

## 15ème législature

<b>Question N° :</b> <b>15140</b>	De <b>M. Sébastien Huyghe</b> ( Les Républicains - Nord )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé &gt;</b> Travail		<b>Ministère attributaire &gt;</b> Transports
<b>Rubrique &gt;</b> transports routiers	<b>Tête d'analyse &gt;</b> Travail de nuit dans le secteur du transport routier de marchandises	<b>Analyse &gt;</b> Travail de nuit dans le secteur du transport routier de marchandises.
Question publiée au JO le : <b>11/12/2018</b> Réponse publiée au JO le : <b>07/05/2019</b> page : <b>4362</b> Date de changement d'attribution : <b>18/12/2018</b>		

### Texte de la question

M. Sébastien Huyghe appelle l'attention de Mme la ministre du travail sur la réglementation relative au travail de nuit dans le secteur du transport routier de marchandises. Si la durée journalière de temps de travail maximum d'un conducteur est fixée à douze heures en application de l'article R. 3312-51 du code de transports, cette dernière est limitée à dix heures dès lors que le conducteur accomplit, sur une période de vingt-quatre heures, une partie de son travail dans l'intervalle compris entre 24h et 5h. Lors de la campagne annuelle betteravière à laquelle sont associés de nombreux transporteurs des Hauts-de-France, le travail de nuit des conducteurs constitue une véritable problématique. En effet, la plupart des usines travaillent 24 heures sur 24, ce qui nécessite un approvisionnement de betteraves en flux continu. Il est ainsi demandé aux transports de mettre à disposition des véhicules en double poste. Or, si un conducteur affecté à la rotation de jour respecte parfaitement la réglementation relative à la durée maximale de travail journalière fixée à douze heures, cela est difficilement envisageable pour les conducteurs qui exercent même partiellement leur activité entre minuit et 5 heures et qui sont soumis à une durée maximale de travail de dix heures. En effet, hormis la période d'interruption de conduite fixée à 45 minutes de repos par la réglementation sociale européenne, un conducteur réalisant la campagne de betteraves est en temps de travail, en mise à disposition ou en conduite. Durant son amplitude journalière de douze heures, il effectue rarement plus d'une heure de repos, ce qui engendre un dépassement de la durée maximale de temps de travail de nuit. Il est à préciser qu'un passage en triple poste n'est pas envisageable, en raison notamment de la pénurie actuelle de conducteurs, qui ne permettrait pas la mise en place d'une telle organisation de travail. Par ailleurs, les transporteurs des Hauts-de-France sont en concurrence avec leurs collègues belges, qui ne sont pas soumis à la même réglementation. Cette situation spécifique les place dans une situation de déficit concurrentiel vis-à-vis de ces transporteurs étrangers qui, bien qu'exerçant sur le territoire français, sont uniquement soumis à la responsabilité sociétale des entreprises (RSE) et donc nettement plus compétitifs que les transporteurs français. Il lui demande donc si le Gouvernement entend accorder des dérogations au travail de nuit durant cette période de récolte saisonnière afin de sécuriser l'ensemble des acteurs qui sont amenés à y intervenir et plus particulièrement les entreprises de transport routier de marchandises.

### Texte de la réponse

L'article 7.1. de la directive n° 2002/15/CE, relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier, dispose que les États membres prennent les mesures nécessaires pour que,

en cas de travail de nuit, le temps de travail quotidien ne dépasse pas dix heures. En droit français, cette exigence a été transposée à l'article L. 3312-1 du code des transports. Elle s'applique également aux personnels de transport des autres États membres de l'Union européenne au titre de leur droit national. En outre, dans le cas où des conducteurs étrangers opèrent sur le territoire français, ils doivent, en tant que conducteur détachés, respecter les règles françaises de temps de travail, en application de l'article L. 1262-4 du code du travail. Outre ces plafonds de temps de travail, doivent également être respectés des plafonds de temps de conduite fixés par la réglementation sociale européenne (RSE) à 9 h par jour, voire à 10 h deux fois par semaine. Ces plafonds ne sauraient être dépassés par des conducteurs français comme étrangers. Du fait de leur application, la dimension « conduite » des prestations de transport de betteraves ne pourra, de toutes les façons, pas dépasser 10 h. Ainsi un conducteur qui passerait 10 h à transporter des betteraves ne pourrait, quand bien même son temps de travail total n'aurait pas été épuisé en raison d'horaires de nuit, continuer à conduire plus longtemps. Les plafonds de temps de travail prévus par la directive n° 2002/15/CE, complétés par les plafonds de temps de conduite introduits par la RSE, ont pour objet de garantir la santé des conducteurs, ainsi que leur sécurité et celle des autres usagers de la route. Si le Gouvernement est tout à fait sensible à l'importance, pour certains départements, de la campagne betteravière, il incombe aussi à l'État de préserver la sécurité routière sur l'ensemble du territoire. La conduite de nuit, de véhicules lourds, chargés, durant plusieurs heures, est éprouvante pour les conducteurs, en termes de visibilité, de fatigue et de concentration.