

Rapport n° 014903-01  
Mai 2023

# Conditions de réalisation des opérations de chargement et déchargement de la marchandise par les conducteurs routiers

Véronique Juban - IGEDD  
Catherine Rivoallon-Pustoc'h - IGEDD  
(coordonnatrice)  
Michel Rostagnat - IGEDD

<https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/>



**Les auteurs attestent qu'aucun des éléments de leurs activités passées ou présentes n'a affecté leur impartialité dans la rédaction de ce rapport**

<b>Statut de communication</b>	
<input checked="" type="checkbox"/>	<b>Préparatoire à une décision administrative</b>
<input type="checkbox"/>	<b>Non communicable</b>
<input type="checkbox"/>	<b>Communicable (données confidentielles occultées)</b>
<input type="checkbox"/>	<b>Communicable</b>

## Sommaire

<b>Sommaire.....</b>	<b>3</b>
<b>Résumé.....</b>	<b>6</b>
<b>Liste des recommandations.....</b>	<b>8</b>
<b>Introduction .....</b>	<b>9</b>
<b>1 L'Espagne met à l'agenda la question des conditions d'accueil et de réalisation des opérations de chargement et déchargement .....</b>	<b>10</b>
1.1 Le décret-loi royal espagnol du 1 <sup>er</sup> mars 2022 .....	10
1.2 Des organisations patronales et syndicales françaises se saisissent de la question, amenant le ministre des transports à diligenter une mission d'évaluation.....	11
<b>2 La mission de l'IGEDD ramène une moisson d'avis, sans pour autant observer une focalisation, encore moins une convergence de vues, sur la question du chargement et déchargement.....</b>	<b>12</b>
2.1 La démarche d'écoute suivie par la mission.....	12
2.2 A propos du chargement et déchargement .....	12
2.2.1 La pénibilité physique et le risque sont dénoncés par nombre d'interlocuteurs faute de mesures préventives adaptées.....	12
2.2.2 Les conditions d'accueil du routier manquent parfois du respect minimal qui leur est dû et témoignent d'une appréciation floue de leurs compétences professionnelles spécifiques .....	14
2.2.3 La question du temps d'attente .....	15
2.2.4 La sécurité du livreur isolé.....	16
2.2.5 Le traitement des palettes et emballages .....	16
2.3 Hors périmètre, sur les conditions d'exercice du métier .....	17
2.3.1 Un système fiscal qui n'encourage pas à l'augmentation des salaires en contrepartie d'un accroissement des tâches.....	17
2.3.2 L'accueil du routier en route .....	17
2.3.3 Le routier, un « tourneur de volant » ? L'attractivité du métier en question	18
2.3.4 Un métier menacé par la concurrence des conducteurs extra-communautaires, y compris à l'étape de chargement et déchargement.....	19

<b>3 Premiers éléments d'analyse.....</b>	<b>20</b>
3.1 Un manque de collégialité dans l'approche de la question par les acteurs .....	20
3.1.1 Les acteurs se posent de nombreuses questions, sans converger pour autant sur une plate-forme de questions prioritaires.....	20
3.1.2 Un premier pas, modeste mais à saluer : les chartes de bonnes pratiques	20
3.2 Un manque sérieux d'éléments objectifs.....	21
3.2.1 Le contrat-type est supplétif et peine à être la référence en pratique .....	21
3.2.2 Un sérieux manque de données factuelles et de signaux d'alerte .....	22
3.2.3 Un manque de réalisation du protocole de sécurité et de contrôle de son application.....	23
3.3 Mais un problème réel, attesté par les données statistiques, bien que parcellaires.....	24
3.3.1 Les données statistiques disponibles sont parcellaires .....	24
3.3.2 Les suites données aux accidents de travail .....	27
3.3.3 Jurisprudence pénale .....	29
3.4 Un nombre important d'actions de prévention, de formation, et de recommandations par les acteurs institutionnels.....	30
3.4.1 Les actions des acteurs institutionnels .....	30
3.4.2 La recommandation R512 .....	31
3.5 Une grande variété de postures professionnelles qui invite à la prudence.....	32
3.5.1 Une interdiction générale assortie d'exceptions ? .....	32
3.5.2 Quelle compatibilité avec la liberté d'entreprendre reconnue par la Constitution ? .....	33
<b>Conclusion .....</b>	<b>34</b>
<b>Annexes.....</b>	<b>35</b>
<b>Annexe 1. Lettre de mission.....</b>	<b>36</b>
<b>Annexe 2. Liste des personnes rencontrées .....</b>	<b>40</b>
<b>Annexe 3. Décret-loi royal espagnol du 1<sup>er</sup> mars 2022 (extraits).....</b>	<b>45</b>
Art. 1.....	45
Art. 2.....	45
<b>Annexe 4. Loi française (extraits) .....</b>	<b>46</b>

Code du commerce .....	46
Loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports.....	46
<b>Annexe 5. Données statistiques fournies par la Caisse nationale d'assurance maladie .....</b>	<b>47</b>
Données fournies par la Caisse nationale d'assurance maladie (CNAM) .....	47
Données CNAM rapportées par l'Observatoire Prospectif des métiers et des qualifications dans les Transports et la Logistique (OPTL).....	47
Statistiques sur la sinistralité de l'année 2019, par CTN et code NAF .....	48
<b>Annexe 6. Jurisprudence sociale récente.....</b>	<b>49</b>
A - Temps de service / heures supplémentaires .....	49
B - Licenciement.....	50
C - Accident du travail.....	50
<b>Annexe 7. Responsabilité contractuelle – Jurisprudence récente.....</b>	<b>51</b>
A) jurisprudence chambre sociale : reconnaissance d'accident du travail .....	52
B) jurisprudence chambre criminelle : homicide involontaire imputable à la personne morale ou blessures involontaires .....	53
C) Jurisprudence chambre criminelle : opérations de chargement et temps de repos .....	60
<b>Annexe 8. Glossaire des sigles et acronymes.....</b>	<b>62</b>

## Résumé

Les conditions d'exercice du métier de routier se sont durcies. Paradoxalement, alors que la conduite des poids lourds bénéficie d'une ergonomie sans cesse améliorée, c'est à l'arrêt, notamment dans les opérations de chargement et de déchargement de la marchandise, que les conducteurs éprouvent les plus grandes difficultés. Celles-ci sont d'ordre pratique, avec des sites pas toujours adaptés à la réception de leurs engins et à la manutention, voire dangereux, mais aussi d'ordre humain. Alors qu'ils ont permis au pays de continuer à vivre durant les longs mois de confinement lié au Covid, les routiers rencontrent encore trop souvent un accueil peu coopératif chez leurs clients, voire doivent seuls et de nuit procéder à la manutention, dans des conditions de sécurité précaires. La pression sur les entreprises de transport est – paradoxalement, alors même que la France et l'Europe connaissent une pénurie préoccupante de conducteurs – accentuée par le recours de leurs clients à des conducteurs venus des confins de l'Union européenne.

La promulgation, en Espagne, le 1<sup>er</sup> mars 2022, d'un décret-loi royal interdisant de confier au conducteur la manutention de sa cargaison en chargement et déchargement, sauf exceptions dûment désignées, a fait lever un vent d'espoir chez certains des responsables français, patronaux et syndicaux, du secteur. Ils y font état d'ores et déjà d'une amélioration des conditions d'exercice du métier, dont l'accroissement du nombre de femmes postulantes est un indicateur sûr. L'International Road Union (IRU), confédération mondiale des transporteurs routiers et acteurs de la route, observe que les chargeurs espagnols se sont très vite adaptés à la nouvelle donne. Aussi, le ministre des transports a-t-il souhaité disposer d'une évaluation pratique des avantages et inconvénients du choix espagnol. A cette fin, il a demandé à l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD) de conduire une mission d'évaluation des conditions dans lesquelles sont aujourd'hui, sur notre territoire, effectuées ces opérations de chargement et déchargement.

Dans le délai très court imposé par la commande, l'équipe chargée de la mission a souhaité entendre toutes les parties en présence : les syndicats de salariés et les organisations patronales du secteur du transport routier, mais aussi les organisations représentatives de leurs clients chargeurs, les fédérations européennes de ces organisations et les organismes publics responsables de la santé et du respect du droit du travail. Une fédération de chargeurs, contactée, n'aura pas répondu à ses sollicitations. Elle n'en a pas moins accumulé un matériau intéressant dont le présent rapport rend compte.

Elle tire de ces premières rencontres un double constat : celui d'un problème réel, aigu mais partie d'un ensemble bien plus vaste de questions sensibles que pose l'exercice du métier ; mais aussi celui d'un problème dont les indicateurs d'évaluation manquent. Tout d'abord, les conditions de chargement et de déchargement ne peuvent pas être passées sous silence. Car à la multiplication des chartes de bonne conduite et aux efforts louables de nombreux clients répond l'écho de trop nombreux cas de traitements irrespectueux des conducteurs, et une accidentologie qui ne faiblit pas. Mais lors de sa tournée, la mission de l'IGEDD a pris conscience de nombreux autres problèmes lourds de sens dans l'exercice du métier. Quant à l'évaluation du problème, elle reste malheureusement très lacunaire. L'*omerta* semble être la règle dans cette profession qui ne bénéficie pas d'un rapport de force équilibré avec ses partenaires commerciaux. Même la ligne directe mise en place par les services du ministère dans les premiers temps du confinement lié au Covid pour alerter l'administration sur les cas de traitement irrespectueux des conducteurs semble n'avoir guère sonné, et n'est plus mentionnée par quiconque. *Idem* pour les remontées d'informations du terrain auxquelles le cabinet du ministre chargé des transports avait invité les organisations professionnelles et syndicales lors d'une réunion organisée le 14 avril 2022.

L'établissement de relations équilibrées entre les parties est normalement du ressort des contrats commerciaux qu'elles nouent entre elles. La loi n'est là que pour veiller à cet équilibre. Dans le cas d'espèce, il n'apparaît pas clairement qu'elles soient réunies. Mais la loi n'a de sens que si elle est incitative, ce qui suppose que son irrespect soit assorti de sanctions dissuasives et que le contrôle de son application par les services publics s'exerce effectivement. Or, plusieurs interlocuteurs de

la mission ont souligné l'effet bénéfique de deux lois promulguées au tournant des années 2000 : la loi Gayssot de 1998, qui a permis au transporteur d'obtenir de son client le paiement de sa prestation, quand bien même celui-ci ou le commissionnaire qu'il aurait choisi serait défaillant ; et la loi de 2006 relative à la sécurité et au développement des transports qui a imposé le paiement du gazole au pied de facture et le paiement du transporteur à 30 jours, sous peine de sanctions dissuasives. La pertinence d'une loi dépend du caractère dissuasif des sanctions associées et de l'effectivité du contrôle. Ces deux présupposés devront fonder toute évolution législative.

Cela dit, les interlocuteurs de la mission sont loin d'apporter un soutien unanime au modèle espagnol. Certains, y compris parmi les transporteurs, objectent que la participation du conducteur aux opérations de chargement et déchargement est précisément pour eux l'occasion d'enrichir leurs tâches. Beaucoup d'entre eux répugneraient à ne faire que le métier de « tourneur de volant ». Par ailleurs, certaines activités comme la livraison des surfaces commerciales en centre-ville, qui doivent se faire de plus en plus en dehors des heures ouvrables, nécessitent que le conducteur décharge en autonomie, seul, le commerçant estimant ne pas pouvoir payer un collaborateur pour l'assister ponctuellement à de telles heures.

Mais une telle objection, pour audible qu'elle soit, n'épuise pas le sujet. Car la livraison par un individu seul de nuit pose de redoutables problèmes de sécurité du conducteur et de son chargement. On ne peut pas ignorer cette question qui attend des réponses pratiques.

A ceci s'ajoutent de nombreuses attentes des conducteurs, que la mission a pu entendre pendant son parcours. Certaines sont strictement relatives à l'étape de chargement et déchargement, comme la manutention par le conducteur alors qu'elle n'est pas prévue au contrat, la mise en pause du chronotachygraphe pendant le séjour chez le client, le traitement et le retour des palettes, la possibilité pour le conducteur de surveiller le chargement ou déchargement, l'accueil même (accès aux toilettes, salles de repos et salles de restauration). D'autres ne concernent pas cette étape, mais sont revenues à maintes reprises durant les entretiens, et justifient qu'il en soit fait mention ici : le manque de parking poids lourds sécurisés et pourvus de prestations sanitaires et de restauration sur les grands itinéraires, une fiscalité dissuasive de l'amélioration des salaires en contrepartie de tâches nouvelles, la concurrence des conducteurs extra-communautaires, y compris à l'étape de chargement et déchargement, le permis à point...

La mission de l'IGEDD recommande, en conclusion, préalablement à une éventuelle modification de la loi qu'elle ne saurait écarter, une triple démarche d'objectivation collégiale du problème, de solution de premières questions pratiques et de ciblage des contrôles. Le lieu de ce dialogue pourrait être calqué sur celui portant sur les contrats types de transport.

L'objectivation du problème passera par un dialogue entre l'ensemble des parties, chargeurs y compris, à l'initiative de l'Etat. Elle devrait pouvoir s'appuyer sur une remontée des incidents constatés sur le terrain par un canal de confiance pour les conducteurs et leurs employeurs. Les premières questions pratiques à traiter pourraient être par exemple l'accès du conducteur aux commodités chez le client, la sécurisation du déchargement lorsque le conducteur se trouve seul en dehors des heures ouvrables, la précision dans les contrats d'une plage horaire d'arrivée du camion à l'intérieur de laquelle le client s'engage à mettre à disposition le personnel et le matériel de manutention *ad hoc*, ou encore un traitement administratif des palettes considéré comme un contrat de transport en tant que tel, informatisé et compatible avec les rotations. Enfin, les programmes de contrôles, qu'ils soient à la main de l'assurance-maladie ou de l'inspection du travail, devraient être, comme cela semble être la coutume dans l'Europe du Nord, ciblés au terme d'une concertation avec les organisations syndicales et patronales du transport routier. Bien entendu, cette étape préalable devra être l'occasion d'une évaluation attentive de l'impact sur le terrain des dispositions législatives prises en Espagne ou ailleurs.

Ces indispensables mesures de court terme n'évacuent pas, aux yeux de la mission, l'hypothèse d'une loi d'interdiction inspirée du modèle espagnol, dont les premières esquisses pourraient être soumises au groupe de travail proposé ici. Mais elles lui donneraient les justifications qui aujourd'hui encore lui font défaut.

## Liste des recommandations

- Recommandation 1.** La mission recommande la mise en place par la DGITM, d'une instance partenariale ad hoc, qui pourrait être le groupe de travail des contrats-types, chargée de concevoir des avancées règlementaires sur certaines questions concrètes susceptibles d'être traitées rapidement. Cette instance devrait être ouverte aux organisations syndicales représentatives des conducteurs. .... 22
- Recommandation 2.** La mission recommande la mise en place d'une commission de concertation co-pilotée par la DGT et la CNAM, associant les organisations syndicales et patronales du transport routier, qui serait chargée de formaliser les priorités des programmes annuels d'intervention et de contrôle par les DREETS et les CARSAT et d'évaluer les résultats. 24
- Recommandation 3.** La mission recommande à la DGT, en préambule de ces inspections, d'effectuer des ciblage plus particuliers sur les opérations de chargement et déchargement et le contrôle des protocoles de sécurité. .... 24
- Recommandation 4.** La mission note que le travail d'analyse statistique des accidents et maladies professionnelles liés aux opérations de chargement et déchargement est une donnée objective qu'elle recommande de généraliser à l'ensemble des CARSAT. .... 27
- Recommandation 5.** Au vu des extraits de jurisprudence repris en annexe, la mission s'est étonnée des faibles montants ayant fait l'objet de sanctions significatives et recommande la mise en place et le suivi de contrôles réguliers assortis de sanctions dissuasives. .... 28
- Recommandation 6.** En vue de formaliser les circuits d'information entre les CARSAT et les DREETS et d'en garantir un suivi de qualité, la mission recommande la généralisation de conventions précisant les objectifs, rôles et missions attendues des organisations concernées. 29
- Recommandation 7.** La mission recommande la prise en compte du référentiel de formation élaboré par l'INRS dans tous les cas de formations des conducteurs routiers (permis de conduire – formation continue). .... 30
- Recommandation 8.** La mission recommande de rendre obligatoire la mise en œuvre de la R512 de la CNAM en la citant expressément dans le code du travail, en complétant l'art R-4515-4 et en l'annexant au contrat type général..... 32
- Recommandation 9.** La mission recommande à la DGITM d'assurer un suivi attentif des options législatives et règlementaires prises ailleurs en Europe, et notamment dans la péninsule ibérique, concernant l'impact sur la qualité au travail des routiers et l'attractivité de leur métier. 32

## Introduction

Par lettre en date du 6 février 2023, le ministre chargé des transports a demandé à l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD) de diligenter une mission d'évaluation des opérations de chargement et déchargement de la marchandise par les conducteurs routiers.

La commande invitait la mission à objectiver la question. Celle-ci devait être considérée sous tous ses angles : contractuel (écarts entre les contrats commerciaux passés et les contrats-types), pratique (les conditions réelles dans lesquelles se déroulent les opérations), d'impact sur la santé et les conditions de travail et d'emploi des conducteurs, et économique (répartition des tâches entre le transporteur et son client, conditions de rémunération du transporteur). La mission était également invitée à évaluer – même s'il est encore trop tôt pour le faire - l'impact de la loi récemment promulguée en Espagne, loi qui interdit de confier au conducteur le chargement et le déchargement de sa marchandise sauf exceptions, sur les pratiques de terrain pour juger de sa pertinence.

L'hypothèse d'une introduction en droit français de dispositions législatives analogues à la loi espagnole était explicitement mentionnée.

Soucieux de se positionner rapidement sur ce sujet qui lui tient à cœur, le ministre a demandé à l'IGEDD de lui rendre un rapport d'étape pour la mi-avril assorti d'un rapport définitif pour la mi-mai. La mission a donc sollicité sans tarder les acteurs qu'elle souhaitait entendre. Fort heureusement, et malgré un contexte social marqué par les manifestations sociales portant sur les retraites, elle a rencontré un bon accueil de la plupart d'entre eux, en lesquels elle a reconnu des acteurs engagés, soucieux de la bonne marche de leurs affaires. Elle n'a pas pu en revanche disposer d'éléments d'évaluation objective de l'ampleur des dysfonctionnements qui lui étaient signalés. La mission a par ailleurs accompagné une tournée de livraisons multiples d'un conducteur routier représentatives du secteur de la distribution (garage – *hard discount* et entrepôt) à l'initiative de la Direction départementale de l'emploi, du travail et des solidarités (DDETS) d'Ille-et-Vilaine. Elle a échangé avec une inspectrice du travail en cours d'enquête à la suite d'un accident au déchargement puis accompagné deux inspecteurs spécialisés dans le transport routier lors d'une matinée d'observation d'opérations de chargement et déchargement dans la métropole rennaise. Le présent rapport rend compte des éléments recueillis par oral et par écrit et permet d'ores et déjà de formaliser des recommandations pouvant répondre à des enjeux dont les échéances peuvent s'organiser dans un espace temporel de court, moyen et long termes.

# 1 L'Espagne met à l'agenda la question des conditions d'accueil et de réalisation des opérations de chargement et déchargement

A la suite de la promulgation du décret-loi royal espagnol du 1<sup>er</sup> mars 2022 interdisant sauf exceptions de confier au conducteur le chargement et le déchargement de sa marchandise, et à la demande de responsables français, patronaux et syndicaux, du secteur, le cabinet du ministre chargé des transports a réuni, le 14 avril 2022, leurs fédérations, en présence de l'Association des usagers du transport de fret (AUTF) au titre de leurs clients.

## 1.1 Le décret-loi royal espagnol du 1<sup>er</sup> mars 2022

Le décret-loi royal espagnol a été pris à l'issue d'un long conflit social animé par les routiers. La question de leur intervention au chargement et déchargement a été jugée suffisamment sensible pour devenir le cœur du texte. L'Espagne serait en fait moins bien dotée que la France en matière réglementaire. Le contrat-type n'y existait pas non plus, jusqu'à la promulgation du décret-loi, que l'indexation des factures au prix du carburant.

Le texte prévoit :

- en son article 1 : une interdiction générale au conducteur, d'un engin de plus de 7,5 tonnes de poids total en charge, de participer aux opérations de chargement et déchargement, y compris des palettes, sauf dans huit cas nommément désignés :
  - a) le déménagement ;
  - b) la citerne ;
  - c) le transport de granulats ou dans des véhicules à benne basculante ou pourvus de grues ou de dispositifs propres de chargement et déchargement ;
  - d) le transport de véhicules et le dépannage ;
  - e) le transport à destination de clients multiples de charges faciles à manipuler ;
  - f) le transport d'animaux vivants ;
  - g) tous autres cas prévus par la réglementation ;
  - h) sous réserve que la sécurité du conducteur soit toujours assurée ;
- à l'article 1 également : une application du texte sur l'ensemble du territoire espagnol, quelle que soit la nationalité du transporteur, du camion ou du conducteur ;
- à l'article 2 : la possibilité pour le transporteur d'exiger de son client la rémunération du temps d'attente dès lors qu'il excède une heure ;
- à l'article 2 également : la possibilité d'indexer le prix de la prestation sur le prix du carburant au jour de la prestation.

Les extraits pertinents du texte, en langue originale, sont repris en annexe 3 ci-après.

La sanction pour le client en cas de dépassement de l'heure d'immobilisation du camion est de 40 €/h au-delà de la première heure le premier jour, dans la limite de 400 € ce jour-là, de 500 € le deuxième jour, et de 600 € le troisième jour<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Source : M Pedro Conejero Gandia, vice-président de l'Association des transports frigorifiques espagnols – AFTRIE.

## 1.2 Des organisations patronales et syndicales françaises se saisissent de la question, amenant le ministre des transports à diligenter une mission d'évaluation

A la demande de plusieurs organisations patronales et syndicales françaises, signataires en février 2022 d'un protocole de branche de bonnes pratiques et qui venaient de prendre connaissance du décret-loi espagnol, le cabinet du ministre chargé des transports a organisé, le 14 avril 2022, une table ronde. Y étaient présentes les organisations syndicales et patronales du transport, ainsi que l'Association des usagers du transport de fret (AUTF) au titre des chargeurs.

Les parties à l'origine de la réunion ont souhaité que la France transpose par voie législative les dispositions récemment introduites dans le droit espagnol. L'unanimité n'a toutefois pas été acquise en réunion au sein des organisations syndicales (la CFE-CGC restant neutre), non plus qu'au sein des organisations patronales (la FNTR se déclarant seule clairement partisane de la voie espagnole, OTRE demeurant plus nuancée, partagée entre les options d'interdiction pure et simple et de rémunération de la prestation, pour lesquelles elle a engagé une consultation de ses adhérents<sup>2</sup>). *A contrario*, l'AUTF a plaidé pour une amélioration des pratiques par voie contractuelle, selon la Charte signée par les confédérations européennes des patrons et salariés du transport et les chargeurs<sup>3</sup>. Elle a invoqué l'atteinte à la liberté de commerce et de contractualisation que représenterait une mesure normative. Elle a reçu le soutien de TLF. Les organisations syndicales et patronales ainsi que TLF ont toutefois souhaité un renforcement des contrôles et une prise en compte plus stricte des recommandations de la Caisse nationale d'assurance maladie (CNAM). De son côté, la Fédération du commerce et de la distribution (FCD) reste attachée à la liberté d'entreprendre, dont elle rappelle qu'elle est garantie par la Constitution, et se refuse à tout renforcement de la législation.

Une première liste d'exceptions souhaitables à une éventuelle mesure générale d'interdiction de chargement et déchargement par le conducteur a été établie. Elle reprend quasiment à l'identique la liste espagnole, en n'y rajoutant que la mention explicite du transport frigorifique d'envois de moins de 3 tonnes.

Les parties ont souhaité que le dialogue s'élargisse aux clients des transporteurs, et notamment à la grande distribution avec laquelle, de l'aveu de plusieurs d'entre eux, la collaboration est difficile.

En conclusion, il a été proposé de constituer un groupe de travail sur la question, associant notamment les chargeurs. Afin d'aider à l'objectivation du problème, a été décidé la mise en place d'un dispositif de remontée des difficultés rencontrées, via les organisations syndicales et professionnelles.

Un an plus tard, alors qu'un nouveau quinquennat est engagé, et que la question des retraites et du congé de fin d'activité (CFA) a provisoirement éclipsé celle du chargement et déchargement, le ministre chargé des transports a souhaité donner un coup d'accélérateur au dialogue sur le fondement d'une analyse de la question par l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable.

---

<sup>2</sup> Pour mémoire, OTRE s'était montrée plus catégorique dans son manifeste *29 propositions* du printemps 2022. Parmi ses propositions, on notait : « Réglementer l'interdiction des opérations de chargement et de déchargement des véhicules >3,5 tonnes, tant à l'origine qu'à la destination, à l'exception de certaines opérations pour lesquelles la participation des conducteurs aux opérations apparaît nécessaire, notamment au regard des réglementations applicables ou de la nature des opérations (ex : déménagements ; citernes, messagerie etc.) » ; « Légiférer sur les conditions d'accueil des conducteurs sur les zones de chargements et de déchargements. » ; « Légiférer sur l'interdiction de chargement et de déchargement des véhicules à l'exception des opérations pour lesquelles la participation des conducteurs, pour tout ou partie des opérations de chargement et de déchargement apparaît nécessaire. ».

<sup>3</sup> *Charte pour améliorer l'accueil des conducteurs sur les sites de livraison*, signée le 7 décembre 2020 par l'Union internationale du transport routier (IRU), le Conseil européen des expéditeurs (ESC) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF).

## **2 La mission de l'IGEDD ramène une moisson d'avis, sans pour autant observer une focalisation, encore moins une convergence de vues, sur la question du chargement et déchargement**

### **2.1 La démarche d'écoute suivie par la mission**

Dans un souci de transparence et de prise en compte des avis des différents interlocuteurs, la mission a pris le parti d'écouter un panel d'intervenants parmi lesquels on retrouve les organisations syndicales ouvrières et patronales du transport, les associations, fédérations et organisations professionnelles regroupant les chargeurs et usagers de transport et de fret, tant sur le territoire national, que sur le plan européen, ainsi que les organismes publics en responsabilité sur les questions de santé et sécurité au travail.

La mission s'est attachée à documenter ses constats et ses recommandations. En revanche, elle regrette de n'avoir pu disposer d'éléments d'objectivation susceptibles d'étayer, voire de confirmer les propos qualitatifs tenus par l'ensemble des interlocuteurs.

Pour parfaire sa démarche, la mission s'est également rendue sur le terrain à la rencontre des acteurs du quotidien en observant dans un premier temps une tournée de livraison multi-marchandises et clients finaux, et dans un second temps en accompagnant un inspecteur du travail à la suite d'un accident de travail lors d'une opération de chargement / déchargement.

La mission s'est déroulée sur une période de trois mois à compter de la note de commande signée du ministre chargé des transports, dans un contexte de conflit social particulier (réforme des retraites). La participation des 70 contacts identifiés par la mission est jugée relativement satisfaisante.

Les intervenants ont des avis très variés sur la question des conditions de travail attachées aux conducteurs routiers dès lors qu'ils effectuent des opérations de chargement et de déchargement. Certains ont des avis tranchés en faveur d'une réglementation applicable stricte, quand d'autres souhaitent s'en tenir au respect du contrat type, tout en précisant qu'il serait de bon augure de valoriser les travaux du groupe qui a formalisé la recommandation R512.

### **2.2 A propos du chargement et déchargement**

Pour rappel, « la notion de chargement ou de déchargement doit s'entendre comme couvrant la période comprise entre le moment où le représentant de l'entreprise extérieure se présente à l'entrée du site utilisateur et celui où il le quitte, de sorte qu'elle englobe l'ensemble des actes concourant à la mise en place ou à la dépose des marchandises, y compris la circulation et le stationnement du véhicule sur ce site. » (Cour de cassation, chambre criminelle, 12 avril 2005, n°04-82717)

#### **2.2.1 La pénibilité physique et le risque sont dénoncés par nombre d'interlocuteurs faute de mesures préventives adaptées**

La pénurie de conducteurs routiers dans le transport de marchandises, au-delà d'une pénurie de personnels généralisée à l'ensemble des secteurs d'activités connexes, s'explique par l'exposition des salariés concernés à de nombreux facteurs de risques professionnels qui, cumulés, rendent le métier moins attractif que bien d'autres secteurs d'activités.

- L'exposition aux risques et les conséquences :



Les risques **en orange** sont directement liés aux opérations de chargement et déchargement.

- 90% des accidents du transport routier surviennent à l'arrêt.
- Les manutentions manuelles représentent 50 % des accidents.
- Les chutes de hauteur ou de plain-pied représentent 30 % des accidents.

- Les mesures préventives

La modernisation des camions devenus moins bruyants, équipés de climatisation, d'automatisation, et d'assistance à la conduite (GPS) permettent une diminution de certains facteurs de risques (bruit, vibrations, stress lié à la recherche de la localisation des lieux d'enlèvement et de livraison...).

La mise à disposition de matériel de manutention adapté, sécurisé et en bon état (chariot élévateur, transpalette électrique) diminue considérablement la pénibilité liée à la manutention de charges lourdes.

De même, un aménagement et une signalisation, conformes aux normes de sécurité, des zones de livraison et de leurs quais de chargement et de déchargement limitent les risques de chutes de plain-pied et de chutes d'objet.

Cependant, certains risques ne sont pas maîtrisables par le conducteur ni par les autres acteurs

du transport, tels que les risques liés à la circulation sur route, les écarts de température, les polluants atmosphériques...

Le témoignage de salariés « **bien équipés** » (camion récent et matériel de manutention électrique en parfait état de fonctionnement) confirme que la pénibilité peut de ce fait être fortement diminuée et que le métier devient plus accessible aux femmes. Ce témoignage plaide en faveur d'un métier qui cherche à recruter et à se renouveler, en donnant la possibilité à certains conducteurs routiers d'effectuer les opérations de chargement et de déchargement, sous condition de disposer des capacités nécessaires, de bénéficier de la présence effective d'agents de quais, d'être obligatoirement formés à l'utilisation de matériel de levage en bon état et adapté aux exigences de manutention et d'en percevoir la rémunération de la prestation. De l'avis des chargeurs, de certains transporteurs et de leurs organisations, la non réalisation du chargement et du déchargement, par le conducteur routier, pose la question du transfert éventuel de ces mêmes opérations vers les agents de quais et autres personnels des entreprises, et reviendrait à faire porter le risque et la responsabilité par des acteurs économiques non disposés à le supporter. Ils estiment que les contrats types, les protocoles de sécurité, les accords commerciaux et chartes se suffisent à eux-mêmes, et relèvent de la liberté d'entreprendre. La question de la suppression des opérations de chargement et de déchargement par les conducteurs routiers n'a pas été objectivement pointée par l'ensemble des interlocuteurs rencontrés comme étant un risque prioritaire et ce, par rapport aux autres risques non maîtrisables, tels que ceux liés à la circulation routière. Il est en revanche remonté, à l'attention de la mission, qu'il subsistait une problématique récurrente concernant l'existence, la mise à jour et la disponibilité des protocoles de sécurité sur les lieux de chargement et de déchargement.

**La mission insiste sur l'application du code du travail qui impose que la rédaction et la signature d'un protocole de sécurité** entre l'entreprise expéditrice et le transporteur, ou entre le transporteur et l'entreprise destinataire **soit une obligation**, étant entendu que **le conducteur doit avoir connaissance de ce protocole** pour chaque point de chargement ou de déchargement.

### ***2.2.2 Les conditions d'accueil du routier manquent parfois du respect minimal qui leur est dû et témoignent d'une appréciation floue de leurs compétences professionnelles spécifiques***

Sans revenir de façon détaillée sur les conditions d'accueil réservées aux conducteurs routiers pendant la période Covid, la profession s'interroge toujours sur la méconnaissance du métier par le grand public, et reste très marquée par l'absence de prise en considération des conditions sanitaires qui sont réservées aux conducteurs dans l'exercice de leur profession. La mission note que la souffrance vécue par certains d'entre eux comporte un risque direct sur la santé et la sécurité, sur l'avenir et l'attractivité du métier, et sur l'ouverture à la féminisation de la profession.

Cet état de fait est vécu, par certaines organisations syndicales et patronales, comme une « insulte à la profession » qui ne comprend pas les raisons objectives à considérer que « cette forme de maltraitance humaine puisse encore exister, alors que les conducteurs routiers sont indispensables à la survie de l'économie et de ses populations ».

Ce constat est vécu de façon similaire, par les organisations syndicales et patronales, dès lors que les conducteurs routiers se présentent également dans les plateformes logistiques et les entrepôts, alors que l'AUTF, la FCD et la fédération des grossistes font état de nettes améliorations liées en partie à des installations récentes et un management opérationnel de qualité sur sites. Pour autant, les inspections menées par les organismes habilités restent peu fréquentes et, de l'avis des interlocuteurs et de la mission, un renforcement de ces contrôles est indispensable.

La prise de conscience de cette situation « dégradante » a conduit à un constat d'alerte de la part des interlocuteurs de la mission, qui s'est interrogée à de multiples reprises sur les raisons qui font qu'il n'existe aucune forme de consensus au sein des organisations syndicales et patronales à tenter de mieux promouvoir le métier de conducteur routier : est-ce par absence de vision partagée sur ce que pourrait être le futur métier de conducteur routier ? Est-ce par crainte de ne pouvoir

faire face à une concurrence hors Union européenne de plus de plus agressive ? Est-ce en raison d'un rapport de force dont les tenants et aboutissants sont ressentis comme étant toujours en faveur des acteurs économiques ? La mission propose que ces questions soient approfondies, au-delà de ce premier rapport, notamment dans le cadre de sa recommandation n°1 portant sur la mise en œuvre d'un groupe de travail, réunissant l'ensemble des parties prenantes.

### **2.2.3 La question du temps d'attente**

Pour rappel, à l'arrivée du véhicule sur les lieux de chargement ou de déchargement ou dans l'aire d'attente même si elle est extérieure, le transporteur informe le représentant de l'établissement de chargement ou de déchargement que son véhicule est à sa disposition pour effectuer l'une ou l'autre de ces opérations. L'heure de cette mise à disposition est consignée par le transporteur sur le document de suivi, ce qui constitue l'identification du véhicule au sens de l'article L. 3222-5 du code des transports.

L'identification est le point de départ des durées de mise à disposition du véhicule en vue du chargement ou du déchargement, et ces durées prennent fin avec la remise des documents émargés au transporteur.

Pour les envois égaux ou supérieurs à 3 tonnes, les durées totales de mise à disposition du véhicule sont au maximum, pour les envois compris entre 3 et 10 tonnes n'excédant pas 30 m<sup>3</sup> :

- D'une heure en cas de rendez-vous respecté ;
- D'une heure trente en cas de plage horaire respectée ou en cas de retard n'excédant pas trente minutes en cas de rendez-vous ;
- De deux heures dans tous les autres cas.

Pour les envois de plus de 10 tonnes ou supérieurs à 30 m<sup>3</sup> :

- D'une heure en cas de rendez-vous respecté ;
- De deux heures en cas de plage horaire respectée ou en cas de retard n'excédant pas trente minutes en cas de rendez-vous ;
- De trois heures dans tous les autres cas.

Dans tous les cas, lorsque le transporteur se présente en avance, les durées mentionnées ci-dessus ne courent qu'à compter de l'heure de rendez-vous ou de l'heure de début de plage horaire convenue.

Selon l'article L. 3121-1 du code du travail, la durée du travail effectif est le temps pendant lequel le salarié est à la disposition de l'employeur et se conforme à ses directives sans pouvoir vaquer librement à des occupations personnelles. Il suppose donc la réunion de trois critères :

- Se tenir à disposition de l'employeur,
- Se conformer à ses directives,
- Ne pouvoir se livrer à ses propres occupations. Simple a priori, cette qualification n'est pas toujours évidente en pratique.

La jurisprudence considère que les temps d'attente constituent un travail effectif et doivent être rémunérés comme tels pour autant que le conducteur se trouve à la disposition de l'employeur et se conforme à ses consignes (Cass. Soc., 7 avril 2010 n° 09.020). Il en va de même lorsqu'il est contraint de rester dans son camion afin de le surveiller (Cass. Soc., 8 février. 2017, n° 15-11. 372) ou s'il ignore la durée prévisible de l'attente (CA Paris, 14 octobre 2021, n° 12/01074).

En revanche, l'attente d'un coup de fil de l'employeur pour connaître l'heure d'une prochaine

mission ne relève pas du temps d'attente (Cass. Soc., 21 septembre 2017, n° 15-24.296).

Une décision a pu se montrer très sévère en considérant que le temps passé par le chauffeur, éloigné volontairement du véhicule et ayant passé une partie de la nuit sur une zone déserte, n'était pas un temps d'attente.

On peut en conclusion, s'interroger sur la qualification de ces heures quand il y a suspension des opérations jusqu'au lendemain matin en raison de la fermeture de l'entreprise, alors que le chargement ou le déchargement n'est pas achevé. En effet, durant ce temps (la nuit) le chauffeur est en « temps libre » bien qu'il soit retenu sur place.

La mission a été sensibilisée au caractère frauduleux attaché aux temps d'attente et à leur impact : ordre de l'employeur ou du chargeur de positionner le chronotachygraphe sur « repos » au mépris de la réglementation sociale ; cas du salarié qui met le sélecteur sur « autres travaux » afin d'allonger la durée de travail effectif et de se faire rémunérer en heures supplémentaires...

#### **2.2.4 La sécurité du livreur isolé**

Les organisations syndicales, patronales et la FNTR ont alerté la mission sur les conditions réservées aux conducteurs routiers dans les opérations de chargement et de déchargement dès lors qu'un enlèvement ou une livraison s'effectue dans un sas (espace de livraison fermé contigu à un espace commercial ou de réserves). Cette modalité relativement fréquente dans les villes présente l'avantage, pour les chargeurs, d'éviter tout retard dû à la congestion routière, de contourner les interdictions de circulation en journée, et de disposer de la marchandise sans mise à disposition de personnel propre de réception, et ce avant l'ouverture officielle de ses locaux au public.

Bien que bénéfique pour les chargeurs, cette procédure logistique présente le désavantage de laisser le conducteur totalement seul aux commandes des opérations de mise à quai de son véhicule, de déchargement, de positionnement des unités logistiques, de rechargement des emballages, et de fait vulnérable à tout évènement relatif à sa propre santé et à tout risque d'intrusion de personnes extérieures. Elle met donc directement en péril le conducteur face à un éventuel accident ou malaise, sans pour autant lui apporter toutes les garanties nécessaires à la mise en œuvre d'une éventuelle intervention rapide des secours et des forces de police.

Les opérations de livraison de nuit sont un sujet moins prégnant mais néanmoins relevé par les organisations syndicales et patronales puisqu'elles présentent un risque lié au manque de personnel de déchargement et de matériel de manutention fréquemment inadapté, et dans certains cas, à l'absence de mise à disposition de protocole de sécurité.

La mission note que les « chauffeurs livreurs salariés des chargeurs » effectuent quotidiennement des opérations de chargement et de déchargement au titre de livraisons isolées mais encadrées par leur contrat de travail et sous la responsabilité de leur employeur. La mission n'a pas pu objectiver le nombre des accidents de ce type par manque d'informations disponibles en provenance des chargeurs et de leurs organisations et fédérations respectives.

#### **2.2.5 Le traitement des palettes et emballages**

Les palettes et les emballages connexes, qu'ils soient des *roll* conteneurs, des armoires frigorifiques, des bacs et casiers divers, sont des outils quotidiennement manipulés par les acteurs de la logistique et du transport. Force est de constater que sans ces outils, les circuits de stockage et de distribution ne pourraient atteindre les niveaux de performance escomptés et les garanties de sécurité attenantes. La palette est incontournable. Rien que sur le territoire national, près de 300 millions d'entre elles assurent plus de 1 milliard de rotations par an et pour un poids total par camion semi-remorque de 825 kg, dont la manutention à plein (ou à vide dans le cas précis d'échanges palettes) relève encore souvent du conducteur routier.

La mission a été alertée par la grande majorité des interlocuteurs auditionnés sur l'impact financier

du traitement des palettes, dont le coût unitaire est passé de 8 € à 26 € en 2022. Bien que le contrat type précise dans ses règles que l'échange palettes et son système de consigne sont une prestation annexe, les dérives restent courantes, et la profession du transport (frigorifique en particulier) se dit « au bord de la rupture ». La palette s'est banalisée dans les échanges, les flux aller-retour de palettes entre un expéditeur et son destinataire final placent le conducteur dans une posture de « garant du respect de la consigne » quand bien même la gestion de ses échanges ne lui est pas rémunérée en tant que telle.

Une étude récente de l'équipe du Professeur Fulgencio Helenio Martin de l'Université de Murcia en Espagne met en avant la difficulté de gestion des flux de palettes, son impact sur la santé et la sécurité des conducteurs routiers et ses effets néfastes sur l'écologie. Elle propose la mise en œuvre d'un système de location de palettes à travers un vaste réseau de milliers de points de livraison. Ce système pourrait avoir l'avantage de réduire le nombre de kilomètres parcourus au titre du transport de palettes, de rapprocher les industriels de leurs clients finaux en leur donnant la capacité de gérer directement et sans intermédiaire leurs flux palettes, de créer de l'emploi dédié à la maintenance d'un parc de palettes en bon état, d'en maîtriser les coûts sans devoir les faire supporter aux transporteurs routiers et d'en garantir un stock constant facturé sous forme de loyer.

Faute de temps nécessaire, et en l'absence de certains professionnels et organisations représentant les différentes activités et leurs métiers associés, la mission estime toutefois nécessaire d'explorer cette suggestion au sein d'un groupe de travail dédié à ce projet.

## **2.3 Hors périmètre, sur les conditions d'exercice du métier**

Au cours de son parcours, la mission de l'IGEDD a également été sensibilisée à des questions qui ne ressortissent pas exactement du processus de chargement et déchargement. Il lui a paru nécessaire d'en rendre compte ici.

### ***2.3.1 Un système fiscal qui n'encourage pas à l'augmentation des salaires en contrepartie d'un accroissement des tâches***

La CFTC transports a mis l'accent sur une disposition fiscale qui pénalise la politique salariale des entreprises. Les « aides Fillon » au transporteur seraient réduites à due concurrence des augmentations salariales qu'elles auraient consenti à leurs conducteurs. Dans ces conditions, les entreprises n'auraient aucun intérêt à se montrer généreuses envers leurs salariés.

Pourtant, depuis un an et demi, dans un contexte de pénurie croissante de conducteurs, les négociations de branche ont abouti, d'après un transporteur auditionné, à une augmentation des salaires d'environ 15 %.

### ***2.3.2 L'accueil du routier en route***

Les mauvaises conditions d'accueil des routiers durant leurs trajets ont été singulièrement mises en évidence dans les premiers temps du confinement lié au Covid. On a vu des conducteurs se voir refuser l'accès aux commodités des aires d'autoroutes. A la veille de Noël 2020, ceux qui revenaient d'Angleterre pour passer les fêtes en famille en France furent bloqués à la frontière pour cause de recrudescence de l'épidémie outre-Manche. L'administration du ministère a dû en urgence négocier à leur profit des facilités minimales qui n'ont pas complètement effacé dans les mémoires le sentiment d'une injustice à l'égard des professionnels de la part d'une nation qui leur devait par leur travail d'avoir pu tenir dans l'adversité.

Une autre question, posée par les contacts espagnols de la mission, est le manque criant de places de parking sur les grands itinéraires qu'empruntent leurs camions. Aux dires de l'IRU, il n'y aurait

ainsi en France, pour 700 000 poids lourds en circulation<sup>4</sup>, que 36 000 places de parking. On voit au demeurant, les soirs de grands flux, des parkings d'autoroutes saturés et des poids lourds stationnés sur la bande d'arrêt d'urgence. Et les aires de stationnement proposées ne sont guère sécurisées, générant un sentiment d'inquiétude du conducteur à l'heure où il devrait pouvoir, *a minima* dans sa cabine, se reposer. On signale des cas de vol de cargaison par des mafias organisées. Dans ces conditions, le client peut refuser la marchandise, et l'assureur refuser d'assurer. La sécurisation des aires de stationnement est donc une autre revendication.

Le mauvais accueil des routiers durant leur trajet est l'un des points sur lesquels TLF, la FNTR ainsi que les organisations syndicales rencontrées appellent des avancées législatives.

Une autre question est posée par le secteur de la livraison. Les grandes villes ont voulu se protéger de l'automobile. Mais ce faisant, leur accès devient parfois un casse-tête pour les poids lourds<sup>5</sup>. Et dans celles qui refusent cet accès aux heures ouvrables, c'est la livraison nocturne qui devient la règle, dans des conditions de sécurité précaires.

La mission retient donc qu'il est urgent de voir la question des conditions d'accueil, en s'attachant à faire un état des lieux de la situation actuelle pour que soit prise en considération la nécessité d'établir un plan d'actions partagé avec l'ensemble des acteurs concernés, portant sur :

- l'évaluation de l'investissement portant sur la construction d'aires de parking sécurisées supplémentaires, disposant des conditions sanitaires conformes au respect de la dignité humaine et sans empiéter sur les objectifs de sobriété foncière au titre de la loi climat et résilience ;
- l'élaboration de critères qualité définissant le seuil d'acceptabilité de l'aménagement des zones de parking ;
- la prise en compte de la construction et de la sécurisation des zones de parking dans les négociations en cours et à venir avec les candidats concessionnaires du réseau autoroutier ;
- l'élaboration de critères qualité définissant le seuil d'acceptabilité de l'aménagement des lieux d'accueil aux points de chargement et de déchargement ;
- les dispositifs de contrôle nécessaires au suivi du projet afin d'apporter toutes les garanties de bonne réalisation et de bon fonctionnement conformément aux critères validés par l'ensemble des acteurs.

### **2.3.3 Le routier, un « tourneur de volant » ? L'attractivité du métier en question**

Certains ont rappelé à la mission qu'aux termes de leur convention collective, les conducteurs routiers ne devraient être rémunérés que pour conduire leur véhicule. Pour ces mêmes interlocuteurs, ces pratiques, qui consistent à « rendre service » en chargeant ou déchargeant leurs véhicules de façon occasionnelle, se sont progressivement installées en devenant profitables pour certains acteurs, quand bien même on voyait poindre les premières difficultés de recrutement de conducteurs routiers. Dans la pratique, ce statut de « tourneur de volant » montre qu'il est largement dépassé. Au demeurant, plusieurs voix se sont inscrites dans cette démarche, alors que d'autres se sont faites entendre pour mettre en garde contre une réforme qui ravalerait le conducteur à cette seule tâche. C'est une question d'attractivité du métier : la diversité des tâches

---

<sup>4</sup> Le rapport 2020 de l'Observatoire prospectif des métiers et des qualifications dans les transports et de la logistique (OPTL) fait état de 363 812 conducteurs français de poids lourds de marchandises. Avec les étrangers, le chiffre de 700 000 PL en circulation, donné à la mission de l'IGEDD par ses interlocuteurs espagnols, est plausible.

<sup>5</sup> Dont OTRE s'est fait le porte-parole dans le manifeste qu'il a produit pendant la campagne présidentielle de 2022 sous le titre *Le transport routier, un secteur stratégique pour l'économie française / 29 propositions pour réussir le quinquennat*.

en ferait la richesse aux yeux de ceux et celles qui l'exercent, alors même que la question de la pénibilité liée à la manutention de charges lourdes demeure un frein au recrutement, à la promotion et à la féminisation du métier.

Lors de la table ronde organisée à son attention par TLF, la mission a entendu un chef d'entreprise rappeler que la prestation de chargement et déchargement représente pour lui 50 % de sa facture et est donc une source de revenus appréciable. Le cas n'est évidemment pas général, mais il est symptomatique de la réticence de certains transporteurs à se voir privés du bénéfice de cette tâche.

L'avis des syndicats sur cette question de bénéfice est un sujet sensible puisqu'elle ne profiterait pas au conducteur routier dans la mesure où, les facturations des prestations de transport entre un donneur d'ordre et son transporteur manquent de transparence et ne précisent pas systématiquement la nature et les coûts des contributions annexes opérées dans l'exercice de la prestation de transport.

### **2.3.4 Un métier menacé par la concurrence des conducteurs extra-communautaires, y compris à l'étape de chargement et déchargement**

De nombreux témoignages évoquent une concurrence forte des conducteurs recrutés à l'Est du continent, au-delà des frontières de l'Union européenne.

Certains interlocuteurs de la mission stigmatisent les entreprises communautaires qui établissent des filiales recrutant localement leurs conducteurs affectés aux marchés ouest-européens. Outre des salaires très inférieurs<sup>6</sup> et un temps de travail souvent supérieur, ces travailleurs étrangers ont une pratique « agressive » vis-à-vis de leurs collègues français. Ainsi, lorsqu'il leur faut patienter dans une file de camions à l'arrivée dans un centre logistique, au contraire des Français, ils mettent leur chronotachygraphe en mode repos. Le droit communautaire leur donne raison. Pourtant, il est bien clair que cette attente, qui peut atteindre plusieurs heures<sup>7</sup>, n'a rien d'une sinécure pour eux, surtout si l'accès aux commodités de l'établissement leur est compté. Par ailleurs, leur entreprise facture globalement leur prestation, qu'ils participent ou non aux opérations de chargement et déchargement, mettant une pression supplémentaire sur leurs concurrents français.

D'un avis largement partagé, le Paquet mobilité adopté par l'Union européenne en juillet 2020 a permis une certaine détente dans la concurrence avec les flottes étrangères. Il y aurait un reflux perceptible des effectifs de conducteurs extra-communautaires et un rééquilibrage des forces au profit des nationaux. Mais cette avancée, pour se concrétiser, nécessite des contrôles renforcés et vigilants. Cet optimisme n'est toutefois pas unanime : l'ETF, notamment, constate que depuis la pandémie de Covid, les non communautaires sont plus nombreux sur le territoire de l'Union.

---

<sup>6</sup> Les 300 000 conducteurs venus d'au-delà des frontières communautaires travaillant pour des entreprises d'Europe de l'Est (dont 82 000 pour des entreprises Lituanienes, 132 000 pour des Polonaises, d'autres pour des Roumaines...) recevraient un salaire de 500 €/mois complété par un *per diem* de 65 €/jour de travail. En regard, un camion français coûterait à son entreprise, conducteur compris, de l'ordre de 500 €/jour (sources : Roberto Parrillo – European Transport worker's Federation et Michel Nicolas).

<sup>7</sup> Alors que le contrat-type limite l'attente à 3 heures.

## 3 Premiers éléments d'analyse

Dans les paragraphes qui suivent, la mission de l'IGEDD livre ses premières analyses. Elle se défend de formuler des recommandations par trop tranchées. Sa conviction est que la question est fondée et sensible, mais que pour être bien traitée, elle nécessite encore d'être objectivée.

### 3.1 Un manque de collégialité dans l'approche de la question par les acteurs

#### 3.1.1 Les acteurs se posent de nombreuses questions, sans converger pour autant sur une plate-forme de questions prioritaires

Un constat net de la mission est que la problématique du chargement et déchargement est loin d'épuiser les attentes des acteurs. Ainsi, à chacun des entretiens qu'elle conduisait, son attention a été attirée sur un nouveau problème, dont les lignes qui précèdent rendent succinctement compte. De fait, il n'y a pas unité du discours, y compris entre des acteurs dont les positionnements sont proches. Dans ces conditions, sauf à accepter d'embrasser très large (au risque de ne déboucher sur rien), il conviendrait au préalable que la concertation fasse remonter un petit nombre de questions prioritaires qui devront mobiliser tant les professionnels concernés et les organisations syndicales que les pouvoirs publics.

La question des rapports entre partenaires commerciaux, celle des contrôles, celle du traitement du routier pendant ses trajets, semblent déborder le strict cadre selon lequel a été conçue la mission. Elles n'en méritent pas moins un égal intérêt. Mais une chose est la stratégie, une autre la tactique : ayant embrassé largement le champ des problèmes, il faudrait pragmatiquement les traiter l'un après l'autre et les prioriser selon leur degré de maturité.

#### 3.1.2 Un premier pas, modeste mais à saluer : les chartes de bonnes pratiques

La mission a noté que le contrat-type, qui n'est en France que supplétif, n'est pas toujours, tant s'en faut, la référence pour les contrats commerciaux signés avec les entreprises de transport. Il ne lui a pas été possible d'évaluer l'écart entre la norme et la réalité des contrats. Elle a en outre clairement entendu, dans la bouche de plusieurs de ses interlocuteurs (CFTC, CFDT, FNTR, FO UNCP, FNST CGT) le refus d'une démarche de moralisation du traitement du chargement et déchargement sous la seule loi d'une charte de bonne pratique ou de code de bonne conduite.

Inversement, plusieurs de ses interlocuteurs (chargeurs, TLF) privilégient la voie contractuelle à la loi.

Une *Charte pour améliorer l'accueil des conducteurs sur les sites de livraison* a été signée le 7 décembre 2020 au niveau européen entre ETF, représentant les salariés de la route, IRU représentant leurs employeurs et ESC représentant les chargeurs. Elle formalise les engagements à prendre par chacune des parties. Les partisans du *statu quo* législatif s'en prévalent.

Pourtant, lors de ses entretiens avec les représentants de ces trois institutions (ETF, IRU et ESC), la mission de l'IGEDD a pu percevoir un avis plus nuancé. ETF reconnaît que l'interdiction, couplée avec d'autres mesures juridiques (pénalisation des heures perdues, coresponsabilité du transporteur et du chargeur) et à un contrôle renforcé, seraient de nature à conforter le pavillon communautaire face à la concurrence des pays tiers. IRU estime que les divergences entre ses membres nord-européens, partisans de la charte, et sud-européens, partisans de la loi, ceux-ci certes majoritaires dans ses rangs, sont encore trop fortes, et qu'il convient de laisser mûrir les esprits. ESC, quant à elle, veut aller plus loin que le texte actuel et milite en ce sens au sein du comité de pilotage de la charte.

De son côté, la Fédération du commerce et de la distribution a remis à la mission un projet de

charte de bonne conduite à valeur indicative pour ses adhérents. Elle y déclare son attachement au contrat-type mais laisse ouverte l'option d'une réalisation du chargement et déchargement par le conducteur, dès lors que sa prestation serait formalisée dans le contrat commercial avec son employeur.

Ce ne sont que de premiers pas mais qui n'en témoignent pas moins d'une prise de conscience du problème, sans toutefois parvenir à faire consensus parmi l'ensemble des acteurs et notamment les organisations syndicales et patronales.

## 3.2 Un manque sérieux d'éléments objectifs

### 3.2.1 Le contrat-type est supplétif et peine à être la référence en pratique

La loi d'orientation des transports du 31 décembre 1982 (LOTI) a prévu l'approbation, par décret, de contrats types destinés à faciliter la régulation des relations commerciales entre transporteurs routiers et donneurs d'ordres ou de relations entre professionnels du transport routier (sous-traitance et location de véhicules industriels avec conducteurs). Ces contrats types s'appliquent à titre supplétif, c'est-à-dire à défaut de convention écrite entre les parties. La jurisprudence a précisé que leurs clauses se substituent aussi aux dispositions illégales des contrats.

Le contrat type transport général, est issu et figure en annexe du décret n° 2017-461 du 31 mars 2017 relatif à l'annexe II à la partie 3 réglementaire du code des transports, dans le cadre des dispositions des articles L.3221-1 à L. 3221-9 du code des transports, dont le contenu, à propos du chargement et du déchargement, est connu de l'ensemble des interlocuteurs auditionnés. Il est une référence, mais son caractère supplétif ne correspond pas aux attentes des organisations syndicales ouvrières ni à celles de la FNTR. De ce fait, la mission a régulièrement entendu divers avis confirmant que les dérogations prises par certains acteurs de la logistique, du transport et des chargeurs, sont jugées trop fréquentes et contraires à l'esprit que le contrat type a souhaité formaliser.

Pour rappel et à propos des opérations de chargement et de déchargement, on note que :

- dans son article 7.2.1, le contrat type transport général précise que pour les envois égaux ou supérieurs à 3 tonnes, le chargement, le calage et l'arrimage de la marchandise sont exécutés par l'expéditeur sous sa responsabilité ;
- dans ce même article, il est précisé qu'il revient au transporteur de fournir à l'expéditeur toutes les indications utiles en vue d'une répartition équilibrée de la marchandise propre à assurer la stabilité du véhicule, et qu'il incombe au transporteur de vérifier que le chargement, le calage et l'arrimage ne compromettent pas la sécurité de la circulation ;
- dans son article 7.2.2, le contrat type transport général précise que le déchargement de la marchandise pour les envois égaux ou supérieurs à 3 tonnes est exécuté par le destinataire sous sa responsabilité ;
- dans son article 7.2.3, le contrat type transport général précise en outre, que le transporteur ou son préposé participant aux opérations de chargement, de calage, d'arrimage ou de déchargement est réputé agir pour le compte de l'expéditeur ou du destinataire et sous sa responsabilité ;
- dans son article 17, il est précisé que la rémunération du transporteur comprend le prix du transport *stricto sensu*, et que les prestations annexes et complémentaires telles que les opérations de chargement et de déchargement, pour les envois égaux ou supérieurs à 3 tonnes, doivent faire l'objet d'une rémunération.

Même si le contrat type transport général demeure un dispositif intéressant sur lequel s'appuient les tribunaux, en l'absence de convention écrite générale consensuelle, conclue de façon bilatérale entre un donneur d'ordre et son transporteur, ce dernier ne fait pas l'unanimité parmi les

interlocuteurs auditionnés, puisqu'il ne revêt aucun caractère législatif obligatoire passible de sanctions dissuasives. L'application du contrat type transport général relève davantage de la volonté des acteurs, et le rapport de force entre un donneur d'ordre et son transporteur laisse peu de place à une négociation équitable où chacune des parties trouverait son intérêt. La profession des conducteurs routiers s'inscrit dans un environnement concurrentiel particulièrement agressif, marqué par la présence de sociétés de transport dont les flottes, immatriculées dans les pays de l'Est, sont confiées à des conducteurs routiers soumis à une réglementation, une rémunération et des pratiques non comparables et parfois divergentes de celles de l'Union européenne.

De l'avis de la mission, le contrat type transport général est un dispositif qu'il convient de préserver puisqu'il tient compte des particularités liées à la nature des transports, des évolutions contextuelles et technologiques, même s'il n'a pas force de loi.

Le groupe de travail « contrats types transport », présidé par un membre de l'IGEDD, réunit les organisations professionnelles et fédérations patronales (OTRE – FNTR – AUTF – TLF) ainsi que les chargeurs représentés par l'AUTF. Son objectif porte sur l'analyse et la mise à jour consensuelles des clauses du contrat type de transport routier général, autour d'échanges et de retours d'expériences des participants. Il est de plus assisté par une juriste. La mission de l'IGEDD estime qu'il pourrait être le lieu pertinent pour concevoir des avancées réglementaires sur certaines questions concrètes susceptibles d'être traitées rapidement, telles que : l'accès du conducteur aux commodités chez le client, la sécurisation des opérations de chargement et déchargement lorsque le conducteur se trouve seul en dehors des heures ouvrables, la précision dans les contrats de livraison d'une plage horaire d'arrivée du camion à l'intérieur de laquelle le client s'engage à mettre à disposition le matériel et le personnel *ad hoc*, le traitement administratif des palettes, considéré comme un contrat de transport en tant que tel, compatible avec l'organisation des tournées, ou toute autre question dont l'évidence ressortirait de la concertation. A cette fin, en complément de sa composition actuelle, il conviendrait que ce groupe de travail s'ouvre aux organisations syndicales représentatives des conducteurs.

**Recommandation 1. *La mission recommande la mise en place par la DGITM, d'une instance partenariale ad hoc, qui pourrait être le groupe de travail des contrats-types, chargée de concevoir des avancées réglementaires sur certaines questions concrètes susceptibles d'être traitées rapidement. Cette instance devrait être ouverte aux organisations syndicales représentatives des conducteurs.***

### **3.2.2 Un sérieux manque de données factuelles et de signaux d'alerte**

L'adresse mail mise en service par la DGITM depuis la crise sanitaire, prévue pour inciter à la remontée d'informations et signaux d'alerte de la part de la profession, ne fonctionne pas, soit par manque d'information de certains interlocuteurs auditionnés, soit par crainte de représailles entraînant le risque de perte de contrat commercial.

L'observation, par la mission, d'une tournée de livraison effectuée par un conducteur d'une entreprise de transport de fret a permis plusieurs constats :

- Le conducteur est équipé depuis 18 mois d'un véhicule de 19 tonnes à boîte automatique et d'un transpalette électrique. Il considère que ce progrès technique lui permet de décharger sans difficulté des charges de plus ou moins 3 tonnes.
- Les destinataires des marchandises sont de nature très variée : plateformes de matériaux et d'équipements pour le bâtiment, grossistes de boissons, garages automobiles et motos, grossistes de matériel électrique, entreprises du bâtiment, laboratoires d'hôpital.
- Les opérations de déchargement sont réalisées soit dans l'enceinte de l'entreprise, au seuil de l'entreprise, soit sur un quai de livraison, ou sur un emplacement de parking défini ou non.

- Les protocoles de sécurité des entreprises livrées, s'ils existent, sont inconnus du conducteur.

Un accident grave impliquant un conducteur routier, lors d'une opération de déchargement de matériel de construction sur un chantier, est survenu au cours de la mission. Le contact pris avec l'inspection du travail a permis d'obtenir et de visualiser un certain nombre de constats :

- La plateforme de déchargement des matériaux de chantier n'était pas adaptée à la réception d'un camion de grande longueur.
- Le stationnement du camion à contre-sens de circulation n'a pas permis l'utilisation d'une plateforme mobile sur tous les côtés du camion afin de permettre la pose d'élingues en nombre suffisant et nécessaires au maintien de la charge.
- Le conducteur a dû improviser les conditions de déchargement et utiliser la grue du camion au-delà des possibilités prévues par l'abaque de la grue.
- Le protocole de sécurité de la plateforme du chantier était très succinct et sous un format type électronique, non transmis au conducteur.

Ces deux exemples montrent qu'au-delà des strictes opérations de chargement et de déchargement, la non disponibilité du protocole de sécurité pour prise en charge par le conducteur routier est cruciale, même si du point de vue des fédérations de chargeurs, ce point semble avoir été correctement intégré dans les processus logistiques.

La DGITM confirme le manque d'objectivation des messages reçus sur sa *hotline*. En revanche, la mission retient l'idée que la création d'un dispositif permettant de remonter les alertes et les informations qui nuisent au respect de la sécurité demeure une piste intéressante à creuser. L'ensemble des acteurs constitutifs de la chaîne logistique et de transport, dont les organisations syndicales et les organismes de santé, pourraient élaborer et s'entendre sur une liste de critères constitutifs de l'amélioration des processus liés aux opérations de chargement et de déchargement, en définir le niveau d'évaluation et en partager les constats.

La mission a eu connaissance de l'existence d'une plateforme digitale collaborative « VESUV », mise en place par la société Novélios, issue d'un partenariat entre la CARSAT Bretagne et l'association pour la formation dans le transport (AFT). Un groupe de travail, constitué de conducteurs routiers, a notamment rédigé le cahier des charges et testé les applications qui permettent aux conducteurs, pour les entreprises adhérentes, de remonter les situations à risques observées et de suivre les consignes en matière d'hygiène et de sécurité sur le terrain. Un webinaire de présentation de l'outil a été réalisé sous l'égide de la CNAM auprès de l'ensemble des Carsat et l'INRS va prochainement utiliser cet outil dans le cadre d'une étude sur les problématiques d'arrimage.

### **3.2.3 Un manque de réalisation du protocole de sécurité et de contrôle de son application**

Afin d'éviter les risques liés aux opérations de chargement et de déchargement, le Code du travail prévoit l'obligation d'élaborer un protocole de sécurité, destiné à évaluer les risques liés à l'interférence entre les différents exécutants de l'entreprise d'accueil et de l'entreprise intervenante (Art. R. 4515 du Code du travail). Ce document écrit et signé par les chefs des entreprises d'accueil et de transport doit être tenu à la disposition des comités sociaux et économiques (CSE) et de l'inspection du travail. Le conducteur amené à réaliser des opérations de chargement ou déchargement doit avoir pris connaissance de ce protocole de sécurité. Afin d'élaborer leur protocole de sécurité, les employeurs peuvent se référer aux recommandations de la Caisse nationale de l'assurance maladie (Cnam) selon les spécificités des marchandises transportées.

Le défaut de protocole de sécurité est sanctionné d'une amende de 3 750 € appliquée autant de fois que de salariés de l'entreprise concernée par l'infraction (Art. L. 4741-1 du Code du travail).

Dans la pratique, de nombreux protocoles de sécurité ne sont pas rédigés, ou de façon imprécise,

et les conducteurs n'en sont pas destinataires. Pour ce faire, la mission a accompagné sur le terrain des inspecteurs de la DDETS 35 afin d'observer quelques opérations de chargement et déchargement et d'en tirer quelques constats.

Les opérations se sont déroulées au sein de petits commerces du centre-ville de Rennes et dans un entrepôt de *hard discount* situé en périphérie.

Les observations réalisées ont confirmé que les déchargements ont majoritairement été réalisés par le conducteur, y compris à l'entrepôt de *hard discount*. Une exception à ce principe a été constatée lors d'un déchargement réalisé par le gérant d'une supérette.

Les transpalettes électriques sont généralement présents dans les camions et la mise à disposition, complémentaire de gerbeurs, dans les entrepôts est avérée. Pour les plus petits volumes, les transpalettes manuels sont bien présents dans le camion.

Au total, sur six livraisons observées, une seule supérette ainsi que l'entrepôt de *hard discount* disposaient d'un protocole de sécurité. Celui de la superette était imprécis et inadapté aux conditions réelles de déchargement, puisqu'il avait été élaboré par la centrale logistique de l'enseigne, et n'avait pas fait l'objet d'une transmission vers les fournisseurs et transporteurs liés par la livraison de la superette concernée. Celui de l'entrepôt de *hard discount* disposait des précisions nécessaires mais n'était pas appliqué pour partie par les conducteurs (chaussures de sécurité, gilet haute visibilité).

Ces exemples illustrent le champ d'actions qu'il reste à couvrir en matière de contrôle. Les inspections d'établissements qui sont actuellement conduites par l'inspection du travail sont réalisées sur la base d'un échantillonnage et pour partie ciblées suite à des constats d'accidents et de dépôts de plaintes qui demeurent peu attachés au seul fait d'opérations de chargement et déchargement. Les inspections des entreprises de transport portent particulièrement sur le respect des horaires de travail, les contrats des salariés ainsi que les documents de contrôle des véhicules et de leurs équipements (hayons, grues...).

**Recommandation 2. La mission recommande la mise en place d'une commission de concertation co-pilotée par la DGT et la CNAM, associant les organisations syndicales et patronales du transport routier, qui serait chargée de formaliser les priorités des programmes annuels d'intervention et de contrôle par les DREETS et les CARSAT et d'évaluer les résultats.**

**Recommandation 3. La mission recommande à la DGT, en préambule de ces inspections, d'effectuer des ciblage plus particuliers sur les opérations de chargement et déchargement et le contrôle des protocoles de sécurité.**

### **3.3 Mais un problème réel, attesté par les données statistiques, bien que parcellaires**

#### **3.3.1 Les données statistiques disponibles sont parcellaires**

Les statistiques d'accidentologie transmises par la CNAM font apparaître des chiffres par grands secteurs d'activité, les entreprises du transport étant intégrées dans un comité technique national (CTN C) avec les entreprises de l'eau, du gaz, de l'électricité, du livre et de la communication. Des

précisions sont cependant apportées par codes NAF des entreprises.

## Sinistralité du transport routier de marchandises



- Fréquence et durée moyenne des arrêts double de la moyenne nationale
- 9 AT sur 10 à l'arrêt ; 2/3 des AT dans les entreprises d'accueil



### Données Assurance Maladie 2016-2017

Ces données sont globalisées à l'ensemble des secteurs d'activités du transport et ne détaillent pas les circonstances réelles ainsi que la part des opérations de chargement et déchargement dans la survenue des accidents, ou la reconnaissance des maladies professionnelles.

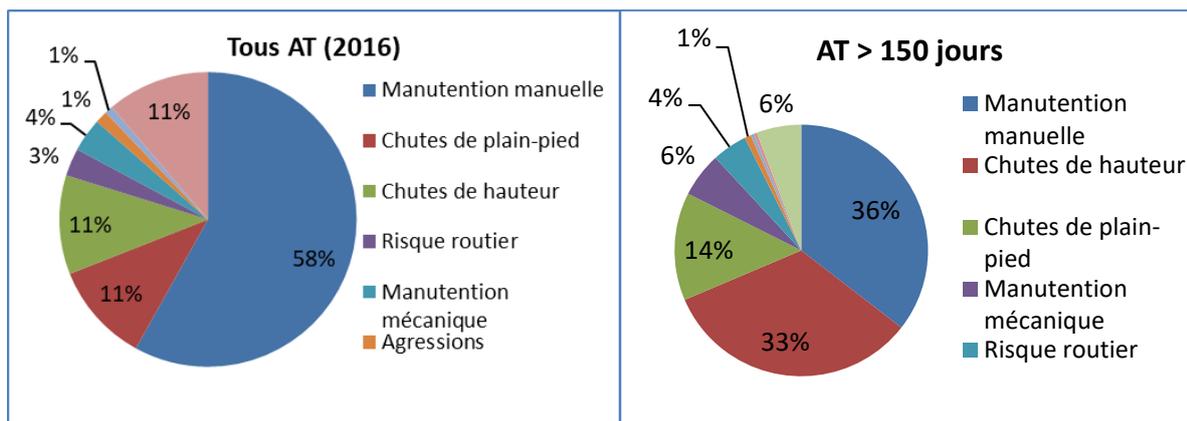
Alors que la moyenne nationale des accidents du travail présente un indice de fréquence de **31 pour 1 000 salariés** en 2021, les indices respectifs du transport de fret interurbain (code NAF 4941A) et de fret de proximité (code NAF 4941B) sont de **69 et 73 pour 1 000 salariés**.

A l'échelle nationale et de façon constante, les chiffres remontés par les organismes institutionnels précisent que :

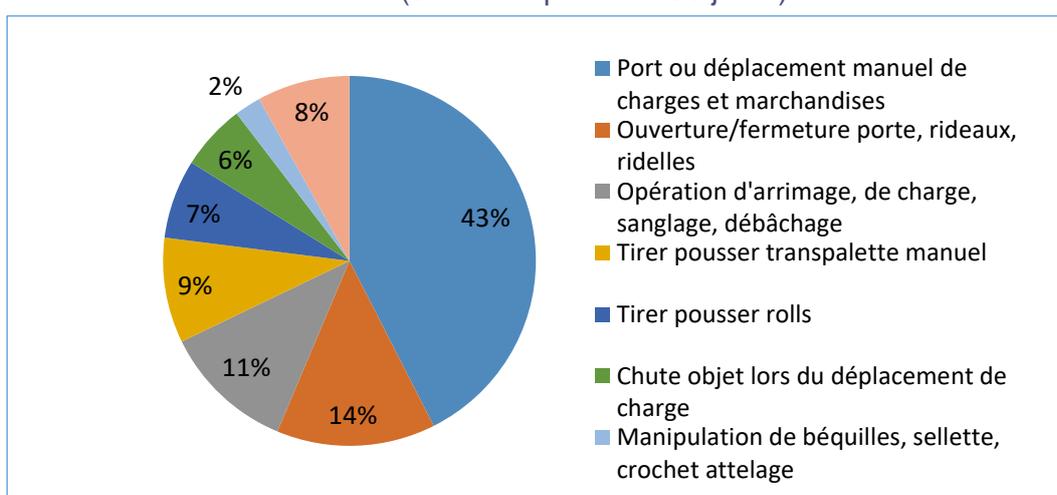
- 90 % des accidents du transport routier surviennent à l'arrêt,
- les manutentions manuelles représentent 50 % des accidents,
- les chutes de hauteur ou de plain-pied représentent 30 % des accidents.

La mission a relevé que la Carsat de Bretagne a réalisé en 2016 une analyse plus fine des accidents du travail (AT) dans le transport de marchandises. Une analyse similaire a été réalisée plus récemment (en 2021) par la Carsat de Bourgogne-Franche Comté et mis en évidence les mêmes éléments à l'origine des accidents de travail.

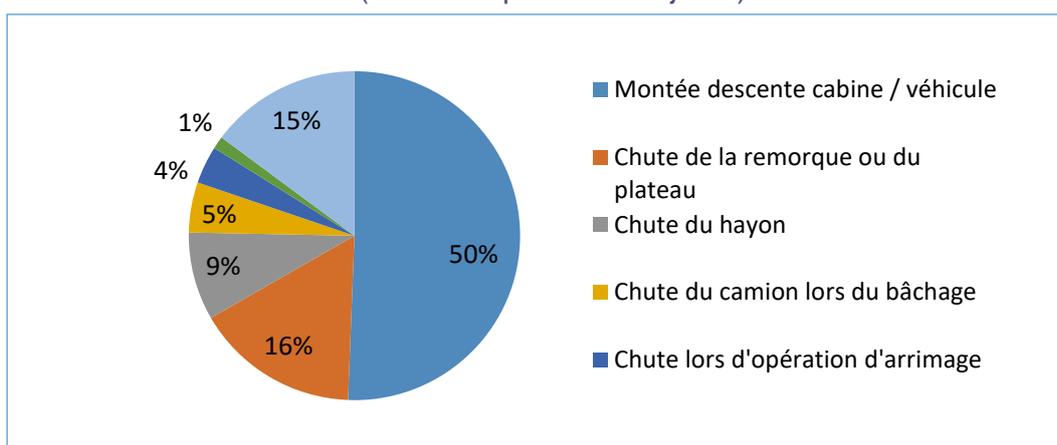
Il en ressort, ci-dessous, une analyse détaillée très intéressante des risques à l'origine des accidents de travail :



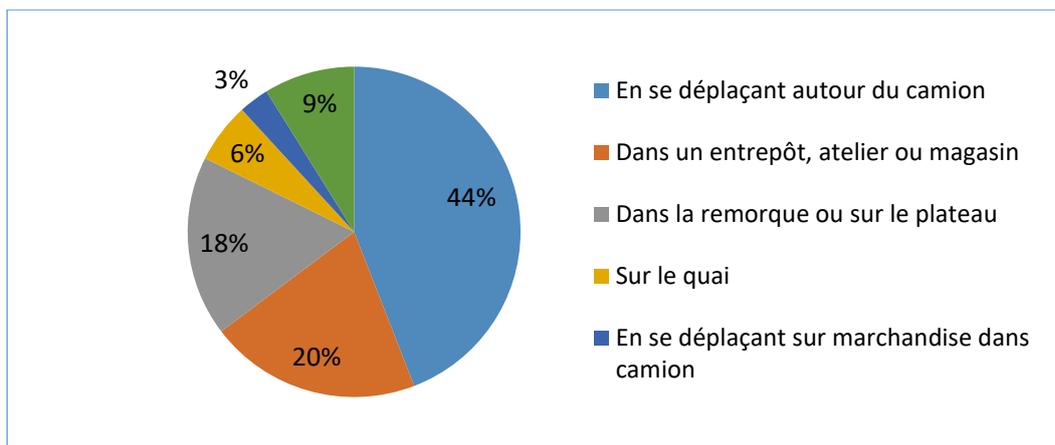
La manutention manuelle (87 AT de plus de 150 jours) :



Les chutes de hauteur (81 AT de plus de 150 jours) :



Les chutes de plain-pied (34 AT de plus de 150 jours) :



La mission note que les bonnes pratiques de quelques Carsat, consistant à analyser les causes ayant entraîné des arrêts de travail, devraient être généralisées à l'ensemble des Carsat du territoire.

**Recommandation 4.** *La mission note que le travail d'analyse statistique des accidents et maladies professionnelles liés aux opérations de chargement et déchargement est une donnée objective qu'elle recommande de généraliser à l'ensemble des CARSAT.*

### 3.3.2 Les suites données aux accidents de travail

Seuls les accidents qui conduisent à des enquêtes de l'inspection du travail ou à des poursuites judiciaires sont documentés précisément. La mission s'est étonnée de constater que les circuits d'information entre les différents établissements en responsabilité sur la santé et la sécurité souffraient d'un manque de fluidité et d'automatisation des processus. A ce titre, il faut entendre que l'information de la survenue d'un accident n'est pas systématiquement transmise à la Carsat et à l'inspection du travail du secteur lieu de l'accident et aux Carsat et DREETS référentes des entreprises concernées. Les informations ne sont remontées aux DDETS que si les services de police ou de gendarmerie sont sollicités, lors d'accidents graves ou mortels ou sur signalement volontaire des acteurs ou témoins. Enfin, l'information passant de la DDETS à la DREETS est transmise avec retard à la Carsat.

Les conclusions des enquêtes de l'inspection du travail suite aux accidents ne sont pas systématiquement transmises aux CARSAT concernées.

Les Carsat interviennent dans les entreprises en priorisant celles ayant les plus forts taux d'accidents et peuvent émettre des injonctions à la suite de plusieurs visites d'une même entreprise ne démontrant pas de volonté d'améliorer la prévention des risques professionnels. Après deux injonctions non suivies, l'entreprise concernée voit son taux de cotisation augmenter de 25% pendant six mois, de 50% les six mois suivants puis de 200% au bout d'un an sans action. Les DREETS sont informées des injonctions lorsqu'elles siègent dans les commissions régionales statuant sur la tarification et les majorations de taux de cotisation des entreprises.

Les chiffres transmis par la CNAM pour les années 2020-2022 et repris dans le tableau ci-dessous, font apparaître un nombre très faible d'injonctions au regard des chiffres relatant des accidents du travail.

Tableau récapitulatif des Injonctions / majorations :

	2020		2021		2022	
	Injonctions	Majorations	Injonctions	Majorations	Injonctions	Majorations
602MG	4	0	13	0	11	0
631EE	3	0	2	0	4	0
634AA	1	0	10	4	1	0
641CA	3	2	1	0	4	0
Total général	11	2	26	4	20	0

Code risque	Libellé
60.2MG	Transports routiers de marchandises. Location de véhicules avec chauffeur.
63.1EE	Entreposage et stockage non frigorifique non reliés à une voie d'eau. Entreposage de liquides en vrac.
63.4AA	Entreprises de groupage effectuant directement ou non l'enlèvement ou la livraison à domicile des marchandises, messagerie, fret express.
64.1CA	Autres activités de courrier : activités autres que celles exercées par La Poste. - Acheminement du courrier, lettre, colis généralement en express. - Activités de coursiers urbains et taxis-marchandises.

La mission s'est étonnée de la faible quantité relevée d'injonctions et de majorations et s'est interrogée sur la fluidité des transferts d'informations traitées par les organismes en responsabilité, ainsi que sur l'efficacité de ces sanctions incitant les entreprises à améliorer les conditions de travail et de sécurité de leurs salariés.

**Recommandation 5. *Au vu des extraits de jurisprudence repris en annexe, la mission s'est étonnée des faibles quantités d'injonctions et donc d'entreprises ayant fait l'objet de sanctions significatives et recommande la mise en place et le suivi de contrôles réguliers assortis de sanctions dissuasives.***

On peut d'autant plus s'étonner qu'une note organisant les échanges d'informations entre le réseau des caisses régionales (Carsat, CGSS, Cramif) et les Direccte a été signée conjointement par la DGT (Direction Générale du Travail) et la DRP (Direction des Risques Professionnels) le 30 novembre 2012, et que des dispositions réglementaires prévoient des échanges entre l'inspection

du travail et les Carsat.

Ainsi, l'article **R. 8112-6 du Code du Travail, modifié par le décret n° 2021-143 du 10 février 2021 - art. 10**, prévoit que :

*L'agent de contrôle de l'inspection du travail informe la caisse chargée de la prévention et de la tarification des accidents du travail et des maladies professionnelles compétente des mesures qu'il a prises à l'encontre d'une entreprise dans laquelle il a constaté une situation particulièrement grave de risque exceptionnel, notamment dans le cas de situations de danger grave et imminent ou de risque sérieux pour l'intégrité physique des travailleurs mentionnées au titre III du livre VII de la quatrième partie du présent code.*

L'article **L. 422-3 du code de la Sécurité Sociale, modifié par l'ordonnance n° 2010-177 du 23 février 2010 - art. 24**, prévoit que :

*Les caisses régionales peuvent faire procéder à toutes enquêtes qu'elles jugent utiles en ce qui concerne les conditions d'hygiène et de sécurité. Ces enquêtes sont effectuées par les ingénieurs-conseils et les contrôleurs de sécurité prévus à l'article L. 243-11.*

*Les caisses régionales communiquent aux directeurs départementaux du travail et de l'emploi de leur ressort les résultats complets des enquêtes prévues au premier alinéa ainsi que les renseignements dont elles disposent en ce qui concerne les risques d'accidents du travail et de maladies professionnelles inhérents aux entreprises et en particulier ceux qui concernent les matières mises en œuvre ou produits utilisés, les résultats des analyses de prélèvements opérés par les agents de ces caisses et les mesures relatives aux ambiances de travail.*

*Les services de l'inspection du travail et de l'inspection médicale du travail fournissent aux caisses d'assurance retraite et de la santé au travail les renseignements et la documentation qu'ils possèdent et dont lesdites caisses ont besoin pour procéder à l'étude de toute question relevant de leur compétence.*

La Carsat Bourgogne-Franche Comté a signalé à la mission que deux conventions de coopération ont été signées en région Bourgogne – Franche-Comté, entre la Carsat et chacune des Direccte (à l'époque, en 2014, il y avait la Direccte Bourgogne et la Direccte Franche-Comté). La convention de coopération précise les documents faisant l'objet d'un échange entre les deux institutions et les modalités de transmission. C'est dans le cadre de cette convention que l'unité de contrôle concernée de la DREETS informe la Carsat de la survenue d'un AT mortel ou grave par courriel, via une boîte générique, en indiquant les informations suivantes : nom de l'entreprise, lieu de l'AT, date de l'AT, circonstances et gravité de l'AT.

La mission n'a pas pu explorer plus avant la généralisation de cette pratique par les DREETS et les Carsat mais plusieurs témoignages nous ont fait part d'échanges plutôt informels, à l'initiative des agents ayant de bonnes relations inter-personnelles.

**Recommandation 6. En vue de formaliser les circuits d'information entre les CARSAT et les DREETS et d'en garantir un suivi de qualité, la mission recommande la généralisation de conventions précisant les objectifs, rôles et missions attendues des organisations concernées.**

### **3.3.3 Jurisprudence pénale**

Bien que la règle posée par le contrat type général soit scrupuleusement appliquée par la jurisprudence pour apprécier les responsabilités, le principal problème vient souvent de l'exécution de la manutention par le chauffeur, qu'elle résulte d'une prestation annexe convenue ou non (le client qui demande *ex abrupto* d'intervenir) ou de l'attitude du conducteur qui s'en charge d'office.

Un extrait de jurisprudences récentes, permettant d’apprécier certaines situations, est repris en annexes 6 et 7.

### 3.4 Un nombre important d’actions de prévention, de formation, et de recommandations par les acteurs institutionnels

#### 3.4.1 Les actions des acteurs institutionnels

Les entreprises disposent pour les accompagner dans leurs actions de prévention de nombreux acteurs institutionnels. Les entreprises et fédérations rencontrées pendant la mission ont une assez bonne connaissance de ces acteurs et de leurs propositions, notamment :

- les documents guides et fiches pratiques de l’INRS ainsi qu’un dispositif national de formations spécialisées,
- les subventions ou contrats de prévention avec les CARSAT,
- les ingénieurs conseils des CARSAT,
- les partenariats avec les ARACT,
- les formations sectorielles de la CNAM liées aux risques professionnels,
- les recommandations de la CNAM, en particulier la R512 – Recommandation socle transport routier de marchandises de juin 2022 qui a été adoptée par les comités techniques nationaux (CTN A, CTN C, CTN D, CTN F et CTN G) et qui détaille les éléments indispensables à l’élaboration du protocole de sécurité.

La mission relève favorablement l’existence d’un référentiel de formation dans le transport routier, élaboré par l’INRS en partenariat avec TLF, FNTR, AFT et la CARSAT Bretagne. Ce référentiel comporte des modules adaptés aux managers, aux acteurs de la prévention et aux conducteurs routiers portant sur la réglementation, les risques professionnels et les mesures de prévention à mettre en œuvre.

**Recommandation 7. La mission recommande la prise en compte du référentiel de formation élaboré par l’INRS dans tous les cas de formations des conducteurs routiers (permis de conduire – formation continue).**

Les entreprises de moins de 50 salariés peuvent bénéficier de subventions pour la mise en place d’actions de prévention ou d’achat de matériels et équipements destinés à améliorer les conditions de travail.

Le tableau ci-dessous reprend le nombre de dossiers d’entreprises ayant bénéficié de subventions (aides destinées aux entreprises de moins de 50 salariés) entre 2020 et 2022 :

Subventions accordées par les CARSAT aux entreprises au titre de la prévention (€) :

	2020		2021		2022		Total 2020-2022	
	Nb dossiers	Subventions	Nb dossiers	Subventions	Nb dossiers	Subventions	Nb dossiers	Subventions
602MG	186	734 647	188	1 043 166	107	798 886	481	2 576 699
631BE	7	16 417	5	38 363	1	2 069	13	56 849
631EE	30	106 001	45	286 894	15	145 127	90	538 022
634AA	12	34 544	11	35 629	8	78 040	31	148 213
641CA	6	10 816	6	17 699	2	3 050	14	31 565
Total général	241	902 425	255	1 421 752	133	1 027 172	629	3 351 349

Code risque	Libellé
60.2MG	Transports routiers de marchandises. Location de véhicules avec chauffeur.
63.1BE	Manutention, chargement, déchargement, entreposage de marchandises ou fret dans les ports maritimes et fluviaux, et les aéroports.
63.1EE	Entreposage et stockage non frigorifique non reliés à une voie d'eau. Entreposage de liquides en vrac.
63.4AA	Entreprises de groupage effectuant directement ou non l'enlèvement ou la livraison à domicile des marchandises, messagerie, fret express.
64.1CA	Autres activités de courrier : activités autres que celles exercées par La Poste. - Acheminement du courrier, lettre, colis généralement en express. - Activités de coursiers urbains et taxis-marchandises.

### 3.4.2 La recommandation R512

En complément des obligations réglementaires auxquelles elle fait référence, la recommandation R512 définit les pratiques à mettre en œuvre par toutes les entreprises d'accueil, quelle que soit leur activité et par toutes les entreprises de transport routier de marchandises quelle que soit la nature des produits transportés, dans le cadre des opérations de chargement / déchargement de marchandises soumises à la mise en œuvre d'un protocole de sécurité.

Le protocole de sécurité intègre les informations liées :

- à l'entreprise d'accueil : adresse, plan de circulation, risques identifiés dans la zone de circulation, équipements de protection individuels (EPI) obligatoires, moyens de secours, identité et coordonnées du responsable désigné ;
- aux opérations d'arrimage et de chargement / déchargement : le lieu de chargement / déchargement, les modalités (à quai, au sol, par bennage, etc.), les matériels spécifiques utilisés et moyens de manutention, les consignes de sécurité, la répartition des rôles dans les opérations de bâchage / débâchage, arrimage, chargement / déchargement, la définition des charges, volumes, environnement ;
- à l'entreprise de transport : caractéristiques du véhicule, son aménagement et ses équipements, la nature et le conditionnement de la marchandise, les précautions ou sujétions particulières résultant de la nature des produits transportés.

Le plan du site ou de la zone concernée par l'opération de chargement / déchargement est accessible à tous, y compris au personnel de conduite (via le protocole de sécurité ou l'affichage sur site ou la remise du document à l'arrivée sur site).

A la suite de l'évaluation des risques, l'entreprise de transport et l'entreprise d'accueil mettent en œuvre des actions de prévention adaptées aux situations de conflit et aux situations d'agression extérieures. Elles sensibilisent ou forment leurs salariés concernés au traitement des situations d'agressivité ou aux conduites à tenir en cas d'agression. Elles mettent en place des procédures d'alerte internes ou externes. Les situations de travailleur isolé dans les phases de chargement / déchargement peuvent présenter des risques pour les salariés. Lorsque cette situation se présente, des mesures organisationnelles ou techniques (par exemple dispositif d'alarme du travailleur isolé) sont prévues par le protocole de sécurité, en adéquation avec l'évaluation des risques.

Cette recommandation applicable au plus tard au 1<sup>er</sup> janvier 2023 n'a, du point de vue de la mission, pas encore trouvé écho auprès des interlocuteurs auditionnés.

**Recommandation 8. La mission recommande de rendre obligatoire la mise en œuvre de la R512 de la CNAM en la citant expressément dans le code du travail, en complétant l'article R. 4515-4 et en l'annexant au contrat type général.**

### 3.5 Une grande variété de postures professionnelles qui invite à la prudence

La diversité des situations de chargement et déchargement rend compte de la diversité des marchandises, des véhicules, des équipements embarqués ou non, des entreprises accueillant les conducteurs.

Les opérations peuvent être classées selon trois types de situations :

- le conducteur charge et décharge avec le matériel embarqué de son employeur ; il est formé et connaît le matériel mais pas toujours l'environnement de l'entreprise d'accueil ;
- le conducteur charge avec le matériel de son employeur qui reste à quai mais décharge avec le matériel de l'entreprise d'accueil pour lequel il n'est pas forcément formé et dont il n'a pas connaissance de l'état ;
- le conducteur ne réalise ni le chargement ni le déchargement.

Ces différents cas doivent être précisés dans le protocole de sécurité.

#### 3.5.1 Une interdiction générale assortie d'exceptions ?

Si l'interdiction (sauf liste d'exceptions) accordée aux conducteurs routiers au titre des opérations de chargement et de déchargement des véhicules, de plus d'une masse maximale autorisée (MMA) de plus de 7,5 t, telle qu'édictée par le décret-loi royal espagnol, pousse les chauffeurs français à une revendication analogue, il est inopportun à ce stade de considérer cette liste d'exceptions comme étant aboutie. Pour preuve, alors que la mission a cherché à obtenir les informations auprès de ses contacts espagnols, il n'existe à ce jour aucun bilan de l'application de cette loi. En revanche, d'autres pays européens confrontés également à la pénurie et au déficit d'attractivité du métier de conducteur routier, réfléchissent à la mise en place d'un dispositif permettant de remédier à ce phénomène.

Notre interlocuteur, M. Harald Schoen, rapporteur général, droit du transport au ministère fédéral de la justice, nous a précisé qu'en l'état actuel du droit allemand, c'est l'expéditeur qui effectue le chargement, garantit la stabilité et l'intégrité des unités logistiques. Les parties concernées par l'exécution de la prestation peuvent en revanche déroger à cette règle si le contrat commercial le précise. La mission note que le ministère allemand des transports et les syndicats ont ouvert les discussions dans la continuité de la promulgation du décret-loi royal.

La mission pourrait recommander la mise en place d'un groupe de travail rassemblant l'ensemble des interlocuteurs pour que le contenu et l'impact de la loi espagnole (non encore totalement déployée à l'ensemble du territoire) puissent être connus et partagés de tous.

**Recommandation 9. La mission recommande à la DGITM d'assurer un suivi attentif des options législatives et réglementaires prises ailleurs en Europe, et notamment dans la péninsule ibérique, concernant l'impact sur la qualité au travail des routiers et l'attractivité de leur métier.**

### **3.5.2 Quelle compatibilité avec la liberté d'entreprendre reconnue par la Constitution ?**

Les organisations patronales et fédérations représentatives des chargeurs ont fait part à la mission de l'IGEDD de leur inquiétude face à un éventuel durcissement de la loi, avançant que les contrats types suffisent et sont très largement appliqués. Ces mêmes fédérations considèrent qu'une loi serait de fait incompatible avec la liberté d'entreprendre et viendrait réduire leurs capacités de négociation commerciale et d'application de leurs propres chartes de bonnes pratiques.

La mission ne pense pas que le fait d'interdire les opérations de chargement et de déchargement aux conducteurs routiers soit de nature inconstitutionnelle, sinon nos voisins espagnols, portugais, allemands, hollandais et désormais roumains n'auraient pas ouvert les discussions sur ce sujet.

## Conclusion

Dans le laps de temps qui lui était imparti, la mission n'a pas pu approfondir l'ensemble des questions à son agenda. Elle avoue et confirme une grande insuffisance d'indicateurs objectifs qui lui auraient permis de comprendre l'ampleur du problème et les tendances lourdes.

Elle n'en a pas moins bénéficié d'un bon accueil de toutes les parties interrogées et amassé une somme documentaire appréciable.

Elle suggère à ce stade de ses travaux, et sans préjudice d'un approfondissement ultérieur qui lui paraîtrait utile, au ministère des transports de prendre l'initiative de réunir en groupe de travail l'ensemble des acteurs qu'elle a voulu auditionner, afin de clarifier et de documenter les priorités d'action. Elle insiste sur l'importance cruciale du contrôle par l'assurance-maladie et l'inspection du travail, et conseille que leurs programmes fassent l'objet d'une concertation préalable avec les organisations syndicales et patronales du transport.

L'option d'un encadrement législatif plus strict du chargement et déchargement ne doit pas être exclue, mais elle devra être subordonnée à ce travail préalable dont l'urgence lui paraît avérée.

**Véronique Juban**



**Inspectrice santé et sécurité  
au travail**

**Catherine Rivoallon-Pustoc'h**



**Inspectrice générale de  
l'administration du  
développement durable**

**Michel Rostagnat**



**Ingénieur général des ponts,  
des eaux et des forêts**

# Annexes

## Annexe 1. Lettre de mission



**MINISTÈRE  
CHARGÉ  
DES TRANSPORTS**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

Paris, le

**06 FEV. 2023**

Le ministre

à

Monsieur Paul DELDUC  
Chef de l'inspection générale de  
l'environnement et du développement  
durable

Réf : MT/2023-02/5134

**Objet :** Mission relative à la réalisation des opérations de chargement/déchargement de la marchandise par les conducteurs routiers

L'attractivité du métier de conducteur routier est un enjeu fort de notre économie dans un contexte de manque de main d'œuvre du secteur et de difficultés élevées de recrutement. L'amélioration des conditions de travail et la prévention de la pénibilité sont des leviers importants de cette attractivité, en particulier pour les jeunes et les femmes.

En Europe, l'Espagne et le Portugal ont récemment adopté des dispositions pour encadrer la participation des conducteurs routiers aux opérations de chargement et de déchargement de la marchandise transportée, en introduisant un principe général d'interdiction de la participation des conducteurs à ces opérations, assorti d'exceptions. Ces dispositions sont applicables à tous les transporteurs, y compris les transporteurs étrangers lorsqu'ils effectuent des prestations dans ces deux pays. Des discussions sont en cours en Allemagne.

En France, la réglementation repose sur des contrats types. Le code des transports prévoit l'application de dispositions supplétives, sauf clauses contraires spécifiées par contrat entre les parties. L'ensemble des contrats types comporte ainsi des dispositions sur le chargement et le déchargement des marchandises, selon leur nature.

La branche des transports routiers a attiré l'attention du Gouvernement sur les dispositions adoptées en Espagne et au Portugal et a demandé la mise en place d'un groupe de travail portant sur la réglementation applicable au chargement et déchargement.

Lors des échanges, les organisations syndicales et une partie des organisations patronales de la branche du transport routier ont fait état de situations conduisant les conducteurs à devoir supporter le maniement de charges lourdes dans des conditions parfois difficiles, alors même que les plateformes ou les lieux dans lesquels ils interviennent sont ou pourraient être équipés d'instruments de levage. Elles estiment qu'une évolution de la législation vers une interdiction de la réalisation des opérations de chargement et de déchargement des marchandises par les conducteurs serait une piste significative pour favoriser les recrutements dans le secteur, notamment en direction des jeunes et des femmes et améliorer les conditions de travail.

La position exprimée par les chargeurs privilégie la poursuite de la voie de la contractualisation telle qu'elle existe dans le code des transports et la mise en place de chartes de bonnes pratiques ou d'autres dispositifs incitatifs.

La poursuite des travaux du groupe de travail est confrontée à la double difficulté de réunir des éléments factuels sur les pratiques constatées, qu'elles soient prévues ou non par les contrats, et de mesurer l'impact d'une éventuelle évolution de la réglementation sur les rapports contractuels et sur les conditions tarifaires des prestations de service de transport routier ainsi que sur les responsabilités respectives des co-contractants dans la réalisation des opérations de transport.

C'est pourquoi je vous demande de réaliser un état des lieux des conditions dans lesquelles sont réalisées les opérations de chargement et de déchargement, sur le terrain y compris en cas d'intervention des commissionnaires de transport ou de sous-traitance. Ce diagnostic portera sur les principaux secteurs donneurs d'ordre de transport routier de marchandises et tiendra compte des caractéristiques des entreprises de transport concernées. D'autres critères d'analyse pourront être bien entendu être retenus.

Sur la base d'un échantillon représentatif ou par toute autre méthode, vous vous attacherez ainsi à procéder à :

- Une caractérisation du contenu des contrats écrits passés entre donneurs d'ordre et transporteurs, pour identifier les dispositions relatives à la participation des conducteurs aux opérations de transport. Cette analyse se fera également au regard des dispositions du contrat type général (annexe 7.1 et 7.2) ;
- Un état des lieux objectivé des pratiques sur le terrain, dans un nombre représentatif de secteurs d'activité et selon les cadres contractuels. Cet état des lieux pourra être mené sur la base de visites sur place, de collecte d'informations dans le cadre d'auditions de conducteurs et de responsables logistiques ;
- Une identification des raisons des distorsions éventuelles entre les contrats passés et les pratiques sur le terrain ;
- Les impacts des pratiques constatées sur les conditions de travail et d'emploi des conducteurs ;

Une attention particulière devra être apportée sur le cas particulier de la gestion des palettes, tant sur le plan contractuel que sur le terrain.

Vous identifierez, s'il y a lieu, les spécificités liées à certaines opérations telles que les livraisons dans les petits commerces, le transport d'hydrocarbures, de véhicules.

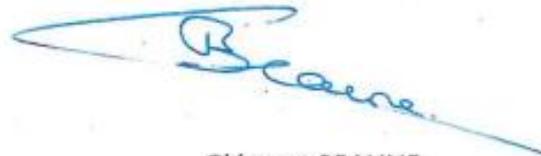
Les enjeux de sécurité et de prévention en matière de santé au travail des opérations de manutention, et la dimension économique du sujet devront être également appréhendés. Vous pourrez identifier les principaux risques pour la santé et la sécurité des conducteurs liés à leur participation au chargement et déchargement de la marchandise en vous appuyant sur les travaux de l'INRS, l'ANACT et de l'Assurance maladie.

Les interventions des conducteurs dans des opérations de manutention pourront également être quantifiées d'un point de vue économique et comparées aux moyens qui seraient nécessaires chez l'expéditeur et le destinataire pour effectuer la prestation.

L'examen des réglementations espagnole et portugaise et de leur mise en œuvre, notamment avec des témoignages d'entreprises de transport de ces deux pays et de conducteurs qu'elles emploient, éventuellement une étude d'impact qui aurait pu être réalisée par les autorités administratives compétentes, pourra compléter l'analyse.

Sur la base des éléments de diagnostic, je vous demande de proposer des recommandations, le cas échéant sur la base de scénarii. Vous vous efforcerez d'évaluer les effets attendus de ces recommandations, du point de vue des salariés et du point de vue des entreprises donneuses d'ordre et de transport routier ainsi que les conditions de leur mise en œuvre. Je souhaite que votre mission examine parmi les scénarios celui consistant à interdire le chargement/déchargement par les conducteurs selon des modalités proches de celles retenues en Espagne et au Portugal. //

Vous rendrez compte de vos travaux dans un délai de <sup>mi-avril</sup> trois mois, à compter de la présente lettre de mission. Je souhaite un compte rendu d'étape à l'issue d'un délai de deux mois.



Clément BEAUNE

## Annexe 2. Liste des personnes rencontrées

Nom	Prénom	Organisme	Fonction	Date de rencontre
Accary	Fabrice	Association des utilisateurs de transport de fret	Directeur général	31/03/23
Alexandrova	Olga	Fédération des entreprises de transport et logistique de France	Chargée de mission transport public	20/03/23
André	Sylvie	Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités, Direction des mobilités routières	Sous-directrice de la régulation et de la performance durable du transport routier	06/03/23
Arnedo	José María	Asociación española de empresarios de transporte bajo temperatura dirigida - AFTRIE	Presidente	30/03/23
Balannec Léon	Thierry	Caisse nationale d'assurance maladie, Direction des risques professionnels	Adjoint à la responsable du département prévention	21/03/23
Basclat	Giulia	Fédération du commerce et de la distribution	Responsable environnement, transports, RSE	30/03/23
Bastard	Julie	Caisse nationale d'assurance maladie, Direction des risques professionnels	Responsable du département prévention	21/03/23
Baugé	Stanislas	CGT Fédération des transports FNST	Membre du bureau fédéral	04/05/23
Berthelot	Florence	Fédération nationale des transports routiers	Déléguée générale	17/03/23
Beury	France	Fédération des entreprises de transport et logistique de France	Chargée des affaires publiques	20/03/23
Blaise	Patrick	CFDT FGTE UF route	Secrétaire général	05/04/23
Boulin	Emilie	AFT	Responsable prévention et SST	11/05/23
Bouyaux	Véronique	Agence régionale pour l'amélioration des conditions de travail de Bretagne	Directrice régionale	21/03/23
Cadart	Guillaume	CFTC, Fédération générale des transports	Secrétaire général	31/03/23
Caullet	Isabelle	Direction générale du travail	Référente nationale transports	23/03/23
Chavigny	Marie-Hélène	Carrefour	Directrice des ressources humaines des opérations Carrefour France	30/03/23

Nom	Prénom	Organisme	Fonction	Date de rencontre
Combronde	Céline	Groupe Combronde	Directrice générale	20/03/23
Conejero Gandia	Pedro	Transportes Caudete SA	Président, Vice-président de l'Association des transports frigorifiques d'Espagne - AFTRIE	30/03/23
Cornet-Ambroise	Valérie	Association des utilisateurs de transport de fret	Déléguée aux transports terrestres	31/03/23
Couelle	Victoire	World road transport union	Junior project manager	22/03/23
Coulmeau	Anne-Laure	Direction départementale de l'emploi, du travail et des solidarités d'Ille-et-Vilaine	Directrice adjointe	15/03/23
Courtecuisse	Justine	Ministère des solidarités et de la santé, Direction de la sécurité sociale	Adjointe à la cheffe du bureau 2C Accidents du travail, maladies professionnelles	21/03/23
Crémaschi	Olivier	CARSAT Bourgogne Franche-Comté, Direction des risques professionnels	Ingénieur conseil	05/05/23
De Buyer	Gabrielle	Ministère des solidarités et de la santé, Direction de la sécurité sociale	Cheffe du bureau 2C Accidents du travail, maladies professionnelles	21/03/23
De Lipowski	Antoine	CARSAT Bretagne, Direction des risques professionnels, secteur métallurgie et transport	Ingénieur conseil	22/03/23
Dewerd	Denis	Essity	Responsable logistique, président de la commission route de l'AUTF	31/03/23
Domergue	Isabelle	Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités, Direction des mobilités routières	Adjointe à la sous-directrice de la régulation et de la performance durable du transport routier	06/03/23
Douine	Thierry	CFTC, Fédération générale des transports	Président	31/03/23
Ethève	Olivier	CFDT FGTE UF route	Secrétaire général, président du Dialogue social européen	05/04/23
Ezzarhouni	Khalid	CGT Fédération des transports FNST	Secrétaire fédéral	04/05/23
Garcia	Isabel	Ministère des solidarités et de la santé, Direction de la sécurité sociale	Chargée de mission prévention et pénibilité	21/03/23
Gastinaud	Laurent	U Enseigne	Directeur transport et emballages national	30/03/23

Nom	Prénom	Organisme	Fonction	Date de rencontre
Giroudet	Renaud	Fédération du commerce et de la distribution	Directeur affaires sociales, emploi, formation	30/03/23
Glad	Muriel	Heppner France	Directrice générale adjointe	20/03/23
Grau	Laurent	Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités, Direction des mobilités routières	Sous-directeur du droit social des transports terrestres	10/03/23
Grimaud	Natacha	Direction départementale de l'emploi, du travail et des solidarités d'Ille-et-Vilaine	Inspectrice du travail	11/04/23
Guillon	Béatrice	CARSAT Bourgogne Franche-Comté, Direction des risques professionnels	Ingénieur conseil	05/05/23
Issartelle	Patrick	Agence nationale pour l'amélioration des conditions de travail, Délégation au pilotage des partenariats et projets réseau	Responsable des grands projets	20/03/23
Izaret	Thibaud	Transports Izaret	Président	20/03/23
Jardin	Frédéric	Carsat Normandie	Contrôleur de sécurité	11/05/23
Joguet	Philippe	Fédération du commerce et de la distribution	Directeur RSE, développement durable, questions financières	30/03/23
Kamberski	Oleg	World road transport union	Senior consultant, social affairs	22/03/23
Kaniewski	Lionel	Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités, Direction des mobilités routières, Sous-direction du droit social des transports terrestres	Chef du bureau du droit social dans les transports routiers	10/03/23
Laigo	Tristan	Société Novélios	Ingénieur	11/05/23
Kass-Danno	Stéphanie		Conseillère référendaire à la chambre commerciale, financière et économique	13/03/23
Lainé	Patrick	Institut national de recherche sur la sécurité au travail	Chef de département, Département Expertise et Conseil Technique (ECT)	16/03/23
Lasserre	Valérie	La chaîne logistique du froid	Déléguée générale	30/03/23

Nom	Prénom	Organisme	Fonction	Date de rencontre
Lemée	Annie	Direction départementale de l'emploi, du travail et des solidarités d'Ille-et-Vilaine	Responsable de l'unité de contrôle Ouest, inspection du travail	15/03/23
Maréchal-Dereu	Constance	France logistique	Déléguée générale	16/03/23
Mathieu	Peggy	Direction générale du travail	Adjointe au chef du bureau des conditions de travail	23/03/23
Muscat	Marion	Ministère des solidarités et de la santé, Direction de la sécurité sociale Sous-direction de l'accès aux soins, des prestations familiales et des AT-MP	Adjointe à la sous-directrice	21/03/23
Nicolas	Michel	Gérant	Michel Nicolas Conseil	05/04/23
Noël	Nancy	Fédération des entreprises de transport et logistique de France	Directrice des affaires sociales	20/03/23
Paquette	Alison	La chaîne logistique du froid	Responsable du développement	30/03/23
Parrillo	Roberto	European transport workers' federation	Président du secteur transport routier, Responsable général du secteur transport routier et logistique de CSC-Transcom	30/03/23
Peltier	Éric	Agence nationale pour l'amélioration des conditions de travail, Agence régionale de Normandie	Chargé de mission, ergonomiste	20/03/23
Pfauwathel	Roger	Confédération française de l'encadrement, Fédération CFE-CGC transports	Président du SNATT, secrétaire général de la Fédération transport	03/04/23
Poncelet	Olivier	Fédération des entreprises de transport et logistique de France	Délégué général	20/03/23
Poumeroulie	Erwan	Fédération nationale des transports routiers		17/03/23
Rivera	Jean-Marc	Organisation des transporteurs routiers Européens	Délégué général	31/03/23
Rose	Christian	Confédération des grossistes de France	Directeur environnement, transport et logistique	28/03/23
Royer	Catherine	Fédération des entreprises de transport et logistique de France	Chargée de mission transport de matières dangereuses	20/03/23

Nom	Prénom	Organisme	Fonction	Date de rencontre
Schoen,	Harald	Bundesministerium der Justiz (Allemagne), Referat III A 4 – Recht der Handelsgeschäfte; Transportrecht	Referatsleiter  Rapporteur général droit du transport	11/05/23
Sifferlen	Hervé	Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités, Direction des mobilités routières, Sous-direction de la régulation et de la performance durable du transport routier	Adjoint au chef de bureau des transports routiers de marchandises et collectifs de voyageurs	06/03/23
Smit	Godfried	European shippers' council	Secretary general, Policy manager Trade facilitation inland transport	31/03/23
Texier	Elise	Direction générale du travail	Sous-directrice du dialogue social	23/03/23
Thauvin	Anne	Ministère des transports	Conseillère sociale au cabinet de Monsieur Clément Beaune	10/03/23
Tilche	Marie		Juriste référente du GT contrat type transport	13/03/23
Veretout	Eric	Institut national de recherche sur la sécurité au travail		16/03/23
Zydower	José	FO UNCP Fédération nationale des transports et de la logistique		03/05/23

## Annexe 3. Décret-loi royal espagnol du 1<sup>er</sup> mars 2022 (extraits)

Real Decreto-ley 3/2022, de 1 de marzo, de medidas para la mejora de la sostenibilidad del transporte de mercancías por carretera y del funcionamiento de la cadena logística, y por el que se transpone la Directiva (UE) 2020/1057, de 15 de julio de 2020, por la que se fijan normas específicas con respecto a la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE para el desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera, y de medidas excepcionales en materia de revisión de precios en los contratos públicos de obras. Jefatura del Estado «BOE» núm. 52, de 02 de marzo de 2022 Referencia: BOE-A-2022-3290

### Art. 1

1. Los conductores de vehículos de transporte de mercancías de más de 7,5 toneladas de masa máxima autorizada no podrán participar en las operaciones de carga o descarga de las mercancías ni de sus soportes, envases, contenedores o jaulas, salvo en los siguientes supuestos:

- a) Transporte de mudanzas y guardamuebles.
- b) Transporte en vehículos cisterna.
- c) Transporte de áridos o el efectuado en vehículos basculantes o provistos de grúa u otros dispositivos inherentes al vehículo destinados a realizar las operaciones de carga y descarga.
- d) Transporte en portavehículos y grúas de auxilio en carretera.
- e) Transporte de carga fraccionada entre el centro de distribución y el punto de venta según lo que se determine reglamentariamente, servicios de paquetería y cualesquiera otros similares que impliquen la recogida o reparto de envíos de mercancías consistentes en un reducido número de bultos que puedan ser fácilmente manipulados por una persona. A efectos de esta letra, se entenderá por transporte de carga fraccionada aquél en el que resulten necesarias operaciones previas de manipulación, grupaje, clasificación, u otras similares.
- f) Transporte de animales vivos, en los puestos de control aprobados de conformidad con la normativa comunitaria, sin perjuicio de las responsabilidades establecidas en la normativa sobre la protección de los animales durante su transporte.
- g) Supuestos en los que la normativa reguladora de determinados tipos de transporte establezca específicamente otra cosa en relación con la participación del conductor.
- h) Los supuestos que reglamentariamente se establezcan, siempre que se garantice la seguridad del conductor.

2. Las previsiones del apartado anterior serán de aplicación a todas las operaciones de carga y descarga que se efectúen en territorio español.

### Art. 2

Cuando el vehículo haya de esperar un plazo superior a una hora hasta que se concluya su carga o descarga, el porteador podrá exigir al cargador una indemnización en concepto de paralización.

Revisión del precio del transporte por carretera en función de la variación del precio del combustible. [...]

## Annexe 4. Loi française (extraits)

### Code du commerce

Art. L.132-8 (introduit par la loi n° 98-69 du 6 février 1998, dite loi Gayssot, en vigueur depuis le 21 septembre 2000) :

La lettre de voiture forme un contrat entre l'expéditeur, le voiturier et le destinataire ou entre l'expéditeur, le destinataire, le commissionnaire et le voiturier. Le voiturier a ainsi une action directe en paiement de ses prestations à l'encontre de l'expéditeur et du destinataire, lesquels sont garants du paiement du prix du transport. Toute clause contraire est réputée non écrite.

La jurisprudence reconnaît au « voiturier » (transporteur qui a exécuté le transport) la faculté de réclamer le paiement de sa prestation à l'expéditeur ou au destinataire des marchandises, sans avoir à justifier du non-paiement par son donneur d'ordre (qui peut être un courtier intermédiaire, éventuellement lui-même transporteur). L'expéditeur ou au destinataire pourrait ainsi avoir à payer deux fois, au cas où l'intermédiaire n'aurait pas dûment réglé le transporteur.

### Loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports

Art. 23 :

[...] Lorsque le contrat de transport mentionne les charges de carburant retenues pour l'établissement du prix de l'opération de transport, le prix de transport initialement convenu est révisé de plein droit pour prendre en compte la variation des charges liée à la variation du coût du carburant entre la date du contrat et la date de réalisation de l'opération de transport. [...]

Art. 26 :

[...] Les délais de paiement convenus ne peuvent en aucun cas dépasser trente jours à compter de la date d'émission de la facture. [...]

## Annexe 5. Données statistiques fournies par la Caisse nationale d'assurance maladie

### Données fournies par la Caisse nationale d'assurance maladie (CNAM)

La CNAM a fourni à la mission des données agrégées pour la famille CTN/C « Industries des transports, de l'eau, du gaz, de l'électricité, du livre et de la communication ».

L'accidentologie du secteur, fort en 2020 de 2 120 348 agents (population très supérieure à celle des conducteurs de transport routier de marchandises *stricto sensu*, cf. statistiques OPTL ci-dessous), représente :

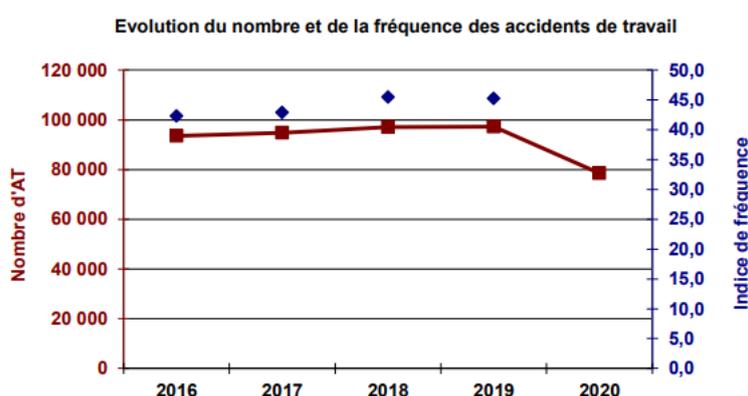
- 78 497 accidents du travail, ce qui signifie que 3,7 % des travailleurs du secteur ont été victimes d'un accident du travail « en premier règlement » dans l'année ;
- 7 686 accidents de trajet, ce qui montre que pour l'ensemble de la famille professionnelle, c'est bien à l'arrêt qu'ont lieu les accidents ;
- 2 995 maladies professionnelles reconnues, dont 2 352, soit 79 %, sont des affections périarticulaires.

L'origine des accidents est :

- Dans 49 % des cas, liée à une manutention manuelle ;
- Dans 19 % des cas, une chute de plain-pied ;
- Dans 12 % des cas, une chute de hauteur ;
- Dans 8 % des cas, un risque routier ;
- Dans 4 % des cas, une agression (y compris par animaux).

La tendance paraît y être, conformément hélas à une tendance générale, à un lent accroissement de l'accidentologie, comme le montre le graphique ci-dessous. La baisse constatée en 2020 est évidemment conjoncturelle.

#### Accidents du travail



### Données CNAM rapportées par l'Observatoire Prospectif des métiers et des qualifications dans les Transports et la Logistique (OPTL)

Le rapport 2020 de l'OPTL publié en novembre de cette année-là fait état :

- D'un taux d'inaptitude dans la famille conduite et exploitation (marchandises et voyageurs) de 1,5 %, supérieure en marchandises seules ;

- D'un nombre de bénéficiaires du dispositif géré par l'Institution de prévoyance d'inaptitude à la conduite (IPRIAC) en croissance sensible, de 1 387 personnes en 2015 à 1 688 en 2019 ;
- De 26 586 accidents du travail, 1 146 accidents de trajet et 698 maladies professionnelles constatées en 2018 dans le secteur du transport routier de fret, ce qui montre que la plupart des accidents surviennent à l'arrêt.

Ces chiffres sont à rapporter à la population des conducteurs en transport routier de marchandises et activités auxiliaires, soit 363 812 personnes.

## Statistiques sur la sinistralité de l'année 2019, par CTN et code NAF

AT 2019 par code NAF.pdf - Adobe Acrobat Reader DC (32-bit)

Fichier Edition Affichage Signer Fenêtre Aide

Accueil Outils R512-Sode-TRM\_V... 2019\_at-indicateur... AT 2019 par code ... x

1 / 1

Se connecter

L'Assurance Maladie		Risque accident du travail : Statistiques sur la sinistralité de l'année 2019, résultats par CTN et code NAF										2020-167
CNAM / DRP												Page 20 / 53
												2021-03-22
CTN	Code NAF	Libellé du code NAF	Salariés	AT en 1er règlement	dont AT avec 4 jours d'arrêt ou plus sur l'année	Nouvelles IP	dont IP avec taux < 10%	dont IP avec taux ≥ 10%	Décès	Journées d'IT	IF	
CC	4910Z	Transport ferroviaire interurbain de voyageurs	11 095	344	314	20	17	3		23 980	31,0	
CC	4920Z	Transports ferroviaires de fret	3 113	69	67	2	1	1		4 221	22,2	
CC	4931Z	Transports urbains et suburbains de voyageurs	62 736	3 415	3 082	248	152	96	1	381 133	54,4	
CC	4932Z	Transports de voyageurs par taxis	27 948	499	468	48	33	15	1	51 512	17,9	
CC	4939A	Transports routiers réguliers de voyageurs	55 732	2 401	2 231	186	131	55	4	272 927	43,1	
CC	4939B	Autres transports routiers de voyageurs	27 531	948	877	75	48	27	1	97 132	34,4	
CC	4939C	Téléphériques et remontées mécaniques	8 167	745	662	37	28	9	5	49 402	91,2	
CC	4941A	Transports routiers de fret interurbains	199 114	14 037	13 162	915	599	316	51	1 155 996	70,5	
CC	4941B	Transports routiers de fret de proximité	167 954	12 352	11 607	745	489	256	16	1 042 731	73,5	
CC	4941C	Location de camions avec chauffeur	18 303	1 695	1 585	105	61	44	3	148 878	92,6	
CC	4942Z	Services de déménagement	13 037	1 359	1 289	68	38	30		95 073	104,2	
CC	5010Z	Transports maritimes et côtiers de passagers	2 797	38	35	2		2		3 189	13,6	
CC	5030Z	Transports fluviaux de passagers	3 343	95	89	2	2			7 226	28,4	
CC	5040Z	Transports fluviaux de fret	1 281	41	38	2	2			3 230	32,0	
CC	5110Z	Transports aériens de passagers	60 813	2 822	2 528	99	66	33	4	131 383	46,4	
CC	5121Z	Transports aériens de fret	2 689	484	467	20	18	2		46 912	180,0	
CC	5210A	Entreposage et stockage frigorifique	6 249	1 042	958	34	28	6		67 228	166,7	

## Annexe 6. Jurisprudence sociale récente

### A - Temps de service / heures supplémentaires

Faits	Décision	Références	Observations
1 - Temps de mise à disposition au chargement	Temps de service. Référence à l'accord de 1994 ET à l'article L. 3222-5 du code des transports. Absence de document de suivi. Paiement des heures.	CA Bordeaux, 13 janvier 2022, n° 17/07198.	L'employeur aurait bien considéré ces temps comme du repos. Il a été débouté non seulement en vertu de l'accord-cadre mais aussi du code des transports...
2 - Temps d'attente. Temps de service (oui)	Rien ne justifiant que le salarié était libre de vaquer à ses occupations, l'employeur ne pouvait lui reprocher de ne pas avoir positionné le chrono sur « repos ». Les heures passées doivent être ainsi rémunérées.	CA Nancy, - janvier 2022, n° 20/01941.	Une illustration de la demande de l'employeur de se « mettre en repos », alors que ces temps relèvent du travail effectif.
3 - Attente au chargement	Travail effectif (oui). Article L. 3121-1 du code du travail. Directive 2002/15 CE. Impossibilité de vaquer à ses occupations personnelles. Obligation de rester à disposition de l'employeur ou du client. Affiche mentionnant l'assistance aux opérations. Référence au contrat type général.	CA Angers, 31 mars 2022, n° 19/00258.	L'on note, encore une fois, l'incidence du contrat type.
4- Assistance au chargement	Travail effectif (oui). Absence de participation aux opérations inopérante. Obligation du chauffeur de donner toutes instructions en vue de la répartition équilibrée de la charge.	CA Limoges, 17 novembre 2020, n° 19/01076.	L'employeur demandait de se mettre sur « pause » mais c'était sans compter avec l'article 7-2 du contrat type général.
5 - Surveillance du chargement	Travail effectif (oui). Obligation du chauffeur de veiller aux opérations. Affiche insistant sur la présence du conducteur.	CA Angers, 31 mars 2022, n° 19/00258.	Référence au contrat type, l'arrêt insistant sur le fait que le chauffeur passif risque d'engager la responsabilité de l'employeur.
6 - Assistance au chargement	Travail effectif (oui). Absence de participation aux opérations sans incidence. Impossibilité de vaquer librement aux opérations.	Cass. Soc., 25 janvier 2023, n° 21-10.322	L'employeur avait demandé au chauffeur de se positionner sur « pause » pendant ces opérations. S'appuyant sur le contrat type, la Cour de cassation a rejeté son pourvoi et considéré que, durant ces périodes, le salarié n'était pas libre de son temps.

## B - Licenciement

1 - Manipulation frauduleuse du chrono pour allonger le temps de travail alors que ces opérations n'incombaient pas au chauffeur.	Faute grave	CA Colmar, 13 février 2018, n° 14/03284	Sans commentaire...
2 - Absence de sanglage Chute de la marchandise	Faute grave	CA Amiens, 6 mai 2020, n° 18/02686	Absence de sanglage avérée et défaut de vérification =sanction. A noter que les juges prononcent rarement la faute grave qui rend le maintien dans l'entreprise impossible.

## C - Accident du travail

1 - Malaise lors de la livraison. Manutention manuelle de lourds packs d'eau.	Faute inexcusable de l'employeur (oui). Chauffeur opérant habituellement en binôme. Absence de protocole de sécurité. Difficile configuration des lieux.	CA Riom, 31 mai 2022, n° 20/01254	Cette faute est souvent retenue, le protocole de sécurité (ou son absence) pesant lourd. En outre, selon le contrat type, les lieux doivent être accessibles sans contrainte ni danger.
2 - Blessures lors du déchargement. Chute d'une palette sur le chauffeur.	Partage de responsabilité entre le transporteur employeur et l'entreprise d'accueil. Absence de protocole de sécurité. Défaut d'organisation et de moyens adaptés retenus contre le transporteur.	CA Angers, 4 octobre 2022, n° 18/01214	Il est rare qu'un partage de responsabilité soit opéré. De plus, le transporteur et son client avaient été pénalement sanctionnés et tenus in solidum de réparer le préjudice.

## Annexe 7. Responsabilité contractuelle – Jurisprudence récente

Faits	Décision	Références	Observations
1-Fruits. Dommage au déchargement Renversement de l'ensemble. Envoi de plus de 3 t.	Responsabilité du donneur d'ordre. Application du contrat type général. Réserve émise par le chauffeur avec un signe de danger. Réserve non contredite. Signature par le donneur d'ordre. Responsabilité du destinataire (oui). Déchargement lui incombant.	CA Rennes, 9 mars 2022, n° 18/06938.	Exceptionnellement, le transporteur avait émis des réserves visées par le donneur d'ordre. Exacte application du contrat type.
2 -Dommage au déchargement Envoi de plus de 3 t.	Responsabilité du donneur d'ordre (oui). Application du contrat type général. Opération lui incombant. Absence de prestation annexe convenue. Déchargement effectué spontanément par le chauffeur. Inobservation des règles. Eléments indifférents. Mauvais sanglage par l'expéditeur cause exclusive du dommage.	CA Douai, 28 juin 2016, n° 15/05155.	Exemple d'un mixage entre l'article L. 3222-5 du code des transports et le contrat type général. Solution indulgente pour le transporteur qui était intervenu d'office sans respecter les règles. Mais, en l'espèce, la cour a retenu le lien de causalité...
3 –Chargement Chute d'un portique au sol. Envoi de plus de 3 t.	Responsabilité du transporteur. Rupture d'une sangle. Equipement fourni par le transporteur.	CA Versailles, 2 septembre 2021, n° 19/08627	La fourniture des sangles et cales demandées au transporteur constitue une prestation annexe qu'il accomplit en qualité de loueur. En tant que tel, sa responsabilité est engagée pour vice de la chose.
4 -Vice de chargement Envoi de plus de 2 t. Tôles galvanisées. Chute sur la chaussée.	Responsabilité du transporteur. Application du contrat type général. Absence d'exécution du sanglage par le transporteur. Vice apparent. Absence de réserves au chargement. Doute sur l'origine exacte du dommage sans incidence.	CA Riom, 10 octobre 2018, n° 17/01071	Un exemple d'obligation du contrôle du transporteur. Toutefois, en raison de l'origine incertaine du dommage, la décision serait peut-être censurée en l'absence de preuve certaine du lien de cause à effet. La Cour de cassation insiste beaucoup et à juste titre sur cette condition.

<p>5 -Envoi de plus de 3 t. Machines industrielles. Rupture des sangles. Avaries.</p>	<p>Responsabilité du transporteur. Application du contrat type général. Participation du chauffeur au chargement. Intervention sous la responsabilité du donneur d'ordre. Elément indifférent. Défectuosité apparente. Absence de réserves du transporteur.</p>	<p>CA Rennes, 28 mars 2023, n° 21/05025.</p>	<p>Si le chauffeur qui aide au chargement est réputé agir sous la responsabilité du donneur d'ordre, ce dernier ne répond que des dommages survenus lors de l'opération mais non en cours de déplacement. Une solution critiquable. En revanche, les sangles ayant été fournies par le transporteur, ce dernier ne pouvait se prévaloir d'un vice non apparent du chargement. Solution qui confond quelque peu la fourniture de sangles et la réalisation du sanglage</p>
---	---	--	---

Opérations de chargement exécutées par le chauffeur routier - Panorama de jurisprudence de la Cour de cassation :

### **A) jurisprudence chambre sociale : reconnaissance d'accident du travail**

#### **Soc., 30 mars 1995, pourvoi n° 93-12.655, Bulletin 1995 V N° 118**

Attendu, selon l'arrêt attaqué (Lyon, 13 janvier 1993), que, le 29 août 1990, M. P., chauffeur routier de la société Meledo Transports, a déclaré à son employeur que, la veille au soir, en procédant au chargement de son véhicule, il avait été victime d'une dorsalgie aiguë ;

Attendu que la caisse primaire d'assurance maladie fait grief à l'arrêt d'avoir retenu le caractère professionnel de cette lésion, alors, selon le moyen, que dès lors qu'il fonde le caractère professionnel de l'accident allégué sur les seules déclarations de la victime ainsi que sur des attestations irrégulières en la forme, se bornant à relater les circonstances de l'accident litigieux telles que M. P. lui-même les avait décrites et un certificat médical se bornant à reproduire à son tour des déclarations qui n'étaient corroborées par aucun élément objectif susceptible de rapporter la preuve de la matérialité d'un accident de type professionnel, cet arrêt viole les articles L. 411-1 du Code de la sécurité sociale, 1315 et suivants, et 1353 du Code civil ;

Mais attendu que la cour d'appel relève que les déclarations de l'assuré sont corroborées par le témoignage de deux salariés d'une autre entreprise, ainsi que par un document médical confirmant la réalité de la lésion ; que la cour d'appel a pu en déduire que l'intéressé avait été victime d'un accident au temps et au lieu du travail ;

D'où il suit que le moyen n'est pas fondé ;

## **B) jurisprudence chambre criminelle : homicide involontaire imputable à la personne morale ou blessures involontaires**

### **1) Crim., 26 janvier 2016, pourvoi n° 14-87.697**

Vu le mémoire produit ;

Sur le moyen unique de cassation, pris de la violation des articles 6 de la Convention européenne des droits de l'homme, 121-2, 121-3, 221-6 et 221-7 du code pénal, 388, 591 et 593 du code de procédure pénale, 2 et 5 de l'arrêté du 26 avril 1996, pris en application de l'article R. 237-1 du code du travail, et devenus les articles R. 4515-5, R. 4515-6, R. 4515-7 et R. 4515-10 du code du travail, défaut et contradiction de motifs, manque de base légale ;

"en ce que l'arrêt attaqué a déclaré la société MGF Logistique coupable d'homicide involontaire, l'a condamnée à une amende de 40 000 euros, a ordonné l'affichage de la décision sur les panneaux de la mairie de Villabé pour une durée de deux mois et a prononcé sur les intérêts civils ;

"aux motifs qu'il est constant que, le 11 septembre 2006, peu avant 20 heures, un accident du travail est survenu aux entrepôts MGF Logistique de Villabé (Essonne), sur le site Eurologistic ; qu'un ensemble routier conduit par M. X..., chauffeur poids lourds des transports Salesky qui effectuait une manœuvre pour se mettre à quai, a heurté par l'arrière un piéton, Serge Y..., chauffeur routier des Transports Z... qui venait lui-même de placer son camion à quai et se trouvait alors debout sur le rebord du quai n°61 dans l'attente du chargement de son engin opéré par un employé des stockages Auchan ; que la victime, que n'avait pas vue M. X... en raison de sa visibilité réduite, a été coincée et fortement comprimée par la remorque de ce dernier ; que M. Tiburce A..., "intérimaire" de l'agence Déco de Corbeil-Essonnes, employé au chargement par la société MGF Logistique ayant donné l'alerte à M. X..., celui-ci a alors opéré une manœuvre pour libérer la victime qui s'est écroulée au sol ; que, malgré les soins apportés par le SMUR 91, Serge Y... est décédé sur place à 21 heures 25 ; que M. X..., entendu par les enquêteurs, a déclaré connaître le protocole de sécurité consistant, en fin de chargement, à avancer le camion de quelques mètres, fermer les portes et reculer à quai pour faire plomber les deux portes de la remorque, protocole proposé verbalement par Auchan « par sécurité pour les vols », qu'il avait mis en œuvre au moment de l'accident ; qu'il ressort de la procédure que la société MGF Logistique, qui exerçait des fonctions, consistant, en relation avec les transporteurs agréés par Auchan, à réceptionner les marchandises et à organiser leur départ vers les destinataires sur le site de Villabé, était titulaire d'un contrat de dépôt et prestations de services conclu en décembre 2005, avec la grande enseigne commerciale ; que ce contrat couvrait la responsabilité des marchandises stockées, les opérations de manutention ainsi que les opérations administratives prévues au cahier des charges ; qu'en particulier, s'agissant de la sécurité, le dépositaire s'engageait contractuellement à faire effectuer l'ensemble des contrôles préventifs imposés par le droit du travail, la CRAM et les pompiers et à respecter la réglementation portant sur le droit du travail, l'hygiène et la sécurité ; que les documents de sécurité signés dans ce cadre par MGF Logistique avec la société Beugnet aux droits de laquelle se trouve la société Bourgey Montreuil presse, notamment le protocole de sécurité visible sur le site Auchan qualifiaient la première d'entreprise d'accueil ; que M. B..., responsable logistique pour les établissements Auchan sur le site Eurologistic de Villabé, a indiqué qu'il existait bien un protocole de sécurité signé par le directeur régional de MGF Logistique et le directeur régional de la société de transports Beugnet, protocole affiché à chaque «point d'accueil chauffeurs» pour l'information de ces derniers mais qu'il n'avait pas connaissance que ce protocole de sécurité ait pu être diffusé aux sous-traitants de Beugnet ; que M. C..., responsable de la société MGF Logistique, a fait valoir que le service transports d'Auchan, qui travaillait avec des

transporteurs référencés disposant de protocoles de sécurité affichés à l'accueil chauffeurs du site, était le seul donneur d'ordre ; qu'il a déclaré qu'il appartenait des lors, non à son entreprise mais à la société Beugnet, « suite au second affrètement », de fournir le protocole de sécurité chargement-déchargement signé avec les Transports Z... ; que M. D..., chef de l'entreprise Beugnet, tout en relevant que celle-ci travaillait de façon irrégulière avec les Transports Z..., a admis que ce protocole de sécurité, qui ne prévoyait d'ailleurs pas la manœuvre usitée sur le terrain qu'il condamnait fermement, n'avait pas été transmis à ses sous-traitants occasionnels ; que M. Z..., gérant des Transports Z... a déclaré que sa société travaillait en sous-traitance de Beugnet pour effectuer les liaisons entre Villabé et Avallon et que, s'il disposait d'un protocole de sécurité avec son affréteur pour son site de Chelles, il n'avait pas eu connaissance du protocole de sécurité de la société MGF pour le site de Villabé ; que Serge Y..., un « professionnel jusqu'au bout », qui travaillait chez lui depuis juillet 2004 et avait chargé plusieurs fois sur ce site durant la dernière quinzaine devait connaître la procédure qu'il ignorait lui-même et estimait a posteriori délicate ; qu'il ne pensait pas que l'accident aurait pu être évité si un protocole de sécurité avait été signé entre sa société et la société MGF dès lors que le protocole existant entre MGF et Beugnet ne mentionnait pas la procédure de plombage ; que l'employeur de la victime a précisé que son salarié avait dû être surpris, étant en attente d'informations de savoir quand il allait pouvoir finir de charger ; que l'inspection générale du travail a relevé dans son avis du 18 octobre 2007, d'une part, que si une procédure impliquant les agents de quai de MGF et les conducteurs des sociétés de transport, telles les sociétés Salesky et Beugnet, avait bien été signée, aucune coordination n'existait entre cette dernière et la société Z..., ni entre celle-ci et MGF sauf de façon empirique et informelle suivant des prescriptions verbales d'Auchan, d'autre part, que les protocoles existants n'étaient pas suffisants, n'indiquant pas un plan de circulation utile sur le site ; qu'elle en a donc conclu à une absence de réalité de la coordination des entreprises en matière de prévention des risques liés à la co-activité et à des manquements au regard de l'arrêté du 26 avril 1996, imputables conjointement aux entreprises MGF et à sa qualité d'entreprise d'accueil et à l'entreprise de Transports Z... ; que les protocoles de sécurité institués par l'arrêté susvisé du 26 avril 1996, pour les opérations de chargement et de déchargement constituent des règles professionnelles applicables à l'ensemble des entreprises de transports de marchandises en provenance ou à destination de l'entreprise d'accueil et en particulier à l'ensemble des conducteurs routiers concourant, sur ou dans un engin de transport routier, à la mise en place ou à l'enlèvement de marchandises en provenance ou à destination d'une entreprise d'accueil ; que le protocole de sécurité écrit, qui doit être systématiquement établi dans le cadre d'un échange entre les employeurs intéressés avant que n'ait lieu une opération de chargement ou de déchargement, un seul étant suffisant en cas d'opérations répétitives, c'est-à-dire portant sur des produits de même nature, accomplies sur les mêmes emplacements, selon le même mode opératoire et avec le même type de véhicules et de matériel de manutention, doit pouvoir être présenté au CHSCT et à l'inspection du travail tant par l'entreprise d'accueil que par l'entreprise de transport ; que l'entreprise d'accueil, qui ne connaît pas à l'avance le prestataire ou qui n'a pu collecter au préalable toutes les informations utiles le concernant, doit fournir par tout moyen les informations nécessaires, ce qui suppose concrètement un échange d'informations et la communication de consignes au moment où le véhicule se présente aux portes de l'établissement ; qu'il résulte de ces éléments de fait et de droit qu'aucun protocole de sécurité n'avait, malgré le caractère impératif des prescriptions édictées par l'arrêté de 1996, été établi entre les sociétés MGF Logistique et Transports Z... et qu'au reste, les documents de sécurité signés par MGF avec la société Beugnet, rappelant l'interdiction pour les chauffeurs de circuler seuls sur les quais, n'avaient prévu aucun plan de circulation sur le site et aucune procédure relative à la manœuvre délicate consistant à mettre l'ensemble routier en marche arrière après chargement pour permettre le plombage de la remorque, manœuvre imposée verbalement par Auchan dont la relaxe ne peut être remise en cause, en dépit de sa qualité de donneur d'ordre, au regard des prescriptions de l'arrêté du 26 avril 1996, pris en application de l'article R. 237-1 du code du travail ; qu'il convient de confirmer le jugement en ce qu'il a retenu la qualité d'entreprise d'accueil de MGF et constaté qu'elle était à ce titre, par M. C..., son organe ou représentant ayant agi pour son compte, responsable de l'élaboration et du respect du protocole de sécurité ; que les manquements par défaut ou insuffisance de protocole de sécurité ainsi respectivement commis par chacune des deux sociétés appelantes sont indiscutablement à l'origine de l'accident et de la mort de Serge Y... ;

"1°) alors que la personne morale n'est responsable que des infractions commises, pour son compte, par les personnes physiques, organes ou représentants de celle-ci ; qu'une personne physique ne peut être considérée comme un organe ou un représentant de la personne morale que si son statut et ses attributions sont propres à lui conférer une telle qualité ; que, pour retenir la culpabilité de la société MGF Logistique, la cour d'appel a énoncé que M. C... était «l'organe ou le représentant» de la société sans préciser le statut ni les fonctions exercés par celui-ci et tandis qu'il résulte des pièces de la procédure que le «représentant légal» de la société était M. E... ; qu'à défaut de préciser le statut et les attributions de M. C... propres à en faire un organe ou un représentant de la société, la cour d'appel n'a pas donné de base légale à sa décision ;

"2°) alors que les juridictions correctionnelles ne peuvent statuer que sur les faits relevés par l'ordonnance de renvoi, la citation ou la convocation par procès-verbal qui les a saisies ; que la société MGF a été citée à comparaître pour deux manquements, l'absence d'indication du plan de circulation des piétons et l'absence de mention de la procédure de plombage du camion ; qu'en entrant en voie de condamnation à l'encontre de la société MGF pour l'absence d'établissement d'un protocole de sécurité entre les sociétés MGF et Transports Z..., la cour d'appel a excédé ses pouvoirs et a méconnu les droits de la défense en condamnant la société MGF pour des faits qui n'étaient pas visés à la prévention ;

"3°) alors qu'en tout état de cause, la contradiction de motifs équivaut à son absence ; que la cour d'appel a énoncé que la société MGF avait commis une faute en n'établissant pas de protocole de sécurité avec la société Transports Z..., et a, tout à la fois, énoncé que la société Transports Z... avait omis de signaler son intervention à la société MGF ; qu'en condamnant la société MGF pour n'avoir pas établi de protocole de sécurité avec une société dont il est par ailleurs établi qu'elle en ignorait l'existence, la cour d'appel n'a pas justifié sa décision ;

"4°) alors que la juridiction correctionnelle est tenue de répondre aux arguments péremptoires des parties ; que la société MGF invoquait, dans ses conclusions régulièrement déposées, qu'étaient inscrits dans le protocole de sécurité, l'interdiction de pénétrer sur les quais, l'obligation pour les chauffeurs d'être accompagnés par un agent de sécurité, l'obligation de faire fonctionner les feux de détresse en marche arrière, et qu'étaient affichées sur le site les consignes de sécurité ; qu'en s'abstenant de toute réponse à ces arguments péremptoires, la cour d'appel n'a pas justifié sa décision" ;

Attendu qu'il résulte de l'arrêt attaqué et des pièces de procédure que le 11 septembre 2006 à Villabé (Essonne), Serge Y..., chauffeur routier de la société Transports Z..., sous-traitant de la société de transports Beugnet, et qui était descendu de la cabine de son camion dans l'attente de son déchargement, est décédé après avoir été fortement comprimé par le camion conduit par un chauffeur de l'entreprise de transports Salesky, lequel effectuait une marche arrière à l'occasion d'une opération dite de plombage du véhicule ; qu'il est apparu que l'accident est survenu sur le site d'entrepôts placés sous la responsabilité de la société MGF logistique (la société MGF) à l'occasion d'opérations de chargement de marchandises en transit ;

Attendu que la société MGF a été poursuivie pour avoir involontairement causé la mort de la victime, faute de précision du plan de circulation des piétons et de mention de la procédure de plombage des camions dans le protocole de sécurité conclu avec les sociétés de transport ; que le tribunal a déclaré la prévention établie et a condamné la prévenue à une peine de 40 000 euros d'amende ; que la société MGF et le ministère public ont relevé appel de cette décision ;

Sur le moyen, pris en sa première branche :

Attendu que l'arrêt relève que la responsabilité pénale de la société MGF est engagée par M. C..., responsable de l'élaboration et du respect du protocole de sécurité sur le site, et, à ce titre, son organe ou représentant ayant agi pour son compte ; Attendu que, par ces motifs, exempts d'insuffisance comme de contradiction, la cour d'appel a justifié sa décision au regard des

dispositions de l'article 121-2 du code pénal ;

D'où il suit que le grief doit être écarté ;

Sur le moyen, pris en sa deuxième branche :

Attendu que l'arrêt retient, d'une part, l'insuffisance du protocole de sécurité établi avec la société Beugnet, lequel ne comportait aucun plan de circulation sur le site non plus qu'aucune procédure relative à la manœuvre consistant à mettre l'ensemble routier en marche arrière après chargement pour permettre le plombage de la remorque, d'autre part, qu'aucun protocole de sécurité n'a été convenu avec la société Transports Z... ; que les juges ajoutent que les manquements par défaut ou insuffisance de protocole de sécurité sont à l'origine de l'accident ;

Attendu que, par ces motifs, la cour d'appel a justifié sa décision dès lors que la circonstance qu'aient été visés en particulier dans la citation le défaut de précision du plan de circulation des piétons et l'absence de mention de la procédure de plombage des camions dans le protocole de sécurité conclu avec les sociétés de transport, ne pouvait interdire à la juridiction correctionnelle de rechercher toute faute d'imprudence ou de négligence entrant dans les prévisions de l'article 221-6 du code pénal ;

D'où il suit que le moyen, qui revient en ses autres branches à remettre en question l'appréciation souveraine, par les juges du fond, des faits et circonstances de la cause, ainsi que des éléments de preuve contradictoirement débattus, ne saurait être accueilli ;

Et attendu que l'arrêt est régulier en la forme ;

REJETTE le pourvoi.

## **2) Crim., 4 janvier 2005, pourvoi n° 04-83.672**

Statuant sur le pourvoi formé par :

- X... Frédéric,

contre l'arrêt de la cour d'appel d'AIX-EN-PROVENCE, 7ème chambre, en date du 10 mai 2004, qui, pour blessures involontaires, l'a condamné à 3 000 euros d'amende, et a prononcé sur les intérêts civils ;

Vu le mémoire produit ;

Sur le moyen unique de cassation, pris de la violation des articles 121-3, 222-19 du Code pénal,

591 et 593 du Code de procédure pénale ;

"en ce que l'arrêt attaqué a déclaré Frédéric X... coupable de blessures involontaires ayant causé une incapacité de plus de trois mois dans le cadre du travail ;

"aux motifs que, "le 29 avril 1998, Jean-Luc Y..., chauffeur routier salarié de la société TFE dont Maurice Z... était le responsable, a été victime d'un accident alors qu'il procédait à une livraison au magasin du Centre Leclerc de Hyères dirigé par Frédéric X... et appartenant à la SA Hyerdis ;

""qu'aucun salarié de ce magasin n'ayant voulu prendre en charge la cargaison de viande d'un poids d'environ 400 kilos destinées à cet établissement, Jean-Luc Y... a tenté de décharger seul le chariot supportant ladite cargaison, lequel, alors qu'il se trouvait sur le hayon élévateur du camion en position basse, s'est renversé sur lui, le blessant aux jambes ;

""qu'à la suite de cet accident, Jean-Luc Y... a subi une incapacité totale de travail de 4 mois ;

""qu'il résulte du procès-verbal dressé par Valérie A..., inspecteur du Travail des transports du département du Var, que le magasin Leclerc ne disposait pas d'un quai de déchargement, que l'emplacement réservé à cet usage, où s'était produit l'accident situé à l'arrière du magasin, était exigü et encombré de cartons, que le sol y était accidenté, que la configuration des lieux et son encombrement rendaient difficiles aux chauffeurs les manœuvres et la manutention des chariots, qu'enfin, aucun protocole de sécurité n'avait été établi entre la société TFE et la direction du magasin Leclerc, ce en violation des dispositions de l'arrêté du 26 avril 1996 relatif aux règles de sécurité applicables aux opérations de déchargement et de déchargement effectuées par une entreprise extérieure ;

""qu'en effet, aux termes de l'article 2 de ce décret, ces opérations doivent faire l'objet d'un document écrit dit "protocole de sécurité" remplaçant le plan de prévention prévu aux articles R. 237-7 et suivants du Code du travail et comprenant toutes les indications et informations utiles à l'évaluation des risques de toute nature générés par l'opération et les mesures de prévention et de sécurité devant être observées à chacune des phases de sa réalisation ;

""que ces informations concernent, notamment, pour le magasin Leclerc, entreprise d'accueil : ""- les consignes de sécurité et particulièrement celles qui concernent l'opération de chargement ou de déchargement ;

""- le lieu de livraison ou de prise en charge, les modalités d'accès et de stationnement aux postes de chargement ou de déchargement accompagnées d'un plan et des consignes de circulation ;

""- les matériels et engins spécifiques utilisés pour le chargement ou le déchargement ;

""- l'identité du responsable désigné par l'entreprise d'accueil auquel l'employeur délègue ses attributions conformément à l'article R. 237-3 du Code du travail ;

""que Frédéric X..., entendu par procès-verbal de police du 9 mai 2001, a reconnu que ce protocole de sécurité, dont l'établissement lui incombait en sa qualité de directeur du magasin Leclerc de Hyères titulaire d'une délégation de pouvoirs signée le 24 décembre 1991 par le président directeur général de la SA Hyerdis propriétaire de ce magasin, n'avait pas été signé à la date de l'accident ;

""que, depuis les faits, est entrée en vigueur la loi du 10 juillet 2000 tendant à définir les délits non intentionnels, ayant modifié l'article 121- 3 du Code pénal (...);

""que les faits reprochés au prévenu doivent être examinés au regard de ces dispositions nouvelles plus favorables d'application immédiate ;

""qu'il ressort de la procédure que l'accident dont Jean-Luc Y... a été victime est dû au fait qu'il déchargeait, seul, un chariot portant une charge d'environ 400 kilos à l'emplacement du magasin réservé à cet usage où la manutention des chariots était rendue difficile par l'exiguïté des lieux, leur encombrement et le caractère accidenté du sol ;

""que l'établissement du protocole de sécurité prévu par l'arrêté du 26 avril 1996 définissant, comme le prescrit ce texte, les consignes de sécurité concernant les opérations de déchargement, le lieu de livraison, les modalités d'accès aux postes de déchargement, les matériels et engins spécifiques utilisés pour le déchargement et l'identité du responsable désigné par le magasin Leclerc pour veiller à ces opérations aurait permis d'éviter cet accident ;

""qu'en omettant d'établir ce protocole, obligation qui lui incombait personnellement en sa qualité de directeur du magasin Leclerc, entreprise d'accueil, titulaire d'une délégation de pouvoirs, le prévenu a commis une faute caractérisée au sens de l'article 121-3 du Code pénal issu de la loi du 10 juillet 2000 qui exposait les personnes chargées des opérations de chargement et de déchargement à un risque d'une particulière gravité qu'il ne pouvait ignorer et qui a contribué à créer la situation qui a permis la réalisation de l'accident dont Jean-Luc Y... a été victime" ;

"alors que 1 ), il est constant que Jean-Luc Y... a été blessé en tentant de décharger seul un chariot supportant une cargaison, lequel, alors qu'il se trouvait sur le hayon élévateur de son camion en position basse, s'est renversé sur lui ; qu'en déclarant Frédéric X... coupable de blessures involontaires, motif pris de l'absence d'un protocole de sécurité, sans se prononcer davantage sur la manière dont Jean-Luc Y... avait manœuvré son chariot, et sans rechercher ainsi, comme elle y était invitée, si l'accident litigieux avait pour cause exclusive un maniement défectueux de la part du salarié, sans pouvoir être imputé au prévenu, fût-ce indirectement, la cour d'appel a privé sa décision de base légale ;

"alors que 2 ), subsidiairement, les personnes physiques qui n'ont pas causé directement le dommage, mais qui ont créé ou contribué à créer la situation qui a permis la réalisation du dommage ou qui n'ont pas pris les mesures permettant de l'éviter, sont responsables pénalement s'il est établi qu'elles ont, soit violé de façon manifestement délibérée une obligation particulière de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement, soit commis une faute caractérisée et qui exposait autrui à un risque d'une particulière gravité qu'elles ne pouvaient ignorer ; qu'en reprochant à Frédéric X... une faute caractérisée et qui exposait autrui à un risque d'une particulière gravité qu'il n'aurait pu ignorer, sans rechercher si d'autres accidents s'étaient produits dans le passé et si, dès lors, Frédéric X... avait pu prendre conscience d'un risque, la cour d'appel a privé sa décision de base légale" ;

Attendu que les énonciations de l'arrêt attaqué, dont il se déduit que l'accident n'avait pas eu pour cause exclusive une faute de la victime, mettent la Cour de cassation en mesure de s'assurer que la cour d'appel a, sans insuffisance ni contradiction et en répondant aux chefs péremptoires des conclusions dont elle était saisie, caractérisé en tous ses éléments constitutifs le délit de blessures involontaires prévu et réprimé par l'article 222-19 du Code pénal ;

D'où il suit que le moyen, qui se borne à remettre en cause l'appréciation souveraine, par les juges du fond, des faits et circonstances de la cause et des éléments de preuve contradictoirement débattus, ne saurait être admis ;

Et attendu que l'arrêt est régulier en la forme ;

REJETTE le pourvoi ;

3) **Crim., 14 janvier 1997, pourvoi n° 95-86.075**

Statuant sur le pourvoi formé par : - ALFONSO Y...,

- A... Elvira, épouse ALFONSO,

- ALFONSO C...,

parties civiles, contre l'arrêt de la cour d'appel de NIMES, chambre correctionnelle, en date du 19 octobre 1995, qui, après avoir relaxé Christophe B... du chef d'homicide involontaire, les a déboutés de leurs demandes;

Vu les mémoires produits en demande et en défense ;

Sur le moyen unique de cassation, pris de la violation des articles 319 ancien, 221-6, alinéa 1, nouveau du Code pénal, L. 263-2-1, L. 231-3-1, L. 263-2, R. 231-36 du Code du travail, 473 et 593 du Code de procédure pénale, défaut de motifs, manque de base légale;

"en ce que l'arrêt infirmatif attaqué a renvoyé le prévenu des fins de la poursuite du chef d'homicide involontaire sur la personne d'Antonio X... et a déclaré la constitution de partie civile des époux X... irrecevable;

"aux motifs que le témoin de l'accident pensant qu'Y... avait, en montant dans la cabine pour avancer le camion afin de fermer les portes, enlevé le frein de parking; que, en dépit du caractère récent de l'embauche, la présence dans l'entreprise était suffisante pour permettre une connaissance des lieux, et en particulier la déclivité observée; que, avant son entrée dans l'entreprise B..., la victime était titulaire d'un permis C pour les véhicules articulés; que la formation éludée ne permettait pas de retenir l'existence d'un lien de cause à effet avec l'accident en l'état de la négligence de la victime qui n'a pas mis le frein-parking et de son imprudence en allant se placer entre l'arrière de la remorque et le quai; que l'accident trouvait essentiellement son explication et son origine dans ce comportement pour le moins inadéquat de la part d'un chauffeur professionnel, même débutant;

"alors, d'une part, que commet une faute personnelle ayant un lien de cause à effet certain avec la mort de la victime d'un accident du travail dans l'exercice de ses fonctions, l'employeur qui omet de donner à un jeune employé sans aucune expérience professionnelle la formation de sécurité prévue par les articles L. 231-1-3 et R. 231-36 du Code du travail; qu'en l'espèce, il résulte des éléments du dossier qu'Antonio X..., qui était titulaire d'un permis de conduire poids lourd délivré lorsque le jeune homme a accompli son service national, n'avait jamais travaillé comme chauffeur routier et n'avait pas reçu, lors de son embauche, la formation de sécurité appropriée, a été victime d'un accident mortel causé par le véhicule qu'il était chargé de manœuvrer; qu'ainsi, faute d'avoir donné à un jeune employé dépourvu de toute expérience professionnelle la formation de sécurité qu'il aurait dû recevoir, le prévenu avait commis une faute professionnelle ayant un lien certain avec l'accident qui a causé la mort de la victime, faute qui devait conduire la Cour à retenir sa responsabilité pénale;

"alors, d'autre part, que la faute commise par la victime d'un homicide involontaire ne saurait exonérer le prévenu de la responsabilité pénale qu'il encourt du fait de sa propre faute, sauf si elle a été la cause unique et exclusive de l'accident; qu'en l'espèce, il n'est nulle part constaté que la faute de la victime eût été la cause unique et exclusive de l'accident; qu'ainsi, c'est à tort que la Cour a exonéré de sa responsabilité pénale le prévenu contre lequel était établi un manquement caractérisé à l'obligation de dispenser une formation de sécurité au seul motif que la victime avait elle-même commis une faute d'imprudence";

Vu lesdits articles ;

Attendu que tout jugement ou arrêt doit contenir les motifs propres à justifier la décision; que l'insuffisance ou la contradiction des motifs équivaut à leur absence;

Attendu qu'il résulte de l'arrêt attaqué qu'Antonio X..., chauffeur routier au service de la société CRT, a été mortellement blessé par écrasement entre la remorque de son véhicule et le quai de chargement ;

que l'accident est survenu après que la victime, qui n'avait pu déplacer le camion, dont la remorque était bloquée, fut descendue pour demander conseil à un collègue; qu'alors qu'il se trouvait à l'arrière, l'ensemble routier a glissé en raison de la déclivité du terrain et l'a coincé contre le quai;

Attendu que l'employeur, Christophe B..., a été poursuivi, notamment, pour défaut d'organisation d'une formation appropriée en matière de sécurité et homicide involontaire;

Attendu qu'après l'avoir déclaré coupable du premier de ces délits, les juges du second degré, pour le relaxer du chef d'homicide involontaire retiennent que l'accident trouve essentiellement son explication et son origine dans l'imprudence de la victime, qui n'a pas mis en œuvre le frein-parking et est allé se placer entre l'arrière de la remorque et le quai ;

qu'ils ajoutent qu'un tel comportement est inadéquat pour un chauffeur routier professionnel même débutant;

Mais attendu qu'en statuant ainsi, sans rechercher si la faute du prévenu, consistant à n'avoir assuré aucune formation à la sécurité pour un chauffeur récemment embauché et dépourvu d'expérience professionnelle, avait contribué à la réalisation du dommage, et sans constater que la faute éventuelle de ce dernier avait été la cause exclusive de l'accident, les juges ont méconnu le principe susénoncé;

D'où il suit que la cassation est encourue ;

## **C) Jurisprudence chambre criminelle : opérations de chargement et temps de repos**

### **Crim., 15 novembre 1995, pourvoi n° 93-83.128, Bull. crim. 1995 N° 351**

Le règlement CEE n° 3820/85 du 20 décembre 1985 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route énonce, en son article 7, qu'après 4 heures et demi de conduite, le conducteur doit respecter une interruption d'au moins 45 minutes, à moins qu'il n'entame une période de repos. Aux termes de l'alinéa 4 de ce texte, le conducteur ne peut, pendant les interruptions, effectuer d'autres travaux. Il s'ensuit que si les temps consacrés par le chauffeur au chargement et au déchargement du véhicule ne sont pas pris en compte dans la durée de la conduite, laquelle est de ce fait suspendue, ces opérations ne peuvent constituer une interruption au sens de l'article 7 du règlement.

Selon l'article 6 du règlement CEE n° 3820/85 du 20 décembre 1985 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route, la durée totale de conduite comprise entre deux repos journaliers, ne doit pas dépasser 9 heures, ou 10 heures deux fois par semaine. La période de conduite journalière ne s'entend pas du temps de travail du chauffeur routier, mais du temps passé par lui à conduire. Encourt dès lors la censure, l'arrêt qui, pour déclarer le prévenu coupable de contravention à ce texte, a pris en compte les temps d'arrêt

consacrés au chargement et au déchargement du véhicule.

La responsabilité pénale du chef d'entreprise qui donne en location un véhicule avec chauffeur n'exclut pas celle du locataire, qui, par ses ordres, met le conducteur dans l'impossibilité d'observer la réglementation des temps de conduite et de repos.

**Crim., 8 décembre 1992, pourvoi n° 91-80.573, Bull. crim. 1992 N° 405**

Attendu qu'il appert de l'arrêt attaqué que Olivier H., chauffeur routier, a été victime d'un accident mortel de la circulation, le 25 novembre 1988, à Saint-Bonnet-de-Bellac (Haute-Vienne), alors qu'il effectuait un transport de marchandises pour le compte de son employeur, Christian L. ; que ce dernier a été attrait devant le tribunal correctionnel sous les préventions d'homicide involontaire, surcharge de véhicule, et non-respect du temps de repos du conducteur ;

Attendu que, pour déclarer le prévenu coupable de la contravention de non-respect du temps de repos journalier, réprimée par l'article R. 261-3 du Code du travail, les juges relèvent notamment que la veille de l'accident, la victime avait pris en matinée livraison d'un chargement à Caen, se trouvait à Flers vers 16 heures, s'était rendu à Laval pour un complément de chargement, était revenu à sa résidence d'Alençon en fin de tournée, et que le 25 novembre 1988, le chauffeur avait pris un départ très matinal, pour se rendre à Limoges, l'accident s'étant produit à 6 heures 40 du matin, après plusieurs heures de trajet ; que les juges en déduisent que le prévenu n'a pas fait bénéficier son préposé, effectuant des transports de marchandises, d'un repos journalier de dix heures consécutives pendant les vingt-quatre heures précédant le moment où celui-ci a exécuté un travail effectif ;

Attendu qu'après avoir constaté que le prévenu justifiait du paiement de l'amende forfaitaire relative à la contravention de surcharge de véhicule, la cour d'appel a déclaré l'action publique éteinte de ce chef, en application de l'article 6 alinéa 1 du Code de procédure pénale ; que, si elle a surabondamment examiné la matérialité de cette infraction, définitivement sanctionnée, elle n'a commis aucun excès de pouvoir en recherchant si la surcharge du camion conduit par la victime avait contribué à la réalisation de l'accident, et en estimant qu'elle avait aggravé les effets de la fatigue du conducteur, consécutive à la privation de son temps de repos avant le transport ;

Attendu qu'en retenant en cet état, le délit d'homicide involontaire à la charge du prévenu, la cour d'appel a justifié sa décision sans encourir les griefs allégués ;

D'où il suit que le moyen doit être écarté ;

## Annexe 8. Glossaire des sigles et acronymes

Acronyme	Signification
AFTRIE	Asociación española de empresarios de transporte bajo temperatura dirigida
ANACT	Agence nationale pour l'amélioration des conditions de travail
AT/MP	Accidents du travail, maladies professionnelles
AUTF	Association des utilisateurs de transport de fret
CARSAT	Caisse d'assurance retraite et de la santé au travail
CFA	Congé de fin d'activité
CFDT	Confédération française démocratique du travail
CFE-CGC	Confédération française de l'encadrement
CFTC	Confédération française des travailleurs chrétiens
CGF	Confédération des grossistes de France
CNAM	Caisse nationale d'assurance maladie
DDETS	Direction départementale de l'emploi, du travail et des solidarités
DGITM	Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités
DGT	Direction générale du travail
ESC	European shippers' council
ETF	European transport workers' federation
FCD	Fédération du commerce et de la distribution
FNTR	Fédération nationale des transports routiers
INRS	Institut national de recherche sur la sécurité au travail
IPRIAC	Institution de prévoyance d'inaptitude à la conduite
IRU	World road transport union
MMA	Masse maximale autorisée
OPTL	Observatoire prospectif des métiers et des qualifications dans les transports et la logistique
OTRE	Organisation des transporteurs routiers Européens
TLF	Fédération des entreprises de transport et logistique de France





Site internet de l'IGEDD :  
« Les rapports de l'inspection »