



**HAL**  
open science

# Réglementation du travail et processus d'industrialisation dans le secteur du transport routier de marchandises

Stéphane Carré, Hélène Desfontaines

► **To cite this version:**

Stéphane Carré, Hélène Desfontaines. Réglementation du travail et processus d'industrialisation dans le secteur du transport routier de marchandises. *Droit Social*, 2012, 709 (5), p. 494-501. halshs-01424721

**HAL Id: halshs-01424721**

**<https://shs.hal.science/halshs-01424721>**

Submitted on 3 Apr 2023

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

## Réglementation du travail et processus d'industrialisation dans le secteur du transport routier de marchandises

par Stéphane CARRÉ

IUT St-Nazaire, UMR CNRS 6297 « Droit et changement social »

et Hélène DESFONTAINES

UCO Angers, Cens EA 3260

La durée du travail des conducteurs routiers du secteur du transport routier de marchandises (TRM) a toujours fait l'objet d'une réglementation particulière. Dès la mise en œuvre de la loi de 1919 sur la durée quotidienne de travail, de telles dispositions spécifiques apparaissent<sup>1</sup>. Mais si l'objectif ou l'effet de ces dispositions particulières a toujours été le même, accentuer le temps de mise à disposition du conducteur au service de son employeur et de la bonne fin du transport, les moyens juridiques mis en place pour ce faire ont été très hétéroclites (« dérogations permanentes », établissement de forfaits horaires, prise en considération comme point cardinal de la réalisation du « voyage », présupposition de périodes d'inaction autorisant l'allongement global des temps au service du conducteur ou la prise en considération seulement partielle de ces temps...).

Durant ce long laps de temps (près d'un siècle) de développement du transport routier, les conditions techniques d'exercice de ce moyen de transport et les conditions économiques de sa réalisation n'en n'ont pas moins connu de multiples bouleversements<sup>2</sup>. Pour la période récente, il faut constater un basculement dans les années mille neuf cent quatre-vingt-dix. Jusque dans

les années quatre-vingts, l'ajustement des aléas multiples d'un transport routier (état des routes, souhaits des clients, conditions de chargement et de déchargement...) s'opère par l'autonomie accordée au chauffeur routier. Ni le camionneur ni son employeur ne comptabilisent précisément le temps de travail<sup>3</sup>. Il suffit que le transport se fasse. À partir du milieu des années quatre-vingt-dix, un virage s'opère, qui consiste en une meilleure prise en considération des temps de travail réels, ce qui d'ailleurs ne signifie pas que ce mouvement couvre de façon indistincte tous les secteurs du transport routier. Mais une évolution est réelle, qui consiste pour nombre de transporteurs à prendre en charge de façon beaucoup plus précise l'organisation des transports effectués par leur personnel, ce qui a pour corollaire un contrôle plus serré des temps impartis à chaque tâche, la prévision et le contrôle des trajets et une perte d'autonomie des chauffeurs. Cette évolution semble avoir pour raison l'implication du transport routier dans une chaîne logistique qui le dépasse<sup>4</sup>. Quand, auparavant, le transporteur assurait seul les aléas du voyage, via l'autonomie laissée à ses chauffeurs, il doit répondre aujourd'hui aux ordres de clients directs ou indirects (expéditeurs, destinataires, commissionnaires, simples plates-formes de transit...) qui défi-

(1) S. Carré, Influence communautaire et ratiocinations nationales dans l'évolution du droit social applicable au secteur du transport routier de marchandises, *Dr. ouvrier* 2006. 417.

(2) Dans les années mille neuf cent vingt, le charretage est encore présent, le réseau routier n'a pas les caractéristiques que nous lui connaissons aujourd'hui. Il faut attendre les années soixante pour voir apparaître les premières autoroutes. La profession de transporteur routier se distingue mal de celle des activités industrielles et commerciales : le

transport n'est que l'annexe d'une activité de production où il est dans la dépendance des activités de transport ferroviaire ou fluvial.

(3) P. Hamelin, Réglementation du travail et pratiques : interrogations à propos d'un certain écart, in *Transport 93. Professions en devenir. Enjeux et réglementations*, Paris, PENPC, 1992.

(4) A. Artous, P. Salini, *Comprendre l'industrialisation du transport routier*, Paris, éd. Liaisons, 1997.

nissent explicitement l'organisation des flux <sup>5</sup>. Ils imposent ainsi leurs cadences aux transporteurs. Les chauffeurs suivent, qui doivent alors respecter des consignes précises, tout en devant rester disponibles pour s'adapter à des rythmes qu'ils ne contrôlent plus <sup>6</sup>.

Cette évolution des usages de la main-d'œuvre couvre également une évolution des rapports au droit du travail, tant pour les conducteurs que pour les employeurs. Car, si une évolution de l'usage des temps se produit à compter des années quatre-vingt-dix, le droit en matière de durée du travail n'a pas connu pour autant une complète révolution. Divers mécanismes permettaient, avant cette période, d'assurer la flexibilité des temps. Certains de ces mécanismes perdurent et d'autres sont apparus, qui permettent tout aussi bien cette flexibilité. Pour prendre deux exemples, d'abord la réglementation communautaire sur les temps de conduite et de repos, apparue dès 1969, n'a pas connu d'évolution spectaculaire quant aux seuils qu'elle fixe <sup>7</sup>. En second lieu, le fondement actuel de la réglementation spécifique sur la durée du travail dans le secteur du TRM, le décret n° 83-40 du 26 janvier 1983, paraît avant que ne s'ébranlent les transformations des années quatre-vingt-dix. Et si cette réglementation a connu de multiples rebondissements à compter de cette période, elle n'en fixe pas moins, avant comme après, des règles favorisant l'adaptation du temps de travail aux aléas et aux exigences du marché des transports.

Ce qui change, c'est qu'il existait de façon très générale un rapport distancié à la règle de droit étatique jusque dans les années quatre-vingt-dix <sup>8</sup> alors que la règle de droit va être plus intensivement mobilisée par la frange des entreprises de transport les plus importantes et les mieux organisées afin d'accompagner le processus d'industrialisation en cours <sup>9</sup>. En quoi la règle de droit est-elle l'illustration du nouveau rapport au temps et à l'espace qui sous-tend la gestion du personnel roulant ? Comment, au niveau du droit, se tra-

duit cette tension entre la double exigence patronale de disponibilité et de contrôle du travailleur mobile et la situation du salarié qui, quitte à perdre une part de l'autonomie professionnelle dont il bénéficiait, tend à exiger en retour l'effective rétribution des temps passés au service de l'employeur ?

Ici, on peut discerner dans la vie du droit, caisse de résonance des rapports sociaux, deux caractéristiques topiques des tensions en cours dans le secteur du TRM. Premièrement, le droit continue de rendre compte de l'exigence de disponibilité du chauffeur routier en prenant en considération l'existence d'une mission qui déborde des strictes limites de ce que le droit lui-même va concevoir comme étant un temps de travail. La comptabilisation effective des temps, qui entraîne notamment une définition des limites à la durée du travail, incite, dans un mouvement apparemment contraire, à l'encadrement des périodes qui permettent justement un débordement de ces limites. La contribution du droit est ici hautement ambivalente qui, tout à la fois, rend compte de ces débordements tout en leur assurant dorénavant une contrepartie, notamment financière (I.).

Mais si le basculement vers une comptabilisation des temps a rendu plus urgente la définition de nouvelles règles, prenant en compte de façon différente l'exigence de disponibilité <sup>10</sup>, ce nouvel équilibre n'a pu se faire sans que ne soit encore une fois mis à l'écart le droit commun du travail, y compris parfois dans ce qu'il autorise comme dérogations. Car le récent équilibre qui s'est amorcé est une paix armée, une « paix des braves », qui n'exclut pas escarmouches, résistances et zones d'ombre (II.).

## I. — TOUT BOUGE, RIEN NE CHANGE

Pour comprendre l'évolution des années quatre-vingt-dix (2.), il est nécessaire de préciser à grands

(5) C'est au cours des années quatre-vingt-dix que sont renforcées certaines règles commerciales caractéristiques de cette évolution. La réglementation définit plus précisément ce que peuvent être les heures de rendez-vous entre transporteurs et chargeurs (déchargement à heure précise, définition de plages horaires, définition d'un retard, à quinze minutes, à trente minutes...) et indique que ces temps d'immobilisation, les retards, les prestations annexes... doivent faire l'objet d'une traçabilité et de contreparties financières (L. n° 95-96, 1<sup>er</sup> févr. 1995, sécurité et modernisation des transports; Décr. n° 95-541, 2 mai 1995; Décr. n° 99-269, 6 avr. 1999 portant contrat-type général). V. S. Avignon, La loi de modernisation relative au transport routier de marchandises, RRJ 1997, 2. 671.

(6) H. Desfontaines, Le travail des chauffeurs routiers, Travail et emploi 2005, n° 104, p. 29; H. Desfontaines, Apprentissage des normes temporelles du travail salarié: un nouveau défi pour les chauffeurs routiers, in D. Linhart, A. Moutet (dir.), Le travail nous est compté. La construction des normes temporelles du travail, La Découverte, Paris, 2005. 196.

(7) S. Carré, Généalogie d'une réglementation: la législation communautaire sur les temps de conduite et de repos applicable aux transports routiers, Revue de droit des transports, oct. 2008. 15 et nov. 2008. 14.

(8) P. Hamelin, Réglementation du travail et pratiques: interrogations à propos d'un certain écart, op. cit.; S. Carré, L'état du droit dans le transport routier de marchandises: une réglementation en trompe-l'œil, Droit et Société, 1993, vol. 46, p. 597.

(9) Alors que l'intégration du transport routier dans des chaînes logistiques plus vastes commence à se faire sentir, entraînant une intensification du travail des routiers, l'ancien modèle du chauffeur autonome privilégiant la réussite du voyage au temps nécessaire pour le réaliser perdure. Il va en résulter une crise sociale car les conditions de travail des chauffeurs routiers vont se détériorer (B. Lefebvres, Espaces professionnels et flux tendus, Actes de la recherche en sciences sociale 1996. 114). Rappelons que le basculement juridique décrit ici est en partie le contrecoup d'importantes grèves de conducteurs routiers qui n'ont pas tant pour motif immédiat le paiement de l'ensemble des heures de travail fournies mais l'inquiétude que suscite chez ces professionnels l'apparition du permis à point, alors que l'intensification du travail dans un cadre en pratique peu contraint a tendance à accentuer le décalage avec le bon respect de la réglementation routière.

(10) S. Carré, H. Desfontaines, La mesure du travail à l'aune de la disponibilité du grand routier, XIII<sup>e</sup> Journées Internationales de sociologie du travail, 25-27 janv. 2012, METICES, université Libre de Bruxelles (<http://metices.ulb.ac.be>). Au début des années quatre-vingts, on entend par « grand routier », celui dont le service n'implique pas habituellement un retour quotidien à l'établissement d'attache (V. Décr. n° 83-40, art. 5, § 3, a), état originel). Cette définition va évoluer et s'affiner. Actuellement, est un grand routier celui dont le service implique de prendre au moins 6 repos journaliers par mois hors du domicile, ou 40 repos journaliers hors domicile par an pour le secteur du déménagement (Décr. n° 83-40, art. 5, § 2).

traits ce que pouvaient être les « taquets »<sup>11</sup>, mais aussi les principales pratiques, en matière de durée du travail des chauffeurs du TRM dans les années quatre-vingts (1.). On constate alors que tout évolue. La législation se transforme rapidement. Le rapport au droit change également : la législation, auparavant marginalisée par les pratiques d'entreprise et contractuelles, revient au centre du jeu sous l'impulsion des professionnels du secteur (transporteurs et conducteurs). Mais rien ne change car, avant comme après le chamboulement des années quatre-vingt-dix, il faut assurer la disponibilité des conducteurs par un ensemble de règles spécifiques.

### 1. L'ancien consensus : disponibilité du chauffeur contre autonomie ouvrière

Comme nous l'avons signalé, il existe depuis déjà longtemps une réglementation spécifique dans ce secteur. Dans les années quatre-vingts, les bases de cette réglementation sont celles fixées au décret n° 83-40 du 26 janvier 1983. Ce texte autorise à l'époque les employeurs à intégrer trois heures d'équivalence par semaine envers les conducteurs « courte distance », au titre de leurs supposées périodes d'inaction durant les temps où ils sont au service de l'employeur<sup>12</sup>. Les « grands routiers » sont visés par un mécanisme distinct et complexe, un « temps de service », qui permet notamment de porter la durée des temps au service de l'employeur à 55 heures par semaine<sup>13</sup>. Dans ces 55 heures, peuvent être inclus des « temps à disposition », où le chauffeur n'exécute aucune tâche mais reste à disposition de l'employeur. Ces temps à disposition, qui doivent être mesurés, ne sont pris en compte que pour les deux tiers, ce qui a pour conséquence de permettre encore un allongement des temps de présence du salarié à son travail<sup>14</sup>. Et il est à noter que ce mécanisme permet de rendre flexible la durée maximale de service du chauffeur « grand routier », en fonction des temps de disposition validés par le chauffeur lui-même à l'aide du chronotachygraphe du véhicule<sup>15</sup>.

Mais il faut rappeler encore quelques autres éléments : d'un côté, l'employeur est encore tenu par un

calcul de la durée du travail sur la semaine, y compris pour les « grands routiers » : il lui faut l'autorisation de l'inspection du travail des transports, et une justification d'exploitation, pour calculer les temps de travail sur une période supérieure à la semaine (sur deux semaines, au plus)<sup>16</sup>. En principe, ce mécanisme rend plus rigide la gestion de la main-d'œuvre (les heures supplémentaires apparaissent dès la 39<sup>e</sup> heure, notwithstanding les « temps à disposition »). D'un autre côté, habitant la pratique d'un temps de travail avant tout fonction des aléas commerciaux et techniques d'un transport, les conducteurs acceptent très généralement une clause de forfait dans leur contrat de travail : ils seront rémunérés pour une somme fixe, correspondant à un temps de travail toujours identique, en général bien supérieur à la durée légale du travail, et quel que soit le temps qu'ils ont consacré à leur employeur. Ces clauses sont évidemment illicites. Elles n'en sont pas moins d'usage courant. Régulièrement aussi, les conducteurs sont intéressés à la bonne réalisation des opérations. Ils savent d'ailleurs « dénicher » du fret pour leur employeur. Ils peuvent être intéressés aux résultats. Ils touchent régulièrement des primes en fonction du kilométrage parcouru... Enfin, il semble que si une législation doit être prise en considération par l'employeur, c'est surtout la législation sur les temps de conduite et de repos du droit communautaire<sup>17</sup>. Elle est la référence, ne serait-ce que parce qu'elle fait l'objet de contrôles plus courants et inopinés en bord de voirie par les forces de gendarmerie et les contrôleurs des transports, contrairement à la législation sociale française, qui ne peut être vérifiée que par la seule inspection du travail des transports.

### 2. Le nouveau consensus : disponibilité contre rémunération

Comment la réglementation va-t-elle s'adapter au choix d'une comptabilisation précise des temps de travail (ce qui, devons-nous insister, ne signifie pas que tout ce qui pourrait être saisi comme temps de travail l'est en réalité, mais que chaque période va faire l'objet d'une mesure précise afin d'être classée en « repos » ou en « travail ») ?

(11) C'est-à-dire les différents seuils de la durée du travail des chauffeurs routiers (durée normale, maximale...), ainsi que la manière de les atteindre (définition du travail effectif, périodicité journalière/hebdomadaire, mode de calcul).

(12) À l'époque, cela recule la durée normale du travail à 42 heures par semaine, et la durée maximale du travail à 51 heures par semaine. Pour rappel : en droit commun du travail, la durée légale du travail est de 39 heures par semaine. Et la durée maximale du travail (heures supplémentaires incluses) : 48 heures par semaine.

(13) La durée quotidienne du travail effectif est normalement de 10 heures, mais pouvant être portée jusqu'à 12 heures, deux fois en cinq ou six jours (Décr. n° 83-40, art. 7, état originel). Mais pour les « grands routiers », le temps de service quotidien est de 12 heures (pour 10 heures de travail effectif) ou 13 heures (quand le travail effectif dépasse les 10 heures), notwithstanding le calcul des temps à disposition (Décr. n° 83-40, art. 5, § 4, état originel).

(14) Par ailleurs, les « temps de service » de cette époque ont cela de particulier, notamment vis-à-vis du temps d'équivalence des conducteurs « courte distance », qui constitue un forfait, qu'ils ne sont pas explicitement un temps d'inaction. Ils sont légalement rémunérés et entraînent une mise en œuvre des règles sur les heures supplémentaires dès la 39<sup>e</sup> heure.

(15) Notons aussi que ce mécanisme entraîne également une déconnexion de la paie par rapport au temps passé : par l'effet de la minoration des temps à disposition, la rémunération est aussi minorée par rapport à un taux plein ; mais un mécanisme de « butoir » permet au chauffeur de ne jamais voir sa paie tomber en dessous de 92 % de la totalité des temps de service effectués.

(16) Décr. n° 83-40, 26 janv. 1983, art. 4, § 2, état originel. Quand le calcul de la durée du travail s'effectue sur deux semaines, le temps de service maximal ne doit pas dépasser 52 heures en moyenne par semaine.

(17) À cette époque, les règlements communautaires n° 3820/85 relatif au temps de conduite et de repos et n° 3821/85 relatif au chronotachygraphe, 20 déc. 1985.

D'abord, en 1994, le choix d'une comptabilisation précise des temps va s'effectuer au prix d'une convention collective de branche posant le principe de cette prise en compte, et sans coefficient de minoration, mais fixant en contrepartie la possibilité pour les employeurs des seuls conducteurs « grands routiers » d'atteindre des durées maximales de services supérieures à ce qu'autorise la loi (v. accord, 23 nov. 1994, art. IV. 1, § 1). En réalité, les durées maximales de service prévues à cet accord ont été fixées en fonction des usages exorbitants de la profession. L'accord du 23 novembre 1994 est donc clairement une convention illicite<sup>18</sup>. Mais elle va devenir le parangon de ce à quoi il faut aboutir dans les années suivantes<sup>19</sup>. Cet accord contient au demeurant un calendrier prévisionnel fixant une diminution progressive des durées maximales de service : il est donc demandé à la profession de s'adapter pas à pas à une nouvelle logique productive<sup>20</sup>. L'accord va notamment faire l'objet d'un soutien manifeste des pouvoirs publics.

Concrètement, il s'avère que la réglementation du travail applicable au secteur va être modifiée dans les années suivantes afin que la logique et les seuils fixés à l'accord « grands routiers » soient également ceux qu'autorise la loi. Le décret de 1983, modifié, va poser que les temps de travail doivent être mesurés à partir du chronotachygraphe (comptabilisation de tous les temps). Après divers attermolements, il est décidé de remonter les seuils des temps de service de telle sorte qu'ils correspondent à ceux de l'accord de 1994. Techniquement, cela va être atteint par une démultiplication des heures d'équivalence, notamment pour les conducteurs « grands routiers », sous couvert de la notion formellement maintenue d'un « temps de service », mais au champ d'application et au contenu reconsidérés<sup>21</sup>. Parallèlement, le code du travail va être modifié afin de limiter formellement les clauses de forfait vis-à-vis des conducteurs routiers, que ces chauffeurs soient de courte ou longue distance<sup>22</sup>. Afin de bien appréhender ce que peut avoir de paradoxal cette évolution législative, soulignons d'abord que ladite réforme, qui autorise

donc mécaniquement une augmentation conséquente des temps au service de l'employeur, a eu pour contexte la mise en œuvre des « trente-cinq heures » au secteur du TRM<sup>23</sup>. Indiquons ensuite cet autre paradoxe : l'augmentation des heures d'équivalence ne signifie rien d'autre, d'un point de vue législatif, que l'accroissement présumé et soudain des temps d'inaction du conducteur, périodes de latence justifiant qu'elles ne soient pas comptabilisées comme un temps de travail<sup>24</sup>.

D'un point de vue juridique, ces heures d'équivalence n'ont pas à être rémunérées : elles sont hors du temps de travail effectif. Pourtant, confirmant que ces périodes sont pourtant bien admises par les partenaires sociaux, les employeurs eux-mêmes tout comme les conducteurs, tel un temps de travail, un accord du 23 avril 2002, bénéficiant d'un arrêté d'extension de l'État le rendant applicable à toute la profession (Arr. 21 oct. 2002, JO 14 nov.), oblige au paiement de ces temps d'équivalence, avec majoration du salaire. Le paiement de ces périodes supposées de latence rend ainsi socialement acceptable les temps au service de l'employeur.

Il faut toutefois considérer que l'allongement des temps de service a été la solution retenue en contrepartie d'une comptabilisation précise de ces temps, pour les seuls conducteurs sur longue distance. Pour le secteur le plus industrialisé, celui où dominent largement les grands groupes de commissionnaires/transporteurs, celui de la messagerie (Géodis, Shenker, Mory Team...), la solution a été la suppression de toute heure d'équivalence permettant l'allongement des temps de service sur la semaine. Les conducteurs « courte distance » de ce secteur, comme également ceux des transports de fonds, sont aujourd'hui au droit commun de ce point de vue : la comptabilisation précise des temps ne s'assortit ici d'aucune présomption d'inactivité. Pour ces chauffeurs des sous-secteurs du transport routier le plus concentré, celui qui est aussi le plus intégré dans les chaînes logistiques en flux tendus, le processus d'industrialisation s'est donc accompagné d'un rapprochement avec le droit commun du travail.

(18) M. Hautdidier, P. Ramackers, La durée du travail est-elle encore contrôlable ? Réflexion sur une évolution à partir de l'exemple des transports routiers, *Dr. soc.* 1995. 333.

(19) S. Carré, Un exemple de pluralisme juridique : l'accord Grands Routiers du 23 novembre 1994, *Rev. jur. de l'Ouest* 1999, n° 3, p. 173.

(20) Réduction étagée des temps de service jusqu'au 1<sup>er</sup> janv. 1998 (art. VII).

(21) Décr. n° 2000-69, 27 janv. 2000, modifiant le décret n° 83-40 du 26 janv. 1983. Par ailleurs, le Conseil d'État assimile ces nouveaux temps de service à un mécanisme d'équivalence (CE, 30 nov. 2001, *Bull. transp. log.* 2001. 836).

(22) C. trav., anc. art. L. 212-19 ; actuel C. transp., art. L. 3313-2. Ces dispositions interdisent les clauses de forfait en heures ou en jours sur l'année. Reste possible la clause de forfait en heures sur la semaine, par exemple. Mais une application licite d'un tel forfait nécessite un décompte précis de toutes les heures puisque celles effectuées au-delà du forfait ouvrent droit aux contreparties en matière d'heures supplémentaires, contrairement aux pratiques généralisées relevées avant les années quatre-vingt-dix. Concernant les clauses contractuelles fixant des primes en fonction des résultats commerciaux ou de la productivité du conducteur, signalons que la loi d'orientation des transports intérieurs

(L. n° 82-1153, 30 déc. 1982), puis le règlement communautaire n° 3820/85 du 20 déc. 1985 interdiront celles qui remettent en cause la sécurité routière.

(23) N. Gavalda, La réduction du temps de travail des chauffeurs routiers : un réel défi pour les transporteurs français, *Dr. soc.* 2001. 813.

(24) Cette évolution n'est pas monolithique. Il serait nécessaire de distinguer entre les grands groupes de transport et les petites entreprises familiales, les premières utilisant souvent les secondes pour sous-traiter les opérations les moins rentables ou les plus difficiles à réaliser. Le secteur du TRM comprend notamment un grand nombre de toutes petites entreprises, le chauffeur ayant le statut de travailleur indépendant (au 31 déc. 2007, 53 658 personnes salariées ou non, équivalent plein temps), dont 25 838 chauffeurs salariés, travaillaient au sein de 24 525 entreprises du TRM employant entre 0 et 5 salariés. (SOeS - Enquête annuelle entreprises). Là peut perdurer l'ancienne logique d'une rémunération (le profit, en l'occurrence) contre la réalisation d'une prestation, sans prise en compte exacte des temps impartis pour cette réalisation (nonobstant les temps de repos exigés par la réglementation communautaire de sécurité routière), et malgré l'asservissement de ces « artisans-chauffeurs » au canevas fixé pour eux par ceux qui organisent globalement les chaînes logistiques.

Mais pour tous néanmoins, l'exigence d'une forte disponibilité, si elle s'accompagne du principe d'une comptabilisation précise des temps, emporte aussi un mode de calcul du travail hebdomadaire sur une base qui est devenue le mois, le trimestre, sinon le quadrimestre. Et pour cela, il n'est nullement besoin de négocier un accord de modulation<sup>25</sup>. Là ne se trouve pas discutée la distinction entre temps de travail et temps de repos au quotidien, mais celle entre le temps de travail minimal que le travailleur s'engage par contrat à accomplir et la durée maximale que l'employeur peut unilatéralement exiger de lui par le biais des heures supplémentaires. Et la règle nouvelle, qui peut être analysée également comme le pendant de l'abandon d'une mise à disposition du chauffeur en fonction des seuls aléas d'une exploitation routière, a été d'autoriser largement le calcul de la durée légale hebdomadaire du travail sur la base de la moyenne des temps effectués sur plusieurs semaines. Concrètement, l'autorisation de l'inspection du travail pour calculer la durée légale du travail sur une période supérieure à la semaine a été abandonnée. Le conducteur peut donc travailler au-delà de la durée légale du travail sur une semaine (soit trente-cinq heures pour un chauffeur courte distance du secteur de la messagerie), sans que l'employeur n'ait à fournir de contrepartie (avertir l'inspection du travail, verser une majoration de salaire au conducteur, lui accorder des repos compensateurs), tant que, sur la période considérée, il ne dépasse pas en moyenne cette durée légale. Dans une logique similaire, a été parallèlement décidé que la notion de « temps de service », même si elle n'aboutit pas à justifier l'existence d'heures d'équivalence (comme pour les conducteurs « courte distance » de la messagerie), est une notion applicable à tous les chauffeurs routiers : ainsi se trouverait juridiquement fondée la possibilité d'un dépassement de la durée maximale journalière du travail<sup>26</sup>.

## II. — UNE PAIX ARMÉE

Des années quatre-vingt-dix à aujourd'hui, le basculement d'une logique d'exploitation où le conducteur, autonome et maître du déroulement de son voyage, effectue une prestation pour laquelle il sera globalement rémunéré à une logique de la comptabilisation des temps en vertu de quoi il sera rémunéré pour le temps

exact considéré comme un travail ne s'est pas fait sans conflit.

Car ce basculement du rapport au temps, concernant le travail des camionneurs, induit un déplacement quant à la nature des contestations et des disputes. Le chauffeur routier d'après-guerre ne comptait pas son temps, pourvu que lui soit accordée cette liberté qui lui était chère. Quand tout se trouve décompté, ce qui implique que l'employeur paye intégralement le temps de travail, mais seulement celui-ci, et donc qu'il contrôle pour ce faire étroitement la prestation de son salarié, la ligne de front se déplace : la question de la distinction entre temps de travail et temps de repos devient centrale (2.). L'actualité législative, conventionnelle et judiciaire porte la trace de ces conflits. Il y a eu une insécurité juridique (1.) et celle-ci persiste car, par delà le nouvel équilibre institué, certaines questions restent en suspend, tant la notion de « voyage », ou l'idée d'une « mission » qu'il faut remplir, imprègne l'activité professionnelle du chauffeur routier (3.).

### 1. Périodes de troubles

Pour une part, le chaos juridique a pour raison d'être ce basculement lui-même. Le décret du 26 janvier 1983 reste inchangé jusqu'en 1992. De 1992 à 2007, il connaît neuf réformes : plus d'une modification en moyenne tous les deux ans. Quatre fois au moins, les modifications apportées ont été attaquées devant les tribunaux. Par trois fois, le décret modificatif a été jugé totalement ou partiellement illégal par le Conseil d'État, pour des raisons de forme ou de fond<sup>27</sup>. Des transporteurs, ayant commencé à verser des rémunérations en vertu de dispositions finalement annulées, ont pu réclamer le remboursement du trop-perçu ainsi versé à leurs chauffeurs, d'où conflits et litiges<sup>28</sup>. Quant à l'accord « grands routiers » du 23 novembre 1994, il a bien été jugé illicite pour certaines de ces dispositions<sup>29</sup>, tandis que l'État n'a pas cherché à en étendre l'application par un arrêté d'extension, tout en incitant pourtant à son application, notamment par le jeu d'exonérations de charges sociales<sup>30</sup>. L'accord a donc été mis en œuvre, au risque pour les employeurs qui s'en prévalaient d'être déboutés devant les tribunaux, réticents à donner toute sa mesure à cette convention, même là où ses stipulations n'apparaissaient pas illécites<sup>31</sup>.

(25) Décr. n° 2005-306, 31 mars 2005 modifiant le décret n° 83-40 du 26 janv. 1983 ; v. l'actuel art. 5, § 6. Seul, le calcul de la durée du travail sur un quadrimestre nécessite un accord collectif.

(26) V. notamment Décr. 26 janv. 1983, art. 5, § 3 et art. 7, § 2 (état actuel).

(27) CE, 5 oct. 1998, Liaisons soc. 1998, Bref 12759 (annulation complète du décret n° 96-1115 du 19 déc. 1996) – CE, 30 nov. 2001, Bull. transp. log. 2001. 836 – CE, 18 oct. 2006, Dr. ouvrier 2007. 244.

(28) Soc., 6 mai 2009, RD transp. 2009. Comm. 195.

(29) Crim., 24 nov. 1998, Bull. transp. log. 1999. 18 (le transporteur qui n'a pas appliqué la législation du travail, pour avoir suivi les dispositions conventionnelles illicites de l'accord du 23 nov. 1994, ne peut être pénalement sanctionné : il commet en effet une erreur de droit en croyant appliquer la bonne réglementation...).

(30) Décr. n° 97-488, 12 mai 1997, pris pour l'application de la réduction de cotisations sociales prévue à l'article L. 241-13 du code de la sécurité sociale en ce qui concerne certaines catégories de salariés et certains régimes spéciaux de sécurité sociale, JO 17 mai, art. 2.

(31) Soc., 19 sept. 2009, RD transp. 2009. Comm. 211 (ambiguïté dans l'application alternative des repos récupérateurs mis en place par l'accord « grands routiers » en lieu et place d'une mise en œuvre des repos compensateurs, d'origine légale) – Soc., 10 nov. 2009, RD transp. 2010. Comm. 27 (remise en cause d'un engagement unilatéral de l'employeur, en application de l'accord « grands routiers ») – Soc., 7 avr. 2010, Dr. ouvrier 2010. 505 (annulation d'une décision d'une cour d'appel s'étant appuyée sur l'accord « grands routiers » pour décider de l'existence d'un temps de travail).

Par ailleurs, le basculement d'un modèle productif à un autre ne s'est pas fait sans résistance, comme l'attestent quelques décisions. Soit que l'employeur conteste désormais les initiatives du chauffeur dans le choix des trajets et des pauses<sup>32</sup>, soit qu'un conducteur remette en question le choix de l'employeur d'abandonner le mode d'exploitation ancien, au profit d'une comptabilisation plus stricte des temps, faisant perdre à son employé certains avantages auxquels il tenait<sup>33</sup>. Il est enfin manifeste que le règne des arrangements « maison », prévalant là même où une nouvelle logique d'exploitation s'est mise en place, n'a pas disparu, peut-être pour échapper ainsi aux atermoiements d'une législation mouvante et indécise, mais au risque d'une contestation salariale se prévalant alors d'une comptabilisation précise des temps<sup>34</sup>.

Cependant, plus que la contestation des « temps de service », dont pourtant la validité juridique reste fragile<sup>35</sup>, les incertitudes actuelles en matière de mesure du temps de travail sont aussi caractéristiques d'une profession pour laquelle le choix a été fait d'un décompte précis alors même que les termes de cette occupation restent flous, les temps productifs (conduite, manutention...) étant pris dans un ensemble plus vaste (le « voyage ») où le travailleur est bien dans le cadre d'une occupation professionnelle, sans être pour autant strictement « au travail ». C'est dans ces zones limites (attentes, coupures de conduite, repos journalier et hebdomadaire hors résidence, trajets d'approche...) que va évidemment se cristalliser le rapport de force entre travailleurs et employeurs puisque, par ailleurs, via la réglementation sur les heures d'équivalence et leur paiement, un « Yalta » réglementaire et conventionnel a eu lieu (forte disponibilité contre décompte complet des temps de service).

## 2. Nouvelles lignes de front

Les temps d'attente du chauffeur sont aujourd'hui la principale pomme de discorde. Il en est ainsi quand le salarié patiente avant qu'on ne charge ou décharge son véhicule ou parce que la semi-remorque qu'il doit prendre en charge à un relais n'est pas encore arrivée sur l'aire d'échange. Ces temps d'inaction pourraient être inclus dans les heures d'équivalence si la réglementation, présumant pour les chauffeurs de telles périodes de latence, n'empêchait pas leur décompte précis par l'effet même de cette présomption. Les heures d'équivalence correspondent juridiquement à un temps de repos présumé, mais pour lequel les chauffeurs bénéficient conventionnellement d'une rémunération majorée et, surtout, dont on s'interdit de savoir à quoi finalement

elles correspondent dans la réalité. Quand donc une période de latence se présente, elle doit être qualifiée soit en repos, soit en travail (précisément comme un temps de service intégrant de façon totalement indissociable des périodes « productives » et des périodes d'inaction au titre des équivalences).

Le critère essentiel, d'un point de vue juridique, est alors de savoir si le conducteur, en situation d'inaction, est à la disposition du transporteur ou s'il est libre de vaquer à ses propres occupations : il y aura temps de service dans la première situation, temps de repos, dans la seconde. Le travailleur, qui peut rester de longues heures à attendre dans sa cabine qu'on lui demande d'exécuter une tâche, peut subodorer qu'il n'est pas en repos (d'autant que son temps de service intègre les périodes d'inaction). Son employeur, considérant qu'il peut vaquer à des occupations personnelles, exigera qu'il se place, à l'aide du chronotachygraphe, en position de repos. Face à cette situation, l'opinion des juges est de dire que si le conducteur connaît à l'avance la durée de son temps de latence, ce qui signifie que l'employeur lui a indiqué, au plus tard au moment du début de cette période, le laps de temps durant lequel il ne recevra aucune consigne, il est en situation de repos. Qu'importe la difficulté matérielle à faire quoi que ce soit (ainsi, très couramment, quand le conducteur attend sur un parking isolé au cœur de la nuit).

Sans entrer plus avant dans le détail, qu'il nous suffise de constater en quoi le positionnement indécis du chauffeur routier dans un espace de travail ouvert, conjugué à des temps effectifs d'inaction (mais d'une inaction contrainte), rend discutable aux yeux de chacun la frontière du repos et du travail dans une logique de comptabilisation complète des temps à disposition de l'employeur. Et cette indécision quant à la situation exacte du chauffeur routier se trouve redoublée par les antinomies juridiques, qui peuvent venir brouiller encore la perception de cette situation, à moins que ces contradictions ne soient justement le miroir d'une réalité confuse. Ainsi, le droit social communautaire refuse d'admettre l'existence des heures d'équivalence du droit français. Au titre de la sécurité au travail, elles devraient être décomptées comme un temps de travail<sup>36</sup>. Pourtant, le droit communautaire routier admet, au titre de la sécurité routière, des temps de disponibilité qui, sans entrer dans un temps de travail, ne sont pas des temps de repos<sup>37</sup>. Ces temps de disponibilité deviennent un temps de travail, au sens du droit communautaire routier, quand notamment le travailleur est tenu de rester à son poste dans l'attente d'une tâche dont il ne peut savoir à l'avance quand elle se présentera<sup>38</sup>. À l'inverse, les temps d'attente connus à

(32) Soc., 4 févr. 2009, RD transp. juill.-août 2009, Comm. 140 : licenciement pour faute suite à une modification de tournée à l'insu de l'employeur.

(33) Agen, 18 mai 2010, RD transp. 2010. Comm. 233 : contestation par le salarié de l'abandon par son nouvel employeur (rachat d'entreprise) d'un mode de rémunération forfaitaire, au profit d'une comptabilisation précise des temps, mais lui faisant perdre le bénéfice de primes « maison ».

(34) Soc., 28 sept. 2010, RD transp. 2010. Comm. 234 : conducteur effectuant des tractions de nuit, en relais, règles « maison » en matière de durée du travail (calcul de la durée du travail à partir d'un nombre fixe et forfaitaire de jours ; indemnités de frais professionnels « maison »), contestation de ces règles d'entreprise au nom de la réglementation publique.

(35) S. Carré, Influence communautaire et ratiocinations nationales dans l'évolution du droit social applicable au secteur du transport routier de marchandises, *op. cit.*

(36) CJCE 1<sup>er</sup> déc. 2005, Dellas, Dr. ouvrier 2006. 364, note Bonnechère.

(37) Règl. n° 561/2006, 15 mars 2006, art. 3, b).

(38) D'abord, pour la réglementation communautaire sur les temps de conduite et de repos : Règl. n° 561/2006, 15 mars 2006, art. 3, a). Mais le droit social communautaire effectue également cette distinction entre période de disponibilité et périodes d'inaction entrant dans le temps de travail, en fonction du critère de l'incertitude d'une reprise des tâches, au service de l'employeur : Dir. n° 2002/15, 11 mars 2002, art. 3, a) et b).

l'avance sont donc des temps autres qu'un repos, ils sont des « temps de disponibilité », un temps tiers entre le temps de travail et de repos, qui déroge donc aux principes du droit commun social communautaire<sup>39</sup>.

### 3. Par delà les nouvelles frontières, les territoires incertains du voyage

Cet aspect « flouté » de la réglementation sociale routière, qui rendrait compte d'une dimension professionnelle de l'activité de conducteur dépassant du strict cadre de sa fonction productive au service de l'employeur, de cet aspect que le consensus présent autour des temps de service a provisoirement arrêté, se retrouve en d'autres situations. On peut notamment citer les « interruptions de conduite » de sécurité routière. Dans la réglementation communautaire de sécurité routière, ces interruptions de conduite sont des « pauses », qui doivent être distingués des « repos ». Le repos est caractérisé par la possibilité dont bénéficie le travailleur de disposer librement de son temps. La pause de conduite, elle, lui interdit certes d'effectuer une quelconque tâche pour l'employeur (conduite, manutention, surveillance...), mais doit aussi « uniquement lui permettre de se reposer ». Il ne s'agit donc pas d'un repos au sens où le travailleur n'est plus à la disposition de l'employeur mais de lui-même<sup>40</sup> et il essentiel d'avoir à l'esprit que les interruptions de conduite sont une obligation professionnelle du travailleur, dont la mauvaise mise en œuvre à sa seule initiative est constitutive non seulement d'une faute professionnelle, mais encore d'une faute pénale<sup>41</sup>. Et pourtant, la réglementation communautaire sur le contrôle des temps de conduite et de repos, indique que le chronotachygraphe doit être placé sous le signe « lit », qu'il s'agisse d'un repos ou d'une pause<sup>42</sup>. Il y a donc une confusion au titre d'une fonction commune, de nature sécuritaire :

l'interdiction de conduire. D'ailleurs, dans la pratique quotidienne, si l'interruption de conduite peut être l'occasion de se restaurer dans un « routier », elle peut également devenir un contretemps jugé stérile pour le camionneur pressé de terminer son trajet, mais obligé de s'arrêter en rase campagne le long d'une route à grande circulation.

Au surplus, cet aspect plus global des obligations d'un conducteur est pris en compte tant par la réglementation française que par la réglementation communautaire, là même où ni le droit, par ses contradictions, ni les pratiques autour de la comptabilisation des temps de travail, ne font ressortir un débat sur ce qu'il convient de prendre en compte pour la mesure de ces temps. Nous sommes bien sur des temps de repos, mais de ces repos contraints qui entrent dans le cadre d'une activité professionnelle. Par exemple, le droit communautaire, prévoit la possibilité d'une scission du repos quotidien, moyennant un allongement de ce repos<sup>43</sup>. Le droit communautaire, comme le droit du travail français, tient compte de l'existence des repos hebdomadaires « hors résidence » pour en réduire la durée minimale<sup>44</sup>. La réglementation communautaire autorise le chauffeur à casser son repos afin de procéder aux opérations d'embarquement et de débarquement de son véhicule d'un navire ou d'un train<sup>45</sup>. Plus caractéristique encore, le décret du 26 janvier 1983 (art. 5, § 1) procède au calcul de la durée du travail des conducteurs non pas par l'accumulation des heures entrant dans la durée effective du travail, ainsi qu'y procède le code du travail, mais par la soustraction de toutes les pauses et coupures entrant quotidiennement dans l'amplitude journalière de travail. De plus, un accord du 12 novembre 1998 permet, à destination des conducteurs « grands routiers », le paiement des périodes de pauses entrant

(39) La directive n° 2003/88 du 4 novembre 2003 concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail ne connaît pas cette notion hybride des temps de disponibilité.

(40) Au demeurant, une interruption de conduite obligatoire peut avoir lieu sur un temps d'attente ; par exemple, il peut s'agir d'une attente dont on ne connaît pas précisément la durée et pour laquelle le conducteur doit être en mesure à tout instant de répondre à son employeur. Il n'y a alors pas un temps de repos mais un temps de travail, au sens du droit du travail français.

(41) Dans la mesure où le transporteur est considéré responsable de la mauvaise application de la réglementation communautaire par ses conducteurs, il va de soi qu'il peut, sinon qu'il doit, sanctionner disciplinairement les chauffeurs qui ne respectent pas cette réglementation (v. notamment Règl. n° 561/2006, 15 mars 2006, art. 10). Mais si l'art. L. 3315-6 du code des transports reprend le principe d'une responsabilité pénale de celui qui a la direction de l'entreprise (tant en présence de certaines infractions à la législation sociale qu'à la législation communautaire sur les temps de conduite et de repos), il pose aussi, *in fine*, la responsabilité pénale du conducteur « lorsque l'infraction résulte de son fait personnel ». Quant aux diverses infractions (contraventions) pouvant résulter d'un mauvais maniement du tachygraphe, elles sont fixées par le décret n° 86-1130 du 17 oct. 1986. Elles sont directement imputables au conducteur, à moins qu'elles ne résultent d'une instruction de l'employeur ou d'une faute d'abstention de sa part.

(42) Règl. CE n° 3821/85, 20 déc. 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, art. 15, § 3, d).

(43) Règl. n° 561/2006, 15 mars 2006, art. 4, g) : un premier repos d'au moins 3 heures ; un second repos d'au moins 9 heures, soit 12 heures au moins, au lieu de 11 heures en l'absence de scission.

(44) Précisément, le règlement n° 561/2006 du 15 mars 2006, art. 8, § 6 et § 8, indique qu'un repos hebdomadaire réduit peut être pris sur une période de deux semaines consécutives. Il ne limite pas ce repos au cas d'une halte effectuée hors résidence. Il précise cependant que ce repos hebdomadaire réduit, comme les repos journaliers, peuvent être pris en cabine, à condition qu'il y ait une couchette et que le véhicule soit au repos (i.e. : il n'y a pas de « repos » quand un camionneur se repose tandis que le véhicule roule, entre les mains d'un second chauffeur). La législation sociale française autorise également des repos hebdomadaires réduits, mais dans la seule mesure où il est possible d'organiser la durée du travail dans la semaine sur 6 jours. Il n'y a là que l'application du droit commun (C. trav., art. L. 3132-1). Par contre, la convention collective de branche des entreprises du transport routier (convention du 21 déc. 1950) indique que, si le repos hebdomadaire ne peut descendre en dessous de 35 heures quand il est pris au domicile du conducteur, il peut être réduit à 24 heures quand il est pris hors du domicile (art. 8 bis).

(45) Règl. n° 561/2006, 15 mars 2006, art. 9, § 1.



dans cette amplitude journalière de travail quand elles dépassent un certain seuil. Est ainsi dédommée la contrainte qu'occasionne l'existence d'une activité professionnelle itinérante pouvant s'étendre sur de longues heures, combien même serait-elle grevée de nombreuses périodes de latence <sup>46</sup>. Enfin, de façon beaucoup plus générale, rappelons que les tribunaux

français considèrent qu'un quelconque accident encouru en cours de mission, même sur un temps de repos, doit être considéré comme un accident de travail. Cette règle s'applique ainsi aux chauffeurs qui se blessent en cours de voyage dans leur chambre d'hôtel ou en sortant du restaurant dans lequel ils ont dîné <sup>47</sup> ■

---

(46) Les hésitations qui semblent transparaître pour qualifier certaines séquences des missions du chauffeur (pauses contraintes qu'il convient d'encadrer, présomption d'inactivité dans le cadre du travail...) trouvent aujourd'hui un écho dans les difficultés qu'il y a à qualifier les temps de déplacement professionnel (v. C. trav., art. L. 3121-4), ou du moins dans l'existence des mesures prises pour assurer une contrepartie à ces temps quand ils prennent de l'ampleur mais ne sont pas considérés comme un temps de travail effectif (sur cette question, V. D. Asquinazi-Bailleux, *Le temps de déplacement professionnel*, *La semaine juridique*, éd. E, n° 24, p. 1031). Et il y a écho par l'inversion des

---

temps pris en considération. Pour le chauffeur routier, ce sont les temps où il ne circule pas qui peuvent poser problème. Pour le salarié « en déplacement », ce sont les moments où il circule effectivement qui font difficulté. Côté salarial, quand ces temps ne sont pas comptés comme un travail, ils n'en sont pas moins ressentis comme une contrainte au service de l'employeur. Côté patronal, le salarié n'agissant pas directement en relation avec sa fonction, il est perçu comme un temps mort, économiquement parlant.

(47) Soc., 19 juill. 2001, Bull. civ. V, n° 285.