

## Directive 2020/1057 du 15 juillet 2020 : quelle protection pour les chauffeurs routiers détachés ?

Par Konstantina CHATZILAOU,  
Maîtresse de conférences à Cergy Paris Université

### PLAN

- I. Les limites de l'application du régime du détachement aux chauffeurs routiers
- II. Les limites des droits accordés aux chauffeurs routiers détachés

La directive (UE) 2020/1057 du 15 juillet 2020 sur le détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier était très attendue (1). Avec les autres instruments européens composant le « paquet routier (2) », elle constitue l'aboutissement de plus de trois ans de négociations acharnées opposant, d'un côté, les pays de l'« Alliance du routier » – un accord conclu par neuf États membres de l'Ouest et du Nord en janvier 2017 (3) – et, de l'autre, certains pays de l'Est et du Sud de l'Europe. Soucieux de protéger leurs entreprises et leurs travailleurs d'une concurrence déloyale fondée sur le coût du travail, les premiers militaient pour une protection renforcée des conducteurs étrangers circulant sur leur territoire. Dénonçant un protectionnisme de la part des pays de l'Ouest, les seconds exigeaient au contraire une libéralisation accrue du secteur du transport routier. Les clivages étaient si profonds, que ce secteur fut expressément exclu du champ d'application de la directive (UE) 2018/957 du 28 juin 2018 (4) – qui a modifié la directive 96/71/CE du 16 décembre 1996 sur le détachement des travailleurs (5) – pour être traité séparément dans un instrument ultérieur. En effet, comme expliqué dans le considérant n° 15 de la directive de 2018, « en raison de la nature hautement mobile du travail dans le transport routier international, la mise en œuvre [du régime du détachement] dans ce secteur soulève des questions et des difficultés juridiques particulières qui doivent faire l'objet, dans le cadre du paquet "mobilité", de règles spécifiques pour le transport routier, destinées également à renforcer la lutte contre la fraude et les abus ».

La directive (UE) 2020/1057, qui établit ces règles spécifiques, constitue ainsi le fruit d'un compromis laborieux entre l'impératif de protection des conducteurs et la nécessité d'assurer la libre fourniture de services dans le secteur du transport routier. D'une part, le nouveau texte énonce clairement que le régime du détachement des travailleurs est bel et bien applicable dans le secteur en question (6). La portée de cette énonciation se trouve néanmoins aussitôt limitée, de nombreuses opérations de transport international étant expressément exclues du champ d'application des règles relatives au détachement (1).

(1) Directive (UE) 2020/1057 du 15 juil. 2020 établissant des règles spécifiques en ce qui concerne la directive 96/71/CE et la directive 2014/67/UE pour le détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier et modifiant la directive 2006/22/CE quant aux exigences en matière de contrôle et le règlement (UE) n° 1024/2012, *JOUE*, 31 juil. 2020, L. 249/49.

(2) À savoir les règlements (UE) 2020/1054 du 15 juillet 2020, *JOUE*, 31 juil. 2020, L. 249/1 et (UE) 2020/1055 du 15 juillet 2020, *JOUE*, 31 juil. 2020, L. 249/17.

(3) Les États membres faisant partie de cette « alliance » sont l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, le Danemark, la France, l'Italie, le Luxembourg, la Norvège et la Suède.

(4) Directive (UE) 2018/957 du 28 juin 2018 modifiant la directive 96/71/CE concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services, *JOUE*, 9 juil. 2018, L. 173/16. Sur cette exclusion, v. L. Siguoir, « Le transport routier détaché de la directive 2018/957 », *BJT*, n° 3, nov. 2018, p. 195.

(5) Directive 96/71/CE du 16 déc. 1996 concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services, *JOUE*, 21 janv. 1997, L. 18/1.

(6) Cela a été confirmé par la CJUE : v. CJUE, 1<sup>er</sup> déc. 2020, *Federatie Nederlandse Vakbeweging*, aff. C-815/18 ; *RDT*, 2021, p. 204, chron. K. Chatzilaou ; *Europe*, 2021, p. 64, comm. L. Driguez ; *RJS*, 04/21, chron. J.-Ph. Lhernould ; *JCP S*, 202, p. 1021, obs. M. Verner ; *Revue de droit comparé du travail et de la sécurité sociale*, n° 2, 2021, comm. N. Mihman (à paraître).

**D'autre part, il résulte de la directive (UE) 2020/1057 que, lorsque le régime du détachement est applicable à une opération de transport, les conducteurs concernés ont droit à toutes les conditions de travail et d'emploi faisant partie du « noyau dur »**

**des dispositions impératives de l'État d'accueil, et ce dès le premier jour de leur activité. Une nouvelle fois, la portée de cette affirmation s'avère toutefois limitée, la protection accordée par ces dispositions étant en réalité plus réduite qu'il n'y paraît (II).**

## I. Les limites de l'application du régime du détachement aux chauffeurs routiers

L'application aux chauffeurs routiers des règles relatives au détachement a toujours été source d'incertitudes (7). En mobilité constante, la figure du chauffeur routier s'accommode en effet mal à la notion de travailleur détaché, défini classiquement comme celui qui, « pendant une période limitée, exécute son travail sur le territoire d'un État membre autre que l'État sur le territoire duquel il travaille habituellement (8) ». Ceci étant dit, dès l'adoption de la directive 96/71/CE sur le détachement des travailleurs, plusieurs éléments militaient en faveur de l'application du régime du détachement au secteur du transport routier. Tout d'abord, cette solution semblait découler de la directive elle-même, qui n'exclut de son champ d'application que les prestations de services impliquant le personnel navigant de la marine marchande (9). Ensuite, cette interprétation fut corroborée par d'autres instruments ultérieurs, en particulier la directive 2014/67/UE du 15 mai 2014 et, plus récemment, la directive (UE) 2018/957 du 28 juin 2018. Ainsi le premier texte énonce-t-il, parmi les différentes exigences administratives pesant sur les prestataires de services étrangers qui détachent leurs travailleurs sur le territoire d'un autre État membre, des obligations concernant spécifiquement « les travailleurs mobiles du secteur des transports (10) ». Quant à la directive (UE) 2018/957 qui a modifié la directive « détachement » de 1996, elle renvoie

expressément à une *lex specialis* ultérieure la question du « détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier (11) ».

En dépit de ces éléments, les États membres appliquant les règles relatives au détachement aux conducteurs étrangers circulant sur leur territoire se comptaient sur les doigts d'une main (12). Plus encore, la Commission européenne s'est montrée nettement hostile à une application générale du régime du détachement dans le secteur du transport routier. Entre 2015 et 2017, elle est même allée jusqu'à engager une série de procédures d'infraction (13) contre trois États membres – l'Allemagne (14), la France (15) et l'Autriche (16) – en faisant notamment valoir que l'application des règles nationales sur le salaire minimum à toutes les opérations de transport international ou à certaines opérations n'ayant qu'un lien marginal avec le territoire de ces pays « restreint de façon disproportionnée la libre prestation des services et la libre circulation des marchandises » et « crée des obstacles administratifs disproportionnés au bon fonctionnement du marché intérieur ». Les trois États concernés ont alors été enjoins à prendre des mesures « plus proportionnées [...] pour garantir la protection sociale des travailleurs et une concurrence équitable, sans porter atteinte à la libre circulation des services et des marchandises ».

(7) Sur ces incertitudes, v. J.-Ph. Lhernould, B. Palli, « Le statut social du chauffeur routier à la lumière des dernières propositions législatives communautaires », *Dr. soc.*, 2017, p. 1059-1060.

(8) Art. 2 § 1 de la directive 96/71/CE.

(9) Art. 1<sup>er</sup> § 2 de la même directive.

(10) Art. 9 § 1 (b) de la directive 2014/67/UE du 15 mai 2014 relative à l'exécution de la directive 96/71/CE concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services et modifiant le règlement (UE) n° 1024/2012 concernant la coopération administrative par l'intermédiaire du système d'information du marché intérieur, *JOUE*, 28 mai 2014, L. 159/11.

(11) Art. 3 § 3 de la directive (UE) 2018/957.

(12) Il s'agissait de l'Allemagne, de l'Autriche, de la Belgique, de l'Espagne et de la France. V. le « Rapport d'information fait au nom de la commission des affaires européennes sur les normes sociales européennes applicables au secteur des transports », Sénat, enregistré à la présidence du Sénat le 7 mars 2019, disponible sur : <http://www.senat.fr/rap/r18-370/r18-3700.html>.

(13) Sur cette procédure, v. l'art. 258 du TFUE.

(14) V. Commission européenne, « Transports : la Commission engage une procédure d'infraction contre l'Allemagne concernant l'application de sa loi sur le salaire minimum au secteur des transports », communiqué de presse, 19 mai 2015, disponible sur : [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/fr/IP\\_15\\_5003](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/fr/IP_15_5003).

(15) V. Commission européenne, « Transports : la Commission entame des procédures contre l'application systématique des législations française et allemande sur le salaire minimum dans le secteur des transports », communiqué de presse, 16 juin 2016, disponible sur : [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/fr/IP\\_16\\_2101](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/fr/IP_16_2101).

(16) V. Commission européenne, « Transport routier : la Commission demande à l'Autriche de faire en sorte que sa législation sur le salaire minimum ne restreigne pas indûment le marché intérieur », communiqué de presse, 27 avril 2017, disponible sur : [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/fr/IP\\_17\\_1053](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/fr/IP_17_1053).

C'est précisément cette quête d'équilibre entre la protection des chauffeurs routiers et la libre prestation de services qui irrigue la nouvelle directive (UE) 2020/1057 du 15 juillet 2020. Compte tenu du caractère extrêmement mobile des activités exercées dans le secteur, il est en effet jugé nécessaire de veiller « à ce que les conducteurs bénéficient des droits dont ils peuvent se prévaloir et que les opérateurs, des petites entreprises pour la plupart, ne soient pas confrontés à des obstacles administratifs disproportionnés ou à des contrôles discriminatoires qui restreignent indûment leur liberté de fournir des services transfrontaliers (17) ». Pour atteindre ce double objectif, les rédacteurs de la directive estiment que l'application aux chauffeurs routiers des règles relatives au détachement doit reposer sur un critère précis : celui de l'existence d'un lien de rattachement suffisant entre l'activité du conducteur et l'État membre d'accueil (18). Une distinction doit dès lors être effectuée entre les différents types d'opérations de transport, seules les opérations présentant un degré de rattachement significatif avec l'État d'accueil devant être soumises au régime du détachement des travailleurs défini par la directive 96/71/CE (19).

À la lecture de la directive (UE) 2020/1057, on s'aperçoit que les opérations qui présentent un tel lien de rattachement et qui relèvent du régime du détachement sont, tout compte fait, au nombre de deux : il s'agit des opérations de détachement proprement dit ainsi que des transports de cabotage. Les premières désignent la situation dans laquelle un transporteur établi dans un État membre envoie ses conducteurs sur le territoire d'un autre État membre dans le cadre d'un contrat de prestation de services, en vue d'effectuer des transports internationaux ou nationaux pour le destinataire de la prestation (20). Ces opérations sont caractérisées par le fait que l'activité est entièrement exercée en dehors de l'État membre où le transporteur est établi, de sorte que « les services fournis ont un lien avec les États membres d'accueil concernés plutôt qu'avec l'État membre

d'établissement (21) ». C'est pourquoi les conducteurs concernés sont considérés comme des travailleurs détachés, au sens de la directive 96/71/CE (22). Quant aux transports de cabotage, ils sont définis comme les transports nationaux effectués à titre temporaire sur le territoire d'un État membre par un opérateur de transport établi dans un autre État membre, dans le cadre desquels les conducteurs chargent et déchargent des marchandises à l'intérieur du pays d'accueil (23). Dans la mesure où ces opérations créent une situation de concurrence directe entre transporteurs étrangers et nationaux, elles sont soumises à quelques limites : les transporteurs « non-résidents » ne sont autorisés à effectuer dans l'État d'accueil que « jusqu'à trois transports de cabotage consécutifs à un transport international à destination de cet État, dans un délai de sept jours à partir du dernier déchargement effectué dans ce même État au cours du transport international à destination de celui-ci (24) ». Une nouvelle fois, dans la mesure où ces opérations se déroulent entièrement dans l'État d'accueil, le service est étroitement lié à cet État (25). C'est pour cette raison, d'ailleurs, que les conducteurs effectuant des transports de cabotage sont, eux aussi, expressément qualifiés de travailleurs détachés au sens de la directive 96/71/CE (26).

En dehors de ces deux types d'opérations, la directive (UE) 2020/1057 dresse une longue liste d'activités de transport qui, quoiqu'elles présentent un caractère international, ne sont pas considérées comme ayant un lien significatif avec le pays d'accueil et sont en conséquence exclues du champ d'application des règles relatives au détachement (27). Tel est le cas, en premier lieu, du transit, qui renvoie à la situation où le conducteur transite simplement sur le territoire d'un État membre sans effectuer de chargement ou de déchargement de marchandises et sans prendre ni déposer de voyageurs (28). Il en est de même, en deuxième lieu, des opérations dites « bilatérales », consistant à faire circuler des marchandises ou des voyageurs soit de l'État membre où le transporteur

(17) Cons. n° 2 de la directive (UE) 2020/1057.

(18) Cons. n° 9 de la même directive. Le critère du rattachement au pays d'accueil a été également retenu par la CJUE dans son arrêt du 1<sup>er</sup> déc. 2020.

(19) Cons. n° 9 de la directive (UE) 2020/1057.

(20) Art. 1<sup>er</sup> § 2 de la même directive.

(21) Cons. n° 13 de la même directive.

(22) Art. 1<sup>er</sup> § 2 de la même directive.

(23) Pour la définition du cabotage, la directive (UE) 2020/1057 renvoie aux règlements (CE) n° 1072/2009 du 21 oct. 2009 (art. 2 § 6) et (CE) n° 1073/2009 du 21 oct. 2009 (art. 2 § 7).

(24) Art. 8 § 2 du règlement (CE) n° 1072/2009 du 21 oct. 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du

transport international de marchandises par route, JOUE, 14 nov. 2009, L. 300/72. À noter qu'un nouveau règlement faisant partie du « paquet routier », le règlement (UE) 2020/1055 du 15 juillet 2020, a ajouté à cet article un paragraphe 2 bis, aux termes duquel « les transporteurs ne sont pas autorisés à effectuer des transports de cabotage avec le même véhicule ou, s'il s'agit d'un ensemble de véhicules couplés, avec le véhicule à moteur de ce même véhicule dans le même État membre pendant quatre jours à compter de la fin du transport de cabotage effectué dans cet État membre ».

(25) Cons. n° 13 de la directive (UE) 2020/1057.

(26) Art. 1<sup>er</sup> § 7 de la même directive.

(27) Pour une analyse plus détaillée, v. la contribution d'Emmanuelle Lafuma dans ce numéro.

(28) Art. 1<sup>er</sup> § 5 de la directive (UE) 2020/1057.

est établi vers un autre État membre ou un pays tiers, soit inversement d'un État membre ou d'un pays tiers vers l'État d'établissement (29). À noter par ailleurs qu'à partir du 2 février 2022 cette exclusion s'étendra aussi à l'hypothèse où le conducteur effectue, en plus d'une opération bilatérale, une ou deux activités de chargement et de déchargement de marchandises ou de prise en charge et de dépôt de voyageurs dans les États qu'il traverse, à condition que ces activités ne soient pas réalisées dans un même État (30). En troisième lieu, la directive (UE) 2020/1057 précise que le régime du détachement ne s'applique pas non plus au trajet routier d'une opération de transport dit « combiné » – où le véhicule emprunte la route pour la partie initiale ou terminale du trajet, et le chemin de fer, une voie navigable ou un parcours maritime pour l'autre partie (31) – dès lors que le trajet routier, visé isolément, se compose d'opérations de transport bilatérales (32). Enfin, on remarquera que la nouvelle directive exclut aussi les opérations de détachement de conducteurs effectuées au sein d'un groupe de sociétés ou dans le cadre d'une mise à disposition par une entreprise de travail intérimaire (33).

Bien que la distinction des différentes opérations de transport en fonction de leur degré de rattachement au territoire du pays d'accueil semble présenter l'avantage de la clarté, elle aboutit en réalité à une réduction considérable du champ d'application de la directive 96/71/CE (34). En effet, si la question de

l'application du régime du détachement au secteur du transport routier n'était, avant la directive (UE) 2020/1057, pas définitivement tranchée, aucune disposition européenne ne justifiait l'exclusion du champ de la directive 96/71/CE d'opérations telles que le transport bilatéral ou combiné, ou encore le détachement intragroupe. Ainsi, les nombreuses exceptions introduites par la directive du 15 juillet 2020 auront naturellement des répercussions significatives sur les législations nationales imposant l'application des règles relatives au détachement à une large gamme d'activités de transport. Tel est le cas, par exemple, du droit allemand, où ces règles s'appliquent à toutes les opérations de transport international (35). Il en est de même du droit français, qui a récemment durci les exigences administratives relatives au détachement des travailleurs du secteur des transports (36) pour l'ensemble des opérations de transport international, à la seule exception du transit (37). Plus généralement, compte tenu du grand nombre d'exceptions mises en place par la directive (UE) 2020/1057, on s'interroge sur l'étendue de la protection accordée par ce nouveau texte, d'autant plus que ses rédacteurs admettent, en son considérant n° 8, que « *les conducteurs ne sont généralement pas détachés dans un autre État membre dans le cadre de contrats de service pour de longues périodes, contrairement à ce qui se passe parfois dans d'autres secteurs* »...

## II. Les limites des droits accordés aux chauffeurs routiers détachés

La question de l'applicabilité du régime du détachement au secteur du transport routier ne constituait pas, avant l'adoption de la directive (UE) 2020/1057, la seule source d'incertitudes. Encore fallait-il déterminer précisément la ou les loi(s) applicable(s) aux chauffeurs routiers, ainsi que les

conditions de travail et d'emploi de ceux-ci. À cet égard, il était communément admis que, lorsque tous les éléments du détachement étaient réunis, les conducteurs bénéficiaient, comme les autres travailleurs détachés, des dispositions impératives de protection minimale de l'État membre d'accueil

(29) Art. 1<sup>er</sup> § 3, al. 1 et 2 et § 4, al. 1 et 2 de la même directive.

(30) Art. 1<sup>er</sup> § 3, al. 3 et 4 et § 4, al. 3 et 4 de la même directive. Si ces activités sont effectuées dans un même État, il s'agit d'une opération de cabotage qui relève quant à elle du régime du détachement.

(31) Pour la définition de cette opération, la directive (UE) 2020/1057 renvoie à la directive 92/106/CEE du 7 déc. 1992.

(32) Art. 1<sup>er</sup> § 6 de la directive (UE) 2020/1057. Si tel n'est pas le cas, il s'agira d'une opération de transport international non bilatérale, qui relève quant à elle du régime du détachement.

(33) En effet, l'art. 1<sup>er</sup> § 2 de la directive (UE) 2020/1057 dispose que les règles qu'elle instaure s'appliquent aux conducteurs employés par des entreprises qui prennent la mesure transnationale visée à l'art. 1<sup>er</sup> § 3 point (a) de la directive 96/71/CE, c'est-à-dire par des entreprises qui détachent leurs travailleurs dans le cadre d'un contrat international de prestation de services. En revanche, les points (b) « détachement intragroupe » et (c) « mise à disposition » ne sont pas mentionnés.

(34) En ce sens, H. Guichaoua, « Dumping social dans le transport routier communautaire : adoption le 8 juillet 2020 du Paquet mobilité », disponible sur : <https://www.herveguichaoua.fr/actualites/article/dumping-social-dans-le-transport-routier-communautaire-adoption-le-8-juillet-2020-du-paquet-mobilite>.

(35) V. Commission européenne, communiqué de presse, 16 juin 2016, préc.

(36) V. le décret n° 2016-418 du 7 avril 2016, pris en application de l'art. 281 de la loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques.

(37) En ce sens, v. ministère chargé des Transports, « Foire aux questions sur les dispositions relatives aux modalités d'application du droit du détachement aux salariés roulants ou navigants des entreprises de transports terrestres », octobre 2020, disponible sur : <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/FAQ%20d%C3%A9tachment%20%20FR.pdf>.

définies à l'article 3 de la directive 96/71/CE (taux de salaire minimal, durée minimale de congés payés annuels, règles relatives à la sécurité, la santé et l'hygiène au travail, dispositions en matière de non-discrimination, etc.). Certes, compte tenu du caractère extrêmement mobile de l'activité des chauffeurs routiers, certains auteurs avaient à juste titre questionné la pertinence de cette solution. En effet, dans la mesure où ces travailleurs sont susceptibles de traverser les frontières de plusieurs États membres au cours d'une même semaine, l'on pouvait s'interroger sur l'opportunité de leur appliquer, au titre de la directive « détachement », plusieurs législations sociales nationales (38). Quoi qu'il en soit, étant donné que le secteur du transport routier n'était pas exclu du champ d'application de la directive 96/71/CE, une seule solution semblait envisageable : dès lors qu'ils étaient qualifiés de « détachés », les chauffeurs routiers devaient bénéficier de toutes les dispositions figurant dans le « noyau dur » des dispositions impératives des États membres d'accueil, et ce tout au long de leur présence sur le territoire de ces États.

Au cours des travaux préparatoires de la directive (UE) 2020/1057, cette solution n'allait cependant pas de soi. Dans sa proposition de directive initiale présentée le 31 mai 2017, la Commission européenne prônait au contraire l'instauration d'un « seuil de durée » de trois jours sur une période d'un mois calendaire, en deçà duquel deux éléments importants du noyau dur des dispositions impératives du pays d'accueil – à savoir le taux de salaire minimal et la durée minimale des congés payés annuels – ne seraient pas appliqués aux conducteurs effectuant des opérations de transport international (39). Fortement soutenue par certains États de l'Est et par les opérateurs de transport provenant de ces pays (40), cette limite aurait été à même de faciliter la libre fourniture de services de transport routier et aurait permis, selon les estimations de la Commission, d'éviter des coûts administratifs s'élevant à 785 000 000 euros par an (41). À noter toutefois que tous les autres éléments du noyau dur étaient quant à eux censés s'appliquer dès le premier jour de l'opération de transport inter-

national. De même, le « seuil de durée » de trois jours n'était pas du tout destiné à s'appliquer aux opérations de cabotage. En conséquence, suivant la proposition de la Commission, « le taux de salaire minimal et la durée minimale des congés payés annuels en vigueur dans l'État membre d'accueil devraient s'appliquer au cabotage, quelles que soient la fréquence et la durée des opérations effectuées par un conducteur (42) ».

Malgré ces propositions initiales, la directive (UE) 2020/1057 ne prévoit finalement aucune limite temporelle ou substantielle à l'application du noyau dur des dispositions impératives de l'État d'accueil aux chauffeurs routiers. En effet, dès lors que ces derniers effectuent les quelques opérations de transport international et de cabotage relevant du champ d'application de cette directive, ils bénéficient, comme tous les autres travailleurs détachés, de l'ensemble des conditions de travail faisant partie du noyau dur, et ce dès le premier jour de leur activité. À cet égard, le texte précise que les États membres doivent veiller à ce que les éléments figurant dans le noyau dur soient mis à la disposition des entreprises de transport des autres États membres de façon accessible et transparente. Les informations communiquées aux entreprises doivent en particulier inclure les éléments constitutifs de la rémunération des conducteurs, rendus obligatoires par des dispositions législatives, réglementaires ou conventionnelles du pays d'accueil (43).

Le choix d'appliquer aux chauffeurs routiers l'ensemble des éléments constitutifs du noyau dur dès le premier jour d'activité doit être salué, d'autant plus que le noyau dur a été considérablement élargi avec la récente directive (UE) 2018/957 du 28 juin 2018 (44). En particulier, parmi les nouveautés introduites par ce texte (45), la plus remarquable consiste sans doute dans le remplacement de la notion de « *taux de salaire minimal* » par celle, plus large, de « *rémunération* », dans le but de parvenir à une égalité salariale effective entre travailleurs nationaux et travailleurs détachés (46). Ainsi, comme les autres travailleurs détachés « classiques », les chauffeurs routiers étrangers circulant sur le territoire d'un État membre

(38) J.-Ph. Lhernould, B. Palli, « Le statut social du chauffeur routier à la lumière des dernières propositions législatives communautaires », préc., p. 1060.

(39) Commission européenne, 31 mai 2017, COM (2017) 278 final, p. 18.

(40) En tant que présidente du Conseil de l'UE entre le 1<sup>er</sup> janvier et le 30 juin 2018, la Bulgarie est même allée jusqu'à proposer un seuil de durée de neuf jours. Sur ce point, v. B. Palli, « Négociations autour du transport routier international : le curieux silence français », *Liaisons sociales Europe*, n° 446, 5 avril 2018, p. 4.

(41) Commission européenne, 31 mai 2017, COM (2017) 278 final, p. 9.

(42) *Ibid.*, p. 12.

(43) Art. 1<sup>er</sup> § 9 de la directive (UE) 2020/1057.

(44) Comme précisé au considérant n° 43 de la directive (UE) 2020/1057, la directive du 28 juin 2018 s'appliquera au secteur du transport routier à partir du 2 février 2022.

(45) Pour une analyse des principales nouveautés de cette directive, v. parmi une abondante littérature J. Icard (coord.), dossier « La réforme du droit du détachement », *BJT*, n° 3, nov. 2018, p. 194 ; S. Laulom, « La directive n° 2018/957/UE du 28 juin 2018 modifiant la directive n° 96/71/CE concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services », *SSL*, n° 1841, 17 déc. 2018, p. 7 ; A. Defossez, « Révision de la directive Détachement : coup d'épée dans l'eau ou nouveau départ ? », *RDT*, 2018, p. 874.

(46) V. l'art. 3 § 1 (c) de la directive « détachement » de 1996, tel que modifié par la directive de 2018.

d'accueil bénéficiant désormais non seulement du salaire minimum prévu par cet État, mais également de tous les autres éléments de rémunération – tels que les primes – déterminés par voie législative ou conventionnelle (47). Par exemple, en droit français, la rémunération des chauffeurs routiers comprend à la fois le salaire de base ainsi que diverses indemnités et primes, fixées par la convention collective de la branche nationale des transports routiers et activités auxiliaires du transport du 21 décembre 1950 et par ses multiples avenants ultérieurs.

Néanmoins, ce choix d'appliquer tous les éléments du noyau dur des dispositions impératives de l'État d'accueil ne devrait pas être surestimé, la protection accordée par ces dispositions étant en réalité plus réduite qu'il n'y paraît. À cela, trois raisons principales. Premièrement, certains éléments importants du noyau dur de l'article 3 de la directive 96/71/CE ont une portée limitée dans le secteur du transport routier, tout simplement parce qu'ils font déjà l'objet d'une uniformisation au niveau européen par d'autres instruments de droit dérivé (48). Il en est notamment ainsi des périodes maximales de travail et des périodes minimales de repos qui, pour ce qui concerne tout particulièrement les chauffeurs routiers, sont déjà régies par le règlement (CE) n° 561/1054 du 15 mars 2006, tel que modifié par un autre instrument du « paquet routier », à savoir le règlement (UE) 2020/1054 du 15 juillet 2020 (49). Deuxièmement, si la rémunération versée aux conducteurs détachés sur le territoire d'un État membre doit désormais être la même que celle accordée aux conducteurs nationaux, tel n'est pas le cas des cotisations et autres contribu-

tions sociales, qui sont quant à elles soumises à la législation de sécurité sociale du pays d'origine (50). Or, le taux de cotisation et l'assiette de rémunération sur laquelle ces cotisations sont assises diffèrent sensiblement d'un État à l'autre, ce qui aboutit, de fait, à pérenniser les écarts de coût du travail entre les États membres (51). Enfin, il ne faut pas perdre de vue que les éléments du noyau dur – dont la rémunération – sont applicables aux seuls conducteurs qui effectuent les opérations relevant du régime du détachement. Pour toutes les autres activités de transport, l'application de la directive 96/71/CE se trouve neutralisée.

Au terme de l'examen de la directive (UE) 2020/1057, le bilan s'avère relativement décevant : tout en affirmant l'applicabilité du régime du détachement dans le secteur du transport routier, cette directive n'accorde finalement qu'une protection limitée aux conducteurs concernés. La timidité du texte en question ne saurait cependant étonner. Dès sa première proposition de directive présentée le 31 mai 2017, la Commission européenne avait elle-même soulevé que « *l'analyse d'impact réalisée à l'appui de la présente proposition législative conclut que les dispositions relatives au détachement [...] ne sont pas adaptées à la nature extrêmement mobile du travail des conducteurs du transport routier international* (52) ». Sans doute le régime du détachement montre-t-il en la matière ses limites, et la nécessité de créer un statut nouveau, spécialement adapté aux travailleurs en question, se fait plus que jamais sentir (53).

**Konstantina Chatzilaou**

(47) V. l'art. 3 § 8 de la même directive.

(48) G. Humar, « Droit du travail européen et transport international routier : Les enjeux d'une réforme », mémoire de master 2 « Droit du travail et de la protection sociale » (dir. V. Lacoste-Mary), Université de Bordeaux, 2019, p. 59-60.

(49) Sur ce règlement, v. la contribution de Barbara Palli dans ce numéro.

(50) Conformément à l'article 12 § 1 du règlement (CE) n° 883/2004 du 24 avril 2004 sur la coordination des systèmes de sécurité sociale.

(51) Sur cette problématique dans le domaine du transport routier, v. I. Bon-Garcin, M. Bernadet, Ph. Delebecque, *Droit des transports*, Dalloz, 2018, 2<sup>e</sup> éd., p. 100.

(52) Commission européenne, 31 mai 2017, COM (2017) 278 final, p. 2.

(53) À cet égard, la Fédération nationale des transports routiers (FNRT) réclame depuis plusieurs années la création d'un statut européen de travailleur « hautement mobile », qui engloberait des questions liées à la fois au droit du travail et au droit de la Sécurité sociale.