

Repos de 45 heures interdit en cabine : mythe ou réalité ?

👉 RÉALITÉ !

Cette interdiction n'est pas neuve, puisque, en Belgique, elle est d'application depuis 2014. Elle l'est aussi, entre autres, en France (2014), en Allemagne et en Autriche (2017), aux Pays-Bas (2018), en Italie (2018), en Espagne (2019).

- mais quels sont les objectifs de cette décision ?
- quels en sont les enjeux ?
- quels sont les moyens de contrôles ?

Point de départ : décision de la Cour de Justice Européenne en décembre 2017 :

Après de nombreuses discussions et recours, la Cour Européenne de Justice a tranché :
« L'article 8, paragraphes 6 et 8, du règlement (CE) n° 561/2006 (...) doit être interprété en ce sens qu'**un conducteur ne peut pas prendre, à bord de son véhicule, les temps de repos hebdomadaires normaux** visés audit article 8, paragraphe 6. »



Buts de cette décision :

Le règlement européen 561/2006 (temps de conduite et repos), ainsi que la décision de la Cour de Justice, poursuivent un triple objectif :

- harmoniser les conditions de **concurrence**
- améliorer les **conditions de travail**
- améliorer la **sécurité routière**

De ce point de vue, il est évident qu'il n'est pas humainement souhaitable de laisser un chauffeur entre 3 à 6 mois dans sa cabine. Même si celle-ci est de mieux en mieux équipée, elle ne remplacera pas le confort d'une maison (ou d'un endroit équipé).

Cela part donc d'un bon sentiment...



Mais est-ce la réalité et est-ce applicable ?

« Cela ne concerne que les chauffeurs de l' « est » ? »

FAUX...

Il est évident qu'ils sont plus concernés que les chauffeurs de nos pays dits de l' « ouest » de l'Union Européenne. Combien de chauffeurs des pays dits de l' « ouest » acceptent encore de déloger plusieurs w-e d'affilée ? Ils existent...mais sont rares.

Mais il faut noter qu'un chauffeur belge contrôlé, par exemple, en Espagne, pourrait tout à fait être verbalisé, s'il est pris en flagrant délit dans sa cabine, pendant le repos hebdomadaire normal de 45 heures.

Si un pays contrôle et sanctionne, est-ce réellement et uniquement par esprit « humain » ? Ou aussi quelquefois dans un but « protectionniste » ?

Dans ce cas, les chauffeurs et transporteurs belges seront eux aussi une cible potentielle à l'étranger.

Que signifient les termes « un conducteur ne peut pas prendre, à bord de son véhicule, les temps de repos hebdomadaires normaux » ?

Il est simplement interdit d'y dormir ? Ou le temps complet de 45 heures est interdit, et le chauffeur devrait donc quitter son véhicule (ce qui pose d'autres problèmes) ?

Tout cela est flou et n'est nullement précisé dans la décision.

La décision de la Cour de Justice précise quand-même ceci :

« 44 - À cet égard, il convient également de relever que, même si (...) la conception des véhicules s'est considérablement améliorée au cours des 20 dernières années précédant son avis, et que la conception des cabines a certainement encore connu des développements ces dernières années, il n'en demeure pas moins qu'une cabine de camion n'apparaît pas constituer un lieu de repos adapté à des périodes de repos plus longues que les temps de repos journaliers et les temps de repos hebdomadaires réduits. **Les conducteurs devraient avoir la possibilité de passer leurs temps de repos hebdomadaires normaux dans un lieu qui fournit des conditions d'hébergement adaptées et adéquates.** »

Cela exclut donc de facto les abus du style : montage d'une tente à côté du véhicule ou hamac dans la remorque...



Il faut toujours garder à l'esprit qu'un des objectifs de ces textes est l'**amélioration des conditions de travail du conducteur**. Et ceci afin d'éviter les multiples abus qui se sont déroulés.

Qu'en pensent les chauffeurs eux-mêmes :

Ils sont partagés.

Certains préfèrent leur cabine, passablement équipée, aux chambres d'hôtel miteuses qui leur sont proposées...

Certains parkings « sécurisés » offrent toutes les garanties d'installations sanitaires adéquates.

Mais un chauffeur ne pourrait tout de même pas dormir dans son véhicule dans un tel parking ?

👉 **Enfin, le véritable but à atteindre n'est-il pas le suivant :**

Non pas proposer un « lit » au chauffeur, car l'espace et la literie qu'offrent les véhicules actuels sont tout à fait suffisants, dans leur grande majorité.

Mais bien proposer des sanitaires adaptés (en état de fonctionnement et propres !), à savoir :

- douches et lavabos
- machines à laver le linge
- espace cuisine
- etc.

En avril 2018, le rapporteur européen Wim van de Camp (Pays-Bas) a dormi dans un véhicule pendant une nuit, dans un parking sécurisé aux environs d'Anvers. Cela ne reflète peut-être pas la réalité quotidienne de la majorité des chauffeurs, mais a le mérite d'avoir été réalisé dans des conditions pratiques proches.

Une des conclusions ne pointait pas le souci de dormir dans le véhicule, qui offrait tout le confort voulu, mais bien la nécessité de sanitaires adaptés dans les lieux où le chauffeur stationne son véhicule pour effectuer son repos.

« Se laver au bidon » pendant quelques jours n'a jamais tué personne, certes... mais il y a des limites. Il existe aussi des sanitaires dans certaines usines, ou station services. Mais ces installations ne sont pas toujours fonctionnelles, ni propres, ni gratuites...



Cela nous amène encore à une autre problématique connexe, qui est actuellement en débat au sein de l'Union Européenne : «le conducteur ne devrait-il pas avoir la possibilité de retourner à son domicile (ou un lieu de son choix) dans des délais plus courts ? »

Il aurait ainsi tout le confort nécessaire, dans un laps de temps réaliste.

Une notion fondamentale de la définition du « repos » est que le conducteur doit disposer librement de son temps.

Peut-il en disposer librement lorsqu'il doit surveiller le véhicule, et son chargement ?

Cela impliquerait automatiquement que le véhicule doit être stationné dans un endroit où le chauffeur peut quitter son véhicule, s'il le désire.

Contrôles routiers :

Il est précisé que le chauffeur doit être pris sur le fait. Aucune demande de renseignements pour prouver que le conducteur était dans un endroit approprié ne peut être exigée par les services de contrôle de Police.

Cela mène de nouveau à des zones floues...

Le service de contrôle peut-il dès lors déranger le chauffeur pendant son repos ? Surtout si les tentures du véhicule sont tirées ?

Si un contrôle a lieu dans ces conditions, quid du repos hebdomadaire ? Est-il interrompu car cette prestation de contrôle doit être enregistrée comme « autre activité » (= « travail » 🛠️) ?

Le conducteur devrait donc éventuellement compter ce repos hebdomadaire comme « réduit », ou recommencer un repos hebdomadaire « normal » complet ?

Le système peut être assez facilement contourné à l'heure actuelle.

Il suffit de faire un repos hebdomadaire « réduit » de 44 heures... puisque le repos hebdomadaire « normal » est valable à partir de 45 heures. Il restera donc 1 heure de repos compensatoire à récupérer dans les trois semaines, avec un autre repos d'au moins 9 heures. Assez facile à réaliser.

Il est aussi possible de déclarer que le conducteur effectue un repos réduit (entre 24 et 44 heures), et que les heures supplémentaires prises en repos sont un repos compensatoire d'un repos réduit précédent.

Un w-e sur deux, qui dépasse 45 heures, serait un repos hebdomadaire « réduit », avec un temps de compensation d'un w-e précédent. Et donc autorisé dans la cabine...

Le contrôleur ne pourra pas vérifier au-delà de 4 w-e, puisqu'il ne peut remonter que 28 jours en arrière.

Il y a aussi parfois intérêt à calculer le montant des amendes. En Belgique :

- le montant de l'amende si un conducteur a passé le repos hebdomadaire normal de 45 heures dans la cabine est un forfait de 1.800 € ;
- un montant de 110 € par heure entamée manquante est exigé si le temps repos hebdomadaire n'est pas respecté.

Le calcul peut être vite fait... Si le conducteur déclare deux w-e réduits d'affilée (et donc autorisés à l'heure actuelle dans le véhicule), le transporteur paierait certainement moins.

Exemple : w-e de 44 heures, à la place de 45 heures exigées (les heures supplémentaires étant en compensation d'un w-e précédent) = 110 euros, à la place de 1.800 €...

⚠ Nous ne faisons pas ici l'apologie du contournement de la décision !!! Ni l'accusation d'une quelconque société de transport, ou des contrôleurs !

Il s'agit juste d'une réflexion approfondie, de par notre activité de « formation en transport routier », ainsi que de « l'expertise » que nous menons fréquemment sur ces thèmes.

Mais aussi parfois parce que des renseignements inexacts, voire carrément faux, circulent à ce propos sur les différents réseaux d'information.

Il ne faut pas oublier que le but principal de la décision d'interdire au chauffeur de passer le repos hebdomadaire de 45 heures, ou plus, dans la cabine du véhicule est d'éviter les abus qui pourraient être (à tort ou à raison) assimilés comme de la « traite d'êtres humains ».

L'avenir :

L'Union Européenne, via le « Paquet Mobilité », s'est penchée sur la problématique générale du « détachement ». Des premières propositions ont été adoptées, mais pas encore finalisées.

Un exemple : le conducteur devrait avoir la possibilité de rentrer à son domicile (ou un lieu choisi librement par lui-même) toutes les trois ou quatre semaines, maximum.

Mais le débat n'est pas clos, puisque toutes ces propositions doivent encore passer plusieurs étapes européennes, avant d'être éventuellement appliquées.

Du moins, ça bouge...

Et certaines visions étiquées d'associations de chauffeurs, ou de chauffeurs eux-mêmes, ainsi que de certains employeurs, nous paraissent, à l'heure actuelle, injustifiées.

Elles sèment le trouble dans l'esprit du secteur du transport, qui réduit parfois une nouvelle proposition de législation à un retour en arrière, restreignant la liberté ou l'essor économique.

Certes, elles ne sont pas toutes positives, mais faut-il toutes les jeter d'office ?

Le secteur évolue. Les législations devraient suivre le mouvement.

Bonne route à vous,

