

Les exigences sociales et la sécurité en transport routier de marchandises : le temps du travail et de repos, une harmonisation à poursuivre ?

Barbara Palli, MCF de droit Privé, Université de Lorraine, Laboratoire de recherche IFG

A défaut de disparaître purement et simplement, le métier de chauffeur routier dans les transports de marchandises (TRM) va sûrement beaucoup évoluer dans les dix années à venir¹. En attendant cette révolution copernicienne², il continuera d'y avoir des chauffeurs routiers sillonnant l'Europe. Or depuis la libéralisation du marché des transports (à l'exception du cabotage qui reste règlementé³), et les élargissements successifs de l'Union européenne, le TRM est sous tension. En effet, l'élargissement de l'Union en direction d'abord du Sud puis de l'Est a eu pour conséquence la démultiplication de l'offre de services de transport, devenue supérieure à la demande, d'où une concurrence exacerbée sur les prix. Eu égard au fait que le coût de la main d'œuvre constitue la principale valeur d'ajustement, les entreprises boîtes à lettres établies dans les pays à bas coût ont proliféré⁴ de même que le recours à la sous-traitance en cascade avec, au bout de la chaîne, des chauffeurs routiers indépendants, exclus par hypothèse des conditions de travail minimales⁵.

¹ Tesla, Daimler, Uber ont déjà testé des camions autonomes en présence à bord du véhicule d'un conducteur susceptible d'assurer le relais en cas de « bug » du système des caméras et des capteurs nécessaires à son fonctionnement. Cette innovation technologique, lorsque elle sera perfectionnée, aura sans doute des conséquences sur la sécurité routière dans la mesure où elle pourra vraisemblablement diminuer, jusqu'à faire disparaître (?), les risques liés à la fatigue, à la consommation d'alcool ou de stupéfiants ou tout simplement au caractère monotone de la conduite sur autoroute. La Start-up californienne Strarsky Robotics, est d'ailleurs passée à « la vitesse supérieure ». En mars 2018 elle annonçait déjà tester de camions entièrement automatisés sans présence humaine à bord du véhicule à l'exception d'une assistance à distance à partir d'une base fixe. Le patron de la start-up expliquait à cette occasion : « Nous pouvons offrir un meilleur mode de vie aux conducteurs », ou du moins remédier à la pénurie chronique de la main d'œuvre dans ce secteur. En effet, le secteur de transports routiers de marchandises est connu pour ses difficultés de recrutement. Selon différentes enquêtes, ce manque de vocations serait dû principalement à des conditions de travail difficiles et à une rémunération relativement faible.

² La Commission aux Transports est d'ores et déjà à pied d'œuvre pour la préparer. European Commission Decision C(2018)4708 of 24 July 2018. Horizon 2020, Work programme 2018-20, Smart, green and integrated transport.

³ Art.8 du règlement n°1072/2009/CE établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route. Voir également la proposition de modification dudit règlement en vue de l'adapter aux évolutions du secteur, COM (2017)281 final.

⁴ Dans l'objectif d'assurer principalement le transport des marchandises en direction des pays à coûts sociaux élevés.

⁵ Voir en ce sens, Etude pour la Commission des transports et du tourisme, Les transporteurs routiers de marchandises dans l'Union européenne : conditions sociales et de travail, 2017, [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2017/602000/IPOL_STU\(2017\)602000_FR.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2017/602000/IPOL_STU(2017)602000_FR.pdf)

Cette concurrence vers le service de transport le moins cher met en péril aussi bien la sécurité routière que la sécurité et le bien-être des chauffeurs routiers (salariés ou indépendants) impliqués dans ces montages juridiques. Face à ce risque réel, seul le rapprochement des « exigences sociales » applicables au transport routier des marchandises serait en mesure d'assainir la concurrence (entre opérateurs de transport) et de garantir aussi bien la sécurité (physique, mentale et matérielle) des chauffeurs routiers que celle des utilisateurs des autoroutes européennes.

L'expression « exigences sociales » renvoie aux conditions d'emploi, de travail et de sécurité sociale des chauffeurs routiers. Cependant, seules certaines de ces conditions ont fait l'objet d'une harmonisation au niveau européen. Il y a des règles communes relatives aux conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route ou pour avoir accès au marché international de marchandises par route⁶. Un certain rapprochement (minimal) des législations nationales en matière de temps de travail et de repos des chauffeurs routiers est également mis en œuvre⁷. En revanche, le salaire ou plus globalement la rémunération des chauffeurs routiers occupés dans le TRM, relèvent encore à l'heure actuelle du domaine de compétence des Etats membres régi par le Règlement Rome I⁸, ce qui pose un problème de concurrence dans le cadre des opérations de transport international et de cabotage. Quelle est la rémunération des chauffeurs routiers exerçant leur activité à l'international ? A quel est régime national de sécurité sociale devraient-ils être rattachés ?⁹ A ces questions des réponses peu satisfaisantes sont apportées par la directive détachement¹⁰ ainsi que le règlement de coordination des systèmes de sécurité sociale¹¹.

L'inadaptation de la directive détachement au regard notamment du caractère hautement mobile de l'activité des transports a conduit à ce que la directive n°2018/957 du 28 juin 2018¹² subordonne son application aux transports routiers de marchandises à l'adoption « d'un acte législatif modifiant la directive 2006/22/CE¹³ quant aux exigences en matière de contrôle et établissant des règles spécifiques en ce qui concerne la directive 96/71/CE et la directive 2014/67/UE¹⁴ pour le

⁶ Règlement européen 1071/2009 du 21 octobre 2009, établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, JOUE L300/51 du 14.11.2009 ; Règlement européen 1072/2009 du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises, JOUE L300/72 du 14.11.2009.

⁷ 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, L102/1, 11.04.2006.

⁸ Règlement n°593/2008 du 17 juin 2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles (Rome I), JOUE L177/06, 4.07.2008. Voir CJUE 15 mars 2011, C-29/10, aff. Koeltzsch.

⁹ Pour la réponse à ces questions voir notre article co-écrit avec J-P Lhernould, Le statut social du chauffeur routier international à la lumière des dernières propositions législatives communautaires, *Dr. Soc.* décembre 2017, p.1057.

¹⁰ Directive 96/71/CE du 16 décembre 1996, concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services, L18/1, 21.01.97.

¹¹ Règlement (CE) n°883/2004 du 29 avril 2004 portant sur la coordination des systèmes de sécurité sociale ; Règlement (CE) n°987/2009 du 16 septembre 2009 fixant les modalités d'application du règlement (CE) n°883/2004 portant sur la coordination des systèmes de sécurité sociale.

¹² Directive 2018/957 du 28 juin 2018 modifiant la directive 96/71/CE concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services, L173/16, 9.7.2018, article 3§3.

¹³ Directive 2006/22/CE du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) no 3820/85 et (CEE) no 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil, L102/35, 14.4.2006.

¹⁴ Directive 2014/67/UE du 15 mai 2014, relative à l'exécution de la directive 96/71/CE concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services et modifiant le règlement (UE) no 1024/2012 concernant la coopération administrative par l'intermédiaire du système d'information du marché intérieur («règlement IMI»), L159/11, 28.5.2014.

détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier ». Ce faisant, ladite directive reconnaît en substance que les opérations de TRM, dès lors qu'elles ont un caractère transnational, relèvent bel et bien du détachement. Cette qualification est pourtant inadaptée pour deux raisons principalement. D'une part, parce que l'activité de TRM à l'international est permanente pour les entreprises du secteur alors que le détachement n'a lieu que dans le cadre d'une ou plusieurs prestations de service déterminées, d'autre part car le chauffeur routier à l'international est par hypothèse mobile et n'a donc pas de lieu de travail habituel¹⁵ à la différence du travailleur détaché qui a vocation à retourner à son pays d'origine¹⁶. Par ailleurs, l'assimilation des opérations de TRM au détachement, implique un certain nombre de droits qu'il serait difficile, en pratique, d'assurer aux travailleurs mobiles, tel que le bénéfice d'une rémunération différente à chaque fois que le chauffeur routier traverse une frontière¹⁷. Plus fondamentalement, le détours (tout compte fait opportuniste) par la directive détachement, loin de régler de manière satisfaisante et définitive le problème de concurrence entre opérateurs de transports fondée sur les différences sensibles en termes de salaire, fermerait la porte au projet, déjà ancien, d'harmonisation des conditions du travail des routiers, alors que cette harmonisation, limitée dans un premier temps à la durée maximale de travail, de conduite et de repos ne demanderait qu'à être étendue aux autres conditions de travail dont le salaire.

Aussi, dans les développements qui suivent il sera question d'examiner le rapprochement des conditions de travail des routiers, dans son état d'accomplissement actuel, à savoir l'harmonisation de leur temps de travail (I) et de repos (II) ce qui permettra de tester la pertinence de cette méthode comme moyen d'assurer à la fois une concurrence saine entre opérateurs de transport, la sécurité des transports ainsi que celle (physique, mentale et matérielle) des chauffeurs routiers. Dans un troisième temps, sera formulée une proposition concrète d'extension du processus d'harmonisation aux salaires (III).

I. L'harmonisation du temps de travail dans le TRM

Aussi curieux que cela puisse paraître, la durée du travail des chauffeurs routiers a fait depuis longtemps l'objet de plusieurs mesures d'harmonisation au niveau communautaire, bien avant les élargissements successifs des frontières de l'Union européenne vers le Sud et l'Est. En effet, le règlement n°543/69 du 25 mars 1969¹⁸, pris en application d'une décision du Conseil en date du 13 mai 1965¹⁹, relative à l'harmonisation de certaines dispositions ayant une incidence sur la concurrence dans les transports par route, énonçait déjà à l'époque qu'il était urgent de prendre par priorité des mesures concernant les temps de conduite et de repos dans les transports par route et de leur assurer une application uniforme. Ce règlement inaugural de 1969 fixait déjà des règles communes sans

¹⁵ Sauf dans les conditions exposées par, CJUE 15 mars 2011, C-29/10, aff. Koeltzsch.

¹⁶ Directive n°96/71/CE, article 2§1 « Aux fins de la présente directive, on entend par travailleur détaché, tout travailleur qui, pendant une période limitée, exécute son travail sur le territoire d'un État membre autre que l'État sur le territoire duquel il travaille habituellement ».

¹⁷ Jusqu'à l'adoption de l'acte législatif précité, c'est la directive détachement 96/71/CE telle qu'elle était avant sa modification récente qui s'applique aux chauffeurs routiers. Ceci implique concrètement que pour les opérations internationales, y compris le cabotage, ils ont droit « au taux de salaire minimal » du pays d'accueil, chaque fois qu'il changent de pays... Voir en ce sens, Singuoir L., Le transport routier détaché de la directive n° 2018/957, *BTJ*, novembre 2018, p.195.

¹⁸ Relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route, JO L77/49 du 29.03.69.

¹⁹ JO n°63 du 3.04.1967, p.993/67.

préjudice des dispositions plus favorables, notamment celles résultant de la négociation collective engagée au niveau national et/ou sectoriel.

Malgré une révision régulière dudit règlement, d'abord par le règlement n°3820/85/CE du 20 décembre 1985²⁰ puis, par le règlement n°561/2006/CE²¹, l'harmonisation des conditions de travail des routiers est demeurée circonscrite à la durée maximale de conduite et de repos. Du reste, cet objectif limité n'a pas été tout à fait atteint ou du moins pas de manière satisfaisante. C'est pourquoi, dans le cadre de son paquet mobilité du 31 mai 2017 la Commission a proposé une nouvelle fois la révision du règlement n°561/2006/CE pour ce qui est des exigences « minimales » relatives aux durées maximales de conduite journalière et hebdomadaire et à la durée minimale des pauses et des temps de repos journalier et hebdomadaire²². L'harmonisation des salaires n'y étant pas évoquée.

Cette proposition de réforme, qui aurait pu être davantage audacieuse, semble au contraire alourdir la charge de travail des chauffeurs routiers. La controverse qui l'accompagne offre néanmoins l'occasion de réexaminer dans toute sa complexité la notion communautaire du temps de travail des chauffeurs routiers, gage de la sécurité routière²³ mais aussi de concurrence loyale entre prestataires des services de transports (A). La définition du temps de travail des chauffeurs routiers de marchandises est complexe. Il y a en effet une multitude de sources de réglementation dérogatoires (au droit commun) dont il convient de tenir compte aussi bien au niveau européen qu'au niveau national (B).

A- Le temps de travail des chauffeurs routiers en droit de l'UE

La définition du temps de travail des chauffeurs routiers est dérogatoire au droit commun. Ce dernier est représenté notamment par la directive n°2003/88/CEE²⁴, dont l'article 2§1, définit le « temps de travail » comme « *toute période durant laquelle le travailleur est au travail, à la disposition de l'employeur et dans l'exercice de son activité ou de ses fonctions, conformément aux législations et/ou pratiques nationales* ». Cependant, l'article 14 de cette même directive précise que cette définition « *ne s'applique pas dans la mesure où d'autres instruments communautaires contiennent des prescriptions plus spécifiques (...) concernant certaines occupations ou activités professionnelles* ». Aussi, selon le considérant 14, « *les normes spécifiques prévues par d'autres instruments communautaires en ce qui concerne, par exemple, (...) le temps de travail, (...) de certaines catégories de travailleurs doivent prévaloir sur les dispositions de la présente directive* ».

Ces normes spécifiques, dont il est question dans la directive n°2003/88/CE, incluent aussi bien le Règlement n°561/2006/CE du 15 mars 2006²⁵, relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine du transport par route que la directive n°2002/15/CE du 11 mars 2002²⁶ relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles

²⁰ JO L370 du 31.12.1985, p.1.

²¹ JO L102 du 11.04.2006, p.1.

²² COM(2017)277 final du 31 mai 2017.

²³ Voir en ce sens le Bilan social annuel du transport routier des marchandises, Commissariat générale au développement durable, éd. mai 2018 qui fait état en 2016 d'une hausse de 2,8% du nombre d'accidents impliquant au moins un poids lourd.

²⁴ Directive 2003/88/CE du 4 novembre 2003 concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail, L299/9, 18.11.2003.

²⁵ Selon l'article 2§1 a) dudit règlement son champ d'application se limite aux transports de marchandises par route au moyen des véhicules dont la masse maximale autorisée dépasse les 3,5 tonnes. En d'autres termes les transports effectués au moyen des véhicules de taille moindre ne sont pas soumis au respect de la réglementation harmonisée des temps de conduite et de travail, ce qui conduit déjà selon divers témoignages à une distorsion du marché commun des transports de marchandises.

²⁶ L80/35, 23.03.2002.

de transport routier, donc applicable au chauffeur routier des marchandises. En effet, le chauffeur routier est un travailleur mobile²⁷ au sens de l'article 3d) de la directive n°2002/15/CE du 11 mars 2002, en ce sens qu'il « se déplace, (...) et qu'il est au service d'une entreprise qui effectue pour le compte d'autrui ou pour son propre compte, des transports de voyageurs ou de marchandises par route ». Il revient alors à ces instruments juridiques de définir précisément la notion du « temps de travail » des travailleurs mobiles, dont les chauffeurs routiers des marchandises (1) et de fixer les durées maximales journalière, hebdomadaire et moyenne de ces mêmes travailleurs (2).

1- La définition du « temps de travail » des chauffeurs routiers

La directive n°2002/15/CEE ne se proclame pas comme étant une directive d'harmonisation. Pourtant, elle a pour objectif (cons. 10) d'établir des règles communes afin « d'améliorer la sécurité routière, d'éviter de fausser la concurrence et de garantir la sécurité et la santé des travailleurs mobiles ». Pour ce faire elle se propose de définir « avec précision, d'une part, les temps consacrés à des activités de transport routier qui sont considérés comme temps de travail et, d'autre part, les temps qui en sont exclus et sont considérés comme temps de pause, de repos ou de disponibilité ». Aussi, le temps de travail des chauffeurs routiers de marchandises est défini à l'article 3a) de la directive n°2002/15/CE du 11 mars 2002 « comme toute période comprise entre le début et la fin du travail, durant laquelle le travailleur mobile est à son poste de travail, à la disposition de l'employeur et dans l'exercice de ses fonctions ou de ses activités ».

La notion de « poste de travail » (article 3c)) est définie par ladite directive de manière large. Elle inclut non seulement « le véhicule utilisé par la personne exécutant des activités mobiles » mais aussi tout autre endroit où sont effectuées les activités liées à l'exécution du transport ainsi que le lieu où se situe l'établissement principal de l'entreprise et ses divers établissements secondaires. Par conséquent, le chauffeur routier est considéré présent à son poste de travail non seulement quand il est dans son camion en train de conduire mais aussi lorsqu'il accomplit tous les actes préparatoires à la conduite (chargement, contrôle technique) ou rattachés à la livraison (déchargement) en tout lieu (entrepôt ou siège de l'entreprise cliente) tel que désigné par son employeur.

Dans ces conditions, le temps du travail des routiers est donc conçu largement. Il inclut les « périodes durant lesquelles le travailleur mobile ne peut disposer librement de son temps et est tenu de se trouver à son poste de travail, prêt à entreprendre son travail normal, assurant certaines tâches associées, notamment les périodes d'attente de chargement ou de déchargement, lorsque leur durée prévisible n'est pas connue d'avance, c'est-à-dire soit avant le départ ou juste avant le début effectif de la période considérée, soit selon les conditions générales négociées entre les partenaires sociaux et/ou définies par la législation des Etats membres ».

Est en revanche, exclu du temps de travail (on aurait tendance à dire « effectif »), le « temps de disponibilité » (article 3 b) à savoir, « les périodes autres que celles relatives aux temps de pause et au temps de repos durant lesquelles le travailleur mobile n'est pas tenu de rester à son poste de travail, mais doit être disponible pour répondre à des appels éventuels lui demandant d'entreprendre ou de reprendre la conduite ou de faire d'autres travaux ». Il s'agit notamment des périodes durant lesquelles le chauffeur accompagne le camion transporté par ferry ou par train ainsi que les périodes d'attente aux frontières et celles dues à des interdictions de circulation ou, pour les travailleurs mobiles

²⁷ Voir également, Directive 2003/88/CEE article 2§7 « *Tout travailleur faisant partie du personnel roulant ou navigant qui est au service d'une entreprise effectuant des services de transport de passagers ou de marchandises par route, air ou voie navigable* ».

conduisant en équipe, le temps passé pendant la marche du véhicule à côté du conducteur ou sur une couchette.

Il en résulte que le temps de disponibilité s'ajoute à la durée du travail et élargit l'amplitude de la journée du travail des chauffeurs routiers sans qu'il y ait par ailleurs nécessairement de contreparties²⁸. Le temps de disponibilité du routier se rapprocherait au temps d'astreinte. Toutefois, il n'est pas soumis au même régime. Le temps d'astreinte est considéré soit comme un temps de travail soit en temps de repos. Selon la CJUE²⁹ le facteur déterminant pour qualifier un temps d'astreinte comme du « temps de travail », « est le fait que le travailleur est contraint d'être physiquement présent au lieu déterminé par l'employeur et de s'y tenir à la disposition de ce dernier pour pouvoir immédiatement fournir les prestations appropriées en cas de besoin ». Or, justement, le règlement n°561/2006/CE (article 9) dispose que le repos journalier (normal) du routier peut être pris à bord du navire transbordeur ou du train par lequel est transporté le camion, c'est-à-dire pendant un temps de disponibilité. Ainsi, bien que durant ce temps de disponibilité le chauffeur routier est contraint d'être physiquement présent au lieu déterminé par l'employeur, et qu'il puisse même être appelé à intervenir jusqu'à deux reprises, ce temps peut quand même être comptabilisé comme du temps de repos. Cette solution est également dérogatoire par rapport au droit commun et la jurisprudence récente de la CJUE.

2- Les durées maximales de travail du chauffeur routier

La fixation d'une durée maximale journalière (a) et hebdomadaire (b) pour les chauffeurs routiers TRM, bien qu'elle soit également dérogatoire du droit commun, constitue sans aucun doute le meilleur gage de sécurité et devrait pouvoir assoir une concurrence saine.

a- La durée maximale journalière

Tant la directive n°2002/15/CE que le règlement n°561/2006/CE du 15 mars 2006 ne définissent pas « expressément » la durée maximale journalière des travailleurs mobiles. Pourtant on peut la déduire. En effet, le règlement n°561/2006/CE (article 6§1) prévoit uniquement la durée maximale quotidienne « de conduite », fixée à neuf heures par jour, mais pas la durée maximale du travail. Or, comme cela a été vu précédemment, la durée de conduite ne représente qu'une fraction du temps de travail du chauffeur routier chargé d'assurer par ailleurs la réalisation d'autres tâches que la conduite. Cette durée maximale de conduite quotidienne paraît déjà longue au regard du droit commun français, surtout si on tient compte, d'une part, qu'il s'agit d'une activité qui requière un niveau élevé de concentration, d'autre part, qu'elle peut être augmentée substantiellement par les « autres tâches » et éventuellement par le « temps de disponibilité ». De surcroît, selon le §2 de l'article 6 du même règlement, la durée de conduite journalière peut atteindre les dix heures par jour sans qu'une justification particulière ne soit nécessaire- à condition que ce maximum ne soit atteint plus de deux fois au cours d'une même semaine.

Au regard de ces deux règles spécifiques au TRM la durée de travail maximale journalière du chauffeur routier (autres tâche et temps de disponibilité compris) peut être déduite par soustraction de la durée du temps de repos journalier normal (11 heures selon l'article 3 de la directive n°2003/88/CE) ou réduit (9 heures, selon l'article 8§2 al. 2 du règlement n°561/2006/CE). La durée maximale journalière du routier TRM devrait alors se situer entre 13 et 15 heures par jour... sous

²⁸ Concernant la durée maximale du temps de disponibilité et sa compensation financière, la directive n°2002/15/CE (article 3 a) al. dernier) renvoie à la législation nationale ou aux accords sectoriels.

²⁹ CJUE, 21 février 2018, Aff. C-518/15, Ville de Nivelles c/ Rudy Matzak.

réserve bien évidemment de respecter par ailleurs la durée maximale hebdomadaire absolue et moyenne (*supra* ;).

b. La durée maximale hebdomadaire

La directive n°2002/15/CE définit en revanche expressément « *la durée maximale hebdomadaire du travail* » aussi bien absolue que moyenne. Selon l'article 4 de ladite directive, la durée maximale hebdomadaire applicable à tout travailleur mobile peut être portée jusqu'à 60 heures par semaine, pour autant qu'une moyenne de 48 heures par semaine ne soit pas dépassée au cours d'une période de référence de quatre mois. En comparant ces règles au droit commun, on constate que la durée hebdomadaire maximale moyenne des chauffeurs routiers est identique à celle prévue aux articles 6b) et 16b) de la directive n°2003/88/CE, à savoir 48 heures par semaine sur une période de 16 semaines. En revanche, alors que la directive n°2003/88/CE renvoie la fixation de la durée maximale hebdomadaire absolue aux dispositions législatives, réglementaires ou administratives ou aux conventions et accords collectifs conclus entre partenaires sociaux (article 6a)), la directive n°2002/15/CE applicable aux travailleurs mobiles, limite cette durée maximale absolue à 60 heures par semaine.

La durée maximale hebdomadaire moyenne et absolue doit par ailleurs être combinée avec les paragraphes 2 et 3 de l'article 6 du règlement n°561/2006. Selon le paragraphe 2 « *la durée de conduite hebdomadaire ne dépasse pas les 56 heures ni n'entraîne un dépassement de la durée maximale hebdomadaire définie dans la directive n°2002/15/CE* ». Après déduction de la durée maximale de conduite hebdomadaire de la durée maximale absolue, le temps de travail dédié aux autres tâches ne devrait pas dépasser les quatre heures par semaine. Selon paragraphe 3, « *au cours de deux semaines consécutives, la durée de conduite totale, ne doit pas dépasser les 90 heures* », c'est-à-dire que dans l'hypothèse où le routier aurait conduit 56 heures durant une semaine, il ne pourrait conduire la semaine suivante que 34 heures maximum ce qui ne l'empêche pas, à dédier durant cette même semaine jusqu'à 26 heures supplémentaires à d'autres tâches...

L'article 8 de la directive n°2002/15/CE, prévoit par ailleurs une dérogation. Aussi, la période de référence pour le calcul de la durée moyenne peut être augmentée pour des motifs objectifs ou techniques ou pour des raisons relatives à l'organisation du travail par voie de convention ou d'accord collectif et en cas d'impossibilité par voie législative, réglementaire ou administrative, sans toutefois pouvoir dépasser les six mois³⁰.

B- Le temps de travail des chauffeurs routiers en droit français

Le règlement n°561/2006/CE s'applique directement en droit interne³¹. En revanche, la directive n°2002/15/CE avait besoin d'être transposée, ce qui fut le cas au moyen du décret n°2016/1550 du 17 novembre 2016. L'article D.3312-36 C. trans. définit les "grands routiers" comme « *les personnels roulants affectés, dans les transports routiers de marchandises, à des services comportant au moins six repos quotidiens par mois hors du domicile* ».

³⁰ Cette règle est prévue également par l'article 19 de la Directive 2003/88/CE du 4 novembre 2003 concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail, L299/9, 18.11.2003. L'article 17 al. dernier de cette même directive prévoit par ailleurs de nombreuses possibilités de dérogation et autorise les Etats membres (article 19) d'introduire mais uniquement par voie de convention ou accord collectif de périodes de référence (pour l'appréciation de la moyenne de 48 heures par semaine) qui ne sauraient dépasser les 12 mois.

³¹ Article L.3313-1 du Code de transports (C. transp.), « *Le temps de conduite et de repos des conducteurs est régi par les dispositions du 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 (...)* ».

Concernant la durée de travail des grands routiers, l'article D. 3312-45 C.trans. dispose que « *la durée de travail [hebdomadaire], dénommée temps de service, correspondant à la durée légale du travail [à savoir les 35 heures,] ou réputée équivalente à celle-ci³², est fixée à : ~~1~~¹ Quarante-trois heures par semaine³³, (...) pour les personnels roulants " grands routiers " ou " longue distance " . En d'autres termes, le législateur français a institué pour les chauffeurs routiers de marchandises longue distance un régime d'équivalence c'est-à-dire, « un mode spécifique de détermination du temps de travail effectif et de sa rémunération³⁴ » incluant 8 heures d'équivalence au-delà de la durée légale du travail.*

La durée équivalente de travail ne doit pas être confondue avec la durée maximale hebdomadaire. Il s'agit seulement d'un seuil de déclenchement des heures supplémentaires³⁵. Rien n'empêche effectivement de faire exécuter aux chauffeurs routiers des heures supplémentaires jusqu'à la limite de la durée maximale hebdomadaire absolue et moyenne. Celle-ci est fixée à l'article R.3312-50 C. trans. selon lequel, la durée de « temps de service » pour les personnels roulants ne peut excéder les 56 heures par semaine isolée (48 heures de travail effectif plus 8 heures d'équivalence) ou les 53 heures (45 heures de travail effectif plus 8 d'équivalence) - toujours par semaine isolée- lorsque le temps de travail ou de services est calculé sur trois mois ou sur quatre mois après accord collectif en ce sens.³⁶

Cette durée maximale incluant 8 heures d'équivalence par jour, n'est cependant pas une durée maximale « de conduite » comme celle de l'article 6 du règlement n°561/2006/CE mais « de service » ce qui est totalement différent. En effet, selon l'accord collectif national du 23 novembre 1994 *sur le temps de service, les repos récupérateurs et la rémunération des personnels de conduite marchandise « grands routiers » ou « longue distance »* (article 3.1) « *« le temps de service » des personnels roulants comprend par nature, des périodes d'intensité variable. A ce titre sont pris en compte pour 100% de leur durée : les temps de conduite ; les temps d'autres travaux, tels que le chargement ou le déchargement, l'entretien du véhicule ou les formalités administratives ; les temps à disposition tels que la surveillance des opérations de chargement et de déchargement sans y participer, et/ou d'attente, durant lesquels, bien que n'étant pas tenu de rester à son poste, le conducteur ne peut disposer librement de son temps ».*

Il en résulte que le calcul du temps de travail des grands routiers selon le droit français est comparativement plus favorable³⁷ que celui du droit de l'Union puisque les 56 heures maximales hebdomadaires du droit français ne correspondent pas au temps de conduite mais incluent également

³² En application de l'article L. 3121-13 C. trav.

³³ Soit cinq cent cinquante-neuf heures (549h) par trimestre dans les conditions prévues par le deuxième alinéa de l'article D. 3312-41 C. transp.

³⁴ Article L.3121-13 C. trav.

³⁵ Voir en ce sens, article R.3312-47 C. transp.

³⁶ Article R.3312-50 C. transp. En effet, selon l'article D.3312-41 C. transp. « La durée hebdomadaire du travail des personnels roulants peut être calculée sur une durée supérieure à la semaine, sans pouvoir dépasser trois mois, après avis du comité d'entreprise ou, à défaut, des délégués du personnel s'ils existent ». Dans ce cas là la durée de service ne saurait dépasser les 689 heures par trimestre. Selon l'article R.3312-49 C. transp. « Lorsque le temps de service est, après accord, décompté sur quatre mois », ce qui est autorisé par la directive n°2002/15/CE (article 8), il ne peut dépasser les 918 heures

³⁷ La directive 2002/15/CE prévoit en ce sens dans son article 10 que « *la présente directive ne porte pas atteinte à la faculté des Etats membres d'appliquer ou d'introduire des dispositions législatives, réglementaires ou administratives plus favorables à la protection de la sécurité et de la santé des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier ou à leur faculté de favoriser ou de permettre l'application de conventions collectives ou d'autres accords conclus entre partenaires sociaux plus favorables à la protection de la sécurité et de la santé des travailleurs mobiles ».*

non seulement les « autres tâches », telles qu'elles sont définies par le droit de l'Union, mais aussi le « temps de disponibilité ».

Par ailleurs, à la différence du droit de l'Union, qui évite de fixer la durée maximale quotidienne et ne prévoit explicitement que la durée maximale de conduite (9 heures en principe et exceptionnellement 10 heures mais pas plus de deux fois par semaine), en droit français, l'article R.3312-51 C. trans. prévoit explicitement que la durée quotidienne « du temps de service » (autres tâches et disponibilité inclus) ne peut excéder 12 heures, ce qui est évidemment dérogatoire au droit commun³⁸ mais qui peut s'expliquer aisément par le régime d'équivalence justifié par le temps d'inaction dans la branche du transport de marchandises.

II- L'harmonisation du temps de repos des chauffeurs routiers

Le droit au repos est une conquête sociale de première importance. En effet, le repos permet au salarié de régénérer sa force de travail et par conséquent de mieux affronter ses contraintes professionnelles tout en profitant d'une vie personnelle. Le repos doit être non seulement suffisant mais aussi pris dans de bonnes conditions. Or, à la différence des salariés ordinaires, les chauffeurs routiers notamment à l'international sont soumis à des contraintes supplémentaires au regard de leurs repos journalier et hebdomadaire. En effet, ils sont amenés à prendre leur repos quotidien et parfois même hebdomadaire à bord du camion alors même que, plus que d'autres salariés, ils ont besoin de repos pour pouvoir faire face aux risques indissociables à leur activité professionnelle en l'occurrence routiers.

Aussi, en leur assurant un repos minimal quotidien et hebdomadaire compatible avec les contraintes de leur métier, l'Union ne fait que remplir ses objectifs sociaux, à savoir l'amélioration des conditions de vie et de travail des routiers permettant leur égalisation dans le progrès³⁹. A défaut d'une telle harmonisation, la concurrence par le bas aurait pu compromettre aussi bien la sécurité routière que le bien-être physique et mental des chauffeurs routiers. Cependant, le repos journalier et hebdomadaire des chauffeurs routiers, tel qu'il résulte du règlement n°561/2006/CE, est non seulement dérogatoire au droit commun (A) mais en plus globalement moins favorable que celui garanti aux salariés ordinaires (B).

A- Le repos journalier du routier : un régime largement dérogatoire

L'article 4(g) du règlement d'harmonisation n°561/2006/CE, définit le temps de repos journalier comme « *la partie d'une journée pendant laquelle un conducteur peut disposer librement de son temps* ». En pratique néanmoins, les chauffeurs routiers longue distance déployant leur activité à l'international, ne peuvent pas disposer librement de leur temps de repos journalier dans la mesure où dans l'immense majorité des cas ce temps est pris sur une aire d'autoroute à l'intérieur ou à proximité du camion. Le chauffeur routier se trouve dans une situation singulière par rapport à tout autre salarié puisque, pendant son temps de repos journalier, il reste à proximité de son poste de travail de sorte qu'il n'y a pas de séparation entre son temps et espace de travail et son temps et espace de repos et de vie privée. Evidemment, les camions dernière génération offrent de conditions de couchage améliorées. Il n'empêche que, globalement, le camion n'offre qu'un confort tout relatif sans comparaison possible avec la situation d'un salarié ordinaire qui retourne à son domicile après sa journée de travail.

³⁸ Art. L.3121-18 al. 1er C. trav. « *la durée quotidienne de travail effectif par salarié ne peut excéder dix heures (...)* ».

³⁹ Article 151 du TFUE.

Au regard de ce qui précède, il paraît de prime abord étonnant que la durée du repos journalier du chauffeur routier puisse, en plus de sa spécificité spatio-temporelle, être dérogatoire au droit commun. Et pourtant, selon l'article 4(g) du règlement n° 561/2006/CE, le temps de repos journalier normal de onze heures, conformément au droit commun⁴⁰, se distingue du temps de repos journalier réduit qui est inférieur à onze heures mais ne saurait être inférieur à neuf heures. Pour éviter les excès, l'article 8§4 du règlement prévoit cependant qu'un conducteur ne peut être soumis à plus de trois repos réduits entre deux repos hebdomadaires.

Pendant, même dans l'hypothèse où le conducteur prendrait un repos journalier normal, d'une durée minimale de onze heures, celui-ci n'est pas sûr que son repos sera ininterrompu. En effet, selon le même règlement (article 4(g)), le temps de repos journalier normal peut être scindé en deux parties : la première tranche doit être au minimum égale à une période ininterrompue de trois heures et la deuxième à une période ininterrompue d'au moins neuf heures. Le règlement ne précise pas cependant la durée (maximale) d'interruption entre la première et la deuxième tranche de ce repos fragmenté quand bien même il aurait pu, éventuellement, intervenir après neuf heures de conduite et treize à quinze heures de travail. Dans la même veine, l'article 9§1 dispose que lorsque le conducteur accompagne le camion transporté par navire ou par train, et qu'il prend en même temps un repos journalier normal, son temps de repos peut être interrompu au maximum deux fois par d'autres activités dont la durée totale ne dépasse pas une heure. Autant d'interruptions qui perturbent nécessairement le repos du routier et accentuent son sentiment de fatigue.

Plus substantiellement, selon le très curieux article 8§8 « *si un conducteur en fait le choix les temps de repos journaliers (...) loin du point d'attache peuvent être pris à bord du véhicule, à condition que celui-ci soit équipé d'un matériel de couchage convenable pour chaque conducteur et qu'il soit à l'arrêt* ». Cette formule frappe par sa candeur et laisse incrédule celui qui connaît ne serait-ce qu'un peu la pratique du transport international. Il est évident que, dans les faits, le choix du lieu de repos journalier normal ou réduit ne revient pas au conducteur. Il est plus ou moins entendu que le conducteur d'un camion « longue distance » que l'on identifie en droit français précisément par le fait qu'il passe au moins six repos quotidiens par mois hors de son domicile⁴¹, est tenu de prendre son repos journalier dans le camion (qu'il s'agisse d'un repos normal ou réduit) et ce, d'une part, pour réduire les coûts de son hébergement, d'autre part, pour qu'il puisse assurer par la même occasion un service de gardiennage aussi bien du camion lui-même que de son chargement.

Etant donné que les dispositions relatives au repos quotidien des routiers sont prévues par un règlement, l'article R.3312-53 C. trans. renvoie explicitement audit règlement pour ce qui est des possibilités de réduction du repos journalier, dont l'application directe en droit français ne fait guère de doute.

B- Le temps de repos hebdomadaire du routier : une garantie essentielle pour la sécurité routière et celle du routier

La durée du repos hebdomadaire des chauffeurs routiers est définie à l'article 4(h), du Règlement n°561/2006/CE comme « *une période hebdomadaire pendant laquelle un conducteur peut disposer librement de son temps* ». Le temps de repos hebdomadaire normal est fixé en principe à 45 heures minimum ce qui peut paraître *a priori* beaucoup plus favorable que le repos hebdomadaire du

⁴⁰ Article 3 Directive 2003/88/ CEE du 4 novembre 2003, concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail « *Les Etats membres prennent les mesures nécessaires pour que tout travailleur bénéficie, au cours de chaque période de vingt- quatre heures, d'une période minimale de repos de onze heures consécutives* ».

⁴¹ Article D.3312-36 C. trans.

droit commun qui s'élève à 24 heures⁴². Aussi, cette mesure harmonisatrice semble tenir compte d'une exigence de concentration accrue de la part du conducteur et des risques liés à l'exercice de son métier.

Cependant, le même article prévoit aussitôt que ce repos hebdomadaire normal doit être distingué du repos hebdomadaire réduit défini comme « *toute période de repos de moins de quarante-cinq heures, pouvant être réduit à un minimum de vingt-quatre heures consécutives*⁴³ ». Or, à la différence du droit commun selon lequel le repos hebdomadaire suit nécessairement un repos journalier⁴⁴, ce qui fait que la durée globale du repos hebdomadaire est de 35 heures consécutives (repos journalier inclus), dans le cas particulier du routier son repos hebdomadaire réduit et son repos journalier ne sont pas nécessairement cumulés. Pire encore, un repos journalier peut être prolongé autant que nécessaire pour se transformer un repos hebdomadaire réduit. En d'autres termes, au lieu de se cumuler, le repos journalier du chauffeur routier n'est finalement qu'une fraction de son repos hebdomadaire.

De plus, selon l'article 8§8 précité, « *si le conducteur en fait le choix, les (...) temps de repos hebdomadaires réduits loin du point d'attache peuvent être pris à bord du véhicule (...)* ». Selon le règlement, le choix reviendrait encore une fois au conducteur. Cependant, en pratique et pour des raisons déjà exposées, ce choix revient le plus souvent à l'entreprise du transport (*infra* ;). Dans la même perspective, selon l'article 12 dudit règlement, le conducteur peut déroger au repos journalier et hebdomadaire dans la mesure nécessaire (donc sans limitation précise) pour atteindre un point d'arrêt approprié et assurer ainsi la sécurité des personnes, du véhicule ou de son chargement, pour autant que cela ne compromette pas la sécurité routière. Les limites du dépassement aux durées minimales de repos restent indéterminées. Cette disposition, à l'instar de la précédente, met à la charge du conducteur une responsabilité démesurée quand on connaît sa marge de manœuvre réelle. Parmi les propositions de la Commission⁴⁵ figurerait l'adjonction bienvenue d'un alinéa deux à l'article 12, pour préciser que la dérogation au repos journalier et hebdomadaire ne saurait conduire au dépassement des durées de conduite journalière ou hebdomadaire ou à réduire les temps de repos journalier et hebdomadaire.

Cette flexibilisation du repos hebdomadaire est toutefois accompagnée de deux garanties (article 8§6). Selon la première, au cours de deux semaines consécutives, un conducteur ne peut prendre qu'un seul temps de repos hebdomadaire réduit d'au moins 24 heures. Selon la deuxième, la réduction d'un repos hebdomadaire est nécessairement compensée par un repos d'une durée équivalente pris en bloc avant la fin de la troisième semaine suivant la semaine en question. Ces deux garanties auraient pu être suffisantes si la Commission n'avait pas proposé récemment⁴⁶, d'allonger la période de référence pour le calcul du repos hebdomadaire de deux à quatre semaines sous prétexte que cela devrait permettre aux conducteurs d'aménager leur temps de repos de manière plus souple.

⁴² Article 5 de la Directive 2003/88/CE du 4 novembre 2003 concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail, L299/9, 18.11.2003.

⁴³ Voir en ce sens, l'article 5 al. 2 de la Directive 2003/88/CE « *Si des conditions objectives, techniques ou d'organisation du travail le justifient, une période minimale de repos de vingt-quatre heures pourra être retenue* ».

⁴⁴ Article 5 al. 1 de la Directive 2003/88/CE « *Les Etats membres prennent les mesures nécessaires pour que tout travailleur bénéficie, au cours de chaque période de sept jours, d'une période minimale de repos sans interruption de vingt-quatre heures auxquelles s'ajoutent les onze heures de repos journalier prévues à l'article 3* ».

⁴⁵ COM(2017)277final du 31.05.2017, Proposition de règlement modifiant le règlement n°561/2006 en ce qui concerne les exigences minimales relatives aux durées maximales de conduite journalières et hebdomadaire et à la durée minimale des pauses et des temps de repos journalier et hebdomadaire.

⁴⁶ COM(2017)277final du 31.05.2017, *op.cit* ;

Or il s'avère que le rallongement de la période de référence n'est qu'une nouvelle source de flexibilisation du temps de repos des chauffeurs routiers qui pourraient du coup se voir imposer deux repos réduits consécutifs avant de pouvoir bénéficier au cours de la troisième semaine d'un repos compensateur d'une durée équivalente, avant ou immédiatement après un repos hebdomadaire normal.

Il en résulte que si les propositions de la Commission venaient à être adoptées en l'état, les chauffeurs routiers pourraient être amenés à passer deux repos hebdomadaires réduits à bord du véhicule avant de pouvoir retrouver leur lieu de résidence pour y passer un repos hebdomadaire normal ou augmenté du repos compensateur⁴⁷. En d'autres termes cette proposition, loin d'améliorer leur situation, alourdirait considérablement la charge de travail, la fatigue cumulée et l'éloignement spatio-temporel du chauffeur routier de son lieu de résidence contrairement à l'objectif communautaire d'une égalisation des droits dans le progrès. A cet effet, l'unique avantage qu'on peut reconnaître à cette proposition de la Commission est qu'elle clarifie le statut du repos hebdomadaire normal en ce sens qu'elle dissipe les quelques doutes qui ont pu exister quant au lieu où il doit être pris. En effet, conformément à la jurisprudence récente de la Cour⁴⁸ la Commission précise désormais dans ses propositions que le repos hebdomadaire normal ou supérieur à 45 heures ne peut pas être pris à bord du véhicule mais dans un lieu d'hébergement adapté (article 8 *bis* proposé), ce qui ne revient pas pour autant à dire qu'il faut qu'il soit pris au lieu de résidence du routier contrairement à ce qui est affirmé au point 8ter.

* * *

Le bilan dressé jusqu'ici concernant l'harmonisation des conditions de travail des routiers, montre que le processus de rapprochement des législations nationales est lent et sinueux surtout depuis les élargissements successifs de l'Union. Quant aux conditions de travail elles-mêmes, elles sont globalement moins favorables que celles des salariés ordinaires alors que la concentration accrue qui est demandée aux routiers, pour des raisons de sécurité, aurait dû commander un seuil de protection plus élevé.

Il n'empêche que la méthode de rapprochement est globalement adaptée à leur situation sectorielle de sorte que le processus devrait pouvoir s'étendre à d'autres domaines dont notamment le salaire minimum des routiers.

III- Le salaire minimum dans le TRM : un leurre ou une extension possible du domaine d'harmonisation ?

Dans la mesure où la directive détachement se trouve être, pour les raisons précédemment expliquées, inadaptée à l'extrême mobilité du TRM, la meilleure solution pour enrayer les phénomènes de concurrence déloyale, d'insécurité routière et pour stopper la détérioration des conditions de travail des routiers⁴⁹ serait de poursuivre l'harmonisation de leurs conditions de travail dans le

⁴⁷ Article 8ter du règlement n°561/2006/CEE « les entreprises de transport organisent le travail des conducteurs de telle sorte que ces derniers soient en mesure de passer à leur lieu de résidence au moins un temps de repos hebdomadaire normal ou un repos hebdomadaire de plus de quarante-cinq heures pris en compensation de la réduction d'un temps de repos hebdomadaire sur chaque période de trois semaines consécutives ».

⁴⁸ Voir en ce sens, CJUE 20 décembre 2017, aff. 102/16, Vaditrans BVBA c/ Belgique et notre commentaire *RJS*, 5/2018, p.385.

⁴⁹ Etude pour la Commission des transports et du tourisme, Les transporteurs routiers de marchandises dans l'Union européenne : conditions sociales et de travail, 2017, [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2017/602000/IPOL_STU\(2017\)602000_FR.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2017/602000/IPOL_STU(2017)602000_FR.pdf)

domaine des salaires. Le règlement n°3820/85 du 20 décembre 1985, prédécesseur du règlement n°561/2006, indiquait déjà à l'époque (cos. 1^{er}) qu'il visait « à harmoniser les conditions de concurrence entre les modes de transport terrestres, en particulier en ce qui concerne le secteur du transport routier, et à améliorer les conditions de travail et de sécurité routière » et ajoutait que « les progrès réalisés dans ces domaines devraient être préservés et étendus ».

Cependant, dès lors qu'on souhaite étendre l'harmonisation des conditions de travail des routiers au salaire, un premier obstacle se dresse. En effet, dans le cadre de sa politique sociale, le Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) tout en se fixant comme objectif « l'amélioration des conditions de vie et de travail, permettant leur égalisation dans le progrès » (art. 151), exclut expressément la rémunération de son champ de compétence (article 152§5), ce qui rend de prime abord difficile, mais pas impossible, un certain rapprochement des écarts des salaires dont bénéficient les chauffeurs routiers.

En regardant du côté du socle européen des droits sociaux, on constate que celui-ci proclame parmi les conditions de travail équitables (chapitre II) le droit des travailleurs à un salaire équitable (article 6) en vue de leur assurer un niveau de vie décent et un « salaire minimum » garanti. Toutefois, la valeur programmatique, donc limitée, de ce texte d'intention n'échappe à personne⁵⁰, d'autant plus que son considérant 18 ajoute une réserve d'interprétation qui devrait anéantir tout espoir : le socle européen des droits sociaux n'étend pas les compétences dévolues à l'Union par les traités. En d'autres termes, l'article 6 ne saurait justifier à lui seul des actions législatives en faveur d'un salaire minimum pour les chauffeurs routiers à l'international.

Est-ce qu'il faudrait renoncer pour autant à l'élaboration d'un salaire minimum dans le TRM au motif qu'elle serait impossible au regard de la limitation des compétences communautaires ? Nous ne le pensons pas. Il convient de rappeler à cet égard que l'article 10 du règlement n°561/2006/CE prévoit déjà une mesure d'harmonisation relative aux salaires dans la mesure où elle 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. Le fondement juridique de cette disposition (comme du reste d'ailleurs) n'est pas l'harmonisation des conditions de travail en vue de leur amélioration (politique sociale) mais la sécurité des transports (donc la politique transports, articles 90-100 TFUE).

Or l'article 91 du TFUE, prévoit que l'Union dispose d'une compétence pour établir : a) des règles communes applicables aux transports internationaux exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre, ou traversant le territoire d'un ou de plusieurs Etats membres; (...) c) des mesures permettant d'améliorer la sécurité des transports; d) ou toutes autres dispositions utiles ». De surcroît, selon l'article 94 TFUE « Toute mesure dans le domaine des prix et conditions de transport, prise dans le cadre des traités, doit tenir compte de la situation économique des transporteurs ». Or qu'est-ce qui ferait partie du prix et des conditions de transports si ce n'est le salaire des routiers ?

Il résulte que le Traité n'exclut pas, par principe, un acte législatif qui mettrait en place un salaire minimum dans le TRM, notamment lorsque cet acte serait justifié par la sécurité des transports ou le fonctionnement du marché intérieur (articles 26 et 114 TFUE). Seule réserve émise par le Traité :

⁵⁰ E. Pataut, Tours et détours de l'Europe sociale, *RTD Eur.*, 2018, p.9. Est en revanche un peu plus nuancée et fait état d'un programme d'action, S. Robin-Olivier, Chronique politique sociale de l'UE, un nouveau départ pour la politique sociale de l'Union : premier bilan des effets du socle européen des droits sociaux, *RTD Eur.* 2018, 403 ; J-P Lhernould, Socle européen des droits sociaux : le discours et la méthode, *RDT*, p.458.

une telle initiative devait tenir compte de la situation économique des transporteurs, ce qui ne devrait pas poser problème en l'occurrence lorsqu'on sait que le climat de concurrence actuel favorise la création de petits opérateurs indépendants qui mériteraient eux aussi le bénéfice d'un revenu minimum tiré de leur activité, notamment lorsqu'ils se situent au bout de la chaîne de sous-traitance.

Ces suggestions ne prétendent résoudre globalement les problèmes du TRM, expressément évoqués par la proposition de règlement établissant une autorité européenne du travail comme particulièrement vulnérables⁵¹. Elle mettent à tout le moins en lumière, d'une part, l'inadéquation de la directive détachement dans les TRM, d'autre part, l'existence d'une autre voie, celle de l'harmonisation qui n'attend qu'à être poursuivie et approfondie.

⁵¹ COM(2018)131 final