



Confédération des
Grossistes de France

Le 12 avril 2023

MISSION DE L'INSPECTION GÉNÉRALE DE L'ÉQUIPEMENT ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE (IGEDD)

RÉALISATION DES OPÉRATIONS DE CHARGEMENT/ DÉCHARGEMENT DE LA MARCHANDISE PAR LES CONDUCTEURS ROUTIERS



Présentation de la CGF, du commerce de gros et du métier de chauffeur-livreur

La Confédération des Grossistes de France réunit 30 fédérations sectorielles représentant des entreprises exerçant des activités de grossistes et/ou de négoce et/ou de distribution quasi exclusivement en B to B. Ce sont plus de 150.000 entreprises, majoritairement TPE et PME, employant directement 961.000 salariés, et réalisant un chiffre d'affaires annuel de 830 Mds€. Le commerce de gros représente 44% de la valeur ajoutée du commerce.

Les entreprises interviennent dans trois principaux secteurs :

- L'alimentaire avec d'une part, les produits périssables, frais et surgelés (fruits et légumes, viandes et volailles, produits de la mer, produits laitiers, produits transformés...) et d'autre part les produits secs (boissons et épicerie...);
- Le non-alimentaire et l'interindustriel (plantes et fleurs, décoration d'intérieur, approvisionnement du bâtiment, pièces détachées pour l'automobile, appareils de chauffage et sanitaires, matériels mécaniques, électriques et électroniques, papiers et emballages, appareils et ustensiles pour la restauration...);
- La santé (répartition pharmaceutique et produits de santé dentaire).

Leurs fournisseurs sont composés des industriels, des fabricants, des producteurs, des coopératives...

Leurs clientèles sont très variées : les cafés, hôtels et restaurants, la restauration collective, les artisans et commerçants sédentaires et itinérants, les industriels, les réparateurs automobiles, les entreprises du bâtiment de premier et second œuvre, les officines de pharmacie...

Ces entreprises, quel que soit leur secteur, partagent comme point commun d'être dans une économie de flux et de stocks et de porter le stock de leurs clients auxquels elles proposent une gamme de références de produits la plus étendue. Les transports et la logistique occupent ainsi une place prépondérante dans l'activité des grossistes.

A l'amont, les flux d'approvisionnement font des entreprises des commerces de gros des **destinataires** des marchandises.

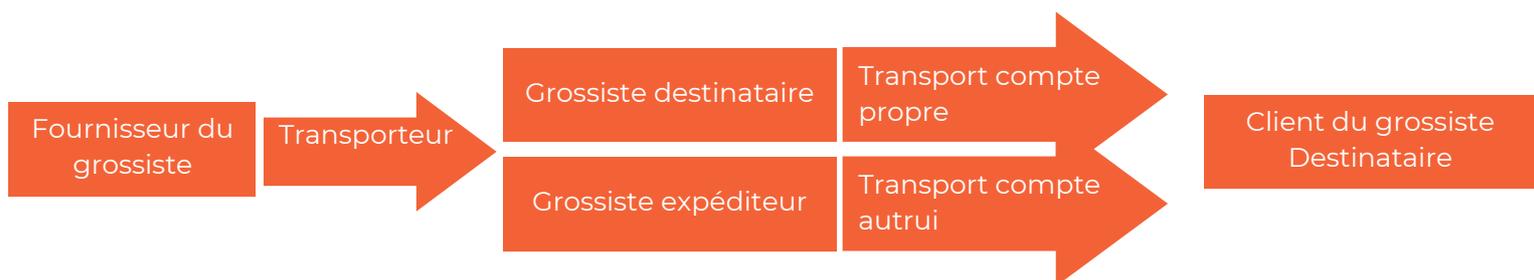
A l'aval, ces mêmes entreprises deviennent **expéditrices** des marchandises et leurs clients en deviennent à leur tour **destinataires**. Le secteur des commerces de gros présente la particularité que les livraisons aux clients se font pour partie en transport pour compte propre (le secteur exploite 60.000 véhicules de transport routier de marchandises en exploitation directe en zone urbaine et périurbaine) et pour partie en recourant à du transport routier pour compte d'autrui.

Le schéma ci-dessous illustre clairement que les questions relatives à l'accueil des conducteurs sur les sites de chargement et de déchargement, et à leur rôle dans la réalisation de ces opérations impliquent et concernent directement les entreprises des commerces de gros aussi bien quand elles reçoivent des marchandises que lorsqu'elles les expédient puis les livrent à leurs clients.

Le choix est délibérément pris de ne pas intégrer dans la présente contribution l'accueil des conducteurs chez les clients des grossistes qui sont situés à 80% en zone urbaine. La raison de cette exclusion tient au fait que les livraisons des clients des grossistes sont effectuées par des conducteurs- livreurs qui, indépendamment de spécificités sectorielles, partagent les trois points communs qui sont de conduire, de livrer (manutention des marchandises) et de développer une relation client; ceci singularise le métier par rapport aux conducteurs routiers du transport de marchandises. Cette capacité à assurer la relation clients se traduit dans les entreprises par un « savoir être » qu'elles exigent des chauffeurs livreurs (autonomie initiative et réactivité dans la gestion des aléas, responsabilité, gestion de situations pré conflictuelles, aptitude à la communication orale). Ces points ressortissent clairement dans la définition du métier de chauffeur livreur ($\leq 3,5$ tonnes et $> 3,5$ tonnes) figurant dans la convention collective des commerces de gros et qui sont aussi exigées des chauffeurs livreurs des entreprises de transport pour compte d'autrui avec lesquelles les grossistes travaillent.

Dans la pratique, selon les entreprises, le chauffeur livreur jouit d'une autonomie plus ou moins grande dans l'organisation de ses tournées et dans la gestion des aléas qu'elles peuvent générer. Il peut également définir le plan de chargement du véhicule, contrôler le chargement sur les plans de la sécurité et de sa conformité avec les bordereaux de livraison, mais parfois aussi participer au chargement.

Il peut aussi être appelé à accomplir des prestations d'encaissement ou de contrôle de paiement électronique, à livrer en l'absence du client (dépose en sas) et à charger des marchandises en retour (consignes, emballages etc).



Contexte

L'accord du 03 février 2022 portant diverses dispositions conventionnelles pour les entreprises du transport routier de marchandises et des activités auxiliaires du transport comporte un article 4 relatif à l'amélioration des conditions de travail des personnels de conduite dans les rapports avec les donneurs d'ordre et clients finaux, ainsi rédigé :

Partant du constat selon lequel les conditions d'exécution des prestations de travail des personnels de conduite dans les rapports avec les donneurs d'ordre et les clients finaux des entreprises de transport routier se trouvent, depuis plusieurs années, particulièrement dégradées, les partenaires sociaux de la branche des transports routiers et activités auxiliaires entendent que toute mesure appropriée puisse être adoptée afin de remédier à cette situation.

Dans cette optique, les partenaires sociaux de la branche des transports routiers et activités auxiliaires du transport s'engagent à demander, après la conclusion du présent accord et par écrit, aux services de l'Etat compétents la mise en place en place d'une commission mixte interministérielle, comprenant l'ensemble des parties prenantes aux réalisations des prestations de transports, dont l'objet sera d'examiner les évolutions législatives et réglementaires dont la mise en place est nécessaire à l'amélioration des conditions d'exercice des prestations de travail des personnels de conduite, à l'instar des réglementations récemment adoptées ou en cours d'adoption dans plusieurs Etats européens (Portugal, Espagne), notamment sur les conditions d'accueil des conducteurs chez les chargeurs et en ce qui concerne l'interdiction de charger et décharger pour les conducteurs de véhicules de transport de marchandises de plus de 3.5 tonnes (sauf exceptions liées aux transports spécifiques) ainsi que les temps d'attente.

Cet accord se positionne sur trois thématiques voisines pouvant présenter des liens d'interaction: les conditions d'accueil des conducteurs sur les sites, les temps d'attente au chargement et au déchargement et le rôle assigné au conducteur dans l'exécution des opérations de chargement et de déchargement.

Les démarches entreprises par les signataires de cet accord, notamment la FNTR et l'OTRE, côté patronal (TLF n'est pas signataire de l'accord) auprès des autorités compétentes ont donné lieu entre février et avril 2022 à plusieurs réunions qui se sont tenues sous l'autorité de la conseillère sociale du cabinet du Ministre en charge des transports en exercice à l'époque, en présence de la DGITM, de la DGT, des organisations professionnelles du TRM (FNTR, TLF, OTRE), de l'AUTF et des organisations syndicales de salariés.

Clément Beaune, ministre en charge des transports, a repris les travaux menés par son prédécesseur en réunissant le 25 octobre 2022 les partenaires sociaux du secteur du transport routier de marchandises pour compte d'autrui autour de la thématique plus globale de l'attractivité du secteur des transports routiers. Cette réunion s'est achevée sur la création de plusieurs groupes de travail dont deux concernent plus particulièrement les entreprises des commerces de gros, es qualité de destinataires et d'expéditeurs de marchandises par voie routière.

- Un groupe de travail sur le chargement et le déchargement (incluant la question de la gestion des palettes)
- Un groupe de travail sur les conditions d'accueil des conducteurs.

Si ces groupes de travail se sont réunis, la CGF n'y a pas été conviée et n'en connaît pas la teneur.

Dans les échanges bilatéraux qu'elle a eus avec le cabinet de Clément Beaune et la DGITM, la CGF avait pointé du doigt un vice dans la méthode consistant à prendre «pour argent comptant» le constat de la dégradation des conditions de travail des conducteurs sur les sites de chargement et de déchargement invoqué par certaines parties prenantes sans que ce constat ne fût étayé par une étude ou une source qui aurait permis de le qualifier et de l'objectiver. Si dégradation des conditions de travail il y a, comment et par quoi se caractérise-t-elle ? Est-elle générale ou plus spécifique à certains secteurs d'activité, voire à certaines entreprises, voire à certains établissements ? Ne sommes-nous pas en présence de cas isolés vus à travers un prisme grossissant ?

La CGF considère en effet qu'il est d'autant plus important de disposer de tels éléments de connaissance quand se profile la perspective d'une intervention législative qui pourrait avoir du sens en présence d'un phénomène de grande ampleur mais qui n'en n'a pas pour régler quelques cas particuliers (Montesquieu ne disait-il pas que les lois inutiles affaiblissaient les lois nécessaires ?).

La CGF se félicite par conséquent de la mission qu'a confiée Clément Beaune à l'IGEDD consistant notamment à établir un état des lieux des conditions dans lesquelles sont réalisées les opérations de chargement et de déchargement et les pratiques contractuelles y afférentes, à formuler des recommandations et en évaluer les effets attendus sur l'ensemble des parties prenantes et à examiner le scénario consistant à interdire, sur le modèle espagnol et portugais, le chargement/déchargement par les conducteurs.

La contribution de la CGF se présente sous la forme d'une foire aux questions.

I. La loi est-elle le bon vecteur pour décider d'interdire aux conducteurs de réaliser les opérations de chargement/déchargement?

Le fait pour les signataires de l'accord de ne retenir que la seule voie législative (sans évoquer ou en rejetant d'autres pistes) pour solutionner un problème non réellement cerné, ni par conséquent avéré, ne revient ni plus ni moins qu'à « mettre la charrue avant les bœufs ». A cet égard, le travail de la mission de l'IGEDD consistera notamment à remettre les choses à l'endroit.

La question de savoir si le conducteur routier doit ou non réaliser des opérations de chargement/déchargement relève de la définition des emplois. Il s'agit d'une compétence rationne materiae qui appartient exclusivement aux partenaires sociaux de la branche des transports routiers et activités auxiliaires de transport, à distance de laquelle il nous semble que le législateur doit rester. Nous estimons par conséquent qu'il appartient à ces mêmes partenaires sociaux de procéder à un tel arbitrage et de savoir en assumer les responsabilités.

II. L'interdiction faite au conducteur de réaliser les opérations de chargement/déchargement est-elle la seule piste à exploiter?

Le cheminement suivi par les signataires consiste à dresser le constat - non objectivé rappelons-le - d'une dégradation des conditions d'exécution des prestations de travail des conducteurs dans leurs relations avec les sites d'expédition et de réception des marchandises pour en tirer comme enseignement et conclusion la nécessité de mettre en place une législation interdisant aux conducteurs de réaliser les opérations de chargement/déchargement.

Par une analogie caricaturale, ce serait avec le même raisonnement que la solution pour mettre fin à la mortalité routière - qui est cependant quant à elle bien réelle- serait d'interdire la voiture!!

Quand bien même la mission de l'IGEDD corroborerait le constat dressé par les signataires, à la solution radicale et définitive d'une interdiction doivent être préférées des voies alternatives permettant d'améliorer les conditions et les modalités d'exécution des opérations de chargement et de déchargement, plus particulièrement en présence de situations manifestement anormales établies par les services de l'inspection du travail.

III. Le lien de causalité entre la réalisation des opérations de chargement/déchargement et la dégradation des conditions de travail est-il établi?

Pour les signataires de l'accord, le fait pour le conducteur de charger ou décharger une marchandise (avec la réserve de définir ce que recouvre cette notion, cf. question 5 infra) participerait intrinsèquement de la dégradation de ses conditions de travail justifiant de redéfinir le métier en l'amputant de cette tâche.

Le fait que les signataires aient prévu de limiter l'interdiction de charger/décharger aux conducteurs de véhicules de transport de marchandises de plus de 3.5 tonnes et d'assortir cette interdiction de dérogations permet de répondre par la négative; à l'appui d'un raisonnement par l'absurde poussé à l'extrême, si le lien de causalité était établi ce serait effectivement une interdiction totale vers laquelle il faudrait tendre, sans aucune dérogation. Or en envisageant des exceptions liées à la spécificité de certaines activités, les signataires de l'accord ont de fait reconnu que le chargement et le déchargement des marchandises n'étaient pas un facteur de dégradation des conditions de travail des conducteurs.

Cela confirme qu'il ne faut pas remettre en cause le principe mais, le cas échéant si les conclusions de la mission de l'IGEDD le justifiaient, plutôt se concentrer sur les leviers permettant d'améliorer les conditions et les modalités d'exécution des opérations de chargement et de déchargement.

IV. Le lien de causalité entre la réalisation des opérations de chargement/déchargement et l'attractivité des métiers est-il établi ?

La réponse à cette question ne peut pas être binaire car les critères d'attractivité d'un métier peuvent différer selon les individus en fonction de leur rapport au travail.

Dans le secteur des commerces de gros qui emploient des conducteurs-livreurs, ou en font travailler en tant que salariés d'entreprises de transport pour compte d'autrui, la question qui revient fréquemment est de savoir si l'opération de livraison est considérée comme un facteur de désintérêt des candidats qui ne sont attirés que par la conduite ou au contraire comme un facteur d'attractivité pour ceux qui attendent de leur métier qu'il leur apporte de la polyvalence, du relationnel, de la diversité et des responsabilités.

V. Que recouvrent les opérations de chargement et de déchargement et quels sont leur régime juridique?

Avant de répondre à la question de savoir si l'interdiction doit être faite au conducteur de réaliser des opérations de chargement/déchargement il convient de savoir de quoi on parle et de partager la définition desdites opérations dont certaines relèvent davantage d'une participation aux opérations de chargement/déchargement qu'à ces opérations proprement dites.

Nous considérons en effet que les opérations de chargement/déchargement comportent plusieurs séquences correspondant à des prestations différentes.

- la préparation du véhicule au chargement/déchargement comprenant par exemple l'ouverture des portes, des bâches, des ridelles et des parois. Les pratiques quotidiennes, confortées par la loi (article L3222-4 § 2 du code de transports) en font une prestation incombant au transporteur (au conducteur) qui fait partie intégrante du contrat de transport et n'appelant pas de facturation spécifique. Rien ne justifie de modifier cette réalité.

- l'utilisation des moyens attachés au véhicule comprenant par exemple le hayon élévateur, le transpalette, les bâches ou la grue: il s'agit ici aussi d'une prestation incombant au transporteur (au conducteur) dont le prix est inclus dans le prix de transport. Dans la pratique, pour des raisons de responsabilités, seul le conducteur les fait fonctionner. Rien ne justifie de modifier cette réalité.

- les calage, arrimage et sanglage de la marchandise sont effectués selon le poids de l'envoi (seuil de 3 tonnes) par l'expéditeur/destinataire ou par le transporteur dans des conditions arrêtées par les contrats type ; la loi (article L3222-4 § 2 du code de transports) en fait des prestations annexes qui peuvent être convenues ou non. Il est ici important de noter que les opérations de calage et de sanglage/désanglage dont le contrat type général attribue la responsabilité à l'expéditeur/destinataire pour les envois de plus de 3 tonnes, sont dans la pratique fréquemment exécutées par le conducteur avec les moyens de calage et les sangles qui sont à bord des véhicules.

- les chargement (manutention) et déchargement (manutention) de la marchandise sont également effectués selon le poids de l'envoi (seuil de 3 tonnes) par l'expéditeur/destinataire ou par le transporteur dans des conditions arrêtées par les contrats type. La loi (article L3222-4 § 2 du code de transports) en fait des prestations annexes qui peuvent être convenues ou non et rémunérées comme telles. Ils peuvent eux-mêmes être séquencés. L'enquête que la CGF a menée auprès d'entreprises des commerces de gros a dissocié les manutentions à l'intérieur du véhicule et les manutentions effectuées sur les emprises foncières des expéditeurs et des destinataires.

Enquête CGF

À noter que l'article L3222-6 du code des transports prévoit que toute prestation annexe non prévue par le contrat de transport public routier de marchandises qui cause un dommage engage la responsabilité de l'entreprise bénéficiaire de la prestation. Il s'agit là d'une disposition particulièrement protectrice des intérêts des transporteurs dans les cas où le conducteur exécute spontanément, par habitude, pour rendre service ou pour gagner du temps, une prestation annexe qui n'a pas été convenue.

VI. Pourquoi imaginer devoir transposer en France des dispositions des droits espagnol et portugais?

La transposition en France des réglementations espagnoles et portugaises sur le chargement/déchargement n'aurait de sens qu'à partir du moment où il serait avéré que les dérives ayant conduit aux lois de la péninsule ibérique se rencontreraient également en France – ce qui n'est pas démontré - et que les 3 pays auraient au départ le même cadre réglementaire.

Sur ce dernier point, la France, contrairement à l'Espagne et au Portugal, s'est dotée en une trentaine d'années d'un cadre réglementaire abouti articulant des dispositions législatives d'ordre public et des contrats type. Ces contrats type tirent leur légitimité de leur capacité à traduire un équilibre auquel sont parvenus les représentants des chargeurs et des transporteurs, tout en laissant la possibilité aux entreprises d'y apporter contractuellement des nuances et de les adapter à leurs spécificités.

Sur le plan législatif gardons en mémoire la raison d'être de la loi Bosson de 1995: *« tout ce qui se commande s'écrit, ce qui s'écrit se fait et tout ce qui se fait se paye »*.

Comme vu précédemment, ce cadre réglementaire, tout particulièrement les contrats type, fixe le cadre et organise les conditions dans lesquelles se contractualisent et s'exécutent le chargement et le déchargement. Si des modifications devaient être apportées à ces normes ce devrait être à ceux qui les ont créées de le faire, et ce pour éviter de rompre les équilibres et de fragiliser l'édifice normatif tout entier.

VII. Faut-il intervenir sur les temps de chargement/déchargement?

Les temps de chargement/déchargement sont encadrés par des textes législatifs et réglementaires (contrats type) qui cherchent à adapter leur durée aux spécificités des métiers, avec un objectif permanent d'en réduire les durées abusivement longues, et qui posent le principe de leur rémunération/indemnisation. Ces textes régissent les relations entre les parties à un contrat de transport mais participent également indirectement d'une volonté d'améliorer le bien-être au travail des conducteurs et de l'attractivité du métier.

Comme vu à la question 6, si des modifications devaient être apportées aux règles existantes c'est dans le cadre négocié des contrats types que cela devrait être examiné.

VIII. Faut-il intervenir sur les conditions d'accueil des conducteurs sur les sites de chargement/déchargement?

Les conditions d'accueil des conducteurs sont à géométrie variable, incluant notamment la façon dont ils sont reçus par les collaborateurs sur sites, les locaux et infrastructures mis à leur disposition, les prescriptions de sécurité qui leurs sont applicables.

Hormis la nature humaine qui ne se décrète pas, l'ensemble des autres sujets font déjà l'objet de réglementations pesant sur les entreprises recevant du personnel extérieur – notamment la réglementation relative au protocole de sécurité spécifique aux opérations de transport- dont l'application gagnerait à être renforcée via notamment une communication adaptée.

Nous proposons d'éviter de grossir le millefeuille réglementaire et privilégions, le cas échéant, l'élaboration d'un vade mecum des réglementations existantes à vocation pédagogique.

IX. Quelles sont les pratiques de chargement/déchargement dans les entreprises des commerces de gros?

En vue d'alimenter les discussions autour de la question des opérations de chargement/déchargement par les conducteurs routiers, la CGF a lancé une enquête à laquelle une vingtaine d'entreprises a répondu entre le 22 décembre 2022 et le 20 janvier 2023. Les résultats ne sont pas statistiquement représentatifs mais peuvent constituer un échantillon permettant de dégager des tendances.

Ces résultats bruts, non corrigés, sont joints à la présente contribution. Ils restent assez globaux et ne vont pas jusqu'au niveau de détail qui aurait consisté à analyser spécifiquement chaque type de transport. Les principaux enseignements sont que:

Le conducteur actionne dans la plupart des cas les ouvertures du véhicule (portes, parois, ridelles, bâche etc) et les moyens de manutention dont est doté le véhicule (hayon élévateur, grue, palan, transpalette etc).

Au déchargement, le conducteur déplace très fréquemment la marchandise jusqu'à l'arrière du véhicule ou au niveau du quai de déchargement.

Au chargement, le conducteur charge fréquemment dans le véhicule la marchandise qui lui est amenée sur le quai ou au pied du véhicule. Dans la moitié des cas il déplace la marchandise depuis son lieu de stockage jusqu'au véhicule et la charge dans le véhicule.

X. Faut-il dissocier le contrat de transport du contrat de prestation de chargement/déchargement?

Cette orientation est apparue dans les discussions en cours à l'initiative d'une organisation professionnelle du transport routier. Elle est totalement à rebours de la question initiale et lui est hors sujet. De l'interdiction faite aux conducteurs routiers de participer au chargement/déchargement au nom d'une éventuelle dégradation de leurs conditions de travail qui participerait du manque d'attractivité du métier, cette orientation revient à se placer sur le terrain de la contractualisation de cette prestation - réalisée par le conducteur - entre le transporteur routier et son client. Cette orientation sort de surcroît du périmètre de compétence des organisations syndicales de salariés.

Il convient de rappeler que l'article L3222-4 du code des transports (article d'ordre public) définit déjà cette prestation de chargement/déchargement comme une prestation annexe du contrat de transport dont elle suit le régime juridique (l'accessoire suit le principal) et qui est sujette à rémunération.

Le fait de sortir la prestation de chargement/ déchargement du contrat de transport aurait pour effet d'en quitter le régime juridique et les responsabilités associées; entrant actuellement dans le cadre de la présomption de responsabilité qui pèse sur le transporteur routier entre la prise en charge et la livraison de la marchandise, la prestation passerait sous le régime général de la responsabilité pour faute prouvée. Nous rejetons cette orientation qui reviendrait à remettre en cause un principe fondamental du contrat de transport.

Conclusion

Même en préservant des exceptions, la voie de l'interdiction qui serait faite aux conducteurs routiers du transport de marchandises pour compte d'autrui de charger et de décharger les marchandises doit être rejetée. Cette prestation, dont rien ne permet d'affirmer le caractère indigne ni pénible, entre dans la définition des métiers de conducteur routier et pour certains d'entre eux en fait partie intégrante, voire en constitue l'activité majeure. C'est notamment le cas dans les services de transport express et dans les activités de livraison des commerces de gros. On y parle de chauffeur-livreur qui passe plus de temps à livrer qu'à conduire. C'est également parce que ces opérations de chargement/déchargement font partie des pratiques professionnelles qu'elles ont fait l'objet d'un encadrement réglementaire qui s'est progressivement construit et qui est aujourd'hui mature.

La CGF estime donc qu'il convient d'abandonner cette l'orientation consistant à interdire aux conducteurs de charger et décharger la marchandise, au profit d'une réflexion sur l'identification des voies et moyens permettant d'améliorer, le cas échéant, les conditions dans lesquelles ces opérations doivent être réalisées.

Annexe : dispositions législatives du Code des transports

Article L3221-2

Toute opération de transport public routier de marchandises est rémunérée sur la base :

- 1° Des prestations effectivement accomplies par le transporteur et ses préposés ;
- 2° Des durées pendant lesquelles le véhicule et son équipage sont à disposition en vue du chargement et du déchargement ;
- 3° De la durée nécessaire pour la réalisation du transport dans les conditions compatibles avec le respect des réglementations de sécurité, telles qu'elles résultent notamment de l'article L. 1611-1 ;
- 4° Des charges de produits énergétiques nécessaires à la réalisation de l'opération de transport.

Les modalités d'application du présent article, lorsqu'une opération de transport implique plusieurs opérations successives de chargement ou de déchargement, sont précisées par décret en Conseil d'Etat.

Article L3222-4

En vue de l'exécution d'un contrat de transport public routier de marchandises, le cocontractant de l'entreprise de transport est tenu, préalablement à la présentation du véhicule au chargement, de transmettre à celle-ci, par écrit ou par tout autre procédé permettant la mémorisation, les informations nécessaires à l'exécution du contrat, la liste des prestations annexes convenues ainsi que son acceptation des différentes durées prévues pour la réalisation du contrat et des conditions de rémunération des différentes opérations.

Les prestations annexes sont les prestations autres que la conduite du véhicule, la préparation de celui-ci aux opérations de chargement et de déchargement et la mise en œuvre des matériels spécialisés attachés au véhicule.

Article L3222-6

Toute prestation annexe non prévue par le contrat de transport public routier de marchandises qui cause un dommage engage la responsabilité de l'entreprise bénéficiaire de la prestation.

Article L3222-9

Les dispositions de l'article L. 3221-2 et des articles L. 3222-1 à L. 3222-6 sont d'ordre public.

Enquête sur le rôle du conducteur routier lors du chargement et du déchargement des marchandises sur les sites des entreprises des commerces de gros

Décembre 2022/ Janvier 2023

Secteur d'activité

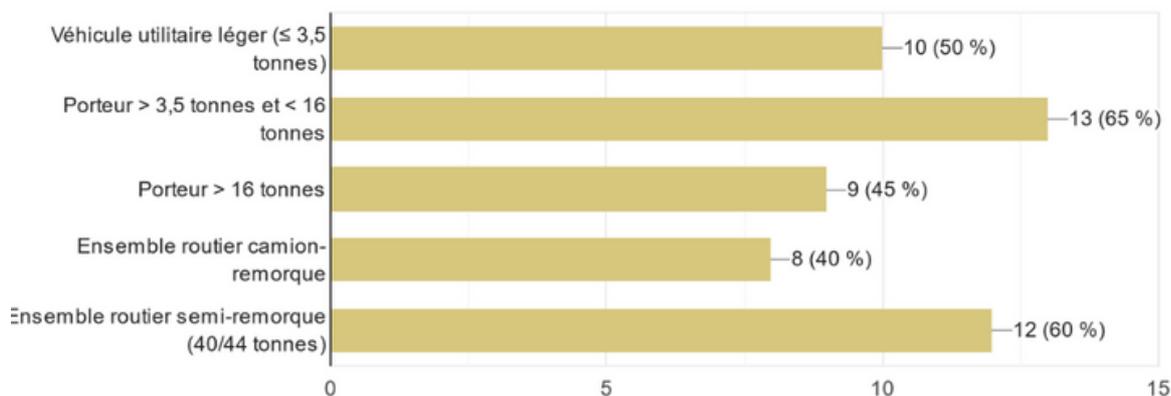
18 réponses



Pratiques sur les sites de réception des marchandises

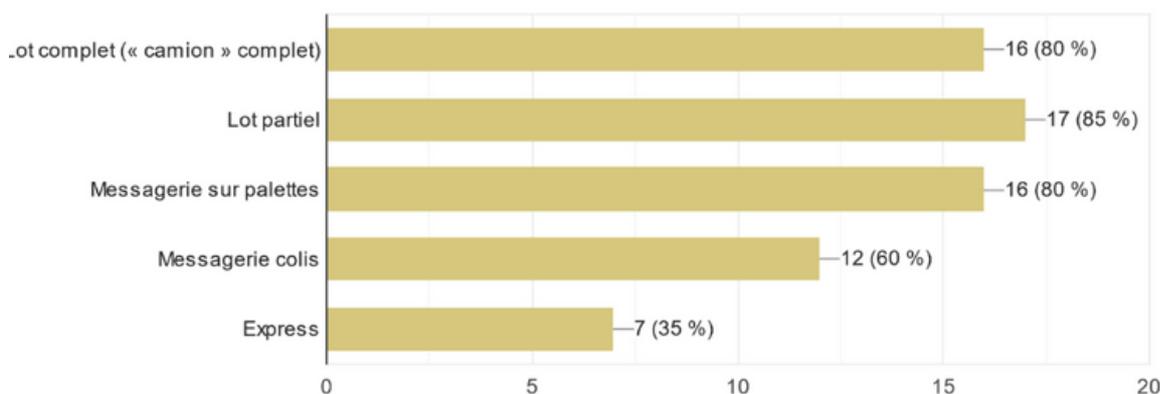
Sites de réception/déchargement des marchandises - Types de véhicules le plus fréquemment utilisé (plusieurs réponses possibles)

20 réponses



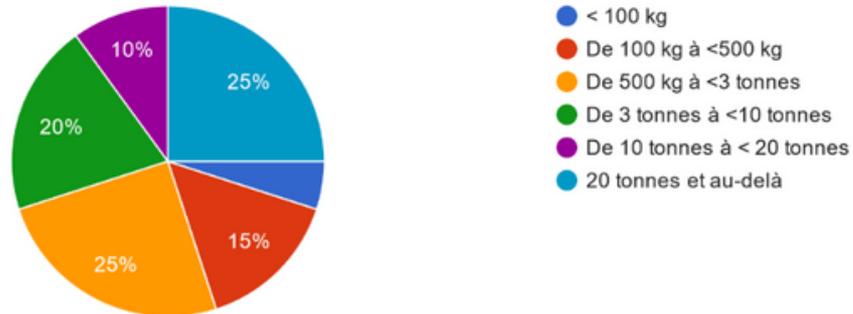
Sites de réception/déchargement des marchandises - Type de service de transport utilisé (plusieurs réponses possibles)

20 réponses



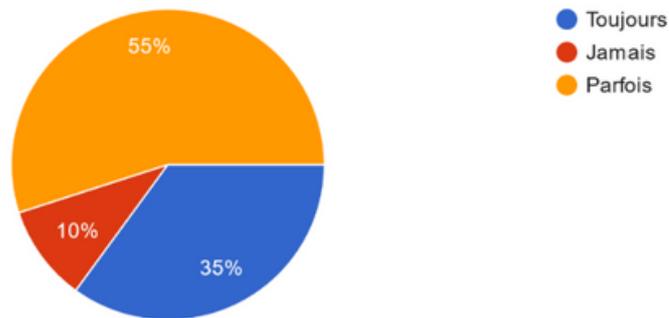
Sites de réception/déchargement des marchandises - Poids moyen de chaque réception de marchandises (plusieurs réponses possibles)

20 réponses



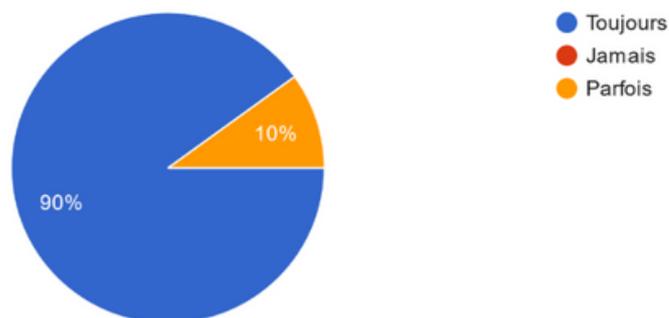
Rôle du conducteur pendant la phase de déchargement : Il regarde le déchargement être effectué par le personnel du site de déchargement

20 réponses



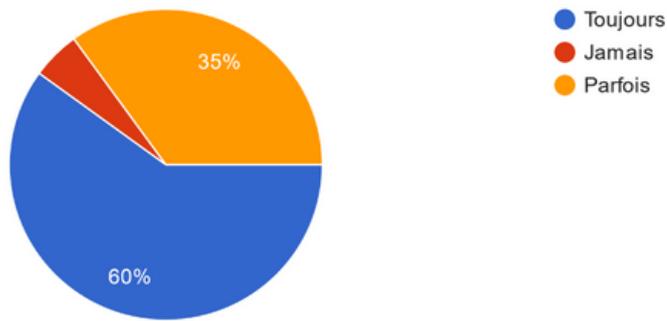
Rôle du conducteur pendant la phase de déchargement : Il actionne les ouvertures du véhicule (portes, parois, ridelles, bâche etc)

20 réponses



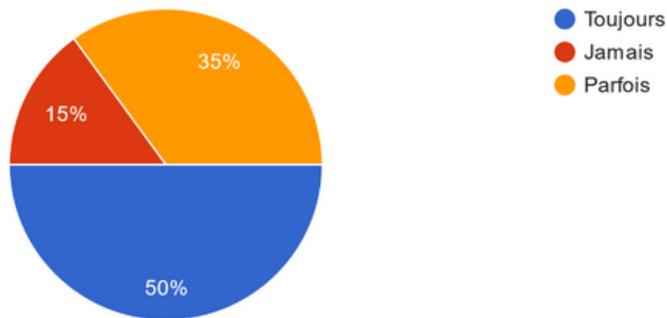
Rôle du conducteur pendant la phase de déchargement : Il actionne les moyens de manutention dont est doté le véhicule (hayon élévateur, grue, palan, transpalette etc)

20 réponses



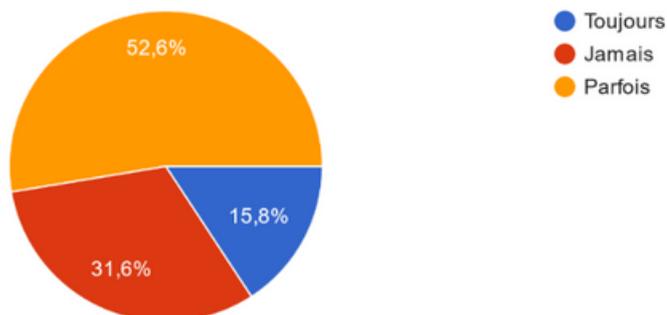
Rôle du conducteur pendant la phase de déchargement : Il déplace la marchandise jusqu'à l'arrière du véhicule ou au niveau du quai de déchargement

20 réponses



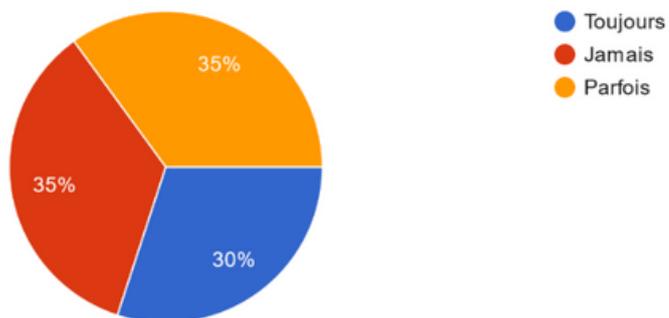
Rôle du conducteur pendant la phase de déchargement : Il descend la marchandise au pied du véhicule

19 réponses



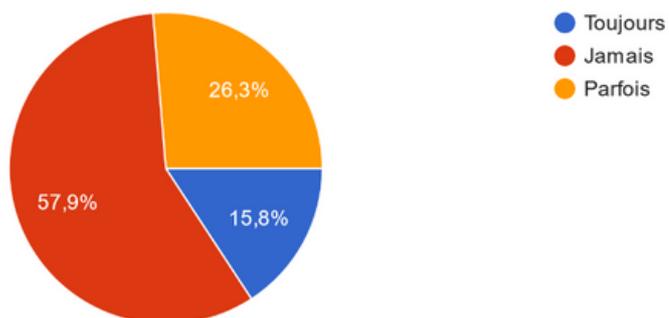
Rôle du conducteur pendant la phase de déchargement : Il avance les marchandises jusqu'aux portes du site de réception

20 réponses



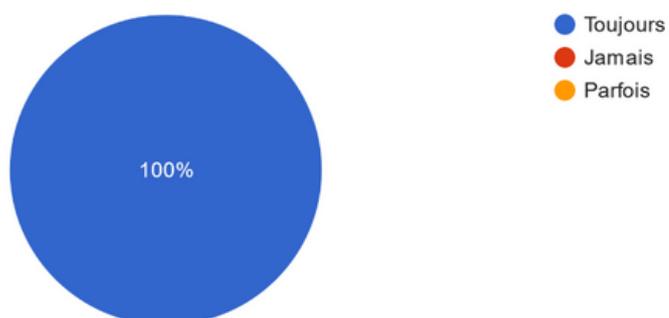
Rôle du conducteur pendant la phase de déchargement : Il déplace les marchandises dans l'enceinte du site de réception

19 réponses



Rôle du conducteur pendant la phase de déchargement : Il fait émarger le document de transport

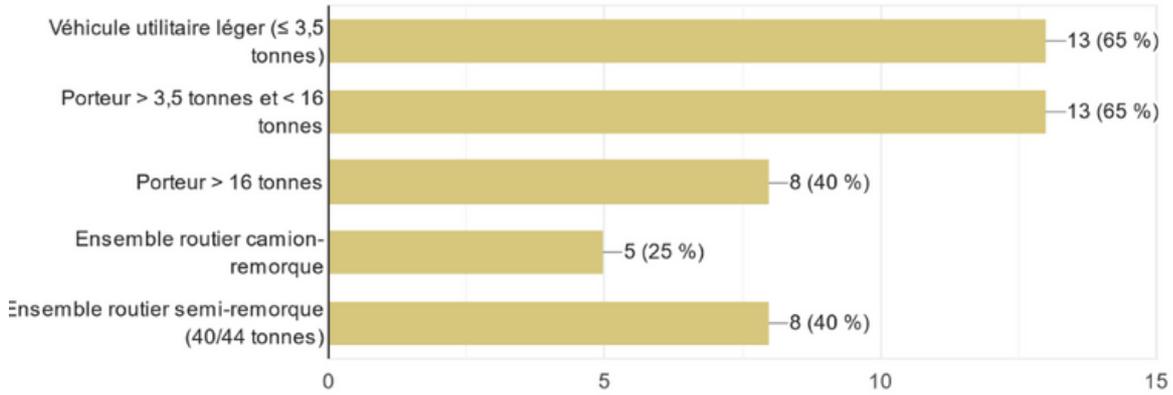
20 réponses



Pratiques sur les sites de chargement des marchandises

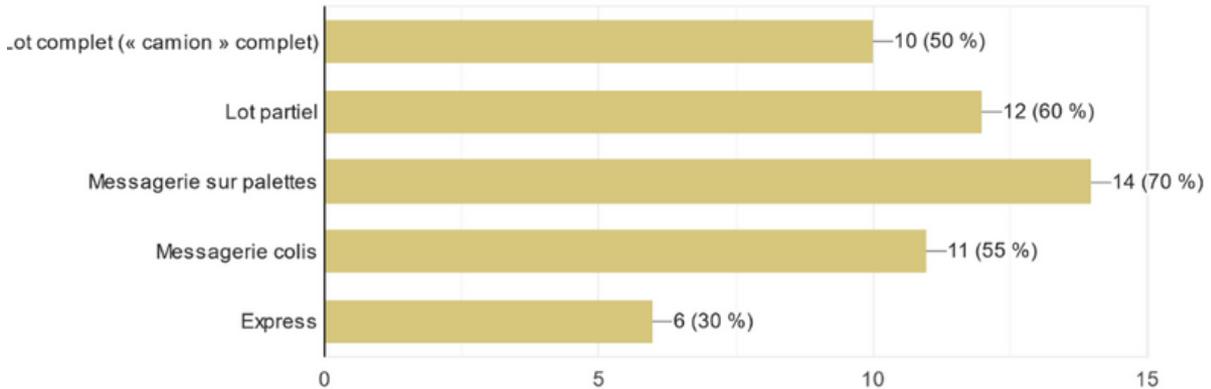
Sites d'expédition/chargement des marchandises - Types de véhicules le plus fréquemment utilisé (plusieurs réponses possibles)

20 réponses



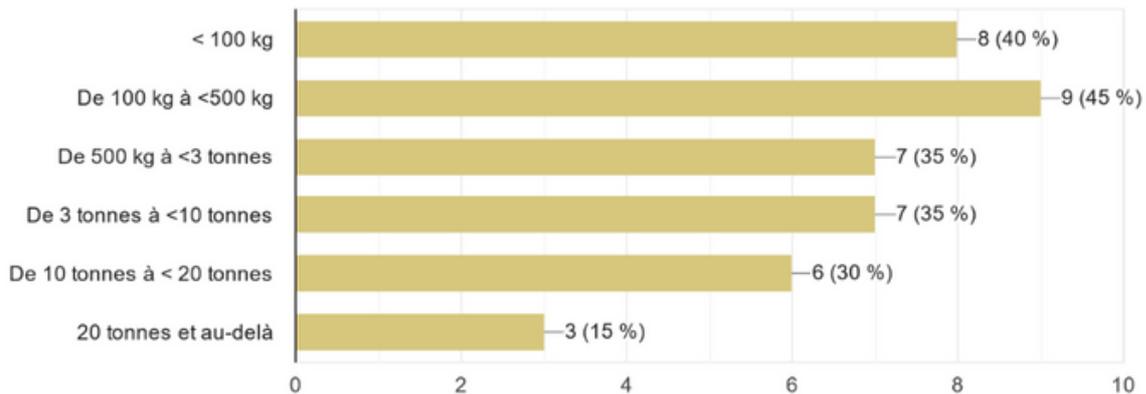
Sites d'expédition/chargement des marchandises - Type de service de transport utilisé (plusieurs réponses possibles)

20 réponses



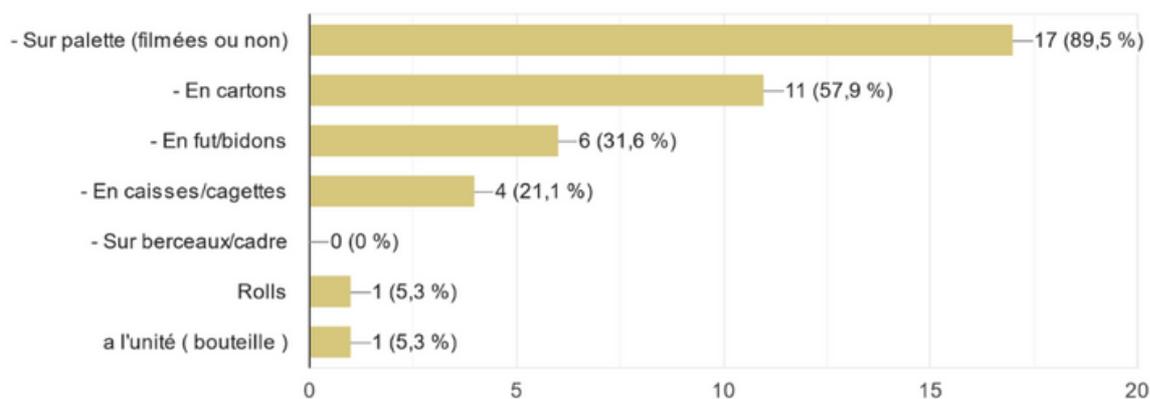
Sites d'expédition/chargement des marchandises - Poids moyen de chaque chargement de marchandises (plusieurs réponses possibles)

20 réponses



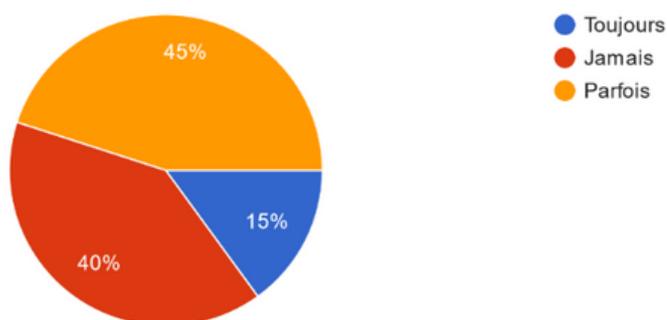
Sites d'expédition/chargement des marchandises - Type de conditionnement des marchandises expédiées (plusieurs réponses possibles)

19 réponses



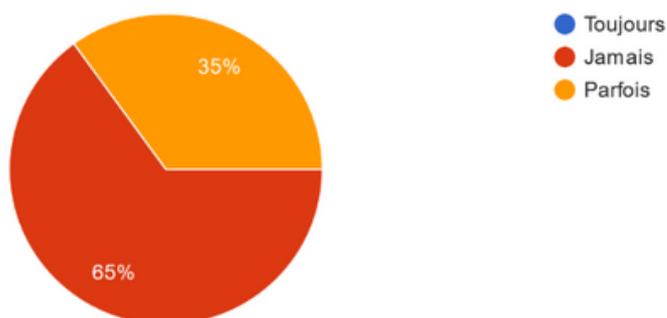
Rôle du conducteur pendant la phase de chargement : Il se rend dans un espace mis à sa disposition

20 réponses



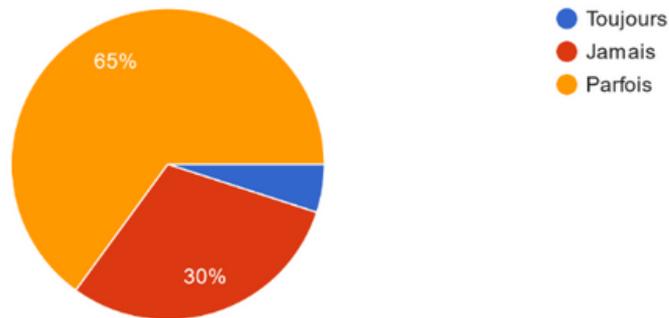
Rôle du conducteur pendant la phase de chargement : Il reste dans sa cabine

20 réponses



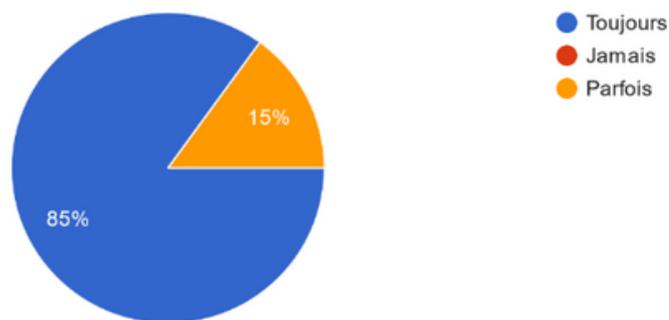
Rôle du conducteur pendant la phase de chargement : Il regarde le chargement être effectué par le personnel du site de chargement

20 réponses



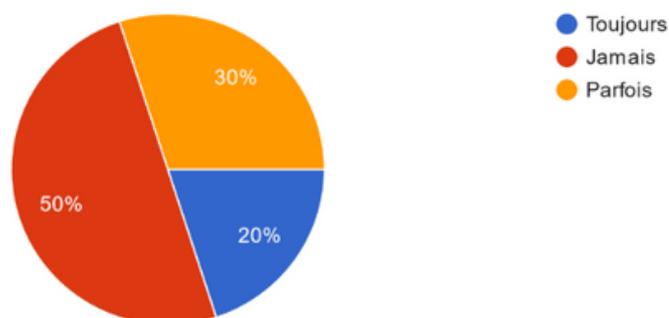
Rôle du conducteur pendant la phase de chargement : Il actionne les ouvertures du véhicule (portes, parois, ridelles, bâche etc)

20 réponses



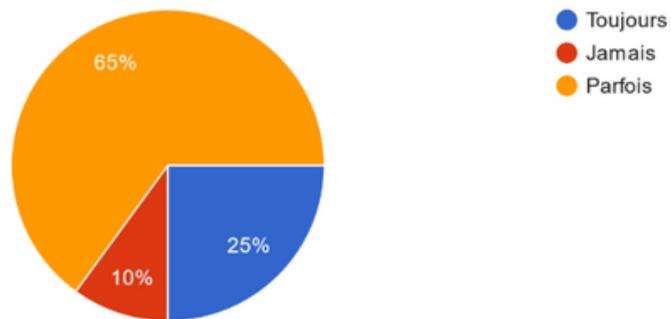
Rôle du conducteur pendant la phase de chargement : Il déplace la marchandise depuis son lieu de stockage jusqu'au véhicule et la charge dans le véhicule

20 réponses



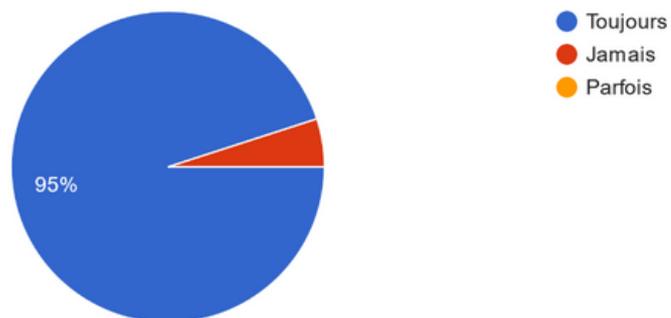
Rôle du conducteur pendant la phase de chargement : Il charge dans le véhicule la marchandises qui lui est amenée sur le quai ou au pied du véhicule

20 réponses



Rôle du conducteur pendant la phase de chargement : Il fait émarger le document de transport

20 réponses



MISSION DE L'INSPECTION GÉNÉRALE DE L'EQUIPEMENT ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE (IGEDD)

RELATIVE À LA RÉALISATION DES OPÉRATIONS DE CHARGEMENT/ DÉCHARGEMENT DE LA MARCHANDISE PAR LES CONDUCTEURS ROUTIERS

Confédération des Grossistes de France
29-31 rue Saint Augustin
75002 Paris

www.cgf-grossistes.fr 

cgf@cgf-grossistes.fr 

Confédération des Grossistes de France - CGF 