durée totale des interruptions dites « coupures » et du temps consacré aux repas, à l'habillage et aux casse-croûtes » était fixé à 55 heures par semaine sur une semaine isolée ; 52 heures par semaine en moyenne sur une période de deux semaines ou encore 50 heures par semaine en moyenne sur une période de 12 semaines. Ce décret prévoyait l'application de dispositions particulières comme les heures d'équivalences³⁹ et les temps à disposition⁴⁰.

Suite à des manifestations de blocage routier incombant à des salariés routiers de marchandises pour dénoncer le nombre d'heures trop conséquentes de ce décret afin de réduire l'écart qu'il existe entre les transporteurs et les autres salariés. Leur volonté est d'améliorer la profession, de réduire les temps de travail (conduite) afin de diminuer le nombre d'accidents sur les routes. Ainsi, le gouvernement a établi le 23 novembre 1994 un accord social appelé le contrat de progrès.

Néanmoins, un nouveau conflit apparu en 1996 a eu raison de ce contrat de progrès qui fut supprimé.

³⁸ Confère annexe 5 du Rapport : Pour une régulation durable du transport routier de marchandises, « Les relations et les évolutions sociales », Georges DOBIAS, président ; Avril 2008 ; Centre d'analyse stratégique.

³⁹ Système permettant de surélever la base légale du temps de travail.

⁴⁰ Temps spécifique au transport de marchandises français. Il s'agit des temps durant lesquels, le conducteur ne peut disposer librement de son temps tout en n'étant pas tenu de rester à son poste. (par exemple : ce sont les temps d'attente, les surveillances des opérations de chargement et de déchargement...) ces temps sont rémunérés contrairement aux autres Etats membres.

Il a fallu attendre les deux lois Aubry fixant la durée de travail générale à 35 heures par semaine, pour obtenir l'adoption d'un nouveau décret marquant, modificatif du décret initial de 1983. Les décrets Gayssot 1 du 27 janvier 2000⁴¹ et Gayssot 2 du 25 avril 2002⁴² permettent une durée de travail hebdomadaire de 56 heures maximum pour les conducteurs longue distance sur une semaine isolée, un temps de service de 39 heures et un temps de service de 37 heures pour les autres personnels roulants.

A l'origine porté sur l'ensemble des entreprises de transport (marchandises et voyageurs), le décret n°2003-1242 du 22 décembre 2003 relatif à la durée du travail dans les entreprises de transport routier de personnes vient transposer la directive européenne 2002/15/CE. Dès lors, le décret Fiterman détermine seulement les dispositions des transports de marchandises.

Un autre décret marquant fut le décret n°2005-306 du 31 mars 2005 relatif à la durée du travail dans les entreprises de transport routier de marchandises. Ce décret transpose la directive européenne 2002/15/CE relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier en droit français. Il opère des changements concernant principalement les périodes de décompte des temps de service, des heures supplémentaires et les modalités de calcul des repos compensateurs.

Le décret Fiterman, qui fut finalement de nouveau modifié par le décret modificatif n° 2007-13 entré en vigueur le 4 janvier 2007, forme la base actuelle de temps de travail des salariés de transport public de voyageurs et de marchandises.

A) Champ d'application du décret

Le décret dit « Fiterman » de 1983 modifié s'applique, conformément à son article 1, à tous les salariés des entreprises de transport pour compte d'autrui (transport de voyageurs ; transport de marchandises ; déménagement ; location de camion avec conducteur, ambulances, ...) et également aux commissionnaires de transport. Ne sont pas seulement soumis les personnels roulants. Les personnels d'encadrement y sont aussi.

N'entrent pas dans le champ d'application de ce décret, les salariés des entreprises de transport pour compte propre qui ne se voient appliquer seulement le code du travail.

B) La détermination des temps de travail des salariés des entreprises de transport

Le décret dit Fiterman modifié met en avant les temps de travail s'appliquant aux salariés des entreprises de transport de marchandises. Cependant, nous précisons tout de même les temps de travail réservés au transport de voyageurs même si ceux-ci sont semblables à ceux établis par la directive européenne.

⁴¹ Décret no 2000-69 du 27 janvier 2000 relatif à la durée du travail dans les entreprises de transport routier de marchandises

⁴² Décret n°2002-622 du 25 avril 2002 relatif à la durée du travail dans les entreprises de transport routier de marchandises

1) Définition du temps de service et du temps de travail effectif

On ne parle pas de temps de travail mais de deux notions similaires :

- Le temps de travail effectif
- Le temps de service

Les **temps de travail effectif** sont les « *temps durant lequel le salarié est à la disposition de l'employeur et se conforme à ses directives sans pouvoir vaquer librement à des occupations personnelles.* ». L'article 5-1 du décret poursuit par une autre définition : « *c'est l'amplitude de la journée de travail (c'est l'intervalle existant entre deux repos journalier successifs ou entre un repos hebdomadaire et le repos journalier immédiatement précédent ou suivant⁴³) diminuée de la durée totale des coupures et du temps consacré aux repas, à l'habillage et au casse-croûte »*

Les temps de coupure, de repas, d'habillage ou de casse-croûte peuvent être considérés comme du temps de travail effectif si un accord d'entreprise le prévoit ou s'il s'ouvre droit à un repos supplémentaire.

La notion de **temps de service** est apparue pour la première fois dans le contrat de progrès de 1994. Il s'agit du temps passé par les personnels de conduite au service de l'entreprise.

Le temps de service du chauffeur journalier est calculé à l'aide des données renseignées par le chronotachygraphe que le chauffeur a manipulé durant la journée.

Ces temps de service comprennent :

- Les temps de conduite :

Contrairement à la réglementation sur les temps de conduite et de repos, les temps de conduite réalisés par le chauffeur pour aller sur son lieu de travail ne sont pas comptabilisés dans le temps de travail effectif. Cela se justifie par le fait qu'il n'a pas commencé son service journalier. De même pour le retour, la fin de son service prend fin sur son lieu de travail et non lorsqu'il arrive chez lui.

- Les autres tâches (exemples : chargement, déchargement, l'entretien du véhicule...)
- Les temps d'attente :

Ce sont les temps durant lesquels le chauffeur ne peut disposer librement de son temps et est tenu de se trouver à son poste de travail.

Le temps non consacré à la conduite par un chauffeur dans le cadre d'un transport en double équipage est considéré comme un temps d'attente et donc comme un temps de travail effectif rémunéré.

⁴³ Article 6-1 du décret Fiterman modifié

Au sein des autres Etats membres, ces temps d'attente ne sont rémunérés que si leur durée prévisible n'est pas connue à l'avance.

- Les temps de disponibilité :

Les temps de disponibilité sont les périodes, autres que les temps de pause, durant lesquels le chauffeur n'est pas tenu de rester à son poste de travail mais doit être disponible pour répondre à des appels éventuels lui demandant de reprendre ou d'entreprendre la conduite ou faire d'autres travaux. (C'est le cas lorsque les temps d'attente sont connus à l'avance ; lorsque le conducteur accompagne le véhicule par ferry-boat ou par train...).

La France possède un système qui est unique en Europe, tous les temps passés au service de son employeur sont comptés et rémunérés. Ce qui signifie que même les périodes d'attente sont payées.

Ainsi contrairement à la législation française, ces temps ne sont pas rémunérés dans les autres Etats membres, où on ne considère pas cette période comme du travail.

- Sont exclus du temps de service, les pauses et les repos.

L'ensemble des heures composantes du temps de service devront être détaillées chaque mois et figureront sur le bulletin de paie⁴⁴.

2) La réglementation routière française des transports de marchandises

Le décret n°83-40 modifié pose les bases d'une réglementation routière relatives aux temps de travail des conducteurs des entreprises de transport de marchandises et une réglementation sociale mettant en avant les rémunérations des chauffeurs routiers en fonction des heures effectuées. Bien que cette dernière justifie les différences de salaire avec les autres Etats, nous la laisserons de côté afin de nous concentrer sur la réglementation routière et la limitation des temps de service.

Le décret définit différentes catégories de conducteur de marchandises.

a) Les différentes catégories de conducteur de marchandises

Le décret spécifique au secteur des transports aménage les temps de travail dans les entreprises de transport. Tous les chauffeurs ne se voient pas appliquer les mêmes délais.

Le décret établit trois catégories de conducteurs :

⁴⁴ Présence en Annexe 2 d'un relevé de temps de service mensuel

- Les grands routiers ou les conducteurs longues distances

Il s'agit des conducteurs affectés à des transports de marchandises dont le service les oblige à prendre au moins 6 repos journaliers par mois hors de leur domicile⁴⁵.

- Les conducteurs courtes distances ou autres roulants

Il s'agit des conducteurs affectés à des transports de marchandises dont le service leur fait prendre moins de 6 repos journaliers par mois hors de leur domicile.

- Les conducteurs de messagerie ou les convoyeurs de fonds

Les conducteurs de messagerie sont les conducteurs « *affectés à des services organisés de messagerie, d'enlèvement et de livraison de marchandises ou de produits dans le cadre de tournées régulières nécessitant, pour une même expédition de domicile à domicile, des opérations de groupage et de dégroupage, et comportant des contraintes spécifiques de délais de livraison.* »⁴⁶

Les convoyeurs de fonds sont les conducteurs réalisant des transports de bijoux, de fonds ou de métaux précieux.

b) Durée maximale du travail journalier

Les conducteurs de transport de marchandises sont tenus de ne pas dépasser une durée de travail effectif de **10 heures**. Néanmoins, une dérogation est autorisée pour les personnels roulant. Ces derniers sont en droit d'avoir un temps de service journalier de **12 heures**⁴⁷.

Ces 12 heures de temps de service ne sont pas limitées dans la semaine.

c) Durée de service hebdomadaire normale

Conformément avec la réglementation européenne des temps de conduite, les temps de service hebdomadaire sont pris en compte sur une semaine civile (démarre le lundi à 0h et se termine le dimanche à 24h). De plus, le chef d'entreprise peut étaler l'ensemble de la durée de service hebdomadaire **sur 6 jours, 5.5 jours ou 5 jours**.

Il est également autorisé de calculer la durée hebdomadaire de travail sur une durée supérieure à la semaine sans pouvoir dépasser trois mois⁴⁸.

⁴⁵ Article 5.2 du décret n°83-40

⁴⁶ Article 5.3 du décret Fiterman

⁴⁷ Article 7 du décret Fiterman

⁴⁸ Soc. 25 mars 2015, F-P+B, n° 13-22.043 : transports routiers : modalités de calcul de la durée hebdomadaire de travail. Dalloz actualité du 23 avril 2015

Le code du travail ainsi que le décret dit Fiterman déterminent la durée hebdomadaire de travail. Depuis les années 2000 et les lois Aubry, la durée normale de travail a été fixée à 35 heures par semaine. Cependant, le temps de travail effectif conséquent des personnels de conduite a dû insérer des heures d'équivalence⁴⁹.

- La durée normale de temps de service hebdomadaire d'un conducteur grand routier a été fixée à **43 heures**.
- La durée normale de temps de service hebdomadaire d'un conducteur de courtes distances est de **39 heures**.
- La durée normale de temps de service hebdomadaire d'un conducteur de messagerie et des convoyeurs de fonds est de **35 heures**.

d) Durée maximale du temps de service hebdomadaire

Il s'agit de la durée maximale qu'un conducteur routier puisse effectuée. Toutes les heures effectuées par semaine allant au-delà de la durée normale seront des heures supplémentaires.

- Les conducteurs grands routiers sont autorisés à réaliser un temps de service hebdomadaire maximal de **56 heures sur une semaine isolée, 53 heures de moyenne par semaine soit l'équivalent de 689 heures par trimestre** dès lors qu'ils effectuent ces temps exclusivement avec des véhicules de plus de 3.5 tonnes. La conduite de véhicule de moins de 3.5 tonnes réduit la durée de service maximale à **48 heures de moyenne soit 624 heures par trimestre**.
- Les conducteurs de courtes distances travaillent dans la limite de **52 heures sur une semaine isolée, 50 heures de moyenne par trimestre soit l'équivalent de 650 heures par trimestre** dès lors qu'ils conduisent exclusivement des véhicules de plus de 3.5 tonnes. Si ce n'est pas le cas, les mêmes temps que pour les grands routiers seront appliqués (**48 heures de moyenne par trimestre**)
- Les conducteurs de messagerie et les convoyeurs de fonds sont limités à **48 heures sur une semaine isolée et 44 heures de moyenne par trimestre**.

e) Les dérogations aux temps de service

Il est possible de déroger aux règles précédemment citées si cela est justifié. L'article 9 du décret modifié l'autorise en cas de travaux urgents dont l'exécution est nécessaire pour prévenir des accidents, des sauvetages...

⁴⁹ Equivalence : Le code du travail (article L3121-9) autorise, que par décret, la base légale de travail de 35 heures soit surélevée pour certaines professions comportant des périodes d'inactions. Cette surélévation est appelée temps d'équivalence. Le secteur des transports de marchandises est un secteur où les temps d'inactivité, d'attente peuvent être importants. Ainsi, le gouvernement a instauré un système d'équivalence selon lequel le nombre d'heure fixé par voie réglementaire équivaldrait aux 35 heures du code du travail. Ce système fait augmenter le nombre d'heures à partir duquel les heures supplémentaires seront décomptées

« La prolongation est limitée à :

- — **8 heures par semaine** pour les mesures de sécurité, sauvegarde ou réparations en cas d'accidents survenus aux installations ou bâtiments (soit 56 heures autorisées au lieu de 48 heures) ;
- — **6 heures par semaine** pour le dépannage des véhicules mais sans que la durée journalière du travail ne puisse excéder 14 heures (soit 54 heures autorisées au lieu de 48 heures). »⁵⁰

f) Les temps de pause et les repos quotidien

Concernant les **pauses**, elles sont semblables à celles établies par la directive européenne. Ainsi, le chauffeur doit :

- Prendre une pause de **30 minutes** au bout de 6 heures de travail dès lors que le temps de service est compris entre 6 heures et 9 heures.
- Prendre une pause de **45 minutes** au bout de 6 heures si le temps de service est supérieur à 9 heures.

Ces temps se cumulent avec les pauses établies par le règlement communautaire. (45 minutes tous les 4 heures 30 de conduite continue.)

Concernant les **repos**, les conducteurs soumis au règlement européen des temps de conduite et de repos doivent s'y référer. Pour les autres, ils doivent respecter un repos de **10 heures consécutives** avant chaque début de service.

Tableau récapitulatif

	Les « Grands Routiers » (+3.5t)	Les conducteurs courtes distances (+3.5t)	Conducteurs messageries
Durée normale du travail	43h	39h	35h
Durée maximale du travail journalier	12h	12h	12h
Durée de service hebdomadaire (+3.5 t)	56h	52h	48h
Durée de service maximale par trimestre	689h	650h	572h
Pause	30 min sur un temps de service compris entre 6-9 h 45 min sur un temps de service de plus de 9h		

3) Les temps de service des transports de voyageurs

Il n'existe pas de différentes catégories de conducteurs de transport de voyageurs. Les temps de travail sont d'ailleurs moins complexes que ceux des transports de marchandises. Ils se

⁵⁰ Article 9 du décret Fiterman

basent pour l'essentiel sur les règles communes du code du travail et sur la directive européenne de 2002.

Par conséquent, un conducteur de voyageurs est tenu de réaliser un temps de service minimal de 35 heures par semaine. Il est limité à **48 heures sur une semaine isolée et 44 heures de moyenne sur 12 semaines.**

Le décret n°83-40 énonce tout de même que la durée hebdomadaire de ces conducteurs peut être calculée sur 2 semaines consécutives s'ils prennent 3 repos journaliers durant cette période⁵¹.

Ils sont limités à une durée journalière de **10 heures, pouvant aller jusqu'à 12 heures une fois par semaine et une seconde fois par semaine dans la limite de 6 fois en 3 mois. De plus elle ne doit pas dépasser 18 heures dans le cas d'une conduite en équipage.**

Durée légale hebdomadaire du travail	35h
Durée sur 2 semaines	48h/ semaine + 3 jours de repos hebdomadaire
Durée maximale journalière	10h ou 12h*1 / semaine + 12*1 sur limite de 6 sur 12 semaines
Durée maximale journalière en équipage	18h
Durée maximale hebdomadaire	48h sur une semaine isolée ou 44h sur 12 semaines

Les temps de service permettent de déterminer le salaire des chauffeurs. En effet, il s'agit de l'ensemble des heures effectuées par le salarié au service de son employeur sans qu'il puisse vaquer librement et ses occupations personnelles. Toutes ces heures sont rémunérées conformément aux conventions et accords collectifs des entreprises et le nombre d'heures supplémentaires donne droit à repos compensateur.

C) Différence avec la directive européenne

La réglementation française relative au temps de travail des conducteurs de transport reste différente de celle de la directive européenne malgré la transposition même si elle ne s'y oppose pas. La réglementation française est plus avantageuse sur le calcul du temps de service puisque la France est le seul Etat à comptabiliser les temps de disponibilité⁵².

⁵¹ Article 4 du décret Fiterman

⁵² « 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 disponible pour répondre à des appels éventuels lui demandant d'entreprendre ou de reprendre la conduite ou de faire d'autres travaux » article 3 de la directive 2002/15/CE

De plus si l'on compare les temps de service maximum des chauffeurs grands routiers au vue des deux réglementations, on constate que la directive européenne permet au chauffeur de travailler plus longtemps (60h contre 56h)

La réglementation française offre à ces chauffeurs un temps de service moyen par semaine plus élevé (53h contre 48h). Cette différence de 5 heures doit venir des temps de disposition comptés en plus. Ainsi s'ils réalisent au moins 5 heures de disponibilité par semaines, ils respectent la directive européenne⁵³.

La directive doit être respectée par les chauffeurs français.

- Différence dans la pratique

Les contrôleurs français veillent à ce que les chauffeurs circulant en France respectent la bonne manipulation du chronotachygraphe c'est-à-dire de bien positionner le sélecteur sur « carré barré » (temps de disponibilité). Dans les autres pays, ce pictogramme n'est quasiment pas utilisé puisque leurs temps de disponibilité ou d'attente non connus à l'avance ne sont pas pris en compte⁵⁴.

II) La convention collective nationale et les accords d'entreprises

Outre le décret n°83-40 du 26 janvier 1983 relatif aux temps de travail dans les entreprises de transport, plusieurs textes sont susceptibles d'aménager la durée de travail dès lors que leurs dispositions sont plus favorables au salarié. Il s'agit de la convention collective nationale, des accords collectifs ou accords d'entreprises.

Ces dispositions plus favorables se substituent aux dispositions législatives ou réglementaires et au régime conventionnel antérieur.

A) La convention collective nationale des transporteurs routiers

Une convention collective nationale est un texte ayant été établi par les organisations syndicales représentatives des salariés et les organisations d'employeurs. Elle contient les règles particulières du droit du travail dans un secteur donné.

Le secteur des transports dispose de sa propre convention collective⁵⁵. L'ensemble des salariés des entreprises de transport bénéficie de ces dispositions.

⁵³ « Droit des transports » Maurice Bernadet, Yves Reinhard, Isabelle Bon Garcin

⁵⁴ « Droit des transports » Maurice Bernadet, Yves Reinhard, Isabelle Bon Garcin

⁵⁵ Convention collective nationale des transports routiers et activités auxiliaires du transport du 21 décembre 1950

Au vue de la convention, les salariés des entreprises de transports peuvent bénéficier des dispositions de la convention relative à l'aménagement et à la répartition des horaires de travail ou encore des récupérations des heures de travail perdues.

B) Les accords collectifs ou d'entreprises

Chaque entreprise a le pouvoir de créer, en association avec les délégués syndicaux, des dispositions du droit du travail plus favorables que la législation en vigueur. Il faut pour cela que l'accord soit signé par au moins une organisation de salariés ayant recueilli au moins 30% des suffrages exprimés au premier tour des élections de titulaires au comité d'entreprise tout en n'ayant pas reçu d'opposition de la part d'une organisation de salariés ayant recueilli au moins la majorité des suffrages exprimés au premier tour des élections de titulaires au CE⁵⁶.

Comme nous avons pu le voir, les travailleurs roulants des entreprises de transport sont soumis à de nombreux textes, à la fois européens et au niveau national. L'ensemble de ces textes peuvent parfois s'avérer compliqués à la compréhension par les chauffeurs mais également par les contrôleurs routiers. En effet, les conducteurs étrangers circulant en France sont tenus de se plier à des règles de temps de travail et de conduite pas forcément applicables chez eux.

De plus, durant longtemps, les juges nationaux n'étaient en mesure de sanctionner seulement les infractions commises sur leur sol. Conformément à l'article 113-2 du code pénal, « *la loi française ne s'applique qu'aux infractions commises sur le territoire de la République sauf lorsqu'un élément constitutif y a été commis ou qu'une convention internationale le prévoit* ».

Les juges français en avaient fait les frais dans l'arrêt de la Cour d'Appel de Paris du 25 mars 2010⁵⁷. Lors d'un contrôle, les fonctionnaires de police, le 7 février 2008, avaient constaté bon nombre d'infractions réalisées par un poids lourd belge pour la plupart étant réalisées hors du territoire français. Les juges se sont déclarés incompétents. Le chauffeur n'a été condamné que pour ses infractions françaises.

Désormais, l'article 689-12 du Code de la procédure pénale, mentionnant le règlement européen n°561/2006, dont le fondement date de la LOI n°2009-1503 du 8 décembre 2009, rend compétents tous les juges des Etats membres à condamner des infractions qui ont été commises à l'étranger.

⁵⁶ Article L2232-12 du code des transports

⁵⁷ CA Paris, 25 mars 2010, n°08/10356, Kubrechts ; Me Vanden Bogaderde, avocat

La réglementation sociale européenne sur les temps de conduite et de repos instaurée en premier lieu pour renforcer la sécurité routière, améliore les conditions de vie des travailleurs routiers.

Cependant, le manque d'harmonisation des temps de travail des législations nationales causent d'importantes disparités et des pratiques illégales.

Titre 2 : La réglementation sociale de l'Union Européenne : une volonté protectrice des droits des salariés

Afin de pouvoir protéger les salariés roulants, il a fallu établir un moyen de contrôle du chauffeur afin que les temps de conduite et de repos soient correctement suivis. La première solution fut de réaliser des contrôles sur route ou en entreprise, effectués par des agents compétents. La seconde solution, la plus bénéfique, fut de créer un outil de contrôle permanent (Chapitre 1). L'ensemble des mesures découlant de la réglementation assure une amélioration des conditions de travail des routiers, néanmoins, son manque d'ambition, son laxisme par rapport aux législations nationales relatives aux temps de travail et sa restriction à un tonnage minimal entraînent d'importants litiges ainsi que des problèmes économiques (Chapitre 2).

Chapitre 1 : Un contrôle continu améliorant les conditions de travail

Afin d'éviter toute fraude et d'obtenir un contrôle continu, un appareil de contrôle, appelé chronotachygraphe a été créé (Section 1). A l'aide de cet appareil les contrôles deviennent plus efficaces (Section 2). Toute fraude occasionne des sanctions diverses (Section 3).

Section 1 : L'appareil de contrôle : le chronotachygraphe ou le système informatique embarqué

A) Champ d'application

Le chronotachygraphe est un moyen de contrôle mis en œuvre par le règlement CEE n°3821/85 du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, puis remplacé par le règlement UE n°165/2014 du Parlement européen et de Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers.

Il se doit d'être installé et utilisé dans tous les véhicules entrant dans le champ d'application du règlement européen n°561/2006 c'est-à-dire aux véhicules affectés au transport de marchandises de plus de 3.5 tonnes et de voyageurs de plus de 9 places, conducteurs compris⁵⁸. De la même façon que le règlement de 2006, il n'existe pas de restriction quant à la nature de l'activité exercée (activité pour compte propre ou pour autrui) ou quant à la profession du chauffeur (salarié ou indépendant). Comme pour le règlement de 2006, les véhicules qui dérogent à l'application du règlement sont exonérés d'installer ce dispositif de contrôle.

Selon l'article 2 alinéa 2 du règlement n°165/2014, le chronotachygraphe est « *le dispositif destiné à être installé à bord de véhicules routiers pour indiquer, enregistrer, imprimer,*

⁵⁸ Article 3 du règlement

stocker et fournir d'une manière automatique ou semi-automatique des données sur la marche de ces véhicules, y compris leur vitesse ». Par ce dispositif, le chauffeur se retrouve contrôlé continuellement, l'obligeant ainsi que son employeur à respecter les règles de conduite et de travail sous peine d'infractions.

Ce dispositif de contrôle permettant de recueillir des données personnelles du conducteur doit obligatoirement être installé dans le véhicule et ce, même en cas d'absence de déclaration à la CNIL⁵⁹ ⁶⁰. En effet, il a été établi que même si « *le chronotachygraphe qui permet de contrôler l'activité des chauffeurs par une collecte des données relatives à la conduite, notamment à leur vitesse, leur temps de conduite et leur activités, doit être considéré comme un dispositif permettant de recueillir des données personnelles* », il est mis en avant « *qu'en vertu du règlement CEE n°3821/85 du 20 décembre 1985, (...), l'employeur est tenu, sous peine de sanctions pénales, d'assurer la mise en place et l'utilisation d'un chronotachygraphe, de sorte qu'une absence de déclaration à la CNIL de cet appareil ne saurait le priver de la possibilité de se prévaloir, à l'égard du salarié, des informations fournies par ce matériel de contrôle, dont le salarié ne pouvait ignorer l'existence* ».

Au fil des années, le chronotachygraphe a évolué.

B) Les différents chronotachygraphes

a) Le chronotachygraphe analogique

Il s'agit d'un appareil de contrôle fonctionnant grâce à des disques d'enregistrement journaliers, c'est-à-dire que le chauffeur doit insérer et retirer le disque tous les jours ou plutôt à chaque jour de prise de service puisqu'un disque pouvant enregistrer des données durant 24 heures, ne se base pas sur une journée civile. En insérant le disque à 8h, il pourra enregistrer des informations jusqu'à 8h le lendemain. Par conséquent, si le chauffeur termine sa journée de travail à 20 heures et qu'il reprend le service à 9 heures le lendemain, il devra enlever le disque la veille pour en remettre un nouveau le lendemain à 9 heures. S'il reprend le travail à 8 heures, il pourra retirer l'ancien disque s'il le souhaite à ce moment-là puisque la durée ne dépasse pas le temps maximal d'enregistrement du disque.



Il s'agit d'un disque comprenant le nom du chauffeur, le lieu de départ et d'arrivée, la date, le numéro d'immatriculation et le kilométrage au départ et à l'arrivée. Lorsque le chauffeur doit changer de véhicule en cours de journée, il doit également prendre le disque pour l'insérer

⁵⁹ Commission nationale de l'informatique et des libertés est une autorité française qui veille à ce que l'informatique ne porte pas atteinte aux droits de l'Homme et à la vie privée.

⁶⁰ Soc. 14 janv. 2014, FS-P+B, n° 12-16.218, « L'étendue de l'opposabilité de la preuve issue d'un chronotachygraphe »

dans le chronotachygraphe du nouveau véhicule. Si cela n'est pas possible, il doit prendre un nouveau disque. Les deux disques seront, en fin de journée, rattachés.

Le chronotachygraphe enregistre sur le disque, durant toute la journée, quatre catégories de données qui sont renseignées par le conducteur lui-même. Il enregistre les temps de conduite ; les temps pour les « autres tâches » ; les temps d'attente ou de disponibilité et les temps de repos ou de pause.

Symboles sur le chronotachygraphe :



=> Période de conduite.

Le conducteur actionnera les temps de conduite dès qu'il conduit.



=> Toute activité qui n'est pas de la conduite.

Il peut s'agir du chargement ou du déchargement, de l'entretien du véhicule, des formalités administratives...



=> Disponibilité ou attente.

Il s'agit des périodes durant lesquelles, le chauffeur n'est pas tenu de rester à son poste de travail, mais doit être disponible pour répondre à des appels lui demandant de reprendre le travail ou la conduite. Ce doit être des temps connus à l'avance par le chauffeur.

Est considéré comme un temps d'attente ou de disponibilité, les périodes d'attente aux frontières, les périodes d'attente dues à une interdiction de circulation ou bien lorsque le chauffeur accompagne son véhicule par ferry ou par train.

En France, il est autorisé de renseigner une pause par le « carré barré » puisque celle-ci peut être entendue comme une période d'attente. En revanche, ce n'est pas le cas des autres Etats membres qui la renseignent par le symbole « lit »⁶¹.



=> Pause ou repos.

Il indiquera la position lit, dès lors qu'il ne se retrouve pas dans une autre catégorie.

⁶¹ Natalie Grange, « TEMPS DE CONDUITE/REPOS », BTL 2007 n°3174 du 30/04/2007 et Natalie Grange, « TEMPS DE CONDUITE/REPOS », BTL 2007 n°3172 du 16/04/2007

Les disques indiquant l'activité du chauffeur durant une durée de 24 heures ne peuvent être utilisés pour une période plus longue que celle dont le disque est en mesure de relever.

Il est interdit d'enlever le disque, tant que la journée de travail n'est pas terminée sauf en cas d'autorisation (fin de course du chauffeur et changement de véhicule).

b) Le chronotachygraphe numérique

Le chronotachygraphe numérique est depuis le 1 mai 2006 la norme. A partir de cette date, tout véhicule neuf ou devant faire l'objet d'un remplacement du chronotachygraphe en raison d'une panne, entrant dans le champ d'application du règlement européen n°561/2006, devra être équipé d'un chronotachygraphe numérique.

Au contraire du chronotachygraphe analogique (à disque), toutes les données sont numérisées, enregistrées dans le boîtier et dans la carte du conducteur. Le dispositif d'impression du boîtier permet d'imprimer toutes les données.



Le chronotachygraphe, installé dans un véhicule, mesure les données propres au véhicule quel que soit le conducteur, durant 365 jours.

Les données émises par le chronotachygraphe sont lues par l'intermédiaire de cartes à puce gérées par Chronoservices.

L'insertion des cartes dans le boîtier électronique permet la lecture et le contrôle de l'utilisation du véhicule par le chauffeur. Seront notamment mentionnés l'identité du conducteur, la distance parcourue ainsi que la vitesse, les activités du conducteur, la localisation de début et de fin de journée mais également les anomalies de fonctionnement et les pannes.

Chronoservices⁶² est une filiale du Groupe Imprimerie nationale. Elle prend en charge le système de carte à puce du chronotachygraphe numérique ainsi que les cartes de qualification du conducteur.

Concernant ces dernières cartes, elles sont remises aux chauffeurs de transport de marchandises de plus de 3.5 tonnes et de transport de passagers de 9 places, conducteur

⁶² <http://www.chronoservices.fr>

compris, ayant accompli les formations professionnelles obligatoires de conducteur routier⁶³. Les chauffeurs routiers devront accomplir une première formation, appelée Formation Initiale Minimale Obligatoire (FIMO) permettant aux chauffeurs d'obtenir une autorisation de conduite. Puis, au plus tard 5 ans à compter de l'obtention de la FIMO, les chauffeurs devront passer un stage de remise à niveau des connaissances, appelé formation continue obligatoire à la sécurité (FCO). La formation doit être renouvelée tous les cinq ans.

Chronoservices est responsable du système des quatre cartes à puce du chronotachygraphe numérique.

- La carte entreprise :

Rattachée à l'entreprise, elle permet la lecture des données enregistrées dans la mémoire du chronotachygraphe numérique (date, heure des activités ...), et la réinitialisation de la cession d'activité du véhicule. Elle est délivrée par l'Etat du siège de l'entreprise et elle est valable 5 ans.



- La carte atelier :

La carte atelier est utilisée par les ateliers agréés par le ministère délégué à l'industrie dans un but d'étalonnage et de maintenance des chronotachygraphes. Elle est valable 1 an.



- La carte contrôleur :

Utilisée par le corps de contrôle lors de contrôles notamment sur route afin de lire les données enregistrées sur le chronotachygraphe. Elle est valable 5 ans.



- La carte de conducteur :

La carte de conducteur est propre au chauffeur. Elle contient l'identité du conducteur, mais également la date d'entrée en vigueur, le nom de l'Etat et de l'Autorité de délivrance et un numéro identificateur, les données enregistrées lors de l'utilisation durant 28 jours : la distance parcourue, les temps de conduite, Personnelle, elle est valable 5 ans, renouvelable au plus tard 15 jours avant la fin de la validité de la carte.



⁶³ 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 ; modifié par le Décret n° 2007-1340 du 11 septembre 2007.

En cas de perte, de vol ou de dysfonctionnement, il convient d'en faire la déclaration auprès de Chronoservices afin d'en obtenir le remplacement.

Tout conducteur, entrant dans le champ d'application de la réglementation européenne sur les temps de conduite et de repos doit être titulaire d'une carte conducteur. La conduite sans carte insérée dans l'appareil de contrôle électronique constitue un délit, puni d'une peine d'emprisonnement et de 3750€ d'amende.

Il sera tout de même accordé au chauffeur de rouler sans carte lorsque cette dernière a été perdue, volée ou en cas de dysfonctionnement. Néanmoins, cette période ne doit pas se prolonger durant plus de 15 jours calendaires. Il convient pour le chauffeur d'en faire la demande de remplacement le plus vite possible auprès de Chronoservices. Durant la période de dysfonctionnement de la carte, le chauffeur n'est pas dispensé de sa contrainte de formalité de contrôle d'activité. Le chauffeur doit imprimer, après chaque fin de journée, une fiche d'exploitation linéaire mettant en avant ses activités, à laquelle il devra rajouter son nom, son numéro de carte et sa signature. Donc, en cas de contrôle, et même en cas de perte ou d'anomalie du chronotachygraphe, le chauffeur doit être en mesure de transmettre au corps de contrôle, un justificatif de ses agissements. Ainsi, il est important pour le chauffeur de vérifier, avant chaque départ, le bon fonctionnement de l'appareil de contrôle, (de le signifier au chef d'entreprise en cas d'anomalie) et de vérifier la présence d'un rouleau de papier pour imprimer les données en cas de contrôle ou d'anomalie.

Les personnels de réparation du véhicule sont dispensés de conduite avec la carte de conducteur. Ainsi, il est important, pour le chauffeur, lorsqu'il récupère le véhicule, de demander un justificatif prouvant que cette période de conduite sans carte a eu lieu durant la réparation du véhicule.

c) Tachygraphe numérique intelligent

Ayant la volonté de mettre en place un véritable système informatique embarqué, un système permettant l'affichage des données sociales (données de la carte conducteur), d'informer le client en temps réel (géolocalisation) et de gérer les infractions à la manipulation du chronotachygraphe, la Commission Européenne a établi, dans le règlement n°165/2014 du 4 février 2014, la mise en service d'un nouvel appareil de contrôle plus efficace, appelé tachygraphe intelligent⁶⁴. Il n'a pas pour objectif le remplacement des anciens appareils mais d'établir l'appareil de référence pour tous les nouveaux véhicules équipés.

Ce tachygraphe intelligent est basé sur une géolocalisation du véhicule au cours de la journée. La position du véhicule est enregistrée automatiquement à plusieurs reprises sur une journée de travail : au démarrage de la période de travail journalière, toutes les 3h de conduite d'affilée et à la fin de la journée de travail (article 8 du règlement).

La création d'un système de navigation par satellite permet une détection précoce et à distance d'une éventuelle manipulation ou utilisation abusive du tachygraphe et une meilleure communication avec les autorités compétentes lorsque le véhicule est en mouvement. Cependant, il est important de souligner que la constatation d'une infraction à distance n'est

⁶⁴ Natalie Grange, « CONTRÔLE/TEMPS DE CONDUITE », BTL 2014 n°3495 du 10/03/2014

pas suffisante pour être sanctionnée. Un agent doit constater l'infraction sur place ou bien demander à ce que le véhicule soit contrôlé par un atelier agréé⁶⁵.

C) Manipulation du chronotachygraphe

Le respect de la bonne manipulation du chronotachygraphe est primordiale, à la fois pour le chauffeur mais également pour le chef d'entreprise qui est responsable des mauvais agissements de son chauffeur. La manipulation fait d'ailleurs l'objet d'importants conflits entre l'employeur et le salarié. Il découle de la manipulation, la rémunération du conducteur. Le chef d'entreprise étant tenté d'inciter le chauffeur à se mettre en repos, dès lors qu'il ne conduit pas. De nombreuses infractions peuvent donc en découler, soit du fait de la demande du chef de l'entreprise, soit tout simplement de l'inattention du chauffeur.

De plus, malgré des sigles identiques, la manipulation du tachygraphe varie selon la génération de l'appareil de contrôle.

- Chronotachygraphe analogique :

L'appareil enregistre de manière automatique les temps de conduite. Les autres activités sont enregistrées grâce à une manipulation spécifique. (L'annexe 1 III/ c/ 4.1/ du règlement n°3821/85 énonce que « *l'appareil doit enregistrer les temps de conduite de façon entièrement automatique. Il doit également enregistrer, après manœuvre éventuelle d'une commande appropriée, les autres groupes de temps visés à l'article 15 paragraphe 3 deuxième tiret points b, c et d du règlement de façon différenciée* »)

- Chronotachygraphe numérique :

Le chauffeur doit renseigner le pays où il commence son temps de travail et celui où il le termine (article 34-7 du règlement n°165/2014).

Les temps de conduite  s'enregistrent automatiquement dès que le véhicule prend la route. Le positionnement sur la conduite s'effectue immédiatement. Cependant à chaque arrêt du véhicule (exemple : feu rouge) l'appareil repasse sur l'activité sélectionnée. Ainsi, dès lors qu'il conduit, le chauffeur doit sélectionner le travail . Dans le cas inverse, seront comptés des temps de repos ou de disponibilité dans le temps de travail. Cependant, si le véhicule redémarre dans les 120 secondes qui suivent la sélection automatique de l'activité de travail en raison de l'arrêt du véhicule, le passage à l'activité  ne sera pas compté.

Le chauffeur se positionnera sur  dès lors qu'il conduit ou qu'il effectue une autre tâche (chargement, déchargement, surveillance du chargement, réparation du véhicule...).

⁶⁵ Article 38 du règlement

Le chauffeur sera en  lorsqu'il accompagne son véhicule à bord d'un ferry ou d'un train sans cabine pour se reposer ; lorsqu'il est en attente (douane...).

Enfin le chauffeur devra positionner son sélecteur sur  dès lors qu'il est en repos, pause, qu'il est libre de faire ce qu'il veut.

Dans le chronotachygraphe numérique de seconde génération, le temps effectué par le chauffeur est constitué par minute complète et indivisible. Autrement dit, « *toute activité de conduite survenue pendant une partie de cette minute entraînera la comptabilisation de la minute entière comme de la conduite. Toute activité de conduite survenue au cours de la minute qui précède et de la minute qui suit immédiatement entraînera la comptabilisation de la minute entière comme de la conduite* » (annexe 1B du règlement n°3821/85)

La minute indivisible a pour conséquence de rallonger le temps de conduite effectué par rapport aux temps de conduite enregistrés par le chronotachygraphe analogique et tachygraphe nouvelle génération, qui permettent une comptabilité réelle des temps de conduite. A la fin de la journée, l'écart enregistré entre les appareils de contrôle peuvent diverger de 20 minutes.

Les entreprises de transport et les agents de contrôle doivent ainsi s'adapter et dans un esprit d'équité entre type de chronotachygraphe, d'opérer des déductions forfaitaires. Le règlement n°3821/85 évoque « *une déduction forfaitaire d'une minute par bloc de temps de conduite, dans la limite de 15 minutes par période de 4h30 minutes de conduite ininterrompue* ».

- Le tachygraphe intelligent :

Le nouvel appareil de contrôle électronique met en place des différences avec les premiers tachygraphes numériques. Selon l'article 32 alinéa 2, le nouveau tachygraphe ne bascule plus directement sur travail  lorsque le véhicule est à l'arrêt. Une réforme importante est apparue à propos du « carré barré » . *Le carré barré ne doit plus renseigner que la « disponibilité » au sens de l'article 3b de la Directive 2002/15/CE⁶⁶, le lit étant utilisé pour les pauses ou le repos⁶⁷.*

⁶⁶ article 3. B de la directive 2002/15/CE : « temps de disponibilité : 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 disponible pour répondre à des appels éventuels lui demandant d'entreprendre ou de reprendre la conduite ou de faire d'autres travaux

⁶⁷ Natalie Grange, « CONTRÔLE/TEMPS DE CONDUITE », BTL 2014 n°3495 du 10/03/2014 ;

Section 2 : les contrôles

Le transport routier de passagers et de marchandises est une activité réglementée faisant l'objet d'importants contrôles afin d'établir une concurrence saine et loyale entre entreprise de transport, une meilleure sécurité des usagers de la route et des conditions de travail⁶⁸.

Il existe deux types de contrôle : le contrôle sur route et le contrôle en entreprise.

A) Contrôle sur route

L'article L3315-1 du code des transports établit la liste des personnes habilitées à ces contrôles. Il s'agit « *outré les officiers de police judiciaire, (...) 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.* »

L'agent habilité au contrôle d'un chauffeur routier vérifiera, à l'aide de sa carte contrôleur, que le chauffeur a bien respecté la réglementation sociale.

Pour cela, il va vérifier :

- le bon fonctionnement du chronotachygraphe. Autrement dit, qu'il n'y a pas eu de manipulation ou de tentative de modification frauduleuse des données enregistrées. (exemples : ouverture du chronotachygraphe analogique avant la fin de la journée sans justification ; mise en place d'un aimant afin de brouiller les données enregistrées...)
- les temps de conduite, de repos et de pauses
- la vitesse

L'article 36 du règlement n°165/2014 du 4 février 2014 établit les preuves devant être présentées à l'agent de contrôle. Ces preuves varient en fonction du type d'appareil de contrôle installé dans le véhicule.

Le conducteur conduisant un véhicule équipé d'un chronotachygraphe analogique doit être en mesure de présenter :

« *i) les feuilles d'enregistrement de la journée en cours et celles qu'il a utilisées au cours des 28 jours précédents ;*

⁶⁸ Plaquette DREAL Nord Pas De Calais : « Contrôler les transports routiers pour garantir le respect des réglementations. » (www.nord-pas-de-calais-picardie.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/plaquette_controletransports_25_11_2011.pdf)

ii) la carte de conducteur, s'il est titulaire d'une telle carte ; et

iii) toute information enregistrée manuellement et imprimée pendant la journée en cours et pendant les 28 jours précédents. »

L'article poursuit sur les données à présenter pour le chauffeur conduisant un véhicule équipé d'un tachygraphe numérique. Il doit pouvoir présenter :

« i) sa carte conducteur ;

ii) toute information enregistrée manuellement et imprimée pendant la journée en cours et pendant les 28 jours précédents ;

iii) les feuilles d'enregistrement correspondant à la même période que celle visée au point ii), dans le cas où il aurait conduit, pendant cette période, un véhicule équipé d'un tachygraphe analogique. »

Il ressort de cet article que le contrôle s'effectue sur la journée en cours mais également sur **les 28 jours précédents**. Le chauffeur doit présenter toutes les données justifiant son travail sur cette période et ce même s'il conduit des véhicules différents.

Il peut arriver que le chauffeur n'ait pas travaillé continuellement durant la période de contrôle de 28 jours. La circulaire n°86-66 du 29 septembre 1986⁶⁹ met en avant les justifications de ces périodes d'absence d'activité. Elle distingue deux situations :

- Tout d'abord, si le chauffeur n'a pas travaillé durant la semaine précédant le contrôle, il doit présenter une attestation signée de son employeur et revêtue du cachet de l'entreprise.
- Si le chauffeur n'a pas travaillé pendant un ou plusieurs jours de la semaine dans la semaine du contrôle, il doit apporter la preuve par tout moyen son arrêt d'activité.

Il existe depuis une décision du 12 avril 2007⁷⁰ un formulaire type d'attestation d'activité permettant de justifier les jours d'inactivité du chauffeur (congés payés ; maladie ; conduite d'un véhicule n'entrant pas dans le champ d'application du règlement n°561/2006...)

Outre les données de l'appareil de contrôle permettant le contrôle de la réglementation sociale européenne sur les temps de conduite, le conducteur doit présenter au contrôle : son permis de conduire, sa carte d'identité, son attestation FIMO et/ou FCO, les documents afférant au véhicule (carte grise, attestation d'assurance, licence transport) ou encore la lettre de voiture.

La non présentation des documents de contrôle à l'agent habilité, est constitutif d'une infraction entraînant des sanctions pécuniaires. La non présentation de la carte conducteur lors du contrôle est passible d'une amende de 1 500 €. La non présentation au contrôle de document issu de l'appareil de contrôle est passible d'une amende forfaitaire de 135 € et de 750 € pour chaque journée non présentée.

Le chauffeur et l'entreprise de transport peuvent subir une sanction bien plus couteuse. En effet, depuis une circulaire de la direction générale de la gendarmerie nationale n°14850 du 5 juin 1990, la constatation d'une infraction à la non présentation des documents, de la carte de

⁶⁹ Circ. N°86-66, BO Transp., n°86/43, deuxième partie, § B-3-a

⁷⁰ Décision n°2007/230/CE concernant un formulaire à utiliser dans le cadre de la législation sociale relative aux activités de transport routier

conducteur, manipulation frauduleuse de l'appareil de contrôle ou bien un large dépassement des temps de conduite ou réciproquement un repos infiniment trop bas, engage l'immobilisation du véhicule jusqu'à la remise en conformité ou le paiement de la condamnation.

B) Contrôle en entreprise

Les entreprises peuvent également se faire contrôler sur place afin de pouvoir harmoniser les contrôles. Les DREAL⁷¹ et les inspecteurs du travail établissent les listes des entreprises devant être contrôlées. Cette collaboration permet, au vue des informations détenues par chacun, d'éviter une multiplication de contrôles dans une même entreprise et de contrôler des entreprises dont les contrôles sur route décèlent d'importantes infractions à la réglementation sociale.

Lorsqu'une entreprise de transport se fait contrôler, le chef d'entreprise doit fournir à l'agent de contrôle toutes les données enregistrées par l'appareil de contrôle sur une période minimale déterminée. Autrement dit, l'agent de contrôle attend du chef d'entreprise qu'il lui fournisse les disques du chronotachygraphe pendant un délai minimum d'un an à compter de leur utilisation si les véhicules sont équipés de chronotachygraphe analogique et s'il possède des véhicules équipés de chronotachygraphe électronique, les données de la carte de conducteur et les données de la mémoire du chronotachygraphe sur une période au minimum de 365 jours.

L'entreprise est donc tenue de conserver les disques et les données numériques de la carte de conducteur et de la mémoire du chronotachygraphe durant au minimum un an. Concernant les données relevées sur le chronotachygraphe électronique, le règlement du 1^{er} juillet 2010⁷² stipule que les téléchargements des données inscrites sur la carte du conducteur doivent être faits au minimum tous les 28 jours, et tous les 90 jours concernant les téléchargements des données liées à l'appareil de contrôle.

Les informations sont transmises aux agents en charge du contrôle sur un support informatique (CD ou disquette).

La constatation d'un manquement à la réglementation sociale entraîne une sanction allant d'un simple avertissement si l'infraction est minime, jusqu'à des sanctions administratives prononcées par la Commission Régionale des Sanctions Administratives (CRSA)⁷³

⁷¹ Directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement sont des services déconcentrés du ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer et du ministère du Logement et de l'Habitat durable ayant pour compétence d'élaborer et de coordonner les politiques de l'Etat.

⁷² Règlement (UE) n° 581/2010 de la Commission du 1er juillet 2010 relatif aux fréquences maximales auxquelles télécharger les données pertinentes à partir des unités embarquées et des cartes de conducteur

⁷³ Témoignage de Christophe Diruit contrôleur divisionnaire DREAL Nord Pas de Calais. Plaquette « Contrôler les transports routiers pour garantir le respect des réglementations. »

C) Contrôle des véhicules ne disposant pas de chronotachygraphe

La réglementation sociale européenne relative aux tachygraphes n'oblige la pose de l'appareil de contrôle, qu'aux véhicules relevant du respect des règles européennes des temps de conduite. Ainsi, tout véhicule de moins de 3.5 tonnes ne dispose pas de chronotachygraphe. Ils ne sont pas pour autant exemptés de contrôle de leurs activités sur route et en entreprise. Elles sont enregistrées, attestées et contrôlées par des documents qui sont remplis tous les jours, après chaque début et fin de service, par le chauffeur lui-même.

Deux types de documents sont envisagés :

- L'horaire de service

Le chauffeur devra remplir ce type de document dès lors que son service est à horaire fixe avec retour quotidien à l'établissement.

- Le livret individuel de contrôle

Le chauffeur disposera de ce document si son service ne répond pas à la qualification donnée pas le document précédent.

Outre Atlantique, le chronotachygraphe n'existe pas. Ainsi, comme pour les véhicules routiers de moins de 3.5 tonnes, une feuille de « log » doit être remplie tous les jours par le chauffeur afin de renseigner son temps de conduite, son repos, les temps de chargement...

Section 3 : les sanctions

Le respect de la réglementation sociale européenne sur les temps de conduite et de repos repose sur la mise en place d'un contrôle permanent performant par l'intermédiaire d'un appareil de contrôle et d'agents habilités. Cependant cette lutte contre toute tentative de transgression de la loi ne peut aboutir, sans une mise en place d'un système de sanctions dissuasives. Il est important de sanctionner l'ensemble des acteurs des entreprises de transports de marchandises et de voyageurs. Les infractions ne doivent pas se combattre seulement en aval par des sanctions distribuées aux chauffeurs (lors des contrôles sur route). Le travail de dissuasion s'effectue en amont au sein des entreprises (lors des contrôles en entreprise) en responsabilisant les chefs d'entreprise. Ces derniers sont tenus de réaliser eux même le contrôle sous peine de voir leur responsabilité pénale engagée.

Ainsi cette responsabilisation entière des acteurs du transport permet une meilleure efficacité et une réduction des contrôles externes mais surtout une meilleure concurrence saine et loyale.

L'article 19 du règlement européen n°561/2006 du 15 mars 2006 énonce que « *les Etats membres établissent des règles concernant les sanctions pour les infractions au présent règlement et au règlement (CEE) n°3821/85 et prennent toutes les mesures nécessaires pour veiller à ce qu'elles soient appliquées. Ces sanctions doivent être effectives, proportionnées, dissuasives et non discriminatoires.* »

En France, le code des transports soumet le respect de la réglementation sociale aux obligations définies par des décrets en Conseil d'Etat. Selon l'article L3315-6 du code des transports, sont passibles des peines encourues pour la transgression de la réglementation, les personnes chargées de la direction et de l'administration des entreprises de transport mais également le préposé qui sera passible des mêmes peines lorsque l'infraction résulte de son fait personnel⁷⁴.

Des peines contraventionnelles et correctionnelles ont été établies.

Concernant les premières, une liste basée sur la gravité a été définie par la directive européenne n°2009/5/CE de la Commission du 30 janvier 2009 modifiant l'annexe III de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n°3820/85 et (CEE) n°3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier ; qui a été ensuite transposée en droit français par le biais du décret n°2010-855 du 23 juillet 2010 relatif aux obligations et sanctions applicables dans le champ communautaire du travail des équipages des véhicules effectuant des transports par route et modifiant l'article 3 du décret n°86-1130 du 17 octobre 1986 relatif aux obligations et aux sanctions applicables dans le champ de la réglementation sociale communautaire concernant les transports routiers. Cet article qui classe les infractions selon 3 niveaux de gravité (les contraventions de 3^{ème} classe pour les moins graves ; les contraventions de 4^{ème} classe et les contraventions de 5^{ème} classe pour les plus graves) sont visibles en Annexe 1.

Ces contraventions relèveront, au choix du défendeur, du ressort d'un des quatre tribunaux de police suivants :

- Le tribunal du lieu de commission
- Le tribunal du lieu de constatation
- Le tribunal de la résidence du prévenu
- Le tribunal du siège de l'entreprise détentricice du véhicule

⁷⁴ Marie Tilche, « INFRACTIONS AU TACHY » BTL 2016 n° n°3602 du 20/06/2016 : toute personne qui viole la RSE peut se voir infliger une amende pouvant être répartie au prorata de la responsabilité quand plusieurs personnes sont coupables.

Les peines correctionnelles sont quant à elles définies par le code des transports aux articles L3315-4 et L3315-5. Selon ces articles, sont des délits à la réglementation sociale européenne :

- La falsification des documents ou des données électroniques ou le fait de fournir de faux renseignements destinés au contrôle.
- Le fait de conduire avec une carte de conducteur non conforme ou n'appartenant pas au conducteur l'utilisant ou conduire sans carte insérée dans le chronotachygraphe.
- Le fait de refuser de présenter les documents ou les données électroniques lors d'un contrôle.

Les délits relèveront du ressort du tribunal correctionnel soit du domicile du prévenu soit du lieu de l'infraction, soit du lieu d'arrestation du prévenu.

Outre les sanctions précédemment citées, le chauffeur ou le représentant de l'entreprise pourront se voir appliquer des peines complémentaires (article 131-16 du code pénal). Il s'agira par exemple de la suspension du permis de conduire ; de l'immobilisation du véhicule ; de l'obligation de faire des stages de sensibilisation à la sécurité routière ; au retrait de la licence communautaire ; à la radiation du registre professionnel... De plus, les conséquences de l'infraction pourront amener au licenciement.

A) Imputation de la responsabilité du chauffeur

Le chauffeur est en tant que principal acteur du transport, responsable de l'infraction. Il s'agit de la personne qui conduit le véhicule et qui transgresse la réglementation sociale. Il va dépasser les temps de conduite, il ne prendra pas de repos suffisant... Travaillant, ayant suivi des formations obligatoires l'autorisant à conduire (FIMO et FCO), il doit être en mesure, de connaître l'ensemble des règles applicables établies par le code des transports et les différents décrets, et de les appliquer.

Le chauffeur est toutefois un salarié de l'entreprise de transport. Il est subordonné à répondre aux ordres de son supérieur. Ainsi, conformément aux articles 8 et 9 de la déclaration des droits de l'Homme et du Citoyen ou encore du principe de personnalisation des peines (« *nul n'est punissable que de son propre fait* »), le conducteur sera sanctionné à chaque fois que son infraction résulte de son seul fait personnel.

Il en va de même pour l'article L121-1 du code de la Route. « *Le conducteur d'un véhicule est responsable pénalement des infractions commises par lui dans la conduite dudit véhicule. Toutefois, lorsque le conducteur a agi en qualité de préposé, le tribunal pourra, compte tenu des circonstances de fait et des conditions de travail de l'intéressé, décider que le paiement des amendes de police prononcées en vertu du présent code sera, en totalité ou en partie, à la charge du commettant si celui-ci a été cité à l'audience.* »

Le conducteur sera sanctionné de ses agissements notamment concernant les infractions résultant de la manipulation et des données inscrites sur l'appareil de contrôle. En effet, les disques, les feuilles d'enregistrement ou la carte du conducteur étant attachés au conducteur, toute erreur incombant à ce dernier, exonère toute responsabilité du chef d'entreprise. Un arrêt de la Cour d'Appel de Montpellier du 17 février 2011⁷⁵ énonce que le chauffeur était responsable de la mauvaise manipulation des feuilles d'enregistrement (le disque présenté attestait d'une circulation sans feuille d'enregistrement sur une distance de 8 kilomètres) « *le chef d'entreprise ne saurait être tenu pour pénalement responsable de la mauvaise utilisation des feuilles d'enregistrement par ses chauffeurs, car il incombe à ces derniers d'utiliser correctement les feuilles d'enregistrement mises à leur disposition.* »

De nombreuses infractions peuvent être imputées au chauffeur (l'ouverture du boîtier du chronotachygraphe ; le défaut de mentions requises sur les disques ; l'utilisation de disques ayant déjà servis ; la conduite sans la carte de conducteur...). Toutefois la plupart du temps, le chef d'entreprise ou le donneur d'ordre seront également responsables.

B) Imputation de la responsabilité du chef d'entreprise

La principale réussite du contrôle vient du fait que la réglementation sociale impose aux entreprises de transport, son respect sous peine d'engager sa responsabilité pénale.

L'article 10 du règlement n°561/2006 engage la responsabilité de l'entreprise de transport. Son premier alinéa énonce qu' « *il est interdit aux entreprises de transport de rémunérer les conducteurs qu'elles emploient ou qui sont mis à leur disposition en fonction de la distance parcourue et/ou du volume des marchandises transportées, même par l'octroi de primes ou de majorations de salaire si une telle rémunération est de nature à compromettre la sécurité routière et/ou à encourager les infractions au présent règlement.* ». En réalité, il s'agit de la responsabilité du chef d'entreprise.

Le chef d'entreprise est la personne qui dirige et gère l'entreprise de transport. Il dispose pour cela de deux pouvoirs complémentaires qui sont les pouvoirs de direction et disciplinaire.

Le chef d'entreprise doit insuffler aux chauffeurs les bonnes pratiques. Les chauffeurs circulent sur la route avec des véhicules dont la masse et la vitesse peuvent devenir dangereuses pour leur sécurité et celles des autres. D'ailleurs, l'alinéa 2 de l'article 10 du règlement de 2006 ajoute que « *les entreprises de transport donnent des instructions appropriées à leurs conducteurs et effectuent des contrôles réguliers pour veiller à ce que le règlement CEE n°3821/85 et le chapitre II du présent règlement soient respectés.* »

⁷⁵ CA Montpellier – 17 février 2011 – n° 10/00976

Il peut être ainsi facile de prouver la complicité du chef d'entreprise.

Afin de réduire les risques d'infractions de ses chauffeurs, il est tenu de faire usage de son pouvoir de direction afin de sensibiliser le chauffeur face aux risques encourus par le transport. Il doit s'assurer que son personnel connaisse les textes et leur application pour éviter les déviations. Il peut par exemple multiplier les formations, les notes de services rappelant les règles majeures...

Le pouvoir de direction du chef d'entreprise permet d'agir en amont, de prendre les mesures avant tout incident.

S'il doit contrôler que les conducteurs ne commettent aucune infraction, il va également de sa responsabilité de contrôler le matériel de l'entreprise. Il doit, par exemple, vérifier que les véhicules soient en bon état, que les chronotachygraphes soient en bon état de marche...

Si malgré tout, il constate des infractions, il devra sanctionner grâce à son pouvoir disciplinaire. Il est par exemple mis en place un système de prime mensuelle relative au respect de la réglementation. L'absence d'infraction permettra au chauffeur d'obtenir sa prime.

Au vu des fonctions décernées au chef d'entreprise, les actions publiques seront toujours et en premier lieu dirigées contre lui du fait de sa faute positive personnelle ou encore de son abstention.

Un arrêt de la chambre criminelle du 20 octobre 1998⁷⁶ énonce de la même façon que le chef d'entreprise répond de ses fautes « actives » et « passives ». Il lui est reproché d'avoir constaté des « bidouillages » du chrono mais de ne pas avoir sanctionné. La cour énonce qu' « *il appartient au chef d'entreprise, pour s'exonérer de sa responsabilité pénale, d'établir qu'il s'est acquitté des obligations prescrites par les textes précités* »

- La responsabilité du chef d'entreprise pour faute positive personnelle :

La responsabilité du chef d'entreprise sera engagée notamment :

- lorsqu'il donne, directement ou indirectement, à un de ses salariés chargés de la conduite, des instructions incompatibles avec le respect des durées maximales de conduite et des durées quotidiennes et hebdomadaires du travail⁷⁷.
- dès lors qu'il ne démontre pas la faute personnelle de son chauffeur⁷⁸.
- si le chronotachygraphe n'est pas réparé dans les délais impartis⁷⁹

⁷⁶ Cass. crim., 20 octobre 1998 ; pourvoi. N° K 97-83.841 D ; Flayac ; arrêt « D »

⁷⁷ Cass. soc., 21 mai 1997 : Juris-Data n°1997-002201 ; Bull. civ. 1997, IV, n°183 ou CA Paris, 11e ch, 15/1/2007 n° 06-4479 Putman c/ Ministère Public JurisData n°2007-327631

⁷⁸ Cass. Crim. 11 juillet 1994 ; Pourvoi N° 93-81.478 ; « dès lors que le ministère public a rapporté la preuve, dont il a la charge, de l'existence de l'infraction, il appartient au chef d'entreprise, pour s'exonérer de sa responsabilité pénale, d'établir qu'il s'est acquitté des obligations prescrites par les textes précités »

- si les disques remis au chauffeur sont incompatibles avec le chronotachygraphe⁸⁰

- La responsabilité du chef d'entreprise pour abstention :

Le chef d'entreprise se doit d'agir afin de prendre les dispositions nécessaires au respect de la réglementation. Ainsi, dès lors que ces mesures sont insuffisantes, il sera responsable.

A été tenu pour responsable un chef d'entreprise qui avait seulement fait passer à ses chauffeurs une note de portée vague, générale et insuffisante quant au rappel de la législation⁸¹.

Il en va de même pour un employeur qui n'avait pas pris les dispositions de nature à assurer le respect par ses salariés de la bonne utilisation des tachygraphes⁸².

Ne sera pas pénalement responsable, le chef d'entreprise qui a mis en place un planning de travail des chauffeurs, permettant le respect de législation ; fait donner par anticipation de la loi une formation à ses salariés ; effectué une analyse des disques chronotachygraphes des véhicules ; porté à la connaissance des salariés et de celui ayant fait l'objet du contrôle, et par divers moyens, le contenu des prescriptions légales à respecter quant aux temps de conduite et de repos.⁸³

C) Imputation de la responsabilité du donneur d'ordre

Conformément à l'article 10 alinéa 4 du règlement de 2006, la responsabilité du donneur d'ordre peut être engagée. « *Les entreprises, expéditeurs, chargeurs, tour-opérateurs, commissionnaires de transport principaux, sous-traitants et agences employant des conducteurs veillent à ce que les horaires de transport convenus par contrat soient conformes au présent règlement.* ».

Cela permet de dissuader les donneurs d'ordre de donner des instructions et des délais incompatibles avec le respect des temps de conduite et de repos.

⁷⁹ CA Paris, 30 avril 1987, Treizième chambre. Section B. No-rôle : 9453/86 : chronotachygraphe tombé en panne en juillet et non réparé le 10 octobre

⁸⁰ CA Aix en Provence, 7^{ème} chambre correctionnelle, 26 janvier 1993

⁸¹ CA Pau chambre des appels de polices correctionnelle. 15 octobre 1991. No-arrêt : 423.

⁸² Cass.crim., 26 oct.2010, n°09-87.978, F-D, Philippe H. : JurisData n°2010-021999

⁸³ CA Paris, 20e ch., sect. B, 19 juin 2008, n° 07/08029, André D. c/ Ministère public : JurisData n° 2008-365799

D) Imputation de la responsabilité des personnes morales

Depuis le 31 décembre 2005⁸⁴, les personnes morales sont au même titre que les personnes physiques, pénalement responsables. Elles sont responsables pénalement des infractions commises, pour leur compte, par leurs organes ou représentants⁸⁵.

Par exemple, une société de transport routier a été condamnée pour avoir toléré l'utilisation irrégulière, par ses chauffeurs, des chronotachygraphes embarqués sur ses camions et destinés à vérifier la bonne application des conditions de travail des conducteurs⁸⁶.

En revanche, les amendes sont bien plus élevées. Le taux maximum de l'amende est égal au quintuple de celle qui réprime les personnes physiques au titre de la même infraction⁸⁷.

Au-delà des peines établies pour les personnes physiques, l'entreprise peut subir d'autres peines qui sont mentionnées par l'article 131-42 du code pénal.

« 1) L'interdiction, pour une durée d'un an au plus, d'émettre des chèques autres que ceux qui permettent le retrait de fonds par le tireur auprès du tiré ou ceux qui sont certifiés ou d'utiliser des cartes de paiement ; 2) La confiscation de la chose qui a servi ou était destinée à commettre l'infraction ou de la chose qui en est le produit. »

⁸⁴ Loi n° 2004-204 du 9 mars 2004 portant adaptation de la justice aux évolutions de la criminalité

⁸⁵ Article 121-2 du code pénal

⁸⁶ Cass.crim., 22 sept. 2015, n°14-83.202 : JurisData n°2015-021027: Jacques-Henri Robert, « Chrono, temps, tachy, vitesse, graphe, écriture », droit pénal n°12, décembre 2015, comm.167.

⁸⁷ Article 131-38 du code pénal

Chapitre 2 : Une volonté d'harmoniser les conditions de concurrence malgré l'usage de pratiques illégales de plus en plus nombreuses

La réglementation sociale européenne sur les temps de conduite et de repos, applicable aux transports routiers comme nous avons pu le voir, améliore les conditions de travail des conducteurs et la sécurité routière. Il s'agit d'un moyen essentiel pour mettre en place une concurrence saine au sein de l'Europe. La mise au point d'un appareil permettant de contrôler facilement sur route et en entreprise les temps de travail et du respect des temps de conduite est un atout majeur.

Cependant ces évolutions restent pour l'heure encore contestées et minimes puisque les marques d'une concurrence saine et légale, dans un contexte économique difficile, sont loin d'être en place. L'origine de ce manque d'effet vient du fait que la tentative d'harmonisation des règles de conduite et de travail de l'ensemble des conducteurs européens ne s'est pas faite au même rythme que l'ouverture des frontières. La réglementation sociale européenne laisse persister de profondes différences sociales et fiscales entre chaque Etat Membre. Ainsi, de nombreuses pratiques fragilisent le secteur des transports routiers et principalement celui des transports de marchandises. Ce secteur est davantage pointé du doigt car il s'agit d'un secteur-clé de l'économie française mais également européenne. Le transport routier de marchandises représente 72% de l'ensemble des activités de transport terrestre dans l'Union Européenne, pour un chiffre d'affaires annuel de 300 milliards d'euros, soit 2% du PIB de l'UE⁸⁸.

Le contexte économique difficile que l'Europe connaît depuis quelques années, incite les entreprises de transport à faire la chasse au profit, quitte à enfreindre la loi et privilégier le dumping social⁸⁹. D'ailleurs, comme nous l'avons vu, les transporteurs français coûtent plus cher que la plupart des autres transporteurs européens. Le coût de revient au kilomètre du chauffeur français est bien plus élevé (44 centimes du kilomètre en moyenne contre 15 centimes pour un polonais⁹⁰).

De plus, les pays les plus développés (les pays de l'Ouest), en plus d'un prix de revient assez élevé, comme il s'agit de pays très cabotés⁹¹, ils doivent faire face à d'autres mesures gouvernementales et notamment environnementales. Contrairement à la France, avec le rejet du projet de loi écotaxe, les belges ont depuis le 1 avril 2016 remplacé l'Eurovignette (également présente au Luxembourg, au Pays Bas, au Danemark...) par une **taxe kilométrique** qui s'applique à l'ensemble des véhicules belges et étrangers circulant sur l'ensemble du réseau routier belge. Cette taxe tient compte des kilomètres parcourus, du poids

⁸⁸ <http://www.jobtransport.com/actualites/transport/dumping-social-concurrence-de-l-est-ras-le-bol-des-transporteurs-francais/>

⁸⁹ Le dumping social est une pratique qui consiste à chercher à profiter des différences sociales entre Etat afin d'obtenir de la main d'œuvre moins chère.

⁹⁰ <http://www.jobtransport.com/actualites/transport/dumping-social-concurrence-de-l-est-ras-le-bol-des-transporteurs-francais/>

⁹¹ Le cabotage est la possibilité pour un transporteur européen de livrer des marchandises entre deux villes d'un Etat membre dans lequel il n'est pas établi.

du véhicule, des routes empruntées. Elle est entrée en vigueur afin de réduire la pollution et la dégradation des routes. Cette taxe a pour principale conséquence, pour les entreprises de transport, d'augmenter encore un peu plus le prix de revient des chauffeurs puisque cette taxe ne peut qu'être répercutée sur la facture du client.

Même s'il est encore trop tôt pour le dire, le **Brexit** (la sortie de l'Angleterre de l'Union Européenne) pourrait avoir également des conséquences néfastes pour les entreprises de transport de marchandises. En effet, la réapparition de la douane par exemple pourrait ajouter une nouvelle taxe au transport.

Ces disparités et le manque d'harmonisation des règles au sein de l'Union Européenne incitent à frauder et à avoir recours au dumping social. De nombreuses pratiques illégales sont apparues ces dernières années comme par exemple la tentative de manipulation frauduleuse du chronotachygraphe en y apposant un aimant afin de brouiller les données enregistrées par celui-ci. Toutefois la principale pratique frauduleuse, car la réglementation sociale des temps de conduite ne permet pas réellement d'y faire face, vient du cabotage. Il est important aussi d'ajouter que l'absence de réglementation relative au temps de travail des conducteurs de moins de 3.5 tonnes permet de développer à grand pas, la pratique dit des VUL (véhicules utilitaires légers).

- Le cabotage

Depuis 2009 et l'adoption des 3 paquets routiers (règlements européens 1071/2009, 1072/2009 et 1073/2009 du 21 octobre 2009), l'Europe a permis de durcir les conditions d'accès à la profession et de contrôler d'avantage l'ouverture des frontières. L'idée est de trouver un équilibre entre la libéralisation complète des transports en Europe et le respect des transports nationaux.

L'activité de cabotage routier de marchandises, réglementée par le règlement européen n°1072/2009 du 21 octobre 2009, établit des règles pour l'ouverture, du moins partielle, du marché européen des transports routiers. La législation française sur le cabotage se retrouve aux articles L3421-3 à L3421-10 du code des transports et du décret n°2010-389 du 19 avril 2010.

« La libéralisation du cabotage par Bruxelles devait limiter le nombre de transporteurs routiers roulant à vide, faire baisser les prix du transport et réduire la pollution en faisant baisser le trafic. »⁹²

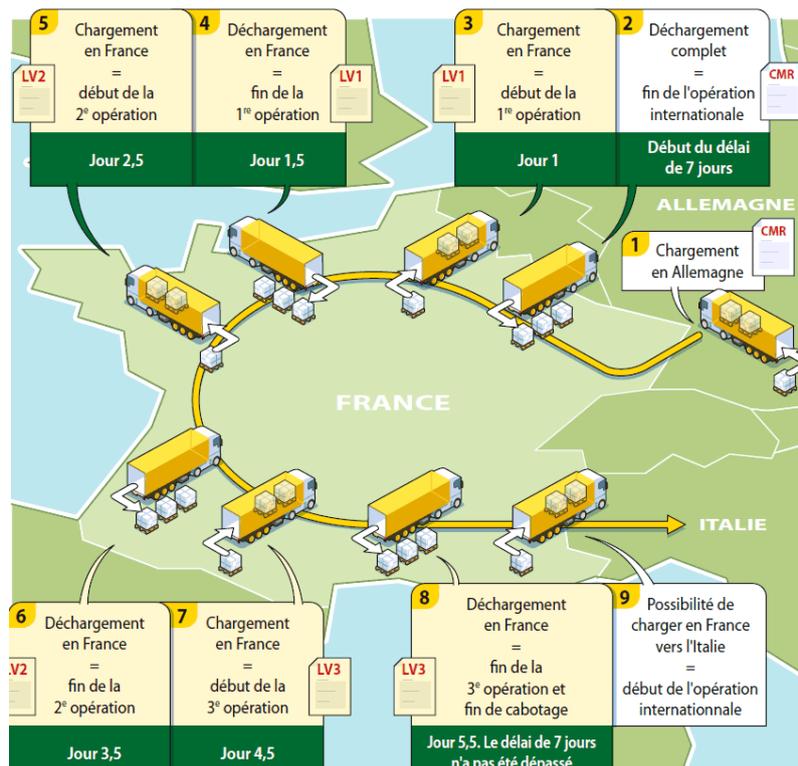
La France est un pays très caboté et peu caboteur.

Le cabotage routier de marchandises s'entend de tout transport de marchandises entre deux points du territoire national, réalisé par une entreprise non résidente⁹³.

⁹² Citation de Roberto Parrillo, président de la section Transport Routier de la Fédération Européenne des Travailleurs des Transports (FET) : cf : <http://www.jobtransport.com/actualites/transport/dumping-social-concurrence-de-l-est-ras-le-bol-des-transporteurs-francais/>

Pour réaliser une activité de cabotage, il faut remplir plusieurs conditions :

- Le règlement exige de la part du transporteur étranger désireux de réaliser un cabotage que son activité **soit subordonnée à la réalisation préalable d'un transport international**. (article L3421-3 du code des transports)
- Le cabotage doit être réalisé par le même véhicule que celui qui a servi au transport international.
- Lorsque le transport international est à destination du territoire français, le cabotage est autorisé, après déchargement complet des marchandises, dans la **limite de trois opérations correspondant à trois lettres de voiture**. Ces dernières devant être achevées dans un **délai de sept jours** à compter du déchargement des marchandises. (article L3421-4 du code des transports)
- Lorsque le transport routier international préalable n'a pas pour destination le territoire français, il ne peut être effectué **qu'une seule opération de cabotage** sur le territoire français, dans un **délai maximal de trois jours** suivant l'entrée à vide sur le territoire français et doit être achevé dans un délai de sept jours à compter du déchargement des marchandises. (article L3421-5 du code des transports)



Réglementation européenne en matière de cabotage : cas d'un transfert de marchandises à destination de la France

Cependant, on constate en France une violation de plus en plus grande de cette règle.

⁹³ « Cabotage routier de marchandise : la réglementation française ». Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer

Le président Roberto Parrilo (FET) est conscient du problème. Il énonce que « *le cabotage, c'est ce qui permet à un transporteur européen d'effectuer pendant une semaine plusieurs livraisons sur un même trajet, dans un pays d'Europe. Mais la réforme n'a pas été accompagnée... Du coup cette ouverture à la concurrence a renforcé la course au prix le plus bas, donc la pression sur les salaires et les droits sociaux... et in fine, sur les salariés.* »⁹⁴

En France aussi, on est bien conscient de la situation actuelle. Frédéric Cuvillier (Secrétaire d'Etat aux Transports) explique que la lente érosion du marché des transports est liée au cabotage. Il dénonce « *des comportements négriers* ».

Les entreprises européennes font de plus en plus appel à une pratique de dumping social c'est-à-dire qu'ils vont profiter de l'ouverture du marché et des différences sociales entre les Etats membres pour faire appel à des salariés moins coûteux et bénéficiant de temps de travail plus conséquents. Certaines entreprises françaises se délocalisent afin de trouver de la main d'œuvre moins chère et moins regardante sur les conditions de travail et de sécurité.

De plus, pour contrecarrer le cabotage, plusieurs techniques sont présentes. Il y a le détachement des salariés dans un autre pays ou encore le recours à des travailleurs qui exclut l'application de la réglementation communautaire des temps de conduite.

- Tout d'abord, le détachement des travailleurs

Depuis la directive européenne 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, tous les salariés de l'Union Européenne sont en droit de travailler durant une durée limitée au sein d'un état autre que le leur. Son article 2 définit le travailleur détaché comme « *tout travailleur 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.* »

Le principal problème que la France soulève, est que la directive engendre un dumping social. En effet, les salariés détachés sont payés conformément aux règles du pays d'accueil cependant ils ne sont pas soumis aux cotisations sociales du pays d'accueil.

La France reproche cette pratique. Le premier ministre suggère une suppression ou une modification de cette directive. M.Valls a expliqué que « *Le gouvernement français cherche aujourd'hui à convaincre – et beaucoup de pays sont d'accord avec lui – qu'il faut changer, qu'il doit y avoir une égalité de traitement, par le haut, pour lutter contre le dumping social, qu'on doit payer les cotisations sociales les plus élevées (...) Si on ne nous entend pas, il faudra dire que la France n'applique plus cette directive.* »⁹⁵

Les mots forts de notre Premier Ministre ainsi que de la plupart des dirigeants des pays d'Europe de l'Ouest ont permis, au 1^{er} juillet 2016 d'obtenir gain de cause⁹⁶.

⁹⁴ : <http://www.jobtransport.com/actualites/transport/dumping-social-concurrence-de-l-est-ras-le-bol-des-transporteurs-francais/>

⁹⁵ Manuel Valls sur TF1 le 3 juillet 2016 ; http://www.lemonde.fr/politique/article/2016/07/03/la-france-menace-de-ne-plus-appliquer-la-directive-sur-les-travailleurs-detaches_4962877_823448.html

⁹⁶ Décret n°2016-418 du 7 avril 2016, JORF n°0084 du 9 avril 2016 , applicable aux 1^{er} juillet 2016

Ce décret propose de nouvelles dispositions basées sur un accès plus facile à l'information de la situation des travailleurs détachés et sur leurs contrôles.

- L'utilisation des VUL

La concentration des autorités européennes sur les seuls transports de poids lourds, (la réglementation communautaire des temps de conduite se limite aux transports de véhicules de plus de 3.5 tonnes.) a favorisé le développement du transport à bord de véhicules légers. Au lieu de réaliser le transport à l'aide d'un 12 tonnes, certains préféreront utiliser plusieurs camionnettes et ainsi échapper à toute réglementation.

« Il y a aujourd'hui trop de transporteurs dont le fond de commerce est pillé par ce genre de pratiques commerciales venues des pays de l'Est. On connaît le scénario du 44 tonnes qui arrive de Pologne et alimente une multitude de VUL », « au sujet des VUL, il faut savoir que nous ne possédons, à ce jour, aucune donnée. Tout le monde dresse le même constat : impossible de quantifier en termes de volume ou d'économie »⁹⁷.

Ce transport n'est en effet pas soumis à l'utilisation du chronotachygraphe. Les contrôles et les infractions sont ainsi beaucoup plus complexes.

Les véhicules d'un poids total autorisés cumulé inférieur à 3.5 tonnes ne disposent pas de chronotachygraphe. Néanmoins il est primordial de tenir des documents retraçant les heures de travail du conducteur. Il s'agit d'un livret individuel de contrôle (lorsque le salarié ne dispose pas d'horaire fixe) et de l'horaire de service (dans le cas inverse). Cependant, les contrôles de ces documents ne sont que très peu fiables. En effet, comme les informations sont renseignées par le conducteur lui-même, la fiabilité peut être remise en doute.

Sur cette catégorie de véhicule, il existe tout de même depuis peu des mesures restrictives. Le champ d'application de la directive européenne relative au cabotage a été étendu aux véhicules légers. Par conséquent, lors de contrôles, les agents compétents pourront les contrôler à l'aide du livret individuel de contrôle ou de l'horaire de service pour savoir s'ils respectent les délais maximaux de cabotage.

Difficultés de contrôle

Si le chronotachygraphe est un mode de contrôle très utile pour un contrôle précis et réaliste de l'ensemble des activités des chauffeurs routiers, il ne supprime pas l'ensemble des contraintes.

Il est apparu que les agents habilités au contrôle faisaient face à des difficultés pour contrôler le cabotage. *« En allant sur les points de contrôle, j'ai ainsi pu mesurer à quel point il était difficile, voire impossible, de contrôler des routiers russes sur un éventuel dumping social de*

⁹⁷ Stéphane Aïo, Président de France Groupements et Anne Charlotte Donse, déléguée générale de France Groupements lors d'une interview à l'Officiel des transporteurs du 12 février 2016. http://france-groupements.com/wp-content/uploads/2016/02/Article_OT_2016-02-12_EntretienFG.pdf
France Groupements est une organisation professionnelle à caractère technique rassemblant des groupements d'entreprises de transport.

cabotage, en raison de tous les papiers et documents, écrits en cyrillique », « Sans oublier le problème de la langue et des notions juridiques, différentes d'un pays à l'autre ! »⁹⁸.

Luttes contre ces phénomènes anticoncurrentiels

De nombreuses autorités dénoncent les pratiques anticoncurrentielles

La France, par le biais de ses fédérations, ses organisations professionnelles du transport, ou ses syndicats en tête ; essaient de faire changer les choses, comme le montre Frédéric Cuvillier lors d'une table ronde des ministres des transports. « *Nous souhaitons que les abus soient pleinement pris en compte afin que nous puissions faire évoluer les choses* »⁹⁹.

Le 16 avril 2014 s'est même tenue à Paris, la première grande conférence européenne sur les pratiques d'optimisation sociale qui minent le secteur en Europe¹⁰⁰ ; ou encore le 17 février dernier, se sont réunis les membres de l'Alliance professionnelle^{101 102} afin de faire un état de la situation et de discuter des mesures envisageables.

Des mesures sont mises en avant et notamment au niveau européen puisque la réglementation européenne est prépondérante pour lutter contre les distorsions de concurrence.

Il ressort des propositions, deux thèmes majeurs : le contrôle et la sanction

La mise en place d'un appareil installé dans le véhicule, enregistrant les détails des déplacements du conducteur, permet une meilleure efficacité du contrôle. Cependant pour une efficacité optimale, il faut être en mesure d'avoir un personnel compétent et en nombre suffisant sur les routes et dans les entreprises. De plus, l'insertion de sanctions dissuasives et harmonisées permettrait d'insérer les chefs d'entreprise dans le processus de contrôle.

Ces dernières années, la lutte contre le cabotage irrégulier s'est intensifiée. Le législateur a étendu la répression aux donneurs d'ordre. Ainsi, les entreprises de transport routier qui commandent plus de prestations de cabotage qu'autorisées, encourtent des amendes de 15000€¹⁰³. Des entreprises se sont même vu interdire le droit de caboter. L'entreprise espagnole LTM Servicios de Transporte Frigorifico SL a été interdite de cabotage pendant un an à compter du 1^{er} mai 2016 pour avoir commis 17 délits dont 10 délits de cabotage irrégulier.

⁹⁸ Dixit le ministre danois des Transports, Magnus Heunicke : job transport :

<http://www.jobtransport.com/actualites/transport/dumping-social-concurrence-de-l-est-ras-le-bol-des-transporteurs-francais/>

⁹⁹ <http://www.jobtransport.com/actualites/transport/dumping-social-concurrence-de-l-est-ras-le-bol-des-transporteurs-francais/>

¹⁰⁰ Transport routier de marchandises : vers une harmonisation sociale européenne. Conférence du 16 avril 2014. Voir en Annexe

¹⁰¹ Organisation professionnelle comprenant 9 groupements : Astre, Evolutrans, Flo, France Benne, Tred Union, France Plateaux, France Groupements, UNTF (transport frigorifique) et le GRAP (Groupement routier des activités portuaires)

¹⁰² Voir communiqué de presse en Annexe 3.

¹⁰³ Cass.crim., 2 déc.2014, n°14-81.738 : JurisData n°2014-029562 : un gérant de société a été reconnu coupable de cabotage irrégulier pour avoir loué 4 véhicules pour effectuer des prestations

Nouvelles mesures de lutte anticoncurrentielle : **la Direction Générale des Infrastructures des Transports et de la Mer** (DGITM) vient de rendre ses conclusions sur les VUL. Elle lève notamment le voile sur la concurrence des VUL et énonce qu'il sera important de développer, au niveau européen, un cadre juridique et de contrôle harmonisé spécifique au transport léger.

Conclusion

Aujourd'hui, la lutte contre l'insécurité routière est sur la bonne voie. Les réglementations et les progrès technologiques permettent une meilleure sécurité du chauffeur (les véhicules sont équipés de GPS, de régulateur de vitesse, les chauffeurs doivent respecter des limitations de vitesse réduite...).

Cependant, l'activité des transports et d'autant plus celle des chauffeurs routiers est complexe et peu sécurisante. Le rythme de vie et de travail des chauffeurs routiers a amené les pouvoirs publics à développer des réglementations bien spécifiques à ce secteur. En effet, les contraintes de temps de livraison, géographiques... obligent les conducteurs à réaliser des temps de service très importants, à travailler le jour comme la nuit, à devoir s'absenter durant de longues périodes. Leur travail ne se réduit pas seulement à de la conduite. On leur demande d'entretenir leur véhicule, d'effectuer les chargements et les déchargements et même de renseigner lui-même les données sur le chronotachygraphe permettant par la suite de déterminer son temps de travail. Les chauffeurs routiers disposent de responsabilités importantes qui peuvent avoir des conséquences dramatiques pour eux-mêmes et pour les autres usagers de la route.

La création d'une réglementation européenne relative aux temps de conduite, se référant à une directive européenne relative au temps de travail, a donc été nécessaire dans un but de sécurité routière et d'amélioration des conditions de travail. Cette harmonisation des règles européennes est importante et décisive dans l'ouverture d'un marché européen afin d'avoir une concurrence saine et loyale.

Comme nous avons pu le constater, malgré les bénéfices apportés par la réglementation, elle n'a le mérite que de réduire les inégalités. En effet, au niveau national, le temps de service est de 56 heures alors qu'au niveau européen cette durée correspond au temps de conduite.

De plus, les dispositions de la réglementation européenne relative aux temps de conduite et de repos peuvent s'avérer pas assez développées. Un chauffeur routier est autorisé à prendre des repos journaliers ou hebdomadaires réduits à bord de son véhicule, dès lors que le véhicule est à l'arrêt et qu'il dispose d'un couchage. Or, il n'existe aucune limite de repos comme tel, ce qui oblige le chauffeur à vivre dans son camion.¹⁰⁴

Le secteur des transports souffre d'une harmonisation insuffisante. Les diversités sociales des Etats membres dégradent l'économie et le secteur des transports routiers lui-même. La difficulté du secteur et le manque de reconnaissance du chauffeur routier le rendent moins performant. Aujourd'hui, les entreprises de transport routier de marchandises ne parviennent plus à embaucher des chauffeurs qualifiés et performants. Ce manque de personnel augmente considérablement le nombre d'heures de service et de prestations par chauffeur.

¹⁰⁴ Conférence européenne - European conference 16 avril 2014 - April 16th, 2014 Paris - palais d'Iéna Conseil économique, social et environnemental ; DOSSIER DE PRESSE

Outre la réglementation communautaire des temps de conduite et de repos qui de plus n'est pas très coercitive, les transports par véhicule de moins de 3.5 tonnes ou bien les chauffeurs travaillant pour leur propre compte ne se retrouvent pas légiférés. Originellement, l'idée avait été de réglementer le transport routier de véhicules les plus lourds puisque leur poids élevés, leur manque de maniabilité et leur affectation en général à de longs trajets, sont les plus dangereux. Néanmoins, les véhicules légers sont les plus rapides et la vitesse est le facteur principal de l'insécurité routière. Ainsi, au vue du développement des Véhicules Utilitaires Légers, il serait peut être judicieux d'élargir le champ d'application de la réglementation.

L'ouverture d'un marché routier sain et loyal ne pourra se faire sans une harmonisation des règles sociales de chaque Etat membre. La réglementation communautaire sur les temps de conduite reste la plus réformable, du fait de la facilité de contrôle par rapport aux temps de travail.

L'harmonisation des règles doit se faire dans un but de sécurité en restreignant les pays peu développés bénéficiant des conditions de travail peu sécuritaires. Néanmoins, peut-être que la France, comme pays le plus protecteur de ses salariés, doit elle aussi se mettre au niveau de ses concurrents.

Bibliographie

Ouvrages :

Lamy transport Tome 1 2016

Lamy Gestion sociale du personnel de conduite

« Droit des transports » Maurice Bernadet, Yves Reinhard, Isabelle Bon Garcin

« Cabotage routier de marchandise : la réglementation française ». Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer

Pour une régulation durable du transport routier de marchandises, « Les relations et les évolutions sociales », Georges DOBIAS, président ; Avril 2008 ; Centre d'analyse stratégique.

Plaquette DREAL Nord Pas De Calais : « Contrôler les transports routiers pour garantir le respect des réglementations. »

Codes, Articles :

Code des transports (L3313-1 et suivants, L 3421-3 et suivants...)

Code de la route (L121-1 et suivants, R317-1 et suivants...)

Code du travail

Revue :

- L'officiel des transporteurs
- Bulletin des transports et de la logistique
- Revue droit des transports
-

Articles, études :

- Stéphane Carré, « Responsabilité pénale du chef d'entreprise du fait du non-respect de la réglementation communautaire sur les temps de conduite par ses chauffeurs », revue droit des transports n°2 p 19-20
- Stéphane Carré, « Temps de travail », droit ouvrier n°744 p 401-402 du 1/07/2010
- Loïc Grard, « Encore des éclairages sur les temps de travail des routiers », revue droit des transports n°7 p 17
- Christophe Paulin, « Infraction aux temps de conduite et de repos », revue droit des transports n°7 et 8 du 1/07/2009
- Christophe Paulin, « Chronotachygraphe », revue droit des transports n°4 p 25 du 1/04/2009
- Christophe Paulin, « Infractions aux règlements », revue droit des transports n°4 p 20-21 du 1/4/2009
- Stéphane Carré, « Infraction à la législation communautaire sur les temps de conduite : communication du procès-verbal au délinquant », revue droit des transports
- Stéphane Carré, « Généalogie d'une réglementation : la législation communautaire sur les temps de conduite et de repos applicable aux transporteurs routiers (1^{ère} partie et 2^{ème} partie) revue droit des transports, n°10 p 15-23 du 1/10/2008 et n°11 p 10-19 du 1/11/2008
- Stéphane Carré, « durée du travail : infraction de temps de conduite », revue des transports n°10 p27

- Loïc de Graëve, « Cabotage routier de marchandise : sanction du caboteur » Note sous Cour de cassation. Chambre criminelle 24/02/20015 pourvoi n° 14-80-165. JCP E semaine juridique n°42 p36-37
- Loïc Grard, « Cabotage routier de marchandises : l'objectif 2014 d'ouverture totale à la concurrence repoussée », revue des transports n°3 p 1-2
- Christophe Paulin, « Respect des temps de conduite et de repos : responsabilité du commettant » revue droit des transports n°5, Note sous cour de cassation, chambre sociale du 6/02/2007 n°06-84-597, Jean Louis D. n°JurisData 2007 037963
- Jacques-Henri Robert, « Chrono, temps, tachy, vitesse, graphe, écriture », droit pénal n°12, décembre 2015, comm.167.
- Sophie Fantoni-Quinton, « L'évolution du temps de travail et les enjeux relatifs à la santé des salariés », droit social 2010 . 395.
- Marie Tilche, « durée de travail », BTL 97 n°2688 du 06/01/1997
- Natalie Grange, « TEMPS DE CONDUITE », BTL 2006 n° 3135 du 26/06/06
- Natalie Grange, « TEMPS DE CONDUITE/REPOS », BTL 2007 n°3172 du 16/04/2007
- Natalie Grange, « TEMPS DE CONDUITE/REPOS », BTL 2007 n°3174 du 30/04/2007
- Natalie Grange, « CONTRÔLE/TEMPS DE CONDUITE », BTL 2014 n°3495 du 10/03/2014
- Marie Tilche, « INFRACTIONS AU TACHY » BTL 2016 n° n°3602 du 20/06/2016
- Frédéric Matcharadze, Avocat, « L'essentiel de la réglementation sociale du transport routier de marchandises - personnel roulant ». www.village-justice.com
- Conférence européenne - European conference 16 avril 2014 - April 16th, 2014 Paris - palais d'Iéna Conseil économique, social et environnemental ; DOSSIER DE PRESSE ; Transport routier de marchandises : vers une harmonisation sociale européenne. Conférence du 16 avril 2014. Voir en Annexe
- Job transport : « dumping social : concurrence de l'Est. Ras le bol des transporteurs français

Règlementations :

- Règlement n° 3820/85 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route
- Règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route
- 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
- 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
- RÈGLEMENT (UE) N° 165/2014 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers
- Décret n°83-40 du 26 janvier 1983 RELATIF AUX MODALITES D'APPLICATION DES DISPOSITIONS DU CODE DU TRAVAIL CONCERNANT LA DUREE DU TRAVAIL DANS LES ENTREPRISES DE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES.
- Décret n°2003-1242 du 22 décembre 2003 relatif à la durée du travail dans les entreprises de transport routier de personnes
- Décret n° 86-1130 du 17 octobre 1986 relatif aux obligations et aux sanctions applicables dans le champ de la réglementation sociale communautaire concernant les transports

routiers et de l'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) du 1er juillet 1970.

- l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) du 1er juillet 1970.
- Décret n°2006-303 du 10 mars 2006 relatif aux obligations des employeurs de conducteurs salariés exerçant leur activité sur des véhicules équipés d'un chronotachygraphe électronique
- Décret 2010-389 du 19 avril 2010 relatif au cabotage dans les transports routiers.
- Règlement CE n°1072/2009 du 21/10/2009
- Arrêté 24 mai 2016 autorisant temporairement les entreprises transportant des hydrocarbures à dépasser de deux heures la durée maximale de conduite journalière et hebdomadaire et à réduire d'autant le repos quotidien.
- CONVENTION COLLECTIVE NATIONALE DES TRANSPORTS ROUTIERS ET ACTIVITÉS AUXILIAIRES DU TRANSPORT DU 21 DÉCEMBRE 1950
- Décr. n°2010-855 du 23 juill. 2010, JO 25 juill., « Réglementation sociale européenne des transports routiers : obligations et sanctions applicables »
- Décret n°2016-418 du 7 avril 2016, JORF n°0084 du 9 avril 2016 , applicable aux 1er juillet 2016 sur les travailleurs détachés

Jurisprudences :

- Crim 5 juin 2002 bull crim°143 : L'accompagnement par le chauffeur d'un véhicule placé sur un ferry ne constitue pas un temps de repos mais un temps de disponibilité
- Soc 6 mai 2009 JCP S 2009 n°189, note Carré : Qualification de temps de service : temps d'attente et non de repos (chargement ; déchargement)
- Cass, criminelle, 30/10/2012 n°12-80.194 JurisData n°2014 -029562 : dérive cabotage
- CA Paris, 11° ch, 15/1/2007 n° 06-4479 Putman c/ Ministère Public JurisData n°2007-327631
- Cour de Cassation, Chambre criminelle, du 3 juin 1993, 92-86.665, Publié au bulletin : les disques sont attachés au chauffeur et non au véhicule. « les feuilles d'enregistrement ne sont pas attachées au véhicule, et en imposant au prévenu de présenter celles qui correspondaient aux périodes pendant lesquelles il prétendait ne pas avoir conduit, au lieu de vérifier s'il justifiait des jours de repos allégués, la cour d'appel a méconnu le sens et la portée du principe susénoncé »
- Cass. soc., 31 mai 2001 ; Boivin contre Jouanneau : « Réglementation sociale et faute inexcusable » : « la faute inexcusable ne saurait être retenue puisqu'il était possible au salarié d'effectuer le parcours sans méconnaître le temps de repos, aucun élément n'établissant que l'employeur aurait imposé un rythme de travail incompatible avec le respect de la réglementation »
- Soc. 12 janv. 2016, FS-P+B, n° 13-26.318, « Chauffeur routier : temps de trajet domicile travail et temps de travail effectif »
- Soc. 14 janv. 2014, FS-P+B, n° 12-16.218, « L'étendue de l'opposabilité de la preuve issue d'un chronotachygraphe »
- Soc. 25 sept. 2013, FS-P+B, n° 12-13.267, « Durée maximale de travail dans le transport routier de personnes »
- CA Pau chambre des appels de polices correctionnelles. 15 octobre 1991. No-arrêt : 423.
- CA Paris, 20e ch., sect. B, 19 juin 2008, n° 07/08029, André D. c/ Ministère public : JurisData n° 2008-365799
- Cass. crim., 20 octobre 1998 ; pourvoi. N° K 97-83.841 D ; Flayac ; arrêt « D »

- Cass.soc., 21 mai 1997 : Juris-Data n°1997-002201 ; Bull. civ. 1997, IV, n°183
- Cass. Crim. 11 juillet 1994 ; Pourvoi N° 93-81.478 ; « dès lors que le ministère public a rapporté la preuve, dont il a la charge, de l'existence de l'infraction, il appartient au chef d'entreprise, pour s'exonérer de sa responsabilité pénale, d'établir qu'il s'est acquitté des obligations prescrites par les textes précités »
- CA Paris, 30 avril 1987, Treizième chambre. Section B. No-rôle : 9453/86 : chronotachygraphe tombé en panne en juillet et non réparé le 10 octobre
- CA Aix en Provence, 7ème chambre correctionnelle, 26 janvier 1993
- CA Montpellier – 17 février 2011 – n° 10/00976

Site internet :

- <http://travail-emploi.gouv.fr/>
- <http://www.developpement-durable.gouv.fr/>
- www.fntr.fr/
- <http://www.village-justice.com/>
- www.Legistrans.com
- www.france-groupements.com

Mémoire : LE TRAVAIL EFFECTIF DU CHAUFFEUR ROUTIER Présentée par : Melle SAHED Wahiba 2006

Annexes

Annexe 1 :

Infractions et sanctions à la réglementation sociale.....70

Annexe 2 :

Relevé mensuel du temps de service d'un chauffeur routier. Constatation des infractions.....71

Annexe 3 :

Communiqué de presse de l'Alliance Professionnelle.....74

Annexe 1

INFRACTIONS ET SANCTIONS A LA REGLEMENTATION SOCIALE	
Contraventions de 3^{ème} classe	
Insuffisance de papier, pour les sorties imprimées	450 euros d'amende (amende forfaitaire ou AF = 68 €) Imputation prévisible: employeur
Feuilles ou cartes souillées ou endommagées mais données lisibles	Sanctions comme ci-dessus Imputation prévisible: employeur qui n'aura pas vérifié mais possible responsabilité du conducteur qui aura endommagé les feuilles
Contraventions de 4^{ème} classe	
Inobservation de l'âge minimum du conducteur	750 euros (AF = 135) Imputation: employeur
Dépassement de la durée maximale de conduite <ul style="list-style-type: none"> • Conduite continue: dépassement < 1h30 • Conduite journalière: dépassement < 2h sur 9h autorisées ou 10 heures s'il y a dérogation • Conduite hebdomadaire (56 h) : dépassement < 14 h • Conduite sur deux semaines consécutives: dépassement < 22h30 	Sanction : 750 euros (AF = 135) Sanction : idem Sanction : idem Sanction : idem NB: Au-delà de ces seuils, on tombe dans la 5 ^{ème} classe Imputation prévisible: employeur, tenu de veiller au respect de la réglementation, mais possible condamnation du conducteur qui, de son seul fait, aura dépassé la durée de conduite continue. Coresponsabilité envisageable du donneur d'ordre qui aura incité au dépassement de la durée maximale de conduite journalière
Insuffisance de repos <p>Repos journalier</p> <ul style="list-style-type: none"> • normal non fractionné si conduite en solo: insuffisance ≤ 2h30 • réduit ou fractionné (2 tranches sur la période de 9h) ou double équipage: insuffisance ≤ 2h <p>Repos hebdomadaire</p> <ul style="list-style-type: none"> • normal: insuffisance ≤ 9 heures • réduit: insuffisance ≤ 4h 	750 euros d'amende (AF = 135) Au-delà de ces seuils, on tombe dans la 5 ^{ème} classe Imputation prévisible: employeur tenu de veiller au respect de la réglementation sauf fait personnel du conducteur
Dispositifs de contrôle <ul style="list-style-type: none"> • Nombre Insuffisant de feuilles • Modèle non homologué • retrait de la feuille ou de la carte avant la fin de la période de travail MAIS SANS EFFET SUR LES DONNEES • Utilisation de disques ou cartes pour une durée supérieure MAIS SANS PERTE DE DONNEES • Absence de saisie du symbole du pays dans l'appareil de contrôle • Horaire ne correspondant pas à l'heure légale du pays d'immatriculation du véhicule • Absence des mentions obligatoires suivantes sur les feuilles d'enregistrement : <ul style="list-style-type: none"> * date et lieu du début et fin d'utilisation, * numéro d'immatriculation * relevé du compteur kilométrique au début et à la fin de l'utilisation, * heure de changement de véhicule. • absence de signature sur la feuille provisoire 	750 euros d'amende (AF = 135). Imputation: employeur Imputation : conducteur Imputation : conducteur / employeur Imputation : conducteur Imputation prévisible : conducteur Imputation : conducteur Imputation : conducteur
Contraventions de 5^{ème} classe	
Conduite / repos : tout ce qui excède le seuil de la 4 ^{ème} classe.	1500 euros d'amende maxi sans amende forfaitaire Récidive : 3000 euros maxi Possible responsabilité pénale de la personne morale
Dispositifs de contrôle <ul style="list-style-type: none"> • utilisation sans motif de plusieurs feuilles pour une même journée • prime au rendement • Non conservation par l'entreprise des disques, des sorties imprimées et des données téléchargées, durant le temps requis (avant c'était une 4^{ème} classe) • Absence de demande de remplacement de la carte perdue ou volée dans le délai de 7 jours (avant c'était une 4^{ème} classe) • Mauvaise utilisation du dispositif de commutation • Impossibilité de présenter les informations relatives à la journée en cours ou l'un des 28 jours précédents le contrôle • Incapacité de présenter la carte conducteur • absence de réparation par l'entreprise d'une panne de l'appareil de contrôle • absence de numéro de carte de conducteur ou de permis de conduire sur la feuille provisoire 	1500 euros d'amende maxi sans amende forfaitaire, 3000 euros en cas de récidive, possible responsabilité pénale de la personne morale Imputation prévisible : conducteur Employeur + possible responsabilité du donneur d'ordre Employeur Conducteur Conducteur Conducteur / Employeur Si il s'agit d'un oubli du conducteur ATTENTION : si il n'y a pas de carte, il s'agit d'un délit Employeur Conducteur

Sources : Décret du 23 juillet paru au Journal Officiel du 25 juillet 2010.

Annexe 2

Entreprise : TRANSPORTS FRIGORIFIQUES DU VIVARAIS

Détail CEE par semaine - Période du 01/07/2016 au 31/07/2016

Jour	Début	Fin	Cond.	Trav.	Dispo	Double	Serv	Repos	Amp	Km	Nuit
ven. 01	30/06 22:00	01/07 11:07	8.85	2.20			11.05	2.07	13.12	669	7.22
sam. 02	01/07 23:07	02/07 08:10	6.75	1.15			7.90	1.15	9.05	554	5.73
01/07 - 03/07	30/06 22:00	02/07 08:10	15.60	3.35	0.00	0.00	18.95	3.22	22.17	1223	12.95
lun. 04	04/07 08:42	04/07 19:45	8.33	1.75			10.08	0.97	11.05	653	
mar. 05	05/07 07:35	05/07 19:27	8.18	2.50			10.68	1.18	11.87	620	
jeu. 07	07/07 01:48	07/07 16:08	9.27	1.90			11.17	3.17	14.33	697	3.93
ven. 08	08/07 06:42	08/07 20:26	9.97	0.87	0.15		10.98	2.75	13.73	625	
sam. 09	09/07 05:36	09/07 13:16	6.50	0.28			6.78	0.88	7.67	488	
04/07 - 10/07	04/07 08:42	09/07 13:16	42.25	7.30	0.15	0.00	49.70	8.95	58.65	3083	4.33
lun. 11	11/07 11:20	11/07 22:07	7.27	1.33			8.60	2.18	10.78	563	1.12
mar. 12	12/07 07:16	12/07 20:48	8.83	3.48			12.32	1.22	13.53	615	
mer. 13	13/07 06:35	13/07 17:05	5.68	2.68			8.37	2.13	10.50	442	
jeu. 14	14/07 02:15	14/07 15:02	8.63	2.75			11.38	1.40	12.78	657	3.75
ven. 15	15/07 09:32	15/07 21:47	9.97	0.70			10.67	1.58	12.25	853	0.78
dim. 17	17/07 13:30	17/07 22:45	8.42	0.03			8.45	0.80	9.25	724	1.75
11/07 - 17/07	11/07 11:20	17/07 22:45	48.80	10.98	0.00	0.00	59.78	9.32	69.10	3854	7.40
lun. 18	18/07 07:48	18/07 21:36	6.43	4.98			11.42	2.38	13.80	476	0.60
mar. 19	19/07 06:53	19/07 19:51	7.40	4.18			11.58	1.38	12.97	527	
mer. 20	20/07 05:06	20/07 14:06	7.63	0.55			8.18	0.82	9.00	648	0.90
jeu. 21	21/07 01:24	21/07 10:39	6.48	1.58			8.07	1.18	9.25	433	4.32
ven. 22	21/07 21:43	22/07 09:52	8.33	1.92			10.25	1.90	12.15	607	7.07
18/07 - 24/07	18/07 07:48	22/07 09:52	36.28	13.22	0.00	0.00	49.50	7.67	57.17	2691	12.88
lun. 25	25/07 07:19	25/07 21:00	9.48	1.83			11.32	2.37	13.68	714	
mer. 27	26/07 07:21	27/07 14:04	13.32	6.42			19.73	10.98	30.72	1029	1.32
jeu. 28	27/07 23:17	28/07 10:27	7.38	2.75			10.13	1.03	11.17	461	5.82
ven. 29	29/07 01:51	29/07 13:37	6.38	3.43			9.82	1.95	11.77	493	3.05
sam. 30	30/07 00:44	30/07 08:00	5.63	0.37			6.00	1.27	7.27	456	4.00
25/07 - 31/07	25/07 07:19	30/07 08:00	42.20	14.80	0.00	0.00	57.00	17.60	74.60	3153	14.18
Total	30/06 22:00	30/07 08:00	185.13	49.65	0.15	0.00	234.93	46.75	281.68	14004	51.75

01 août 2016

Monsieur,

L'analyse de vos données fait ressortir les infractions suivantes :

amplitudes

Période du 01/07/2016 au 31/07/2016

Libellé	Début	Fin	Durée	Classe	Risque €
Conduite sur 2 Semaines > 90:00	04/07/2016 00:00:00	17/07/2016 23:59:00	91:03	4	135
Conduite sur 2 Semaines > 90:00	1				135
Repos quotidien < 9h sur 24h	26/07/2016 07:21:00	27/07/2016 04:41:00	8:49	4	135
Repos quotidien < 9h sur 24h	1				135
Plus de 3 repos réduits dans la semaine	27/06/2016 18:54:00	02/07/2016 08:21:00		4	750
Plus de 3 repos réduits dans la semaine	1				750
Durée journalière de travail > 12:00	12/07/2016 07:16:00	12/07/2016 20:48:00	12:19	4	750
Durée journalière de travail > 12:00	1				750
Total	4				1770

Ces infractions sont passibles d'amendes. Aussi, nous vous demandons de bien vouloir respecter la réglementation, et de nous informer des causes de non-respect.

Respectueusement.

La Direction.

CONVERSION MINUTES / CENTIEMES

1	0,02	31	0,52
2	0,03	32	0,53
3	0,05	33	0,55
4	0,07	34	0,57
5	0,08	35	0,58
6	0,10	36	0,60
7	0,12	37	0,62
8	0,13	38	0,63
9	0,15	39	0,65
10	0,17	40	0,67
11	0,18	41	0,68
12	0,20	42	0,70
13	0,22	43	0,72
14	0,23	44	0,73
15	0,25	45	0,75
16	0,27	46	0,77
17	0,28	47	0,78
18	0,30	48	0,80
19	0,32	49	0,82
20	0,33	50	0,83
21	0,35	51	0,85
22	0,37	52	0,87
23	0,38	53	0,88
24	0,40	54	0,90
25	0,42	55	0,92
26	0,43	56	0,93
27	0,45	57	0,95
28	0,47	58	0,97
29	0,48	59	0,98
30	0,50	60	1,00

Annexe 3

ALLIANCE PROFESSIONNELLE DU TRANSPORT ROUTIER 29 février 2016

COMMUNIQUE DE PRESSE

Chaque année le Transport Routier de Marchandises est confronté à de nouvelles difficultés. Après le démantèlement de la loi TEPA, les menaces sur les allègements Fillon, la tentative de mise en œuvre de la taxe poids lourds, **la filière est chaque jour fragilisée par les pratiques de cabotage irrégulières, voire parfois illégales qui se rajoutent à une économie atone.**

Pour faire face à cette situation de crise, Les professionnels ont proposé des pistes de réflexion et des solutions pour encadrer le cabotage. Les différentes organisations, dont certaines Fédérations Syndicales, ainsi que l'Alliance et France Groupements ont été force de propositions constructives. A l'inverse de nos voisins Allemands, Italiens ou Autrichiens qui n'ont pas hésité à prendre les dispositions qui s'imposent, nos initiatives ont, quant à elles, obtenu une fin de non-recevoir, justifiée par une souveraineté de l'Union Européenne. L'exemple de nos voisins sus cités prouve que cette réponse ne peut être acceptable. **L'Etat français doit assumer ses responsabilités s'il veut conserver en son sein un pavillon national dont l'ancrage territorial en région est pourvoyeur de services et d'emplois.**

Afin d'éviter la mort annoncée de la profession en cas d'immobilisme, et de rappeler aux Pouvoirs Publics l'urgence de la situation, les professionnels du transport routier se sont réunis, à l'initiative de l'Alliance et de France Groupements, ce mercredi 17 Février 2016 à Paris.

Lors de cette réunion à laquelle étaient conviés les dirigeants des groupements membres de l'Alliance, les organisations syndicales et la presse spécialisée, l'unité contre les démarches destructrices de notre profession a été décrétée. Les données récoltées directement auprès des entreprises de transports membres de l'Alliance sont sans appel : **il est urgent d'intervenir et d'agir contre les dérives du cabotage.** Le temps de nier les évidences n'a que trop duré. Il faut désormais agir pour que tous les acteurs exercent leurs activités selon les mêmes principes de respect de la concurrence et égaux devant la Loi française et européenne. Notre collectif prendra, pour sa part, les dispositions nécessaires dans les semaines à venir

Il s'agit, pour les Pouvoir Publics, d'entendre **LA « Voix » du Transport Routier de Marchandises**, et d'agir en conséquence, tout en rassemblant tous les acteurs de la profession.



Nous contacter :
ALLIANCE PROFESSIONNELLE DU TRANSPORT ROUTIER
421, Avenue Clément Ader - 84140 MONTFAVET
alliance.pro.transport.routier@gmail.com

Table des matières

Introduction	4
Titre 1 : Les Fondements de la réglementation sociale relative au temps de conduite et de repos en matière routière	14
Chapitre 1 : La réglementation européenne des temps de conduite et de repos .	14
Section 1 : le champ d'application de la réglementation et les règles relatives aux temps de conduite et de repos	14
A) Le champ d'application de la réglementation européenne relative aux temps de conduite	14
B) Les règles relatives aux temps de conduite et de repos	16
I) Durée maximale des temps de conduite	16
1) Temps caractérisé de temps de conduite.....	16
2) La durée maximale de conduite continue	16
3) Durée de la conduite journalière	17
4) Durée de la conduite hebdomadaire.....	18
5) Durée de la conduite bihebdomadaire.....	18
6) Durée de la conduite en équipage	18
7) Durée de la conduite de nuit.....	18
II) Durée maximale des temps de repos	19
1) Temps caractérisé de temps de repos.....	19
2) Repos journalier.....	20
3) Repos journalier en équipage	20
4) Repos hebdomadaire	21
5) Dérogations aux temps de conduite et de repos.....	22
Section 2 : L'aménagement des temps de conduite et de repos dans la directive européenne du travail.....	22
A) Le champ d'application de la directive	23
B) Les règles de temps de travail	24
Chapitre 2 : La réglementation française : la restriction des temps de conduite au travers des temps de travail	25

Section 1 : Les règles relatives au conducteur travaillant pour son propre compte et au conducteur indépendant	25
Section 2 : les règles relatives au conducteur salarié de transport public	27
I) Le décret n°83-40 du 26 janvier 1983 dit « Fiterman »	27
A) Champ d'application du décret	28
B) La détermination des temps de travail des salariés des entreprises de transport	28
1) Définition du temps de service et du temps de travail effectif	29
2) La réglementation routière française des transports de marchandises	30
3) Les temps de service des transports de voyageurs	33
C) Différence avec la directive européenne	34
II) La convention collective nationale et les accords d'entreprises	35
A) La convention collective nationale des transporteurs routiers	35
B) Les accords collectifs ou d'entreprises	36
Titre 2 : La réglementation sociale de l'Union Européenne : une volonté protectrice des droits des salariés	38
Chapitre 1 : Un contrôle continu améliorant les conditions de travail	38
Section 1 : L'appareil de contrôle : le chronotachygraphe ou le système informatique embarqué	38
A) Champ d'application	38
B) Les différents chronotachygraphes	39
C) Manipulation du chronotachygraphe	44
Section 2 : les contrôles	46
A) Contrôle sur route	46
B) Contrôle en entreprise	48
C) Contrôle des véhicules ne disposant pas de chronotachygraphe	49
Section 3 : les sanctions	49
A) Imputation de la responsabilité du chauffeur	51
B) Imputation de la responsabilité du chef d'entreprise	52
C) Imputation de la responsabilité du donneur d'ordre	54
D) Imputation de la responsabilité des personnes morales	55

Chapitre 2 : Une volonté d'harmoniser les conditions de concurrence malgré l'usage de pratiques illégales de plus en plus nombreuses	56
Conclusion.....	63

Résumé

Ce mémoire est une approche juridique sur les temps de conduite des chauffeurs routiers de transport de marchandises en France (avec cependant quelques références aux transports de voyageurs).

En faisant référence à d'autres nations nous verrons l'influence des différentes réglementations sur l'économie française.

La réglementation européenne ainsi que les législations françaises visant à améliorer la sécurité et les conditions de vie des travailleurs ont fait progresser les temps de conduite notamment avec l'apparition du chronotachygraphe qui permet des contrôles plus pertinents et des sanctions dissuasives.

Cependant il s'agit d'un secteur en évolution constante qui nécessite d'être révisé régulièrement.

Summary

This report is a judicial overview of the driving time of heavy goods vehicles drivers in France (with however some references to the transportation of people).

By making reference to other nations, we will understand the influence of different regulations on the French economy.

European regulations along with French legislations aiming to improve overall security and the quality of the working conditions of the drivers, have improved the time driving with the use of tachographs. This technology allows the controls to be more pertinent and any ensuing punishments to be dissuasive.

However this sector is constantly evolving and requires permanent change.

Mots clés

Temps de conduite ; temps de travail ; sécurité ; contrôle ; chronotachygraphe

Keywords

Driving time ; work time ; security ; control; tachograph