

FOIRE AUX QUESTIONS

SUR L'ARTICLE 15 DE LA LOI DU 10 JUILLET 2014 VISANT À LUTTER CONTRE LA CONCURRENCE SOCIALE DÉLOYALE

CONCERNANT LES CONDITIONS DE PRISES DU REPOS HEBDOMADAIRE NORMAL

1 Les effets juridiques de l'article 15 de la loi du 10 juillet 2014 et ses objectifs en matière de repos hebdomadaires normaux

1.1 Sur quelles dispositions du règlement 561/2006 du 15 mars 2006 s'appuie l'article 15 de la loi du 10 juillet 2014 ?

L'article 8.8 du règlement 561/2006 du 15 mars 2006 impose que les conducteurs prennent leur repos hebdomadaire normal en dehors du véhicule (seuls les repos hebdomadaires réduits et les repos journaliers peuvent être pris par le conducteur – qui en a fait le choix - dans le véhicule à l'arrêt, équipé d'un matériel de couchage convenable). L'article 10 du règlement, à ses points 2 et 3, prévoit :

- que les entreprises de transport organisent le travail des conducteurs de manière qu'ils puissent respecter la réglementation sur les temps de conduite et de repos ;
- que les entreprises donnent des instructions appropriées à leurs conducteurs et effectuent des contrôles réguliers pour veiller au respect de cette réglementation ;
- le principe de la responsabilité de l'employeur pour les infractions commises par le conducteur, même si l'infraction a été commise sur le territoire d'un autre État membre ou d'un pays tiers.

Le règlement ne prévoit pas explicitement les sanctions mais demande, en son article 19, que les États membres établissent des règles sanctionnant les infractions commises à l'encontre de ses dispositions. Ce même article indique que les sanctions doivent être effectives, proportionnées, dissuasives et non discriminatoires.

1.2 Quelles obligations impose concrètement cette loi aux conducteurs et aux employeurs du transport routier en matière de repos hebdomadaires ?

Concernant les conducteurs, la loi du 10 juillet 2014 rappelle l'obligation qui leur est faite par le règlement 561/2006 du 15 mars 2006 de prendre leur repos hebdomadaire **normal** en dehors du véhicule. **Elle n'instaure aucune contrainte supplémentaire et ne prévoit pas de sanction à leur encontre.**

Pour les employeurs, afin de garantir que les conducteurs puissent respecter leur obligation de prendre leur repos hebdomadaire normal en dehors du véhicule, la loi crée en droit français l'obligation de « *veiller à ce que l'organisation du travail des conducteurs routiers soit conforme aux dispositions relatives au droit au repos hebdomadaire normal* », prévue par l'article 10 du règlement 561/2006 du 15 mars 2006 et la peine sanctionnant le non respect de la disposition. Ainsi, la sanction encourue par les employeurs est une peine correctionnelle d'un an d'emprisonnement et de 30 000 € d'amende.

Ces dispositions sont introduites aux articles L. 3313-3 (obligation relative à l'organisation du travail par les employeurs) et L. 3315-4-1 (sanction des infractions des employeurs à cette obligation) du code des transports.

1.3 Quels sont les objectifs de cette mesure ?

La loi permettra de poursuivre les employeurs qui utilisent les véhicules poids lourds comme mode d'hébergement permanent des conducteurs routiers qu'ils emploient. Elle vise notamment à préserver les conditions de vie des conducteurs routiers, quel que soit leur lieu de résidence ou d'affectation. Le règlement 561/2006 du 15 mars 2006 n'autorise que la prise des repos journaliers et des repos hebdomadaires réduits dans le véhicule à l'arrêt sous réserve de conditions de confort suffisantes et du choix du conducteur.

1.4 En quoi cette mesure législative est-elle nécessaire alors que le règlement 561/2006 du 15 mars 2006 s'applique directement dans les Etats-membres de l'Union Européenne ?

Les articles 8.8 et 10 du règlement 561/2006 du 15 mars 2006 définissent les conditions de prise du repos hebdomadaire normal mais laissent aux États-membres la responsabilité de fixer les sanctions pour manquements à ces obligations (article 19 du règlement).

Cette loi va permettre de poursuivre et sanctionner les employeurs qui, en méconnaissance de l'article 10.2, n'organisent pas le travail de leurs conducteurs de façon à ce que ceux-ci aient la possibilité de prendre leur repos hebdomadaire normal en dehors des véhicules qui leur sont confiés, imposant ainsi à leurs conducteurs de ne pas se conformer à l'article 8.8 du règlement 561/2006 du 15 mars 2006.

2 Entrée en vigueur et champ d'application

2.1 Quelle est la date d'entrée en vigueur de la loi ?

L'article 15 de la loi, codifié aux articles L. 3313-3 et L. 3315-4-1 du code des transports, ne prévoit pas de texte réglementaire d'application. Il ne prévoit pas non plus de délai d'entrée en vigueur.

Les nouveaux articles L. 3313-3 et L. 3315-4-1 du code des transports sont donc applicables depuis la publication de la loi du 10 juillet 2014 au Journal officiel du 11 juillet 2014.

2.2 La loi s'applique-t-elle en France aux conducteurs étrangers ?

La loi s'applique sur le territoire français, quelles que soient la nationalité du conducteur, de l'employeur ou de l'État d'immatriculation du véhicule.

2.3 La loi s'applique-t-elle aux transports relevant du champ d'application de l'accord européen relatif au travail en équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR)?

L'article 15 de la loi du 10 juillet 2014 rappelle que le repos hebdomadaire normal est défini au h de l'article 4 du règlement (CE) n° 561/2006 du 15 mars 2006 ; la définition de l'AETR est exactement la même.

Aussi, les règles définies à l'article 15 de la loi du 10 juillet 2014 ont vocation à s'appliquer aux transporteurs soumis à l'AETR.

2.4 La loi s'applique-t-elle aux conducteurs des véhicules de transport de marchandises de moins de 3,5 tonnes ?

La loi du 10 juillet 2014 ne concerne pas les véhicules utilitaires légers de moins de 3,5 tonnes.

Elle vise les véhicules qui entrent dans le champ d'application du règlement 561/2006 du 15 mars 2006, tel qu'il est défini à son article 2, et plus spécifiquement les véhicules poids lourds de transport de marchandises de plus de 3,5 tonnes de masse maximale autorisée.

C'est au niveau européen qu'il conviendrait d'engager une réflexion pour étudier la possibilité d'étendre aux véhicules utilitaires légers les exigences du règlement 561/2006 du 15 mars 2006.

2.5 La loi s'applique-t-elle aux conducteurs indépendants ?

La loi sanctionne les employeurs responsables de l'organisation du travail et ne s'applique donc pas aux conducteurs indépendants en tant que tels.

Toutefois, elle trouverait à s'appliquer à celui qui organise le travail de conducteurs indépendants (le serait-il lui-même), s'il agissait comme employeur vis-à-vis d'autres conducteurs.

2.6 La loi s'applique-t-elle aux conducteurs « mis à disposition » d'un employeur, aux commissionnaires, aux locataires de véhicules avec conducteur ?

Les dispositions du règlement 561/2006 du 15 mars 2006 relatives au repos hebdomadaire normal s'appliquent aux conducteurs « *mis à disposition* » d'une entreprise.

Toute personne qui, à quel titre que ce soit, organise le travail des conducteurs routiers peut voir sa responsabilité engagée.

2.7 La loi pénalise-t-elle le conducteur qui a pris un repos hebdomadaire normal à bord de son véhicule ou son employeur ? Qui doit payer l'amende ?

C'est au seul employeur, et jamais au conducteur, que sont imputables les sanctions entrant dans le champ de la réglementation sociale européenne. C'est le cas des peines prévues par la loi du 10 juillet 2014 (amende pouvant aller jusqu'à 30 000 € et peine d'emprisonnement pouvant aller jusqu'à un an) s'agissant du délit d'organisation du travail des conducteurs de telle manière qu'ils ne puissent respecter l'obligation de passer la période du repos hebdomadaire normal en dehors du véhicule.

2.8 La prise d'un repos hebdomadaire normal dans le véhicule à l'étranger mais décelée lors d'un contrôle en France peut-elle être poursuivie ?

Les agents du contrôle des transports terrestres cités par l'article L.3315-1 du code des transports sont habilités à constater les infractions au règlement 561/2006 du 15 mars 2006. Dans ce contexte, la prise du repos hebdomadaire normal dans le véhicule pourra être constatée lors d'une opération de contrôle en bord de route, où le respect de l'ensemble des règles afférentes au transport routier vont être vérifiées.

Les contrôles sur route n'ont pas vocation à porter sur les conditions de prise des repos hebdomadaires normaux sur des périodes antérieures au contrôle en cours.

3 Moyens de contrôle et de sanctions

3.1 Comment les véhicules et conducteurs contrôlés seront-ils déterminés ? Des priorités par nationalités seront-elles établies ?

Les modalités de contrôle ne sont pas modifiées par la loi du 10 juillet 2014. Les contrôles visent l'ensemble des véhicules circulant sur le territoire national, quelle que soit leur origine.

3.2 Un conducteur pourra-t-il être contrôlé à bord du véhicule pendant son repos journalier et/ou hebdomadaire ?

Les modalités de contrôle ne sont pas modifiées par la loi du 10 juillet 2014. D'une manière générale, comme c'est le cas actuellement, les contrôles sont effectués dans des conditions ne nuisant pas à la qualité du repos des conducteurs.

3.3 Comment les agents de contrôle vont-ils concrètement vérifier que les conducteurs prennent bien le repos hebdomadaire normal en dehors du véhicule ?

Les opérations de contrôle des contrôleurs des transports terrestres ont pour objectif de vérifier le respect de la réglementation européenne et nationale (cf. point 2-8).

Dès lors qu'il est établi qu'un conducteur se trouve en période de repos hebdomadaire normal, sa seule présence à bord du véhicule constitue un élément matériel suffisant pour

constater qu'il ne prend pas son repos en dehors du véhicule comme le prévoit l'article 8.8 du règlement 561/2006 du 15 mars 2006.

3.4 Les autorités pourront-elles contrôler les jours de repos hebdomadaire normaux sur une période plus large que la durée de 28 jours accessibles sur la carte chronotachygraphe lors des contrôles ?

Les contrôles effectués sur le territoire français en bord de route par les agents chargés du contrôle des transports routiers (agent du ministère chargé des transports, police nationale, gendarmerie...) se limiteront au constat de la conformité des conditions de prise du repos en cours. Ces contrôles n'auront pas pour objet de vérifier les conditions de prise des repos hebdomadaires normaux sur la période précédant de 28 jours le jour du contrôle.

3.5 Comment procéderont les autorités de contrôle en cas de saisie manuelle de données dans le tachygraphe numérique ?

La loi du 10 juillet 2014 n'apporte pas de modification aux conditions de contrôle des chronotachygraphes.

3.6 Comment la proportionnalité des peines par rapport à l'infraction sera-t-elle assurée ?

Le montant de l'amende et la peine d'emprisonnement mentionnés dans la loi constituent des peines maximales.

Les peines sont prononcées par les juges, à l'issue d'une enquête et d'une procédure contradictoire durant laquelle la défense est entendue.

Les peines seront prononcées conformément aux dispositions de l'article 132-24 du code pénal :

« Dans les limites fixées par la loi, la juridiction prononce les peines et fixe leur régime en fonction des circonstances de l'infraction et de la personnalité de son auteur. Lorsque la juridiction prononce une peine d'amende, elle détermine son montant en tenant compte également des ressources et des charges de l'auteur de l'infraction.

La nature, le quantum et le régime des peines prononcées sont fixés de manière à concilier la protection effective de la société, la sanction du condamné et les intérêts de la victime avec la nécessité de favoriser l'insertion ou la réinsertion du condamné et de prévenir la commission de nouvelles infractions.

En matière correctionnelle, en dehors des condamnations en récidive légale prononcées en application de [l'article 132-19-1](#), une peine d'emprisonnement sans sursis ne peut être prononcée qu'en dernier recours si la gravité de l'infraction et la personnalité de son auteur rendent cette peine nécessaire et si toute autre sanction est manifestement inadéquate ; dans ce cas, la peine d'emprisonnement doit, si la personnalité et la situation du condamné le permettent, et sauf impossibilité matérielle, faire l'objet d'une des

mesures d'aménagement prévues aux [articles 132-25 à 132-28](#) ».

3.7 Par quels moyens les autorités françaises pourront-elles poursuivre des employeurs implantés à l'étranger et faire exécuter les peines prévues par la législation française ?

Les poursuites à l'encontre des employeurs implantés dans d'autres Etats-membres reposeront sur les moyens de coopération administrative, policière et judiciaire en matière pénale prévus au niveau européen.

La coopération administrative entre administrations ou services compétents en matière de contrôle est prévue par l'article 22.2 du règlement 561/ 2006 du 15 mars 2006.

Ces poursuites pourront s'appuyer sur le principe posé par l'article 19 de ce règlement qui donne compétence aux États Membres pour *"infliger une sanction à une entreprise et/ou à un conducteur pour une infraction au présent règlement constatée sur son territoire et n'ayant pas déjà donné lieu à sanction, même si l'infraction a été commise sur le territoire d'un autre État membre ou d'un pays tiers* ». Egalement, s'agissant d'infractions de nature pénale, la coopération entre Etats-membres pourra s'appuyer sur les instruments de coopération judiciaire européenne.

4 Moyens de justification de régularité pour les conducteurs et transporteurs

4.1 A partir de quels éléments matériels un non respect de l'obligation de prendre le repos hebdomadaire normal en dehors du véhicule pourra-t-il être constaté ?

Les indices recueillis lors des contrôles en bord de route, notamment la récurrence de constats de prise de repos hebdomadaires normaux dans le véhicule par des conducteurs employés par la même entreprise, permettront de constituer un recueil d'indices constitutifs de l'infraction délictuelle à l'obligation d'organisation du travail en veillant que les conducteurs prennent leur repos normal en dehors du véhicule.

Un constat isolé de prise du repos hebdomadaire normal à l'intérieur du véhicule par un conducteur ne paraît pas suffisant, en l'absence d'autres éléments, pour considérer que le délit réprimé par l'article 15 de la loi du 10 juillet 2014 est constitué. Les éléments de fait recueillis lors des contrôles sur route pourront appeler des investigations complémentaires auprès entreprises employant les conducteurs concernés.

4.2 Des justificatifs démontrant que le conducteur a bien pris son repos hebdomadaire normal en dehors du véhicule (facture d'hôtel, de camping, attestation d'hébergement d'un proche...) seront-ils exigés ?

Les textes en vigueur ne prévoient pas la présentation de justificatifs spécifiques attestant de la prise du repos hebdomadaire normal en dehors du véhicule.

Le régime de la preuve est prévu à l'article 427 du code de procédure pénale : « *Hors les cas où la loi en dispose autrement, les infractions peuvent être établies par tout mode de preuve et le juge décide d'après son intime conviction. Le juge ne peut fonder sa décision que sur des preuves qui lui sont apportées au cours des débats et contradictoirement discutées devant lui* ».

En cas d'indice d'infraction aux règles de prise du repos hebdomadaire normal, comme pour les autres infractions, la charge de la preuve revient aux autorités chargées des investigations et, éventuellement, à celles compétentes pour la mise en œuvre des poursuites judiciaires.

Les employeurs faisant l'objet d'enquête ou de poursuites pourront produire, à leur initiative et conformément aux principes généraux du droit pénal, des preuves ou documents tendant à démontrer qu'ils ne se sont pas rendus coupables de l'infraction reprochée. Les autorités apprécieront, sous le contrôle du juge en dernier ressort, le caractère probant de ces documents.

4.3 Quels sont les justificatifs qui permettront à l'entreprise de prouver qu'elle n'organise pas systématiquement le repos hebdomadaire normal des conducteurs dans la cabine ?

Il ne sera pas établi de listes de justificatifs exigibles de la prise de repos hors cabine par les conducteurs.

La charge de la preuve revient à l'autorité qui poursuit et qui doit démontrer qu'un défaut d'organisation du travail existe (le délit ne vise que les organisations du travail qui aboutissent à contraindre les conducteurs à la prise du repos hebdomadaire normal en cabine). Elle le fera notamment par des constats en flagrance réitérés de prise de repos hebdomadaire normal en cabine par les conducteurs travaillant pour le même employeur. C'est notamment la récurrence de ces constats sur les lieux de stationnement qui pourra conduire, le cas échéant après investigations complémentaires, à établir l'intention délictuelle relative à l'organisation du travail.

Le fait qu'il ne soit pas prévu une liste de documents justificatifs constituant preuve pour l'entreprise permet aux employeurs de se prévaloir de tous documents probants à leur disposition pour étayer qu'ils ont bien rempli leur obligation d'organiser le travail de telle sorte que le conducteur ne soit pas amené à prendre son repos normal en cabine.

4.4 Le conducteur devra-t-il laisser sa carte conducteur dans le chronotachygraphe ou devra-t-il la retirer durant son repos hebdomadaire normal ? Devra-t-il alors fournir une attestation d'activité ?

La loi du 10 juillet 2014 n'introduit aucun changement dans les règles de manipulation de la carte de conducteur.

4.5 L'employeur peut-il être tenu pour responsable si un conducteur préfère passer son repos hebdomadaire normal dans son véhicule alors qu'il lui a mis un hébergement correct à disposition ?

Conformément à l'article 10.2 du règlement 561/2006 du 15 mars 2006, il appartient à l'employeur d'organiser le travail des conducteurs de manière qu'ils puissent se conformer aux règles relatives notamment au temps de repos ; à cette fin, les entreprises de transport donnent des instructions appropriées à leurs conducteurs et effectuent des contrôles réguliers. Compte tenu de ces obligations, l'employeur ne peut s'exonérer de toute responsabilité en invoquant le "libre choix" de son salarié. Il lui appartient de veiller, par des contrôles réguliers, que les instructions qu'il a données afin de faire respecter les prescriptions du règlement sont effectivement respectées par ses préposés, et à défaut de faire toutes diligences pour que cela soit le cas, avec le cas échéant, engagement de poursuites disciplinaires contre les salariés utilisant le véhicule en méconnaissance des ordres qui leur ont été donnés.

5 L'hébergement des conducteurs et le stationnement des véhicules

5.1. Quels types d'hébergement les employeurs peuvent-ils prévoir pour les conducteurs à qui ils demandent de passer leur repos hebdomadaire normal éloignés de leur point d'attache ?

Les employeurs doivent prévoir des conditions d'hébergement décentes garantissant des conditions d'hygiène et de confort correctes à leurs conducteurs devant passer leur repos hebdomadaire normal éloignés de leur point d'attache.

Les articles R. 4228-26 à R. 4228-34 du code du travail apportent des précisions sur les caractéristiques des hébergements qui peuvent être proposés par des employeurs à des travailleurs (dimensions minimales, niveau d'équipement etc).

L'attention des employeurs est appelée tout particulièrement sur les obligations déclaratives préalables auprès du préfet du département mises à leur charge en cas d'hébergement collectif par la loi n°73-548 du 27 juin 1973 relative à l'hébergement collectif.

Il est précisé que ne se conformerait pas aux dispositions de l'article 8.8 du règlement 561/ 2006 du 15 mars 2006, l'employeur qui organiserait le repos hebdomadaire normal des conducteurs en imposant à ceux-ci de stationner les véhicules sur une emprise, quelle qu'en soit les conditions d'accès et le niveau d'équipement, dès lors que les conducteurs ne disposeraient que du véhicule pour le couchage.

Il est rappelé par ailleurs que l'article R. 111-41 du code de l'urbanisme interdit le camping sur l'emprise des routes et des voies publiques ; d'autre part, le code pénal réprime les conditions d'hébergement et de travail indignes.

5.2. Comment le conducteur pourra-t-il surveiller son véhicule et son chargement s'il ne prend pas son repos à bord ou à proximité de son lieu de stationnement ?

Pendant ses temps de repos, un conducteur doit pouvoir, conformément aux termes du point h) de l'article 2 du règlement 561/2006 du 15 mars 2006, « *disposer librement de son temps* ». Aucune tâche ou activité ne peut donc lui être confiée par son employeur. S'il s'avérait que les conducteurs doivent surveiller ou garder le véhicule, ils seraient privés de cette faculté essentielle de prendre leur repos.

Il revient donc aux employeurs de prévoir les conditions de sécurisation des véhicules stationnés et de leurs chargements, y compris s'il s'agit de matières dangereuses, durant les périodes de repos des conducteurs compatibles avec la définition du repos.

5.3. Si les conducteurs ne peuvent pas assurer la surveillance de leurs véhicules, comment garantir la sécurité des véhicules durant les périodes de repos alors que le nombre de parkings sécurisés est très insuffisant ?

La loi ne modifie en rien les conditions de surveillance des véhicules puisque le règlement 561/2006 du 15 mars 2006 fait obligation depuis son entrée en vigueur en avril 2007, de laisser aux conducteurs la libre disposition de leur temps durant leur période de repos.