

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X I V ^e L É G I S L A T U R E

Communication

Commission des affaires européennes

Communication de M. Gilles Savary sur la consultation publique sur le renforcement de la législation sociale dans le domaine des transports par route.

Mercredi
7 décembre 2016
Séance de 16 heures 30

Présidence
de M^{me} Danielle Auroi
Présidente



Commission des affaires européennes

**COMMUNICATION SUR
LA CONSULTATION PUBLIQUE SUR LE
RENFORCEMENT DE LA LÉGISLATION SOCIALE
DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS PAR ROUTE**

de M. Gilles Savary

Réunion de commission du 7 décembre 2016

Mesdames, Messieurs,

Voilà un peu plus de six mois, notre Assemblée, par l'intermédiaire de sa Commission des Affaires européennes – puis, à sa suite, de sa Commission des Affaires sociales – a pris fermement position en faveur d'une révision ambitieuse de la directive 96/71/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 1996 concernant le détachement de travailleurs (COM(2016)128 final). Tout en prenant acte du choix de la Commission européenne de reporter à des initiatives législatives ultérieures la révision du règlement (CE) 883/2004 sur la coordination des régimes de sécurité sociale ainsi que la prise en compte du cas particulier des travailleurs hautement mobiles du secteur des transports routiers, notre Assemblée a fermement souligné que ces réformes étaient « *complémentaires aux dispositions prévues par la proposition de révision de la directive, et absolument essentielles à la pleine effectivité de la lutte contre le dévoiement du détachement de travailleurs* »⁽¹⁾.

La question de l'adéquation de la législation sociale dans le domaine des transports par route recoupe en effet largement tant les sujets que les fortes tensions entre les États membres que nous avons déjà largement évoqués, au sujet de la révision de la directive détachement, dans notre commission des Affaires européennes puis dans notre Assemblée.

(1) Résolution sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 96/71/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 1996 concernant le détachement de travailleurs (COM(2016) 128 final), présentée au nom de la Commission européenne par M. Gilles Savary, rapporteur, le 28 juin 2016 et considérée comme définitive en application de l'article 151-7 du Règlement par l'Assemblée nationale le 13 août 2016, TA n° 810.

Malgré les règles européennes adoptées en 2009 pour l'accès à la profession et au transport international routier, le secteur du transport routier de marchandises (TRM) reste profondément déséquilibré, par le biais en particulier de la mise en place de montages frauduleux visant à contourner les dispositions européennes applicables : fraude à l'obligation d'établissement permettant d'exclure le conducteur du droit social applicable dans le pays dans lequel il travaille habituellement, fraude au cabotage, fraude au droit du détachement au préjudice du conducteur et du régime de sécurité sociale de l'État dans lequel le travailleur est détaché. Le transport routier de marchandises est aujourd'hui devenu le lieu de dérives sociales dont on n'a sans doute pas encore mesuré toutes les conséquences, par exemple en termes de sécurité routière ⁽¹⁾.

La Commission européenne a souhaité renvoyer à un futur « paquet routier » – sous la responsabilité de la Commissaire européenne aux transports, Mme Violeta Bulc – le traitement du cas des chauffeurs routiers, qui se singularise par une caractéristique essentielle : non seulement le travailleur est mobile, mais son travail l'est également. L'activité des chauffeurs routiers ne s'exerce pas à l'intérieur d'un établissement physique implanté sur un territoire donné : son contrôle par les administrations se révèle de ce fait encore plus difficile que pour les autres secteurs.

Ce choix est discuté, notamment par le Gouvernement français. Il me semble toutefois judicieux stratégiquement : il permet en effet d'éviter d'agréger toutes les oppositions, les pays périphériques ayant sur ce sujet particulier une position commune avec les États membres de la partie orientale de l'Europe qui ont d'ores et déjà fait connaître leur opposition à la révision de la directive de 1996 sur le détachement.

C'est dans ce cadre que s'inscrit cette consultation publique sur le renforcement de la législation sociale dans le domaine des transports par route, qui concernera à la fois la réglementation sociale de l'Union dans le transport routier (durées de conduite, temps de repos et temps de travail) et les aspects liés au détachement des travailleurs.

Cette communication, et les conclusions qui y sont associées, sont donc la suite logique de nos travaux ; la France – et l'Allemagne – jouent un rôle particulièrement actif sur ce sujet, comme sur celui de la révision de la directive détachement. Ces deux pays viennent de réaffirmer officiellement, lors du Conseil Transports du 1^{er} décembre, leur opposition à toute initiative nouvelle de libéralisation dans le domaine du transport routier tant que les mesures préalables de lutte contre le dumping social dans ce secteur ne seront pas mises en œuvre.

En effet, l'absence d'application harmonisée de la législation européenne en matière de transport, de contrôles transnationaux des

(1) L'élément le plus marquant de ces dérives concerne les conditions d'hébergement des chauffeurs, puisqu'ils peuvent être contraints de dormir pendant des semaines, voire des mois dans la cabine exigüe de leur poids-lourds, y compris lors de leur repos hebdomadaire.

opérations de cabotage autorisées à l'occasion d'un transport international ainsi que d'un cadre juridique particulier applicable aux travailleurs hypermobiles conduit à la mise en concurrence des systèmes administratifs et sociaux des États membres, et cela ne peut perdurer. L'Europe est plus qu'un simple marché, elle est aussi le partage de règles et de valeurs communes.

1. Une consultation publique sur les règles sociales applicables au secteur routier lancée dans un contexte de fracture importante entre les États membres

a. Les résultats du paquet routier de 2009...

• Une remise en cause par près de la moitié des États membres de l'efficacité de la régulation du transport routier en matière sociale.

À la suite de l'adoption des trois règlements composant le « paquet routier de 2009 »⁽¹⁾ et conformément aux préconisations du Livre Blanc du 28 mars 2011, un groupe de haut niveau a été chargé, en juin 2011, d'identifier si les conditions étaient réunies pour une libéralisation totale du marché du transport routier. Leur rapport remis en juin 2012 à la Commission européenne prônait la poursuite du processus de libéralisation, notamment en ce qui concerne le cabotage. Face à la résistance du Parlement européen et de certains États membres – dont la France, au premier rang –, la Commission a renoncé à ce projet au printemps 2013, et la France a alors pris l'initiative de mobiliser les différents acteurs européens autour des enjeux du marché intérieur du transport routier.

La conférence organisée par ses soins à Paris, en avril 2014, s'est traduite par la signature, en marge du Conseil Transports du 5 juin de la même année, d'une déclaration de principe par onze États membres⁽²⁾ en faveur du renforcement de l'efficacité de la régulation du transport routier pour une convergence sociale et pour la garantie d'une concurrence saine et loyale dans le secteur, avec l'harmonisation des contrôles, la clarification de la législation existante, et le développement de conditions équilibrées de concurrence et de standards sociaux harmonisés.

En réponse, les pays de Višegrad, les pays baltes, la Bulgarie et la Roumanie ont signé, le mois suivant, une « contre-déclaration » invitant à préciser la notion de dumping social, à prévoir des sanctions non-discriminatoires et à ne pas fragmenter le marché.

Lorsque la Commission européenne a annoncé, début 2015, un nouveau paquet législatif consacré au secteur routier, autour de trois grands thèmes (tarification des infrastructures, accès au marché, volet social), les principaux États signataires de la déclaration du 5 juin, à l'exception notable de l'Espagne et du Portugal, ont mis en avant la nécessité de mettre en place, en priorité, les conditions garantissant une concurrence loyale dans le secteur grâce à davantage

(1) Règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil ; règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route et règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006.

(2) Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, France, Italie, Pays-Bas, Luxembourg, Grèce, Portugal.

de contrôle avant toute nouvelle phase de libéralisation. À l’opposé, les pays de l’Europe centrale, orientale et méridionale, les pays baltes et le Royaume-Uni ont demandé davantage de libéralisation.

Le débat d’orientation sur les aspects sociaux dans le transport routier organisé par la Présidence luxembourgeoise lors du Conseil TTE-Transports du 10 décembre 2015 puis les échanges acrimonieux entre ministres des transports européens l’été dernier ⁽¹⁾ à propos de la mise en place par l’Allemagne et la France de dispositions nationales visant à lutter contre les pratiques abusives du secteur du transport routier, ont confirmé ce clivage entre pays « cabotés » et pays qui offrent des services de cabotage.

• *Face à l’extrême diversité des situations, notamment en matière de rémunérations, la France et l’Allemagne ont fait le choix de mettre en œuvre des actions nationales correctrices, contestées toutefois par la Commission européenne.*

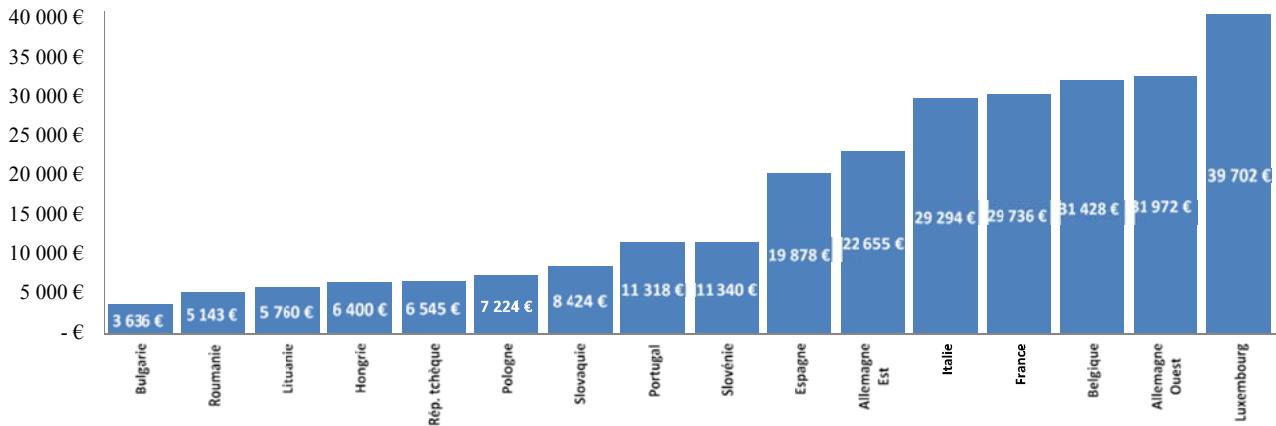
Les enquêtes de terrain du Comité national routier sur les pavillons du TRM européen mettent régulièrement en évidence l’extrême diversité des conditions d’emploi, des niveaux de rémunérations et des coûts de revient unitaires des conducteurs routiers internationaux en Europe derrière une apparente harmonisation.

La question des rémunérations est particulièrement éclairante, tant pour ceux soumis à cotisations sociales que pour les indemnités de déplacement et autres éléments de rémunération non soumis aux cotisations sociales.

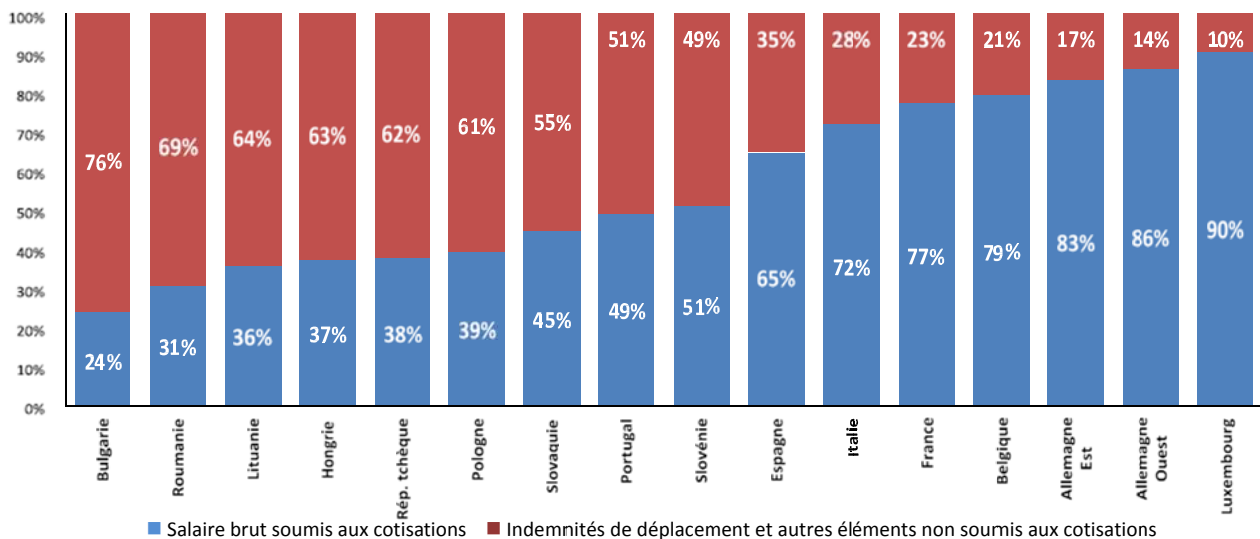
(1) À la suite de la note présentée lors de la réunion des ministres des transports européens à Luxembourg en juin 2016 par la Pologne, soutenue par dix autres États membres (Hongrie, République tchèque, Lituanie, Lettonie, Estonie, Bulgarie, Roumanie, Espagne, Portugal et Irlande), contre les règles mises en place par la France et l’Allemagne, en particulier en matière de salaire minimum, au nom du bon fonctionnement du marché intérieur, les ministres européens des Transports de sept autres pays États membres (Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, France, Italie, Luxembourg) rejoints par la Norvège ont demandé dans un courrier commun en septembre dernier à la Commission européenne de se pencher sur les conséquences engendrées par les « pratiques abusives » et la « concurrence acharnée » d’autres États dans le secteur du transport routier.

SALAIRE BRUT ANNUEL D'UN CONDUCTEUR ROUTIER À L'INTERNATIONAL EN 2016

(tous éléments soumis aux cotisations sociales)



STRUCTURE DE LA RÉMUNÉRATION D'UN CONDUCTEUR ROUTIER À L'INTERNATIONAL EN 2016 : ÉLÉMENTS SOUMIS AUX COTISATIONS SOCIALES/ÉLÉMENTS NON SOUMIS



Source : Comparatif des conditions d'emploi et de rémunération des conducteurs routiers internationaux en Europe, Étude Comité National Routier Europe, 16 novembre 2016

En données annualisées, le coût de revient complet d'un conducteur routier international pour une entreprise varie ainsi entre 55 810 €/an en Belgique et 15 859 €/an en Bulgarie, avec un coût d'environ 45 000 €/an dans l'ouest de l'Europe et 20 000 €/an à l'est, le Portugal, voire certains Länder de l'Est de l'Allemagne, se rapprochant quant à eux des standards des pays de l'Est.

En réponse à cette extrême diversité de la réglementation et de la gestion sociale appliquée dans les TRM européens, **l'Allemagne puis la France ont décidé de réagir, par le biais de la législation en matière de salaire minimum** dans le secteur routier. Mais ces deux pays font l'objet de procédures d'infraction ouvertes par la Commission européenne, qui considère que « l'application de ces législations systématique à toutes les opérations de transport qui touchent leurs

territoires respectifs restreint de manière disproportionnée la libre prestation des services et la libre circulation des marchandises »⁽¹⁾.

Depuis le 1^{er} janvier 2015, l'Allemagne a mis en place un salaire minimum horaire⁽²⁾ qui s'applique aussi aux conducteurs de camion étranger en transit dans ce pays (mais pas à ceux dont le point de départ et la destination finale se trouvent sur le territoire allemand). Confronté au dépôt d'un recours constitutionnel en mars 2015 par des entreprises de transport autrichiennes, polonaises et hongroises ainsi qu'au lancement par la Commission européenne d'une procédure pour déterminer la compatibilité d'une telle application du salaire minimum allemand, **le gouvernement allemand en a temporairement suspendu l'application.** La Commission européenne a finalement engagé une procédure d'infraction en mai 2015 contre l'Allemagne à ce sujet, par l'envoi d'une lettre de mise en demeure, complétée par une mise en demeure complémentaire le 16 juin dernier, la réponse des autorités allemandes à la première lettre et les discussions ultérieures n'ayant pas permis de dissiper les principales préoccupations de la Commission, selon cette dernière.

Portées par la loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques – qui adapte au secteur des transports les dispositions issues de la loi du 10 juillet 2014 visant à lutter contre la concurrence sociale déloyale portant sur la déclaration de détachement et sur les obligations de vigilance et de responsabilité pesant sur le donneur d'ordre⁽³⁾ – et son décret d'application du 7 avril 2016, **de nouvelles règles sont entrées en vigueur en France depuis le 1^{er} juillet 2016.** Les formalités de déclaration préalable apparaissant peu adaptées dans le secteur du transport, car les travailleurs sont détachés dans des conditions particulières compte tenu de la courte durée de leurs prestations et de la fréquence de celles-ci (*voir infra*), les conducteurs routiers étrangers doivent dorénavant pouvoir présenter leur contrat de travail et une attestation en cas de détachement pour l'exécution d'un contrat de transport transnational. Cette attestation informe le conducteur routier de ses droits – notamment le montant minimal du salaire en France qui lui devient applicable pour la partie de son activité sur le territoire français, qu'il ait pour destination ou pour provenance notre territoire ou qu'il s'agisse d'une opération de cabotage – et facilite donc le travail des agents de contrôle. Les entreprises établies hors de France doivent disposer d'un représentant sur le territoire français, chargé de conserver les documents relatifs à la période de travail et les bulletins de paie du travailleur détaché à des fins de contrôle, pendant une période de 18 mois après la dernière période de détachement. De surcroît, les conditions de travail des routiers étrangers doivent respecter – sous peine de suspension de l'activité d'un

(1) *Communiqué de presse sur les Procédures d'infraction du mois de juin : 2016, principales décisions, Procédures contre l'application systématique des législations française et allemande sur le salaire minimum dans le secteur des transports, http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-16-2097_fr.htm*

(2) *Si 21 États membres sur 28 imposent un salaire minimum encadré par la loi, l'Allemagne faisait jusqu'alors partie des exceptions (avec l'Autriche, Chypre, le Danemark, la Finlande, l'Italie et la Suède).*

(3) *Cette loi du 10 juillet 2014 a procédé à la transposition anticipée de la directive européenne du 15 mai 2014 relative au détachement de travailleurs.*

prestataire de services établi hors de France – les dispositions relatives aux obligations de repos quotidien et de repos hebdomadaire.

Comme elle y avait été engagée par la Pologne, soutenue par dix autres États européens, la Commission européenne a adressé à la France, le 16 juin dernier, une lettre de mise en demeure, première étape de la procédure d’infraction, sur la question de l’application du salaire minimum.

• ***Les insuffisances de la réglementation sociale sont pourtant connues de longue date, et ont été confirmées fin 2015 par un rapport commandé par la Commission européenne elle-même.***

L’étude du cabinet Ricardo Energy & Environment pour la direction générale de la mobilité publiée en décembre 2015 ⁽¹⁾ met en évidence que les règles en vigueur depuis 2009 n’ont pas « *promu significativement des avancées sociales et en matière de sûreté* », ni « *assuré des conditions du marché plus équitables entre les travailleurs installés et les travailleurs étrangers* », compte tenu des failles qui déséquilibrent le marché : les sociétés « boîtes aux lettres », les différentes interprétations nationales des règles communautaires, un suivi des contrôles inégal en fonction des États, ce qui entraîne notamment des pratiques de cabotage illégal, dit « permanent » ou « systématique ». Quant à la directive sur le détachement des travailleurs, si elle s’applique aux transporteurs effectuant du cabotage dans un État étranger, la vérification des conditions de travail de ce dernier s’avère en réalité quasi-impossible.

Les études du Comité National Routier démontrent régulièrement les décalages et les singularités dans les lectures retenues par les autorités nationales ou par les entreprises des modalités de calcul de la rémunération ainsi que des notions de temps de travail et de temps de conduite, en dépit d’une réglementation communautaire vaste et ancienne visant à l’harmonisation.

L’article 10 du règlement 561/2006 en est un bon exemple. Il précise 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.* » Or deux lectures peuvent en être faites, l’une stricte, qui interdit cette pratique, l’autre, plus libérale qui l’autorise tant qu’elle ne compromet pas la sécurité routière.

La diversité des lectures appliquées aux notions de temps de travail (via la prise en compte ou non de temps de disponibilité ou la manière de prendre en compte les relevés des temps du chronotachygraphe) se traduit sur le terrain par

(1) *Ex-post evaluation of Regulation (EC) No 1071/2009 and Regulation (EC) No 1072/2009 - Final report Study contract no. MOVE/D3/2014 – 254. <http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2015-12-ex-post-evaluation-regulations-2009r1071-and-2009r1072.pdf>.*

des pratiques très différentes, qui fondent principalement les résultats de temps de conduite et de kilométrage annuels. À titre d'exemple, un conducteur routier lituanien conduit ainsi 31 % de plus que son homologue français ⁽¹⁾.

Ces rapports confirment ainsi les constats réitérés tant des acteurs du secteur que de notre Assemblée sur les problèmes appelant une action législative urgente (*cf. infra*).

PROBLÈMES RECENSÉS PAR LES PARTIES PRENANTES CONSULTÉES DANS LE CADRE DE L'ÉLABORATION D'UN RAPPORT DU PARLEMENT EUROPÉEN DE 2013 COMME APPELANT, À L'AVENIR, UNE ACTION LÉGISLATIVE AU SUJET DES CONDITIONS SOCIALES ET DE TRAVAIL DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

	Degré d'importance
Programmes d'emploi illégaux/déloyaux entraînant du dumping social (compris les entreprises « boîtes aux lettres »)	*****
Manque d'application de la législation et de contrôles	*****
L'harmonisation sociale entre les États membres de l'UE-27 est loin d'être réalisée	****
Opérations de cabotage illégales	****
Qualité des infrastructures de repos et autres infrastructures destinées aux conducteurs	***
Temps de conduite et de repos	**

Source : « *Le dumping social dans les transports routiers de marchandises européens* », note de la Fondation Terra Nova, Ivan Izen, juin 2015

b. ... ont conduit la Commission européenne à engager une action spécifique sur le volet social, dont cette consultation publique est une étape.

Lors de la conférence sur le transport routier organisé par la Commission européenne le 19 avril 2016, l'idée initiale d'un nouveau « paquet routier » – au spectre nettement plus large que celui envisagé initialement mais aux ambitions réduites en matière de libéralisation – a laissé la place à celle d'initiatives dans le domaine routier, portées notamment par :

- la communication sur la décarbonation des transports, présentée le 20 juillet 2016 (notamment en ce qui concerne la tarification des infrastructures : directives 1999/62/CE dite Eurovignette et 2004/52/CE sur un service de péage électronique européen) ;
- la stratégie sur l'essor des systèmes de transport intelligents et coopératifs présentée le 30 novembre (avec en particulier l'annonce de lignes directrices en 2017 et l'examen du rôle de la Commission – qu'elle souhaite « proactif » – en matière du développement de « tachygraphes numériques ») ;

(1) *Ibid.*

- la révision annoncée de la législation sociale dans le domaine des transports par route, qui concernera à la fois :
 - o la réglementation sociale de l'Union dans le transport routier : règlement (CE) n° 561/2006 relatif aux durées de conduite, aux pauses et aux temps de repos, directive n° 2002/15/CE relative au temps de travail des travailleurs « mobiles » dans le domaine des transports par route, directive n° 2006/22/CE concernant le contrôle du respect des dispositions en matière de durées de conduite, de pauses et de temps de repos ;
 - o les aspects liés au détachement des travailleurs, régis par la directive n° 96/71/CE et ses exigences en matière d'exécution énoncées dans la directive n° 2014/67/UE.

Des consultations propres à chaque initiative routière ont donc été lancées – celle aujourd'hui à notre ordre du jour concernant ce volet social a été lancée mi-octobre, pour trois mois – les éventuelles initiatives législatives étant attendues pour le premier semestre de l'année 2017.

Le questionnaire spécialisé, destiné notamment aux autorités des États membres, reprend pour l'essentiel les points déjà vus dans les travaux d'évaluation européens ou nationaux.

Mais la répétition étant la base de la pédagogie, il m'a semblé utile que nous réitérions les critiques et les propositions de solution déjà avancées, afin d'appuyer la position, très claire, du Gouvernement français en faveur de la lutte contre le dumping social qui caractérise ce secteur. La période est en effet critique : les discussions sur la question du détachement des travailleurs semblent dans une situation de blocage complet, avec un retour au point de départ et il semble que l'on s'achemine vers un échec et un enlisement de ce dossier lors du Conseil Emploi du 8 décembre à Bruxelles, aucun compromis n'étant envisageable sous présidence luxembourgeoise, voire également sous présidence maltaise ⁽¹⁾.

Dans l'Europe à Vingt-Huit, la révolution ne se décrète pas tout seul – ou à deux, dans ce cas précis. C'est pourquoi, tout en acceptant d'engager une action spécifique sur le volet social, dont cette consultation publique est une étape, la Commission européenne a lancé les procédures d'infraction précitées.

Aurait-elle toutefois fait ce mouvement vers une action spécifique sur le volet social sans la pression « amicale mais appuyée » de la France et de l'Allemagne, soutenues par la Belgique ? Je crois que l'attitude ferme et solidaire de nos deux États en particulier a beaucoup joué, et je souhaite que la Commissaire européenne à l'industrie, Mme Elżbieta Bieńkowska ait autant de

(1) « Le Conseil butant sur la question du détachement des travailleurs, les yeux se tournent vers le PE », Jan Kordys, Bulletin quotidien européen du 26 novembre 2016, n° 11676

courage et de détermination que sa collègue Commissaire à l'emploi et aux affaires sociales, Mme Marianne Thyssen, qui vient de proposer des mesures ambitieuses de révision de la directive 96/71/CE du Parlement européen et du Conseil relative au détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services.

2. Un cadre juridique inadapté, trop complexe et dévoyé de son objectif initial

Le cadre juridique actuel, en particulier en matière sociale, n'est pas adapté pour relever les graves défis que représentent une protection adéquate des travailleurs et une concurrence loyale entre les opérateurs du domaine des transports par route.

Le secteur des transports routiers ajoute en effet à la complexité hors norme du cadre juridique applicable aux prestations de services internationales (PSI) et au détachement un élément complémentaire avec la réglementation transports.

Des travaux approfondis des commissions de nos deux assemblées ont mis en évidence le cadre juridique notoirement complexe et inadapté applicable au transport routier⁽¹⁾. Il convient d'en retenir dans le cadre de cette communication les points saillants.

a. Les transports routiers, une articulation complexe entre des réglementations relatives aux véhicules et aux chauffeurs elles-mêmes complexes

Outre l'application du régime du détachement (réglementation sociale) avec le développement de la pratique du cabotage (réglementation transport), le transport routier de marchandises (TRM) fait l'objet de plusieurs textes au niveau européen destinés à harmoniser les conditions d'exercice de cette activité, afin de prendre en compte sa dimension transfrontalière.

Les conditions d'accès à la profession⁽²⁾, les temps de travail, de conduite et de disponibilité⁽³⁾ et les opérations de transport au sein d'un autre État membre⁽⁴⁾ sont ainsi encadrés par le droit de l'Union. L'essentiel de ces normes

(1) *Rapport d'information n° 1087 « Le détachement des travailleurs : cheval de trois du travailleur low cost – proposition pour une politique européenne contre le dumping social » présenté par M. Gilles Savary, Chantal Guittet et Michel Piron, députés, au nom de la commission des affaires européennes le juin 2013 ; rapport n° 1085 sur les propositions de loi visant à renforcer la responsabilité des maîtres d'ouvrage et des donneurs d'ordre dans le cadre de la sous-traitance et à lutter contre le dumping social et la concurrence déloyale, présenté par M. Gilles Savary, député, au nom de la commission des affaires sociales le 17 février 2014 ; rapport d'information n° 450 (2013-2014) « Le droit en soute : le dumping social dans les transports européens » présenté au nom de la commission des affaires européennes par M. Éric Bocquet, sénateur, le 10 avril 2014.*

(2) *Règlement n° 1071/2009 du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route : honorabilité, capacité financière et professionnelle appropriées, établissement stable et effectif au sein d'un État membre, détention d'une licence communautaire et éventuellement attestation de conducteur.*

(3) *Règlement n° 561/2006 du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route (encadrement du temps de conduite et du temps de repos) et directive n° 2002/15 du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier (encadrement de la durée du temps de travail des conducteurs).*

(4) *Règlement n° 1072/2009 du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route : nécessairement consécutif à un transport international,*

s'applique aux véhicules de plus de 3,5 tonnes et à leurs exploitants. Les véhicules utilitaires légers (VUL) en sont, pour l'heure, exemptés.

• Le règlement n° 1071/2009 du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les **conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur** par route complète les règles juridiques initiales ⁽¹⁾ (honorabilité, capacité financière et professionnelle appropriées) par deux exigences supplémentaires : **l'établissement stable et effectif au sein d'un État membre – des réglementations liées à cette condition d'établissement sont prévues dans tous les États membres, mais avec des niveaux d'exigence qui varient d'un pays à l'autre – et la détention d'une licence communautaire** (délivrée par un État membre à tout transporteur de marchandises par route pour compte d'autrui traversant son territoire, qu'il soit établi sur son territoire ou sur celui d'un autre État membre, une copie certifiée conforme doit être conservée à bord de chaque véhicule du transporteur).

• Le **règlement n° 561/2006 du 15 mars 2006** relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route (**encadrement du temps de conduite et du temps de repos**) et la **directive n° 2002/15 du 11 mars 2002** relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier (**encadrement de la durée du temps de travail des conducteurs**) **fixent des minima et des maxima très souples**, pour ne pas dire laxistes (tout en permettant aux États membres les plus ambitieux socialement d'instituer des dispositions plus favorables aux chauffeurs).

le cabotage est autorisé, après déchargement des marchandises, dans la limite de trois opérations devant être achevées dans le délai de sept jours.

(1) Ces règles ont été posées par la directive n° 96/26 du 29 avril 1996 concernant l'accès à la profession de transporteur de marchandises et de transporteur de voyageurs par route ainsi que la reconnaissance mutuelle des diplômes, certificats et autres titres visant à favoriser l'exercice effectif de la liberté d'établissement de ces transporteurs dans le domaine des transports nationaux et internationaux.

Aux termes du **règlement n° 561/2006 du 15 mars 2006, la durée de conduite journalière ne doit pas dépasser neuf heures**. Elle peut toutefois être prolongée jusqu'à dix heures, mais pas plus de deux fois au cours de la semaine, soit entre le lundi à zéro heure et le dimanche à minuit. En tout état de cause, une pause d'au moins quarante-cinq minutes est obligatoire après quatre heures et demie de conduite. La durée de conduite ne peut dépasser cinquante-six heures par semaine et quatre-vingt-dix heures durant deux semaines consécutives.

Le temps de repos est également encadré par ce règlement. Il est fixé à onze heures par jour, voire à douze s'il est pris de façon fractionnée (trois et neuf heures). Il peut également être réduit à neuf heures trois fois par semaine. Mais le temps de repos hebdomadaire doit être d'au moins quarante-cinq heures toutes les deux semaines. Une certaine flexibilité permet via un système de compensation de ramener ce temps de repos hebdomadaire à vingt-quatre heures.

La **directive n° 2002/15 du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier** limite la durée hebdomadaire du travail des conducteurs à quarante-huit heures. Elle peut toutefois être plus longue, dans la limite de soixante heures, à condition toutefois que la moyenne de quarante-huit heures hebdomadaires ne soit pas dépassée sur une période de quatre mois consécutifs.

Deux autres limites sont imposées :

- les chauffeurs ne peuvent travailler plus de six heures consécutives sans pause ;
- si un travail de nuit est effectué, soit entre zéro et sept heures du matin, le temps de travail quotidien ne dépasse pas dix heures pour chaque période de vingt-quatre heures.

Source : rapport d'information n° 450 (2013-2014) « Le droit en soute : le dumping social dans les transports européens » présenté au nom de la commission des affaires européennes par M. Éric Bocquet, sénateur, le 10 avril 2014

Ces dispositions complexes se doublent d'une prise en compte du temps de conduite qui varie d'un pays à l'autre au sein de l'Union européenne, certains États s'écartant, en outre, de la notion de temps de travail pour la détermination de la rémunération des conducteurs, avec une forfaitisation partielle.

Enfin, si le droit communautaire distingue le temps de travail ⁽¹⁾ du temps de conduite, il ne prend cependant pas en compte le temps de disponibilité (soit la période durant laquelle le chauffeur, bien que n'étant pas à son poste de travail, peut répondre à des appels éventuels en vue de reprendre la conduite ou d'effectuer des travaux – les périodes d'attentes aux frontières ou celles durant lesquelles le camion est immobilisé sur un bateau ou sur un train sont apparentées à ce temps de disponibilité) et ces dispositions imbriquées sont les plus difficiles à appliquer, en particulier pour les conducteurs indépendants, dont le temps de travail n'est pas contrôlable.

(1) *Le temps de travail inclut, au-delà de la conduite, le chargement et le déchargement, le nettoyage et l'entretien technique, ainsi que les formalités administratives. Il intègre également les périodes durant lesquelles le conducteur ne peut disposer librement de son temps et doit se trouver à son poste de travail, comme les périodes d'attente de chargement ou déchargement par exemple.*

• Compte tenu de la spécificité de l'activité, deux catégories ont été identifiées juridiquement : le transport international ⁽¹⁾ et le cabotage routier (transport intérieur au sein d'un État B de la part d'une entreprise établie dans un État A), limitées à trois opérations dans les sept jours suivant un trajet international vers le pays d'accueil du cabotage ⁽²⁾, afin de préserver le caractère temporaire des prestations de service de transport routier à l'intérieur d'un autre État membre.

Si chaque transport de cabotage est soumis à la législation nationale de l'État membre d'accueil en ce qui concerne le contrat de transport, le poids et la dimension des véhicules, les prescriptions spécifiques à certaines catégories de marchandises, le contrôle des temps de conduite ou de repos des conducteurs et la taxe sur la valeur ajoutée, ***la rémunération et le temps de travail applicables peuvent être ceux du pays d'envoi durant toute la phase de cabotage***, en raison de l'absence de référence, à l'article 9 du règlement n° 1072/2009, aux dispositions de la directive n° 96/71 sur le détachement de travailleurs et donc à la notion du « noyau dur » du pays d'accueil pour les règles impératives de protection minimales en droit du travail, limitativement énumérées ⁽³⁾.

La France avait ainsi, jusqu'en 2015, exclu le cabotage légal du régime du détachement, et n'appliquait le statut du détachement qu'après huit jours de travail sur le territoire national. La loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques est revenue sur cette exclusion.

Bien que le cadre européen fixe des minima et des maxima, les cadres réglementaires nationaux sont loin d'être aussi harmonisés que ce qu'exigerait un bon fonctionnement d'un marché unique des transports routiers, d'autant que ces réglementations nationales au degré d'exigence variable ne s'appliquent dans toute leur rigueur qu'aux entreprises établies dans l'État concerné.

(1) *Déplacements d'un véhicule, dont le point de départ et le point d'arrivée se trouvent dans deux États membres différents, avec ou sans transit par un ou plusieurs États membres ou pays tiers, déplacements d'un véhicule au départ d'un État membre et à destination d'un pays tiers et vice versa, avec ou sans transit par un ou plusieurs États membres ou pays tiers, déplacements d'un véhicule entre pays tiers, traversant en transit le territoire d'un plusieurs États membres, les déplacements à vide en relation avec ces transports*

(2) *En effectuant un transfert de marchandises entre deux États dont il n'est pas ressortissant sur le trajet du retour, un opérateur retrouve par ailleurs un droit complet de cabotage au sein de l'État où il décharge.*

(3) ***Périodes maximales de travail et minimales de repos ; durée minimale des congés annuels payés ; taux de salaires minimal, y compris ceux majorés pour les heures supplémentaires ; conditions de mise à disposition des travailleurs, notamment pour les entreprises de travail intérimaire ; santé, sécurité et hygiène au travail, ; mesures protectrices applicables aux conditions de travail et d'emploi des femmes enceintes et des femmes venant d'accoucher, des enfants et des jeunes ; égalité de traitement entre hommes et femmes ainsi que d'autres dispositions en matière de non-discrimination.***

- b. Les pratiques divergentes en matière de contrôle de l'application des règles au sein des États membres et entre eux renforcent l'effet de la disparité des niveaux et des types de sanctions entre les États membres, et facilitent le non-respect de la réglementation sociale par les conducteurs/opérateurs, d'autant que les prestataires étrangers échappent plus facilement encore que leurs concurrents du pays d'accueil aux contrôles.*

Comme le souligne justement la note précitée de la Fondation Terra Nova, « dans les transports routiers, l'application effective des règles du noyau dur relève de la pure fiction. Comment les contrôler pour un chauffeur qui n'est pas rattaché à un établissement en France ? Il n'y a pas d'interlocuteur pour produire les éléments qui pour la plupart restent dans le pays d'envoi. Le contrôle est rendu encore plus compliqué par le fait que le chauffeur ne reste pas sur le territoire pendant toute une période de paie. Le contrôle est par ailleurs aléatoire lorsqu'il concerne un véhicule sur la route : le ciblage est donc très difficile. La langue constitue également un obstacle ».

De surcroît, la Cour de Justice de l'Union européenne a estimé que, compte tenu d'une équivalence entre les documents obligatoires, il n'était pas possible à un État membre de demander d'autres documents que ceux formellement prévus pour le détachement.

En fondant son argument sur l'équivalence des mesures de contrôle et de la coopération entre administrations, la CJUE a à mon sens fait une erreur d'appréciation : la coopération entre les organismes chargés des contacts intracommunautaires établis dans les pays membres est inefficace, la participation de certains États membres aux activités des organisations en réseau chargées du contrôle de l'application (comme EuroControleRoute -ECR, Confederation of Organisations in Road Transport Enforcement – CORTE, European Traffic Police Network - TISPOL) n'est pas satisfaisante, et *in fine*, les systèmes nationaux de sanctions ne disposent pas des mêmes niveaux et des mêmes types de sanctions pour les infractions.

- c. Un cadre juridique dépassé par les disparités économiques et sociales européennes et dévoyé de son objectif initial*

● Dans une Union européenne élargie depuis 2004 aux pays de l'Europe centrale et orientale (PECO) dont les standards économiques et sociaux restent encore très inférieurs à ceux de l'ancienne Union à Quinze, et alors que les effets de la crise économique de 2008 continuent à se faire sentir, **ces deux phénomènes se conjuguent pour déséquilibrer grandement le secteur des transports routiers de marchandises.**

Si dans son rapport au Parlement européen et au Conseil sur l'état du marché du transport routier dans l'Union européenne, publié le 14 avril 2014, la Commission européenne relève que « les transports nationaux effectués par des

véhicules immatriculés dans un autre État membre (cabotage) représentent à peine un peu plus de 1 % de l'ensemble des activités de transport », il convient de prendre en compte :

- l'impact selon les pays : ces échanges se concentrent à 68 % sur deux pays, l'Allemagne et la France, qui cumulent à la fois les plus grands volumes de marchandises transportées, une situation de carrefour géographique et des exigences sociales les plus élevées ;
- leur évolution : ainsi, en 2014, les pavillons des nouveaux États membres ont connu un taux de croissance de 21 % pour cette activité, contre 3 % pour les pavillons de des pays de l'ancienne Union à Quinze. Tandis que le cabotage progresse fortement pour les pavillons bulgares, portugais, roumain et slovaque, la France n'occupe plus que la 20^{ème} place du classement européen établi par le Comité National Routier en décembre 2015 ⁽¹⁾ pour cette activité, dont le volume est aujourd'hui marginal pour le secteur français.

Par ailleurs, la concurrence ne s'exerce pas seulement à travers le cabotage mais aussi à travers le transport international.

« Quatre cinquièmes de l'ensemble des activités de transport internationales sont imputables à des véhicules immatriculés soit dans l'État membre de chargement soit dans l'État membre de déchargement. Un cinquième est effectué par des véhicules immatriculés dans un pays tiers, soit une augmentation par rapport à 2004, où cette part s'élevait à un huitième », selon la Commission, dans le rapport précité. Là encore, cela se traduit durement pour les transporteurs français : alors qu'en 1999, les transporteurs français réalisaient 50 % de leurs transports à l'international, cette part ne représente plus que 9 % aujourd'hui, selon les données du ministère des transports ⁽²⁾. Avec -10,2 %, la baisse de l'activité bilatérale du pavillon français est particulièrement importante en 2014, ce dernier passant de la 7^{ème} à la 10^{ème} place du classement européen précité ⁽³⁾. À l'international, ce sont désormais les pays périphériques qui se développent le plus.

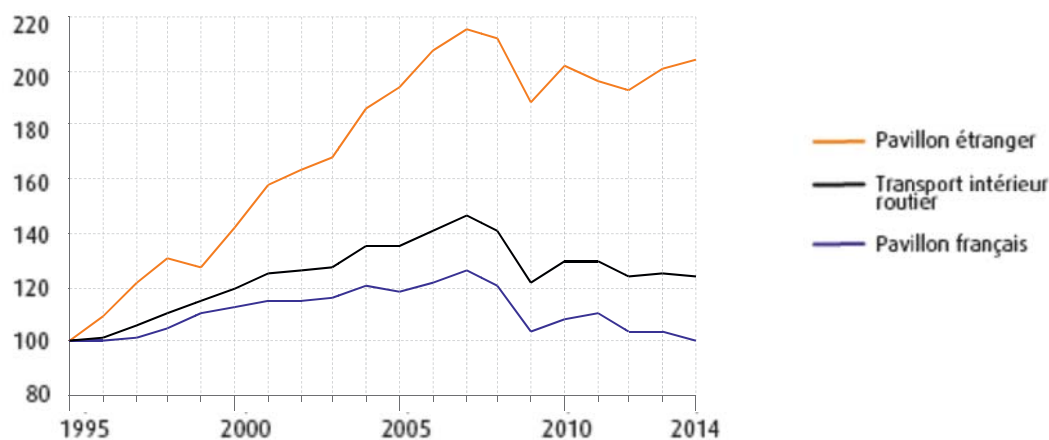
(1) <http://www.cnr.fr/Publications-CNR/Le-classement-des-pavillons-europeens-en-2014>

(2) « En France, les chauffeurs routiers étrangers seront payés au smic », *Le Monde*, 1^{er} juillet 2016.

(3) <http://www.cnr.fr/Publications-CNR/Le-classement-des-pavillons-europeens-en-2014>

ÉVOLUTION DU TRANSPORT INTÉRIEUR ROUTIER DE MARCHANDISES EN FRANCE

Indices base 100 en 1995



Source : SOeS ; CCTN 2015

La conséquence, c'est la perte d'au minimum 21 000 emplois de conducteurs en quinze ans, selon l'estimation avancée en 2012 par le Comité national routier, avec une tendance prévisible à l'aggravation : le CNR estimait dans le même temps à près de 40 % les entreprises françaises en difficulté dans le secteur des transports ⁽¹⁾.

● La **concurrence accrue** au sein de l'Union européenne n'est donc pas tant un stimulant de la qualité du service qu'une **incitation à employer des chauffeurs à bas coût. Elle a exacerbé le recours au contournement du dispositif légal, voire à la fraude pure et simple** :

- non-respect des temps de conduite et de repos, facilité par la vulnérabilité du chronotachygraphe, instrument clé du contrôle du temps de conduite, la mise en place de nouveaux dispositifs plus robustes n'étant pas attendus avant 2018 – ou plus probablement 2020 ⁽²⁾ – ;
- recours aux faux indépendants, aux sociétés boîte-à-lettres, au détachement intra-groupe et au détachement d'intérim (sur ce sujet, voir les rapports parlementaires précités) ;
- présence croissante des véhicules utilitaires légers (VUL) en provenance d'autres États membres sur certains segments du marché, créant les conditions d'une concurrence déloyale à la fois

(1) « Crise du pavillon routier français, impacts du cabotage : comment s'en sortir ? », *Transport - Développement - Intermodalité - Environnement*, octobre 2012.

(2) De surcroît, comme le note fort justement le rapport du sénateur Bocquet précité : « le calendrier de mise en œuvre qui peut atteindre jusqu'à 15 ans pour certains véhicules doit être revu afin d'éviter un régime à plusieurs vitesses où les flottes de poids lourds modernes seraient in fine mieux contrôlées que les anciens, créant insidieusement une prime à la vétusté. »

avec les VUL français mais aussi avec les camions de plus de 3,5 tonnes ⁽¹⁾.

Conjugués au travail dissimulé le week-end (via les modalités de prise des temps de repos, dans la cabine du camion sur les aires autoroutières), ces deux phénomènes ont installé une concurrence au moins-disant social, qui se répercute sur les marchés nationaux par l'intermédiaire des modalités de cabotage de retour autorisé. En outre, elle est insoutenable pour le rail.

● **La législation sociale de l'Union dans le domaine des transports par route a abouti à un résultat pour le moins paradoxal : détériorer les conditions de travail des conducteurs et aggraver la distorsion de concurrence entre les opérateurs au sein de l'Union européenne.** Le cadre minimal mis en place aura toutefois eu un – seul – mérite, celui de contribuer au renforcement de la sécurité routière en réduisant le risque de fatigue chez les conducteurs par la mise en place de règles communes sur les durées de conduite et les temps de repos.

3. Des attentes claires vis-à-vis de l'Union européenne : harmoniser le cadre social applicable et en garantir une application uniforme

Compte tenu de ce qui précède, il ne fait pas de doute que seule une action au niveau de l'Union européenne, facteur à la fois de cohérence et de sécurité juridiques, pourra permettre de renforcer les droits en matière de protection sociale des travailleurs du secteur des transports par route, de garantir une concurrence loyale entre les opérateurs tout en assurant le maintien de la liberté de fournir des services de transport à travers l'Union.

À l'inverse, les conséquences de l'absence d'une intervention de l'Union seraient sans nul doute l'élaboration de mesures nationales divergentes et la poursuite de l'inégalité de traitement en matière de contrôle des conducteurs et des opérateurs, l'aggravation des distorsions de concurrence déjà constatées et pour finir la fragmentation du marché unique des transports par route.

Un demi-siècle de marché commun et de libéralisation des échanges n'a pas suffi à créer suffisamment rapidement des conditions de convergence mutuelle des conditions de marché et d'échange. Il apparaît dès lors légitime et fondé que l'Union européenne, au nom du principe de subsidiarité, réforme ces distorsions structurelles en son sein, et lutte contre la systématisation de comportements et de stratégies « d'optimisation sociale ».

Les objectifs de la révision du volet social du cadre applicable au secteur du transport routier doivent donc être en priorité de :

(1) Si la France a souhaité appliquer les dispositions du règlement n° 1071/2009 à ce secteur en obligeant les sociétés à satisfaire aux conditions d'établissement, d'honorabilité et de capacités financières et professionnelles, ainsi que les règles européennes en matière de cabotage, elle demeure relativement isolée au sein de l'Union européenne.

- clarifier et simplifier la réglementation en vigueur ;
- garantir l'application et l'exécution uniformes de la réglementation sociale dans les États membres, en améliorant notamment l'efficacité du contrôle transfrontalier ;
- renforcer l'harmonisation des conditions de travail dans ce secteur, notamment en matière d'organisation du temps de travail et du temps de repos, et des conditions de concurrence entre les opérateurs.

a. Régler la question de l'inadaptation et des divergences d'interprétation de la notion de détachement appliquée à un chauffeur routier en définissant un cadre juridique particulier applicable aux travailleurs hypermobiles

La notion de détachement est très mal adaptée aux travailleurs qui franchissent très régulièrement des frontières nationales et opèrent sous une multitude de législations sociales différentes.

Ce caractère mobile rend en effet très difficile, si ce n'est impossible, le rattachement salarial des travailleurs aux différents pays qu'ils traversent, dans des temps parfois très courts et très séquencés. Il limite par conséquent l'application même des règles de détachement établies par la directive de 1996.

L'Union européenne doit apporter une réponse juridiquement opposable aux recrutements opportunistes des travailleurs étrangers les moins « coûteux » qui gangrènent le secteur du transport routier international, et par le ricochet du cabotage, le transport national des États membres.

Le secteur maritime offre un exemple éclairant. Confrontée à l'importante dérégulation sociale au plan mondial dans ce secteur, l'Organisation internationale du travail (OIT) a adopté en 2006 une Convention du travail maritime (entrée en vigueur le 20 août 2013) dont l'objectif est double : assurer des conditions de travail décentes pour les gens de mer et garantir une concurrence loyale entre les armateurs. Elle reconnaît que les gens de mer (entre 1,2 et 1,4 million de personnes) définis à l'article II de la Convention comme « les personnes employées ou engagées ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire », doivent bénéficier d'une « protection particulière » et énonce leurs droits fondamentaux ainsi que des principes généraux en matière d'emploi et de droits sociaux.

Compte tenu des divergences d'appréciation entre États membres de la notion de détachement appliquée à un chauffeur routier, **l'Union européenne doit clarifier cette notion, éventuellement en établissant un critère relatif au détachement dans le domaine du transport par route et en adaptant aux particularités de ce secteur les formalités administratives pour les travailleurs détachés.**

Des **orientations juridiquement contraignantes** sont absolument nécessaires pour une mise en œuvre harmonisée des conditions de détachement dans le secteur du transport routier, tout particulièrement pour le **cabotage de retour dans une opération de transport international, tant sur le nombre d'opérations – qu'il conviendrait de réduire, par exemple en limitant le nombre d'opérations à une par pays traversé pour en limiter l'impact sur le trafic intérieur – que sur la législation applicable relative au salaire minimum**, compte tenu des développements en cours sur ce sujet.

b. Garantir une application harmonisée de la réglementation européenne en vigueur sur le droit des transports grâce à des contrôles plus efficaces

L'état de la coopération administrative européenne dressé par le rapport d'information n° 450 (2013-2014) « Le droit en route : le dumping social dans les transports européens » présenté au nom de la commission des affaires européennes par M. Éric Bocquet, sénateur, le 10 avril 2014, est éloquent.

« La Belgique, la France, le Luxembourg et les Pays-Bas ont été les pionniers de la coopération administrative européenne avec la signature d'un accord en octobre 1999 visant :

« - la systématisation des échanges d'informations sur les entreprises ne respectant pas la législation européenne ;

« - l'organisation de contrôles communs et coordonnés ;

« - le développement de programmes communs de formation des agents des services de contrôle ;

« - la promotion d'échanges transfrontaliers d'expériences ;

« - des échanges d'informations sur les nouveaux développements technologiques ;

« - une concertation renforcée entre les pays participants, avec prise d'initiatives communes et, dans la mesure du possible, prises de positions communes.

« L'Allemagne et l'Irlande sont devenues partie de cet accord en 2001, le Royaume-Uni et l'Espagne le signant en 2002. Il a ensuite été étendu à la Pologne et l'Autriche en 2004, à la Bulgarie, à la Hongrie et à la Roumanie en 2007 et enfin à la Lituanie en 2010, donnant ainsi naissance à « Euro contrôle route ». La Lettonie, Malte, la Slovaquie et la République tchèque sont par ailleurs observateurs au sein de cette organisation.

« Si les semaines de contrôle et la mise en avant des fraudes au chronotachygraphe ont eu un impact indéniable sur la révision du règlement et la promotion d'un nouveau dispositif, il convient de constater que **cette coopération est limitée à la moitié des membres de l'Union européenne et vise principalement le volet technique. Rien n'est véritablement mis en œuvre en vue d'une lutte efficace contre les montages transnationaux et une fraude souvent qualifiée d'industrielle.** La seule avancée constatée concerne l'élaboration en 2012 d'un guide de contrôle de situation de détachement dans le secteur du transport routier, destiné aux inspections du travail des trois pays membres du projet TRANSPO : la France, l'Italie et la Roumanie. »

Il est donc nécessaire, pour **améliorer l'efficacité des contrôles**, au premier chef, de :

- **définir clairement les responsabilités de tous les acteurs de la chaîne** du transport en cas d'infraction à la réglementation sociale, en impliquant la responsabilité du donneur d'ordre (c'est ce qu'a choisi de faire la France avec la loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, qui adapte au secteur des transports les dispositions issues de la loi du 10 juillet 2014 visant à lutter contre la concurrence sociale déloyale portant sur la déclaration de détachement et sur les obligations de vigilance et de responsabilité pesant sur le donneur d'ordre) ;
- accroître le **nombre et la portée des contrôles dans les locaux** mêmes des entreprises ;
- **harmoniser les outils utilisés par les agents** chargés du contrôle et d'établir des exigences minimales pour l'échange régulier de données

et d'informations entre les États membres. À cet égard, il est essentiel de permettre aux autorités de contrôle des États membres d'accéder en temps réel aux registres électroniques nationaux, au registre européen de transport et aux cotes de risque des États membres ainsi que de mettre en place des dossiers de conformité intégrés, associant le véhicule, le chauffeur et le transporteur, sous forme électronique et obligatoirement communiqués aux registres électroniques nationaux et au registre européen de transport ;

- promouvoir **l'utilisation d'un tachygraphe numérique équipé d'un système GNSS** afin d'accroître l'efficacité du contrôle mais également – et ce n'est pas accessoire – de réduire la charge pesant sur les opérateurs qui respectent la réglementation.

Mais pour une complète efficacité, l'Union européenne doit aussi se doter d'une **Agence européenne de contrôle du travail mobile en Europe**, permettant une coordination européenne des bureaux et des procédures de coordination interétatiques mises en place par la directive de 1996 et renforcées par celle de 2014, de pallier leurs éventuelles difficultés de liaisons et d'échanges d'informations dans des délais opérationnels, et éventuellement de s'y substituer en cas de carence avérée. C'est une idée promue de longue date par notre Assemblée (résolution européenne n° 185 du 11 juillet 2013 sur la proposition de directive relative à l'exécution de la directive sur le détachement de travailleurs et résolution n° 810 du 13 août 2016 sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 96/71/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 1996 concernant le détachement de travailleurs).

c. Lutter efficacement contre le travail dissimulé pendant les heures de repos

Le repos hebdomadaire est actuellement une forme de travail dissimulé puisque les chauffeurs en congés sont non seulement « privés de liberté » en étant assignés à garder le camion et sa marchandise – le plus souvent sur des aires de repos de mauvaise qualité – mais ils ne bénéficient non plus pas des conditions de travail, de rémunération et de récupération habituellement liées au travail le week-end.

Il convient donc d'interdire expressément la possibilité d'effectuer le temps de repos hebdomadaire normal soit effectué dans un véhicule, mais aussi toute rémunération fondée sur le rendement pour le conducteur. L'article 15 de la loi n° 2014-790 du 10 juillet 2014 visant à lutter contre la concurrence sociale déloyale interdit d'ores et déjà aux entreprises de transport routier d'imposer à leurs conducteurs de prendre leur temps de repos hebdomadaire normal à bord de leur véhicule même si celui-ci est équipé d'un matériel de couchage convenable ⁽¹⁾.

(1) Cette disposition ne concerne pas le temps de repos hebdomadaire réduit – inférieur à 45 heures – qui est d'ores et déjà encadré par le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars

C'est non seulement une question de lutte contre une forme de concurrence déloyale qui consiste à réduire le plus possible les frais d'hébergement des salariés, mais c'est surtout un enjeu de dignité humaine (cela se fait au détriment de la santé et de la vie privée et familiale des chauffeurs), de sécurité routière mais aussi d'amélioration de l'attractivité des métiers du secteur.

*

* *

La Commission s'est réunie le 7 décembre 2016, sous la présidence de M^{me} Danielle Auroi, Présidente, pour examiner la présente communication.

L'exposé du rapporteur a été suivi d'un débat.

« **M. Jacques Myard.** *« Je tiens l'auberge de la France au carrefour de l'Europe »*, cette phrase d'un ancien ministre des affaires étrangères me semble s'appliquer parfaitement au cas du transport routier !

J'approuve ces conclusions, même si une meilleure coordination sous l'égide de la DG Transports pourrait sans doute nous éviter de créer une agence européenne de plus.

Mais nous pouvons d'ores et déjà agir sur le plan national : par exemple – et j'avais déposé une proposition de loi à ce sujet – les salaires et les cotisations sociales sont d'ordre public en France, les travailleurs détachés doivent donc être payés comme les travailleurs français. Les conditions sociales sont une compétence nationale, il faut taper du poing sur la table ! Par ailleurs, nous pourrions aussi jouer sur les contrôles du nombre et des conditions des heures de repos, sur la base de la sécurité routière, également compétence nationale, et prendre des mesures coercitives avec ces transporteurs qui sont finalement des exploiters.

M. Gilles Savary. La difficulté majeure ici, c'est l'hypermobilité de ces travailleurs. Pour les travailleurs détachés classiques, imposer qu'ils acquittent toutes les charges sociales du pays où ils sont détachés est à mon sens une fausse bonne idée : premièrement, cela serait très attractif pour les travailleurs étrangers, compte tenu de la bonne couverture santé et retraite que nous offrons, et cela pèserait donc sur notre régime social ; deuxièmement, cela signifie aussi la fin du détachement de travailleurs français, puisqu'eux aussi seraient alors tenus d'être au régime social du pays d'accueil !

2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route et qui permet au conducteur, s'il le souhaite, de prendre ce temps de repos à bord de son véhicule, à condition qu'il soit équipé d'un matériel de couchage convenable et qu'il soit à l'arrêt.

M. Jacques Myard. On peut imaginer un système où l'entreprise française prend en charge des cotisations complémentaires en France, en faisant attacher nos travailleurs détachés de manière complémentaire à une caisse française. C'était ma situation lorsque, diplomate, j'étais en poste à l'étranger, où j'étais rattaché non pas à la Sécurité sociale – qui a une base territoriale – mais à la Mutuelle des Affaires étrangères.

M. Gilles Savary. Imaginez la complexité pour la Sécurité française dans le cas où un ingénieur passe trois mois dans un pays, cinq mois dans un autre ! Le système aujourd'hui est robuste pour nos travailleurs ; si on en change, nous nous handicapons nous-même ! Interdire le détachement, c'est la fin des échanges scientifiques, culturels, etc. Bref Cuba ou la Corée du Nord ! Le détachement n'a pas été inventé par l'Europe, mais ce qu'elle a autorisé, à tort, c'est le détachement d'intérim, soit le commerce de main d'œuvre.

Cette « prestation de service international » échappe totalement au droit européen de la libre prestation de services, et notamment le droit d'établissement, qui impose de respecter les normes du pays d'accueil. J'ai appris, lors d'un récent déplacement à Cracovie, que les Chantiers de l'Atlantique recrutaient vingt-cinq soudeurs, à 4 000 euros par mois, pas vraiment *low cost* donc ! Pourquoi ? Car comme autrefois avec les Italiens, les Polonais, nous avons besoin des étrangers pour remplir des besoins auxquels notre marché du travail ne sait plus répondre, faute de formations adaptées.

M. Jacques Myard. Pourrait-on alors poursuivre ces sociétés d'intérim sur la base du délit de marchandage ?

M. Gilles Savary. On le pourrait sans doute, en effet.

Sur les questions de sécurité et de temps de repos, je pense que c'est un faux problème. Les normes européennes sont drastiques, précises et parfaitement contrôlables en croisant la lettre de voiture – la description de la mission – et le tachygraphe, qui contient toutes les données relative à la façon dont cette mission a été mise en œuvre. Lors des contrôles routiers auxquels j'ai participé, aucun des chauffeurs n'a été pris en défaut. Il est vrai que l'on peut parfois truquer les tachygraphes, mais cela n'est possible que sur les tachygraphes les plus anciens.

Comme on le voit aussi avec les compagnies aériennes, *low cost* ne veut pas dire sécurité à bas coût, tout simplement car leurs avions sont neufs, et qu'ils les vendent à la première maintenance. Leurs ratios sont ainsi meilleurs que ceux d'Air France !

Le vrai sujet, c'est cette concurrence déloyale qui, via le cabotage, affecte les marchés intérieurs. Interdire le cabotage poserait des problèmes écologiques – le camion rentrant alors à vide s'il n'a pas trouvé de chargement retour dans le pays de destination – mais limiter à un cabotage par pays traversé me paraît de nature à rééquilibrer les choses.

L'autre axe majeur d'action, c'est la technologie, pour mettre en place un réseau quasi universel d'informations pour éviter les sociétés « boîtes à lettre » – que même les Français utilisent. Je pense bien sûr à la plus grande entreprise de TRM à l'international, Dentressangle, qui a été condamnée pour avoir mis en place une filiale fictive à Bratislava pour embaucher en Slovaquie des chauffeurs qui travaillaient ensuite dans l'Europe entière, aux conditions sociales slovaques.

M. Jacques Myard. Les contrôles sont-ils réellement effectifs, en nombre suffisant et faits au bon moment ? Je suis en effet surpris de voir le faible taux de contrevenants affiché.

M. Gilles Savary. Je n'ai pas le chiffre en tête, mais le pourcentage est assez élevé. Plusieurs corps de contrôle travaillent ensemble, les douanes, la gendarmerie, les inspecteurs du ministère des transports...et les contrôles sont significatifs – même si nous manquons encore de personnel, notamment les week-ends – mais, il est vrai, avec des « nuances diplomatiques » : par exemple en Aquitaine, on contrôle peu les camions espagnols. L'Espagne est très attentive à ce sujet, c'est notre voisin immédiat, et nous avons beaucoup d'intérêts communs.

M. Pierre Lequiller, président. Qui sont les principaux opposants au renforcement de la législation sociale dans le secteur routier ?

M. Gilles Savary. Les pays de l'Est de l'Europe. Lors de ce déplacement à Cracovie, mes interlocuteurs polonais m'ont demandé pourquoi nous voyions d'un mauvais œil qu'ils valorisent leur atout en force de travail chez nous alors que nous valorisons dans le même temps notre atout en capital chez eux en investissant, parfois sans ménagement, dans la grande distribution par exemple. Ils appliquent ici la théorie des avantages coopératifs, et si on leur refuse, alors ils considèrent ne plus avoir intérêt à rester dans l'Europe.

M. Jacques Myard. Le problème majeur, c'est la disparité des pays qui composent l'Union européenne, sur le plan économique, social et culturel. Or un rattrapage des pays de l'Est exige que les travailleurs de ces pays soient beaucoup plus revendicatifs socialement qu'ils ne le sont aujourd'hui.

M. Gilles Savary. Le rattrapage est plus rapide qu'on ne le croit. L'hypothèse de convergence des niveaux de vie, on l'a vérifié avec les Espagnols. Il y a des tensions sur le marché du travail en Pologne, et les salaires augmentent. Il faut juste que nous soyons protégés le temps de cet ajustement et donc que l'Union prenne les mesures adéquates.

Le TRM concerne des travailleurs hypermobiles, et on retrouve finalement une problématique déjà vue dans le transport maritime, avec une mondialisation avec des équipages malais, philippins. La solution que nous avons retenue, c'est l'exonération de charges sociales des marins français.

Si les mesures liées aux conditions d'hygiène, de sécurité et de logement, et au respect du noyau dur que j'ai portées sont respectées, et que l'on y ajoute

celles liées aux CICE et au Pacte de responsabilité, un travailleur détaché des pays de l'Est est plus cher qu'un travailleur français jusqu'à 1,6 SMIC.

On fait 1 500 contrôles par mois, contre pas même 800 par an en 2013. On a fermé vingt chantiers, infligé plus de sept millions d'euros d'amendes, on immobilise les véhicules.

L'effort de régulation est donc réel, mais il faut aussi garder à l'esprit que nous avons besoin des travailleurs étrangers en raison des faiblesses de notre offre d'emploi et de formation nationales : aujourd'hui il manque 13 000 personnes dans les métiers de l'aéronautique, il n'y a plus de chaudronnier aéronautique dans notre pays. Attention à ne pas dérapier dans le débat public vers une xénophobie qui nous serait en fait néfaste.

M. Pierre Lequiller, président. Merci pour ce travail précis, très complémentaire des précédents travaux menés sur le détachement. Je mets donc aux voix les conclusions proposées.

La commission *a adopté* à l'unanimité des présents les conclusions suivantes.

*

* *

CONCLUSIONS ADOPTÉES

Article unique

La commission des Affaires européennes

Vu l'article 88-4 de la Constitution,

Vu le règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil,

Vu le règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route,

Vu 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, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil,

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

Vu la directive n° 2002/15/CE du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier,

Vu la directive n° 2006/22/CE du 15 mars 2006 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 et abrogeant la directive n° 88/599/CEE du Conseil,

Vu la directive n° 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,

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

Vu la proposition de directive du 8 mars 2016 du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive n° 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 (COM[2016] 128 final),

Vu la consultation ouverte par la Commission européenne sur le renforcement de la législation sociale dans le domaine des transports par route,

1. Souligne que le cadre européen en matière de transport de marchandises par route (TRM) a trouvé ses limites dans les différences considérables de niveaux de salaires et de législations du travail qui perdurent au sein de l'Union européenne et permettent la mise en place d'un véritable marché européen du moins-disant social ;
2. Note que l'efficacité de la régulation du TRM en matière sociale est remise en cause non seulement par près de la moitié des États membres mais aussi par les travaux d'évaluation *ex post* engagés par la Commission européenne elle-même ;
3. Considère que les dérives constatées du cadre réglementaire applicable au TRM sont contraires au principe de concurrence libre et non faussée du marché intérieur européen ; en permettant de contourner le principe de subsidiarité des politiques salariales et sociales en proposant sur les marchés du travail nationaux une main-d'œuvre qui ne bénéficie ni des mêmes conditions d'emploi et de travail, ni de la même couverture sociale que les travailleurs nationaux, ces dérives créent des conditions de concurrence insoutenables, basées exclusivement sur le coût de la main d'œuvre, au détriment des vertus traditionnellement reconnues à la concurrence d'amélioration de la qualité des biens et services fournis ;

4. Réaffirme qu'en outre cette question recouvre aussi des enjeux de dignité humaine, mais également de sécurité routière et d'amélioration de l'attractivité des métiers du secteur ;
5. Soutient avec force la position exprimée par le Gouvernement français s'opposant à toute nouvelle initiative législative européenne libéralisant le cabotage routier national sans un renforcement préalable de la législation sociale européenne applicable au TRM ;
6. Estime, au vu des différends qui ont opposé certains États membres et au vu des législations unilatérales dont se dotent certains d'autres, comme la France, qu'il y a urgence à ce que l'Union européenne assume ses responsabilités en la matière, le principe de subsidiarité, consacré par l'article 5 du TFUE, trouvant ici matière à s'appliquer au profit d'un accroissement des règles et des compétences communautaires ;
7. Rappelle qu'une réforme de la législation sociale en matière de transport par route, et notamment la définition d'un statut des travailleurs hautement mobiles, est absolument complémentaire de la proposition de révision de la directive n° 96/71/CE pour permettre une pleine effectivité de la lutte contre le dévoiement du détachement de travailleurs ;
8. Juge en conséquence indispensable de :
 - Clarifier et simplifier la réglementation en vigueur, notamment en matière de définition des temps de travail, de conduite et de repos, et en interdisant expressément la possibilité d'effectuer dans un véhicule le temps de repos hebdomadaire normal ;
 - Régler la question de l'inadaptation et des divergences d'interprétation de la notion de détachement appliquée au transport routier de marchandises en définissant un cadre juridique spécifique applicable aux travailleurs hypermobiles, notamment pour ce qui relève de la rémunération minimum ;
 - Garantir l'application et l'exécution uniformes de la réglementation sociale dans les États membres en améliorant notamment l'efficacité des contrôles grâce à
 - la faculté donnée aux autorités de contrôle des États membres d'accéder en temps réel aux registres électroniques nationaux, au registre européen de transport et aux cotes de risque des États membres ;

- la mise en place de dossiers de conformité intégrés associant le véhicule, le chauffeur et le transporteur, sous forme électronique et obligatoirement communiqués aux registres électroniques nationaux et au registre européen des entreprises de transport ;
 - la création d'une Agence européenne de contrôle du travail mobile – avec pour missions l'observation du phénomène et des infractions interétatiques, le suivi des législations nationales, la formulation de propositions d'amélioration de la réglementation européenne et l'amélioration du système d'information administratif entre États membres – ;
 - la promotion de l'utilisation d'un tachygraphe numérique équipé d'un système GNSS ;
- Définir clairement les responsabilités de tous les acteurs de la chaîne du transport en cas d'infraction à la réglementation sociale, en impliquant la responsabilité du donneur d'ordre ;
 - Revoir les règles applicables au cabotage de retour dans une opération de transport international, en réduisant le nombre d'opérations autorisées, par exemple en limitant le nombre d'opérations à une par pays traversé pour limiter l'impact sur le trafic intérieur.

ANNEXE

Consultation publique ouvert par la Commission européenne sur le
renforcement de la législation sociale dans les transports routiers

Consultation publique sur le renforcement de la législation sociale dans le domaine des transports par route

Les champs marqués d'un * sont obligatoires.

Questionnaire destiné aux autorités, aux organismes chargés de l'application, aux organisations de travailleurs et aux associations professionnelles

Informations concernant la présente consultation

- La réglementation sociale de l'UE dans le domaine des transports par route (durées de conduite, temps de repos et temps de travail)
- Les aspects liés au détachement de travailleurs

et leur mise en œuvre, leur fonctionnement et les éventuelles améliorations à apporter.

La Commission européenne a entrepris une révision de la législation sociale dans le domaine des transports par route concernant:

- [le règlement \(CE\) n° 561/2006](#) relatif aux durées de conduite, aux pauses et aux temps de repos;
- [la directive 2002/15/CE](#) relative au temps de travail des travailleurs «mobiles» dans le domaine des transports par route;
- [la directive 2006/22/CE](#) concernant le contrôle du respect des dispositions en matière de durées de conduite, de pauses et de temps de repos.

Cette révision portera également sur certaines questions liées au détachement de travailleurs, régies par [la directive 96/71/CE](#) et ses exigences en matière d'exécution, énoncées dans [la directive 2014/67/UE](#).

Vous trouverez davantage d'informations sur la législation sociale dans le domaine des transports par route sur le site internet de la [DG MOVE](#). Vous trouverez également de plus amples informations sur l'évaluation de cette réglementation dans les conclusions d'un [rapport](#) élaboré pour la Commission par des experts indépendants.

Section 1: Votre profil

*1. Vous répondez en tant que/au nom d'un(e):

- Autorité publique européenne
- Organisation intergouvernementale
- Organisation non gouvernementale (ONG)
- Autorité de régulation (par exemple, régulateur national dans le domaine des transports, autorité nationale de concurrence)
- Autorité nationale de contrôle de l'application
- Organisation d'autorités de contrôle de l'application
- Association professionnelle
- Organisation de travailleurs (par exemple, syndicat)
- Organisme académique (par exemple, institut de recherche, organisme de formation)
- Autre (veuillez préciser)

1.1. Veuillez préciser quel type d'organisation vous représentez

Pour les associations/organisations/autorités uniquement

- Association de consommateurs ou de citoyens
- Association représentant les travailleurs du secteur des transports par route
- Association représentant les opérateurs de transport par route de marchandises
- Association représentant les opérateurs de transport par route de passagers
- Association représentant les transitaires
- Association représentant les chargeurs
- Association représentant les petites/moyennes entreprises
- Association d'autorités nationales
- Association d'autorités régionales
- Autre (veuillez préciser)

Si votre réponse est «Autre», veuillez préciser :

100 caractère(s) maximum

Parlement

*1.2. Nom complet de l'organisation pour laquelle vous répondez:

100 caractère(s) maximum

Commission des Affaires européennes - Assemblée nationale

1.3. Combien de membres votre organisation représente-t-elle?

100 caractère(s) maximum

*1.4. Votre organisation est-elle enregistrée [dans le registre de transparence de l'UE](#)?

- Oui
 Non

*2. Vos coordonnées (nom, courrier électronique et numéro de téléphone):

200 caractère(s) maximum

Vous devez communiquer ces informations pour accéder aux étapes suivantes – mais vous pouvez demander que vos réponses restent anonymes lorsque les résultats seront publiés.

Secrétariat de la Commission des Affaires européennes de l'Assemblée nationale
secretariat-commission-ue@assemblee-nationale.fr

*3. Acceptez-vous que la Commission **publie** vos réponses?

Même en cas de non-publication de vos réponses, ces dernières peuvent faire l'objet d'une demande d'accès aux documents au titre du [règlement \(CE\) n° 1049/2001](#).

- Oui** (*je consens à la publication de toutes mes réponses et autres informations contenues dans ma contribution et déclare qu'aucune de ces informations n'est soumise à des droits d'auteur empêchant sa publication*)
- Uniquement de façon anonyme** (*mes réponses peuvent être publiées, mais elles ne doivent contenir aucune information permettant de m'identifier*)
- Non** (*mes réponses ne seront pas publiées, mais peuvent être utilisées en interne au sein de la Commission*)

*4. Dans quel pays votre organisation est-elle établie?

5. Quelle est votre principale zone géographique d'activité?

- Nationale (uniquement dans votre pays d'origine/pays d'établissement)
- Européenne (au niveau des États membres) et au niveau de l'Association européenne de libre-échange (Islande, Liechtenstein, Norvège, Suisse)
- Internationale (Union européenne, Association européenne de libre-échange et autres pays)
- Autre (veuillez préciser)

Section 2: Votre point de vue et votre expérience sur la réglementation sociale applicable aux transports par route et ses éventuelles lacunes.

6. Dans quelle mesure connaissez-vous la réglementation sociale de l'UE applicable au domaine des transports par route?

	Pas du tout	Un peu	Bien	Très bien
Règlement relatif aux durées de conduite, aux pauses et aux temps de repos	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Directive relative au temps de travail des conducteurs	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Directive concernant le contrôle du respect des dispositions en matière de durées de conduite, de pauses et de temps de repos.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Directive sur le détachement de travailleurs (et sa directive d'exécution)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>

L'objectif de cette section (questions 7 à 17) est de recenser ou de confirmer les principaux problèmes liés à la réglementation sociale de l'UE dans le domaine des transports par route qui ont des incidences sur les conditions de travail des conducteurs, la concurrence entre les opérateurs et les niveaux de sécurité routière (dispositions sur les durées de conduite et le temps de travail, les pauses et les temps de repos et leur application).

7.a. Quels sont les principaux **problèmes auxquels le marché** des transports par route est confronté?

Veillez les classer de 1 à 5 (1 étant le plus important)

	1	2	3	4	5
Pratiques illégales en matière d'emploi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Réalisation de la plupart des opérations dans des pays ou à partir de pays autres que le pays d'établissement de l'opérateur de transport	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Longues chaînes de sous-traitance transnationale	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Diminution des marges nettes dans le secteur des transports par route	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Concurrence rude fondée sur les coûts	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Augmentation du recrutement de conducteurs de pays tiers	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Utilisation accrue des véhicules de moins de 3,5 tonnes dans des opérations de transport commercial	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Longues périodes d'éloignement du lieu de résidence/point d'attache	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pénurie de conducteurs	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mauvaise qualité de l'infrastructure, des aires de repos et des installations sanitaires	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Pression des clients /Contrainte temporelle	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

7.b. Quels sont les principaux **problèmes législatifs** auxquels le secteur des transports par route est confronté?

Veillez les classer de 1 à 5 (1 étant le plus important)

	1	2	3	4	5
Complexité de la réglementation sociale de l'UE dans le domaine des transports par route	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Application différente de la réglementation sociale selon les États membres	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mauvaise applicabilité de certaines dispositions de la réglementation sociale	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Manque de coordination des mesures nationales	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pratiques divergentes en matière de contrôle de l'application au sein des États membres et entre eux	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Respect insuffisant de la réglementation sociale par les conducteurs/opérateurs	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Niveaux et types de sanctions divergents entre les États membres	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Coûts réglementaires élevés de la mise en conformité avec la réglementation sociale de l'UE (frais administratifs, surveillance et contrôle, équipement et logiciels, etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

8. La législation sociale actuelle dans le domaine des transports par route est-elle adaptée pour relever les défis auxquels le secteur est confronté (protection adéquate des travailleurs, concurrence loyale entre les opérateurs, sécurité routière)?

	Adaptée	Non adaptée	Je ne sais pas
Droits en matière de protection sociale des travailleurs du secteur des transports par route	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Concurrence loyale entre les opérateurs	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Renforcement de la sécurité routière	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>

Observations supplémentaires:

2000 caractère(s) maximum

En matière de transport international, la concurrence n'est pas tant un stimulant de la qualité de service qu'une incitation à employer des chauffeurs à bas coût. En outre, elle est insoutenable pour le rail !

9. La réglementation sociale de l'UE est-elle facile à respecter (en tant qu'opérateur) ou à appliquer (en tant qu'autorité nationale)?

- Pas facile du tout
- Assez facile
- Facile
- Très facile
- Je ne sais pas

Observations supplémentaires:

2000 caractère(s) maximum

10. Quelles sont les dispositions les plus difficiles à comprendre et/ou à respecter et/ou à appliquer?

	Pas difficiles du tout	Peu difficiles	Assez difficiles	Très difficiles	Je ne sais pas
--	------------------------	----------------	------------------	-----------------	----------------

Durées de conduite journalières	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Durées de conduite hebdomadaires	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Temps de repos journaliers	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Temps de repos hebdomadaires	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Durée de travail hebdomadaire	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pauses pendant le temps de conduite	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pauses pendant le temps de travail	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Enregistrement des activités du conducteur	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Périodes de disponibilité	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Enregistrement des périodes pendant lesquelles le conducteur est éloigné du véhicule	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Durée de travail des conducteurs indépendants	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Nombre minimal de contrôles sur route	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Nombre minimal de contrôles effectués dans les locaux	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Coresponsabilité de tous les acteurs dans la chaîne du transport	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rémunération fondée sur le rendement (en fonction des marchandises transportées ou des kilomètres parcourus)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Observations supplémentaires:

2000 caractère(s) maximum

11. La législation sociale de l'UE dans le domaine des transports par route a-t-elle contribué à atteindre les objectifs en matière:

	Aucune contribution	Contribution mineure	Contribution modérée	Contribution majeure	Sans avis
d'amélioration des conditions de travail des conducteurs	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
de lutte contre la distorsion de concurrence entre les opérateurs	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
de renforcement de la sécurité routière en réduisant le risque de fatigue chez les conducteurs	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>

Observations supplémentaires:

2000 caractère(s) maximum

La législation sociale de l'UE dans le domaine des transports par route a in fine eu une contribution majeure NEGATIVE à l'objectif d'amélioration des conditions de travail des conducteurs comme à celui de lutte contre la distorsion de concurrence entre les opérateurs.

En matière de transport international, l'emploi de travailleurs à bas coût et le travail dissimulé le week-end (sur les aires de repos autoroutières) ont installé une concurrence au moins-disant social, qui se répercute sur les marchés nationaux, via les trois cabotages de retour autorisés.

12. Si vous estimez que la législation sociale de l'UE dans le domaine des transports a contribué à atteindre les objectifs susmentionnés, quelle a été la contribution des aspects suivants?

	Absolument aucune contribution	Contribution mineure	Contribution modérée	Contribution majeure	Je ne sais pas
Règles communes à l'ensemble de l'UE concernant, entre autres, les durées de conduite et les temps de repos	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Champ d'application de la législation de l'UE (concernant les conducteurs, les véhicules et les opérations de transport)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Souplesse offerte par la législation lorsque cela est nécessaire	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lignes directrices de la Commission expliquant la législation de l'UE, publiées sur le site internet Europa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Application de la directive sur le temps de travail aux conducteurs indépendants	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Principe de responsabilité des conducteurs, employeurs et autres acteurs de la chaîne du transport énoncé dans la législation de l'UE	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Systèmes nationaux de classification des risques pour cibler les contrôles	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Classification commune des infractions à la réglementation sociale et aux règles relatives à l'utilisation d'un tachygraphe	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Coopération administrative entre les autorités des États membres	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Établissement d'organismes chargés des contacts intracommunautaires dans tous les États membres afin de coopérer dans les tâches de mise en œuvre	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

<p>Coordination des activités de surveillance et de contrôle entre les organismes concernés au sein des États membres (en particulier des contrôles transfrontaliers concertés)</p>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<p>Coopération entre les organisations en réseau existantes (par exemple, ECR, CORTE, TISPOL)</p>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<p>Utilisation du tachygraphe comme un outil permettant d'enregistrer et de contrôler les durées de conduite, le temps de travail et le temps de repos</p>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<p>Soutien des organisations d'employeurs et de travailleurs dans la mise en œuvre de la réglementation</p>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Observations supplémentaires:

2000 caractère(s) maximum

13. Quels sont les obstacles concrets à l'efficacité de la législation sociale?

	Aucun obstacle	Obstacle mineur	Obstacle d'importance relative	Obstacle majeur	Je ne sais pas
La réglementation est vague	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
La réglementation est complexe.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
La réglementation de l'UE donne lieu à des interprétations nationales divergentes.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
La réglementation sociale dans le domaine des transports est mal connue ou mal comprise.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

<p>La réglementation n'est pas adaptée aux particularités de certains services de transport.</p>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<p>La réglementation n'offre pas assez de souplesse.</p>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<p>Le champ d'application de la législation n'est pas adapté (concernant les conducteurs, les véhicules, les opérations de transport couverts et exemptés).</p>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<p>Le temps de travail des conducteurs indépendants n'est pas contrôlable.</p>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
<p>Le retour au lieu de résidence/au point d'attache n'est pas défini.</p>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<p>Les dispositions relatives au temps de repos hebdomadaire normal (dans le véhicule ou non) ne sont pas claires.</p>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

<p>Les dispositions relatives à la rémunération fondée sur le rendement sont trop vagues.</p>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<p>Les responsabilités et les rôles attribués aux acteurs de la chaîne du transport en matière d'infractions ne sont pas clairs et/ou adéquats.</p>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<p>Les lignes directrices de la Commission, publiées sur le site internet Europa, expliquant comment est mis en œuvre le droit de l'UE, ne sont pas juridiquement contraignantes.</p>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<p>La capacité de contrôle de l'application n'est pas adéquate (par exemple, ressources humaines, financières et techniques insuffisantes).</p>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<p>Les pratiques en matière de contrôle de l'application varient.</p>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

<p>Les contrôles donnent des résultats différents, car les contrôleurs n'utilisent pas les mêmes outils (par exemple, des logiciels).</p>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<p>Le calcul de l'évaluation des risques dans les systèmes nationaux de classification des risques ne sont pas harmonisés.</p>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<p>Les contrôleurs n'ont pas accès ou n'ont qu'un accès limité aux données dans les systèmes de classification des risques.</p>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<p>Les données dans les systèmes de classification des risques ne sont ni comparables ni échangeables entre les États membres.</p>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<p>Les systèmes nationaux de sanctions ne disposent pas des mêmes niveaux et des mêmes types de sanctions pour les infractions.</p>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<p>La coopération est inefficace entre les organismes chargés des contacts intracommunautaires établis dans les États membres.</p>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>

<p>La coopération dans les États membres entre les organismes nationaux chargés de la mise en œuvre, de la surveillance, du contrôle, etc. n'est pas suffisante.</p>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<p>La participation de certains États membres aux activités des organisations en réseau chargées du contrôle de l'application (par exemple, ECR, CORTE, TISPOL) n'est pas suffisante.</p>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
<p>Le soutien des organisations d'employeurs et de travailleurs ne suffit pas pour garantir le respect de la réglementation par les conducteurs /opérateurs.</p>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Observations supplémentaires:

2000 caractère(s) maximum

La notion de détachement appliquée à un chauffeur routier est diversement interprétée entre Etats-membres et suppose absolument une clarification européenne, tout particulièrement pour les cabotages de retour dans une opération de transport international.

14. Quels sont les principaux avantages/quelle est la principale valeur ajoutée d'une législation sociale au niveau de l'UE dans le domaine des transports par route, par rapport à une action au niveau national?

- Plus grande transparence du cadre juridique pour le secteur des transports
- Égalité des conditions économiques pour les opérateurs de transport
- Amélioration de la santé et de la sécurité des conducteurs
- Amélioration de l'équilibre entre vie professionnelle et vie privée des conducteurs
- Exigences minimales communes concernant l'organisation du temps de travail et du temps de repos
- Égalité de traitement des conducteurs et des opérateurs concernant les contrôles
- Uniformité des règles minimales en matière de contrôle de l'application
- Amélioration de l'efficacité du contrôle transfrontalier de l'application
- Amélioration de la coopération administrative et de l'échange de données
- Réduction de la charge liée aux activités d'enregistrement et de contrôle
- Renforcement de la sécurité routière concernant la réduction du risque de fatigue chez les conducteurs en raison du nombre excessif d'heures de travail
- Amélioration du fonctionnement du marché des transports dans l'UE
- Autre (veuillez préciser)
- Sans avis

Si votre réponse est «Autre», veuillez préciser:

100 caractère(s) maximum

Quatre avantages peuvent être retenus d'une législation sociale au niveau de l'Union (cf. ci après)

Observations supplémentaires:

2000 caractère(s) maximum

- des exigences minimales communes concernant l'organisation du temps de travail et du temps de repos;
- une égalité de traitement des conducteurs et des opérateurs pendant les contrôles ;
- une amélioration de l'efficacité du contrôle transfrontalier de l'application ;
- le renforcement de la sécurité routière concernnat la réduction du risque de fatigue chez les conducteurs en raison du nombre excessif d'heures de travail.

15. Dans quelle mesure la mise en œuvre de la réglementation sociale de l'UE dans le domaine des transports par route s'est-elle répercutée sur vos coûts réglementaires?

	Diminution significative	Légère diminution	Aucun changement	Légère augmentation	Augmentation significative	Sans avis
Frais de personnel (par exemple, recrutement d'agents chargés de l'application, désignation d'organismes nationaux)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Formation d'agents chargés du contrôle de l'application	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Frais d'établissement des rapports (par exemple, collecte de données et présentation de rapport sur la mise en œuvre à la Commission tous les deux ans)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autres dépenses administratives	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Matériel et logiciels informatiques pour les agents chargés du contrôle de l'application	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Coûts des enquêtes sur les cas de non-conformité	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Observations supplémentaires:

2000 caractère(s) maximum

16. Les frais liés à la mise en conformité (*c'est-à-dire, les frais administratifs, les frais liés aux logiciels et à l'appareil de contrôle, les frais de formation, les frais engagés pour établir et exploiter le système de classification des risques, etc.*) sont-ils justifiés par les avantages que comporte la réglementation de l'UE?

- Oui
- Non

Observations supplémentaires:

2000 caractère(s) maximum

17. En l'absence d'une intervention de l'UE, comment, selon vous, ces aspects pourraient-ils évoluer?
Les problèmes observés auront-ils tendance à s'aggraver ou à s'atténuer?

2000 caractère(s) maximum

L'objectif de cette section (questions 18 et 19) est de recenser les principaux problèmes liés à l'application de la directive sur le détachement de travailleurs au secteur des transports par route qui ont des incidences sur les conditions de travail des conducteurs, la concurrence entre les opérateurs et la prestation de services transfrontaliers.

18. Êtes-vous d'accord avec le fait que l'application des dispositions de l'UE sur le détachement de travailleurs offre les avantages suivants aux opérateurs et aux conducteurs dans domaine des transports par route?

	Je ne sais pas	Plutôt en désaccord	Plutôt d'accord	Entièrement d'accord.	Je ne sais pas
Garantie d'une concurrence loyale entre les opérateurs dans l'UE	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Diminution des pratiques illégales en matière d'emploi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Meilleure rémunération pour les conducteurs internationaux qui effectuent un certain nombre d'heures de travail dans des États membres «d'accueil» dont le niveau de rémunération est plus élevé	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Meilleure protection sociale pour les conducteurs	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Équilibre entre la protection sociale des travailleurs et la libre prestation de services transfrontaliers	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Autre (veuillez préciser)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Si votre réponse est «Autre», veuillez préciser:

100 caractère(s) maximum

Observations supplémentaires:

2000 caractère(s) maximum

En réalité, la notion de détachement est actuellement très mal adaptée aux travailleurs très mobiles qui ne cessent de franchir des frontières nationales et d'opérer sous une multitude de législations sociales différentes. Il faut définir un cadre juridique particulier applicable aux travailleurs hypermobiles.

19. Quels sont les principaux problèmes, le cas échéant, auxquels le secteur des transports par route est confronté concernant l'application des dispositions de l'UE sur le détachement de travailleurs?

	Pas un problème	Problème mineur	Problème d'importance relative	Problème majeur	Je ne sais pas
Méconnaissance des dispositions relatives au détachement de travailleurs	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Dispositions relatives au détachement de travailleurs non adaptées à la nature hautement mobile du secteur des transports par route	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Manque de clarté quant à la législation nationale sur le salaire minimum qu'il convient d'appliquer aux conducteurs /opérateurs exerçant des opérations de transport international dans plusieurs pays	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>

<p>Manque de clarté uant à l'application des conditions de travail et d'emploi du pays «d'accueil» aux conducteurs /opérateurs exerçant des opérations de transport international <i>(concernant notamment les congés annuels payés, les taux de salaire minimaux, les périodes maximales de travail, la santé, la sécurité et l'hygiène au travail, les conditions de mise à disposition des travailleurs, etc.)</i></p>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<p>Absence d' orientations de la Commission concernant la mise en œuvre des conditions de détachement dans le secteur des transports par route</p>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>

<p>Augmentation des frais d'exploitation de l'entreprise de transport en raison de l'application de la législation sur le salaire minimum national de l'État membre d'«accueil»</p>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<p>Lourdeur des exigences administratives (telles que l'obligation de rendre compte) imposées aux opérateurs /conducteurs aux fins du contrôle de l'application de la législation nationale sur le salaire minimum du pays d'«accueil»</p>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<p>Lourdeurs et coût excessif des contrôles du respect de la législation nationale sur le salaire minimum</p>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Restriction de la liberté de prestation de services transfrontaliers /Fragmentation du marché unique	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Autre (veuillez préciser)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Si votre réponse est «Autre», veuillez préciser::

100 caractère(s) maximum

Observations supplémentaires:

2000 caractère(s) maximum

Section 3: Votre point de vue sur l'éventuelle révision de la législation sociale de l'UE applicable aux transports par route et ses incidences potentielles.

La Commission pourrait envisager d'apporter des améliorations à la législation actuelle et, par conséquent, de présenter une proposition de révision à cet égard. L'objectif de cette section est de recueillir l'avis des parties prenantes concernant les objectifs initiaux, les possibilités d'intervention de l'UE et les effets potentiels d'une telle intervention. Subsidiairement, ou en complément, les parties prenantes peuvent exposer d'autres objectifs et mesures à envisager.

20. Quels devraient être les principaux objectifs d'une révision de la législation actuelle de l'UE?

Veillez choisir parmi les options suivantes ou proposer d'autres objectifs.

	Important	Pas important	Sans avis
Clarifier et simplifier la réglementation en vigueur	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Garantir l'application et l'exécution uniformes de la réglementation sociale dans les États membres	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Renforcer l'harmonisation des conditions de travail dans le secteur	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Renforcer l'harmonisation des conditions de concurrence entre les opérateurs	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Garantir un équilibre entre la liberté de fournir des services transfrontaliers et les droits en matière de protection sociale des travailleurs du secteur des transports par route	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Améliorer la coopération entre les États membres afin d'accroître l'efficacité de l'application transfrontalière de la réglementation	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Autres (veuillez préciser ci-dessous)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Autres observations ou suggestions:

2000 caractère(s) maximum

21. Parmi les mesures spécifiques suivantes, quelles sont celles qui pourraient contribuer à l'amélioration du fonctionnement de la réglementation sociale dans le domaine des transports par route?

	Absolument aucune contribution	Contribution mineure	Contribution modérée	Contribution majeure	Sans avis
Clarifier le champ d'application de la législation de l'UE en excluant expressément les conducteurs occasionnels non professionnels	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Élargir le champ d'application de la législation sur les durées de conduite et le temps de travail aux conducteurs de véhicules de moins de 3,5 tonnes	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Interdire expressément que le temps de repos hebdomadaire normal soit effectué dans un véhicule	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>

<p>Autoriser que le temps de repos hebdomadaire normal soit effectué dans un véhicule, pour autant qu'il s'agisse d'un choix délibéré du conducteur</p>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<p>Autoriser qu'un temps de repos hebdomadaire normal sur deux soit effectué dans un véhicule</p>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<p>Permettre une répartition souple des durées minimales des pauses et des temps de repos afin de s'adapter à des services de transport particuliers</p>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<p>Clarifier l'exigence concernant l'enregistrement d'activités mixtes (conduite relevant du champ d'application de la législation et conduite hors champ d'application de la législation)</p>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<p>Interdire la rémunération fondée sur le rendement pour les conducteurs</p>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>

<p>Exclure les conducteurs indépendants du champ d'application de la directive sur le temps de travail</p>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<p>Intégrer les dispositions relatives au temps de travail aux dispositions en matière de durées de conduite et de temps de repos (c'est-à-dire abroger la directive sur le temps de travail)</p>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<p>Établir des périodes maximales loin du lieu de résidence/point d'attache</p>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<p>Remplacer les lignes directrices sur une approche commune de la mise en œuvre de la réglementation par des règles juridiquement contraignantes</p>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
<p>Établir un critère relatif au détachement dans le domaine des transports par route</p>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>

Adapter les formalités administratives pour les travailleurs détachés aux particularités du secteur des transports par route	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Établir des points de contact nationaux pour fournir des orientations sur l'application de la réglementation sociale au secteur des transports	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Observations ou suggestions supplémentaires concernant d'autres mesures de substitution visant à améliorer le cadre législatif:

2000 caractère(s) maximum

* Le repos hebdomadaire est actuellement une forme de travail dissimulé puisque les chauffeurs en congé hebdomadaire sont non seulement privés de liberté (ils sont assignés à "garder" le camion et sa marchandise) mais ils sont aussi privés du bénéfice des conditions de rémunération et de récupération habituellement liées au travail de week end.

* L'amélioration du cadre législatif dans le TRM passe aussi par :









- la définition claire des responsabilités de tous les acteurs de la chaîne du transport en cas d'infraction à la réglementation sociale, en impliquant la responsabilité du donneur d'ordre ;
- la mise en place de dossiers de conformité intégrés, associant le véhicule, le chauffeur et le transporteur, sous forme électronique et obligatoirement communiqués aux registres électroniques nationaux et au registre européen de transport ;
- la faculté donnée aux autorités de contrôle des États membres d'accéder en temps réel aux registres électroniques nationaux des autres États membres, au registre européen de transport et aux cotes de risque des États membres ;
- la création d'une Agence européenne de contrôle du travail mobile - avec pour missions l'observation du phénomène et des infractions interétatiques, le suivi des législations nationales, la formulation de propositions d'amélioration de la réglementation européenne et l'amélioration du système d'information administratif entre États membres.

22. Parmi les mesures spécifiques suivantes, quelles sont celles qui pourraient contribuer à une meilleure application de la législation sociale?

	Aucune contribution	Contribution mineure	Contribution modérée	Contribution majeure	Sans avis
Définir clairement les responsabilités de tous les acteurs de la chaîne du transport concernant les cas d'infraction à la réglementation sociale	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mettre en place une formation initiale et continue commune pour les agents chargés du contrôle de l'application	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Établir des règles juridiquement contraignantes pour les agents chargés du contrôle de l'application	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Réduire la portée des contrôles sur route	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Accroître le nombre et la portée des contrôles dans les locaux des entreprises	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>

Accroître le nombre de contrôles transfrontaliers conjoints	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Cesser d'utiliser le formulaire attestant des activités du conducteur lorsque celui s'éloigne du véhicule	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Obliger les conducteurs à enregistrer le code pays dans un tachygraphe lors du passage de frontières	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Établir des exigences minimales pour l'échange régulier de données et d'informations entre les États membres	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Établir des exigences minimales uniformes pour les types et les niveaux de sanctions	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Harmoniser les outils utilisés par les agents chargés du contrôle de l'application à des fins de contrôle	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>

<p>Utiliser des réseaux ou organismes (nouveaux ou existants) de contrôle de l'application</p>					
<p>Harmoniser les systèmes nationaux de classification des risques à des fins de comparabilité et d'échange de données entre les États membres</p>					
<p>Autoriser l'accès des contrôleurs aux données dans les systèmes de classification des risques</p>					
<p>Poursuivre le développement d'une classification commune des infractions graves à la réglementation sociale applicable au secteur des transports par route</p>					

Établir des exigences minimales uniformes concernant le contrôle de la conformité avec les dispositions relatives au temps de travail					
Promouvoir l'utilisation d'un tachygraphe numérique équipé d'un système GNSS afin d'accroître l'efficacité du contrôle de l'application et de réduire la charge pesant sur les opérateurs qui respectent la réglementation					

Observations ou suggestions supplémentaires concernant d'autres mesures de substitution visant à améliorer le contrôle de l'application:

2000 caractère(s) maximum

L'amélioration du contrôle de l'application du cadre législatif passe aussi par :

- la définition claire des responsabilités de tous les acteurs de la chaîne du transport en cas d'infraction à la réglementation sociale, en impliquant la responsabilité du donneur d'ordre ;
- la mise en place de dossiers de conformité intégrés, associant le véhicule, le chauffeur et le transporteur, sous forme électronique et obligatoirement communiqués aux registres électroniques nationaux et au registre européen de transport ;
- la faculté donnée aux autorités de contrôle des États membres d'accéder en temps réel aux registres électroniques nationaux des autres États membres, au registre européen de transport et aux cotes de risque des États membres ;
- la création d'une Agence européenne de contrôle du travail mobile - avec pour missions l'observation du phénomène et des infractions interétatiques, le suivi des législations nationales, la formulation de propositions d'amélioration de la réglementation européenne et l'amélioration du système d'information administratif entre États membres.

23. Les mesures énumérées ci-dessus qui, selon vous, peuvent contribuer à l'amélioration et à l'application de la législation de l'UE, pourraient-elles avoir les incidences suivantes?

	Aucune contribution	Contribution mineure	Contribution modérée	Contribution majeure	Sans avis
Amélioration de l'attractivité des métiers du secteur	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Croissance et création d'emplois dans le secteur	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Réduction des frais d'exploitation	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Réduction des coûts de mise en conformité	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Baisse des charges pesant sur les petits opérateurs et les conducteurs indépendants	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Concurrence plus loyale avec les services de transport utilisant des petits véhicules (moins de 3,5 tonnes)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Amélioration des conditions de travail/de l'équilibre entre vie professionnelle et vie privée	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Amélioration de la santé et de la sécurité des conducteurs	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Renforcement de la sécurité routière	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Autres (veuillez préciser)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Observations ou suggestions supplémentaires concernant d'autres conséquences économiques, sociales, environnementales, ou d'autres incidences positives ou négatives:

2000 caractère(s) maximum

Section 4: Subsidiarité et valeur ajoutée européenne

Pour toute initiative politique, la Commission doit examiner si l'intervention de l'UE apporte une valeur ajoutée et si le niveau d'intervention de l'UE est adéquat, en d'autres termes, elle doit déterminer s'il convient que certaines questions soient réglementées au niveau de l'UE ou s'il y a lieu de laisser aux États membres le soin d'adopter une éventuelle réglementation à cet égard.

24. Comment atteindre le plus efficacement possible les objectifs suivants dans le secteur des transports par route de l'UE?

	Essentiellement au moyen d'une législation de l'UE	Essentiellement au moyen d'une législation nationale	Sans avis
Droits en matière de protection sociale des travailleurs du secteur des transports par route	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Concurrence loyale entre les opérateurs	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Liberté de fournir des services de transport	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Renforcement des niveaux de sécurité routière	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>

Observations supplémentaires:

2000 caractère(s) maximum

Le renforcement des droits en matière de protection sociale des travailleurs du secteur des travailleurs de la route passe aussi par des législations nationales plus ambitieuses.

25. Quelle serait la valeur ajoutée résultant de l'intervention de l'UE par rapport aux résultats pouvant être obtenus par les États membres au niveau national?

	Pas de valeur ajoutée	Valeur ajoutée mineure	Valeur ajoutée modérée	Valeur ajoutée majeure	Je ne sais pas
Coopération administrative	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sécurité juridique	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Efficacité accrue dans la résolution des problèmes observés	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Efficience accrue dans la résolution des problèmes observés	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Réduction des coûts réglementaires	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Application cohérente	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Autre (veuillez préciser)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Si votre réponse est «Autre», veuillez préciser:

100 caractère(s) maximum

26. Quelles seraient les conséquences les plus probables de l'absence d'une intervention de l'UE?

	Très improbable	Plutôt improbable	Plutôt probable	Très probable	Je ne sais pas
Élaboration de mesures nationales divergentes	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Charges réglementaires élevées	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Inégalité de traitement des conducteurs et des opérateurs concernant les contrôles	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Distorsions de concurrence	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Détérioration des conditions de travail	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fragmentation du marché unique des transports par route	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Autre (veuillez préciser)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Si votre réponse est «Autre», veuillez préciser:

100 caractère(s) maximum

Useful links

[About this consultation \(http://ec.europa.eu/transport/modes/road/consultations/2016-social-legislation-road_en.h](http://ec.europa.eu/transport/modes/road/consultations/2016-social-legislation-road_en.h)

Contact

MOVE-D3-social-legislation@ec.europa.eu

