



HAL
open science

L'ordonnance n° 2012-814 du 22 juin 2012 relative au temps de travail des conducteurs indépendants

Stéphane Carré

► **To cite this version:**

Stéphane Carré. L'ordonnance n° 2012-814 du 22 juin 2012 relative au temps de travail des conducteurs indépendants. *Revue de droit des transports et de la mobilité*, 2012, 4, p. 13-15. halshs-01442908

HAL Id: halshs-01442908

<https://shs.hal.science/halshs-01442908>

Submitted on 14 Mar 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.

L'ordonnance n° 2012-814 du 22 juin 2012 relative au temps de travail des conducteurs indépendants

Stéphane Carré, IUT de Saint-Nazaire, UMR 6297 « Droit et changement social »

Les dispositions, tout à fait originales, de l'ordonnance du 22 juin 2012 fixant une durée maximale du travail à destination des conducteurs indépendants est l'aboutissement d'un long et difficile processus communautaire entamé dès les années mille neuf cent soixante et visant à encadrer les temps de travail et de repos des chauffeurs routiers. Mais plutôt qu'une logique sociale, visant directement à la protection de la personne du travailleur, c'est une logique professionnelle et économique qui est ici prioritairement à l'œuvre, visant à parfaire une sécurité routière nécessaire au bon développement d'un marché unique des transports.

L'ordonnance du 22 juin 2012 relative à la durée de travail des conducteurs indépendants du transport public routier pose une règle singulière : celle d'une durée maximale du travail à destination de travailleurs indépendants, des conducteurs routiers en l'occurrence, dont le véritable statut est d'être précisément des commerçants (art. L. 110-1, 5° C. com.). Et, *de jure*, le Code du travail n'est bien entendu pas applicable à ces travailleurs, à moins qu'il ne soit démontré que les conditions effectives de leur travail n'aboutissent à une subordination juridique. C'est pourquoi d'ailleurs, ces nouvelles dispositions sont inhabituelles d'un point de vue matériel (i. e. du point de vue de l'aspect concret de l'obligation). Il est très rare effectivement que soit fixé une durée maximale du travail à destination d'un travailleur n'ayant pas le statut de salarié, qui plus est un commerçant bénéficiant en principe directement du droit à la libre entreprise. Aussi, la règle a suscité bien des interrogations et beaucoup des résistances. Nous allons en retracer la genèse (1.).

Il faut pourtant considérer que d'un point de vue plus formel, tenant aux catégories juridiques, cette disposition entre dans le contexte plus large des règles professionnelles venant encadrer l'activité de tous ceux qui, à un quelconque titre, participent directement à l'exécution des transports, cela dans l'objectif d'assurer une sécurité d'exploitation (en l'espèce, la sécurité routière). Ces règles professionnelles ont donc vocation à s'appliquer à tous, qu'ils soient salariés ou travailleurs indépendants. Pour les salariés, elles se surajoutent et interfèrent avec les dispositions du Code du travail, influençant alors concrètement les conditions de travail. Mais pour les travailleurs indépendants, elles viennent également modifier de façon effective les conditions d'exercice des métiers du transport. Et, à chaque fois, l'activité professionnelle s'en trouve contrainte, encadrée. En cela probablement, mais de

façon abusive, on a pris le parti de dénommer ces dispositions comme étant des règles « sociales » (2.).

1. La durée du travail des chauffeurs routiers indépendants : une règle qui vient de loin

L'ordonnance n° 2012-814 relative à la durée du travail des conducteurs indépendants du transport public routier renvoie dans ses visas introductifs, outre à l'article 38 de la Constitution française, à trois textes communautaires et à un texte de droit français¹. C'est que cette ordonnance est l'un des multiples avatars résultant du retard chronique du droit national à prendre en compte le droit européen. Précisément, la directive n° 2002/15 du 11 mars 2002 fixait un délai de transposition des règles qu'elle posait (art. 14 : 23 mars 2005). Concernant pourtant la durée du travail des conducteurs routiers indépendants, le législateur européen avait cependant décidé de reporter la mise en œuvre effective des nouvelles dispositions. Il avait été décidé qu'aucune transposition ne pourrait avoir lieu avant qu'un bilan ne soit fait des conséquences sociales et économiques de cette exclusion temporaire des travailleurs indépendants. Pour ce faire, un rapport de la Commission au Parlement européen et au Conseil devait être remis le 23 mars 2007, deux après l'introduction des nouvelles règles dans les droits nationaux à destination des conducteurs salariés. Ce rapport a été présenté le 23 mai 2007². Finalement, la directive fixait, le cas échéant, la mise en place des règles à destination des travailleurs indépendants par transposition de celles-ci dans les législations nationales au 23 mars 2009 (art. 2, §.1). Mais à l'automne 2011, rien n'avait été fait...

Cette inertie, sur ce sujet comme en d'autres, allait inmanquablement entraîner une mise en demeure ou un recours en manquement des instances européennes contre la France³. C'est

¹ Règl. n° 3821/85 du déc. 1985 concernant le chronotachygraphe, règl. n° 561/2006 du 15 mars 2006 en matière de temps de conduite et de repos dans le secteur des transports routiers, dir. n° 2002/15 du 11 mars 2002 relative au temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier, loi n° 2012-260 du 22 fév. 2012 portant notamment diverses adaptations de la législation au droit communautaire.

² COM (2007) 266 final.

³ Trois recours en manquement avaient déjà eu lieu, concernant la dir. n° 2002/15, contre le Luxembourg (aff. C 364/06, 24 mai 2007), l'Espagne (aff. C 392/06, 21 juin 2007) et le Portugal (aff. C 410/06 28 juin 2007). Contre la France et six autres pays, et concernant le temps de travail des conducteurs indépendants, un avis motivé de la Commission a été pris le 26 avril 2012 (réf : IP/12/409).

donc par une procédure accélérée qu'un projet de loi va être étudié par le Parlement français, autorisant le Gouvernement à rapidement prendre par voie d'ordonnance diverses mesures permettant la transposition en droit français de dispositions communautaires. La loi adoptée porte sur divers points de droit des transports (ports d'outre-mer, autorisations de transports) mais permet surtout l'habilitation du Gouvernement à légiférer par ordonnance concernant cinq textes communautaires en matière de transport⁴. Il est caractéristique que le délai de dix-huit mois posé à l'origine pour que le Gouvernement légifère par ordonnance soit ramené à des délais beaucoup plus courts sur une proposition de la commission parlementaire sur le développement durable et en fonction de l'urgence propre à chacun des textes⁵. Finalement, il ne va être accordé au Gouvernement que quatre mois pour légiférer par voie d'ordonnance concernant les travailleurs mobiles indépendants du secteur des transports routiers, à compter de la publication de la loi du 22 février 2012 : d'où l'ordonnance du 22 juin 2012...

Voilà un joli sprint final qui masque une longue course d'obstacles, sinon la tardive résurgence d'une tentative extrêmement ancienne. Car il faut remonter aux origines de la réglementation sociale communautaire sur les temps de conduite et de repos des chauffeurs routiers, dans les années mille neuf cent soixante, plus de quarante ans avant, pour voir une première démarche en ce sens essuyer un échec. Effectivement, en même temps qu'était discuté la mise en place du futur texte communautaire sur les temps de conduite (le règlement du 25 mars 1969), la commission allait proposer dans la foulée un texte sur le temps de travail des routiers, proposition qui allait être abandonnée, à peine sortie des limbes⁶. Ce n'est donc qu'en 2002 qu'est acté, de nouveau, un temps de travail pour les conducteurs routiers salariés ou indépendants. Mais l'importance de ce jalon doit être relativisée. Premièrement, depuis 1969, il pouvait être déduit en creux un temps de travail maximal pour les conducteurs indépendants en fonction des temps de repos minimaux fixés par les différents règlements communautaires en matière de temps de conduite (règl. n° 543 du 25 mars 1969 ; règl. n°

⁴ Art. 4 à 8 de la loi n° 2012-260 : trois directives (dir. 2002/15 du 11 mars 2002 ; dir. n° 2010/40 sur les systèmes de transport intelligents ; dir. n° 2010/65 concernant les formalités d'entrée et de sortie des ports maritimes) et deux règlements communautaires (règl. n° 996/2010 en matière de prévention d'incidents et d'accidents dans l'aviation civile ; règl. n° 216/2008 instituant notamment une agence européenne de la sécurité aérienne).

⁵ Débats Ass. Nat. 15 déc. 2011.

⁶ « *Thèmes de la proposition d'un deuxième règlement du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route* » (BAC 6 (1977) 347/1, doc. 13682/V/66-F), 25 oct. 1966. Sur cette question, V. S. Carré, « Généalogie d'une réglementation : la législation communautaire sur les temps de conduite et de repos applicable aux transports routiers », *Rev. dr. transp.*, oct. 2008, p. 20).

3820 du 30 déc. 1985). Deuxièmement, un temps de travail pour les chauffeurs indépendants est donc défini, mais avec une mise en œuvre reportée, sinon même à rediscuter en fonction notamment du rapport sur l'incidence de l'exclusion des conducteurs indépendants par rapport à cette norme, sachant que les conducteurs salariés sont tenus par un temps de travail maximal défini par cette directive, en principe à compter de mars 2005⁷. Troisièmement, soulignons que le règlement n° 561/2006 du 15 mars 2006 en matière de temps de conduite et de repos pose d'emblée, et sans faire de distinction entre conducteurs salariés ou indépendants, que la durée de conduite sur une semaine (56 H. au maximum) ne doit pas entraîner un dépassement de la durée maximale de travail hebdomadaire définie à la directive n° 2002/15 (art. 6, §. 2 du règl.). Or, une telle disposition, posée dans un règlement communautaire d'application directe, se référant au contenu précis d'une règle inscrite à la directive, semble bien obliger sans rémission les chauffeurs indépendants dès la mise en œuvre du règlement du 15 mars 2006, même si c'est bien le temps de conduite hebdomadaire qui ne doit pas aboutir à un dépassement d'une durée maximale de travail et même si cette disposition précise n'a jusqu'à présent pas fait l'objet d'une sanction dédiée, en cas de transgression⁸.

Mais pour en revenir à la lente maturation des normes posées par la directive n° 2002/15 à l'adresse des conducteurs indépendants, la Commission ayant demandé un rapport d'expertise à divers consultants, son propre rapport au Parlement et au Conseil préconisait, compte tenu des effets mitigés ou indiscernables de l'exclusion temporaire des travailleurs indépendants du champ d'application de cette directive⁹, de mieux distinguer entre « *faux* » et « *vrais* »

⁷ La directive n° 2002/15 précise ici que, s'il doit advenir que les règles qu'elle pose en matière de temps de travail pour les conducteurs indépendants ne sont pas mises en œuvre, les règles fixées par la directive n° 93/104 du 23 nov. 1993 deviendront applicables à ces chauffeurs routiers, du moins à ceux qui répondent à la définition du « *travailleur mobile* », dont on constate qu'il n'est pas nécessairement lié par un contrat de travail. Il s'agit de tout travailleur itinérant, attaché à une seule entreprise de transport, et n'ayant pas de liberté commerciale (V. art. 2, §. 2 et art. 3, d) et e) de la dir. 2002/15). Cette solution globale n'a été obtenue qu'à l'arrachée par une conciliation avec le Parlement européen, le Conseil européen s'étant prononcé pour l'exclusion temporaire des chauffeurs indépendants. Par ailleurs, l'Espagne et la Finlande ont tenté sans succès de faire annuler la directive par la CJUE, dans le but d'éviter qu'elle s'applique aux conducteurs indépendants (Aff. C-184/2 et aff. C-223/02, 24 sept. 2004).

⁸ A l'exception de quelques règles, dont l'art. 6, §. 2 ne fait pas partie, le règlement n° 561/2006 devait entrer en vigueur le 11 avril 2007. Mais c'est à chaque État membre de fixer la teneur des sanctions en fonction des infractions commises par rapport au règlement (art. 19 et 29).

⁹ Beaucoup d'États ayant tardé à transcrire la directive dans leur droit national, il devenait difficile de voir l'incidence de ses normes, par exemple en matière de sécurité routière. L'incidence économique

chauffeurs indépendants, afin de ne pérenniser l'exclusion que pour les vrais. Une proposition allait être fait en ce sens¹⁰, mais qui ne sera finalement pas suivie. Il ne restait donc plus qu'à mettre en œuvre les dispositions inscrites à la directive originelle, le rapport ayant été rendu, pour le 23 mars 2009.

2. Ces règles professionnelles que l'on dit « sociales »

L'ordonnance du 22 juin 2012, modifiant en cela le Code des transports, pose qu'au « *cours d'une même semaine, la durée du travail du conducteur indépendant ne peut dépasser 60 H.* », cette durée ne pouvant dépasser 48 H. en moyenne sur quatre mois (L. 3312-6). Elle indique encore que la durée maximale journalière du travail ne peut dépasser 10 H. quand ledit chauffeur effectue une partie de son travail entre minuit et cinq heures du matin (nouvel art. L. 3312-7 C. transp.). L'ordonnance rend applicable aux conducteurs indépendants l'article L. 3312-2 du Code des transports, concernant les pauses de travail, indépendamment des pauses de conduite. Il s'agit d'une stricte transposition de la directive n° 2002/15¹¹.

L'ordonnance du 22 juin 2012 définit également ce qu'est un conducteur indépendant, au sens de la section du Code des transports consacrée à la durée du travail du personnel roulant des entreprises de transport public routier (L. 3312-1 à L. 3312-3). Mais cet effort d'assignation semble incomplet. Il permet surtout la mise en cohérence du champ d'application de la réglementation communautaire sur les temps de conduite avec cette nouvelle législation sur le temps de travail. La réglementation communautaire sur les temps de conduite est applicable seulement aux conducteurs sur véhicules lourds ou de transport en commun, avec diverses restrictions. Les nouvelles dispositions nous indiquent qu'il en est de même pour le temps de travail (art. L. 3312-4 C. transp.). Un chauffeur indépendant sur véhicule léger n'est pas un « *conducteur indépendant* » au sens de cette section. Il faut aussi qu'il s'agisse d'un conducteur effectuant un transport public¹². Mais on ne sait positivement

probable était variable selon les pays. L'incidence sociale se révélait à double tranchant car, si l'introduction d'une limite au temps de travail allait entraîner une réduction de ce temps pour les chauffeurs indépendants, elle risquait également de leur imposer des rythmes de travail plus élevés.

¹⁰ Proposition de dir. du 15 oct. 2008, COM (2008) 650 final).

¹¹ V. les art. 4, 5 et 7 de la dir. n° 2002/15.

¹² S'éloignant ici de la réglementation communautaire sur les temps de conduite, l'ordonnance ne rend pas applicable la législation sur le temps de travail aux conducteurs indépendants sur véhicule lourd qui exécuterait un transport en compte propre.

pas ce qu'est un conducteur indépendant. Il est renvoyé aux articles L. 8221-6 et L. 8221-6-1 du Code du travail. Outre le cas particulier des conducteurs de transport scolaire inscrits au registre des entreprises de transport routier de personnes, ces dispositions nous indiquent seulement que les personnes physiques immatriculées au registre du commerce (ou un registre assimilé) ou auprès de l'URSSAF, et ceux qui, indépendamment de ces immatriculations, ont des conditions de travail définies exclusivement par eux-mêmes ou par un contrat les liant à un donneur d'ordre, sont présumés être des travailleurs indépendants¹³.

Quant au temps de travail, il est défini de façon restrictive, car il ne comprend pas l'ensemble des tâches se rapportant à la vie professionnelle d'un travailleur indépendant, mais à celles se rapportant uniquement au transport. Il s'agit d'une définition matérielle, à défaut d'une subordination juridique permettant, comme pour les salariés, d'indexer la durée du travail au temps pendant lequel le travailleur est assujéti au pouvoir de direction d'un employeur¹⁴. Du reste, il n'est pas possible de placer ces règles comme relevant d'un droit du travail, au sens où ce droit a pour objet de réguler les relations entre les salariés et les employeurs.

¹³ Les conducteurs indépendants et leurs donneurs d'ordre, professionnels du transport, respectant en tout point le contrat-type « *sous-traitance* » (décret n° 2003-1295 du 26 déc. 2003) entrent évidemment dans cette catégorie.

¹⁴ Art. L. 3312-5 C. transp. : « *Au sens de la présente section, la durée du travail est le temps pendant lequel le conducteur indépendant accomplit les tâches nécessaires à l'exécution d'un contrat de transport, à l'exclusion de tout autre tâche, notamment administrative, non directement imputable à l'exécution d'un tel contrat. Sont décomptés comme temps de travail, les temps de conduite, les temps de chargement et de déchargement, les temps consacrés à l'assistance aux passagers à la montée et à la descente du véhicule, au nettoyage et à l'entretien technique et tout temps donnant lieu à enregistrement comme temps de conduite ou autre tâche en application des dispositions de l'article 15, §. 3, 2^{ème} tiret, point b* », du règl. n° 3821/85 du 20 déc. 1985. La liste des tâches fixée en fin de disposition n'est pas limitative et doit être interprétée en fonction de la première phrase. Le renvoi à l'art. 15 du règl. n° 3821/85, pour les autres tâches, entraîne finalement une mise en œuvre de l'art. 3, a) de la dir. n° 2002/15 qui, pour les travailleurs indépendants, définit le temps de travail comme « *toute période comprise entre le début et la fin du travail, durant laquelle le conducteur (...) est à son poste de travail, à la disposition du client et dans l'exercice de ses fonctions ou de ses activités, autres que les tâches administratives générales qui ne sont pas directement liées au transport spécifique en cours.* » L'administration générale de l'entreprise et la prospection commerciale sortent du temps de travail dorénavant limité. Par ailleurs, on peut s'interroger sur le terme « *contrat de transport* ». Compte tenu de l'économie du texte (la durée du travail des conducteurs indépendants), il faut certainement l'entendre de façon extensive, i. e. comme comprenant la location de véhicule avec chauffeur.

Il serait certes inexact d'affirmer que les dispositions en matière de durée du travail des conducteurs indépendants n'ont aucune visée sociale. Comme pour la réglementation communautaire sur les temps de conduite et de repos, trois objectifs sont avancés : la sécurité routière, la mise en place d'un marché unique des transports (égalisation de la concurrence entre les acteurs du marché des transports), la santé et la sécurité des travailleurs du transport. Ce dernier objectif a assurément un aspect social puisqu'il vient protéger la personne du travailleur au cours du travail. Mais le caractère composite des trois objectifs pris ensemble n'en fait pas une réglementation sociale. La réglementation communautaire sur les temps de conduite et de repos est pourtant le plus souvent présentée comme une réglementation « sociale », alors qu'elle n'en a pas les traits essentiels¹⁵. Néanmoins, contrairement à la réglementation sur les temps de conduite, la directive n° 2002/15 est une directive sectorielle qui intervient à défaut d'une mise en application de la directive n° 93/104 du 23 novembre 1993, qui fut à la base de toute la réglementation sociale communautaire en matière de durée du travail. La directive du 23 novembre 1993 est d'ailleurs rendue applicable aux « *travailleurs mobiles* » exclus de celle du 11 mars 2002. Or, au premier chef, ces travailleurs mobiles sont avant tout des chauffeurs salariés et, à la limite, des « *faux indépendants* » (V. note infra). Placer ainsi des dispositions en matière de durée du travail à destination des conducteurs indépendants dans la directive n° 2002/15 en accentue donc le caractère social.

Cette difficulté ne doit cependant pas faire illusion. Bien des arguments existent pour affirmer finalement que nous sommes en face avant tout de règles professionnelles (encadrement de la profession de conducteur routier et du secteur économique des transports) et très accessoirement de règles sociales (protection de la personne, dans sa vie et son travail). Pour ne reprendre que la disposition de la directive n° 2002/15 rendant applicable aux travailleurs mobiles la directive n° 93/104 ceux d'entre eux qui ne seraient pas concernés par le premier de ces textes, elle s'explique avant tout par le champ d'application de la directive de 2002, calqué sur celui des règlements communautaires en matière de temps de conduite : ces dispositions ne s'appliquent qu'aux conducteurs de véhicules lourds et excluent les conducteurs sur véhicules légers. Il n'y a donc renvoi aux dispositions sociales de la directive du 23 novembre 1993 que pour autant que les dispositions de la directive du 11 mars 2002 ne peuvent s'appliquer qu'à des chauffeurs salariés ou de « *faux indépendants* », parce qu'ils travailleraient sur véhicule léger. Pour les vrais indépendants, il est exclu que les règles de la directive n° 93/104 s'appliquent. Dans une logique de sécurité routière (les véhicules lourds sont potentiellement les plus dangereux) et de constitution d'un marché unique (les transports internationaux communautaires sont très largement effectués à l'aide de véhicules lourds), les règles en matière de durée du travail à destination des conducteurs indépendants sont réservés

¹⁵ S. Carré, « Le rôle de la sécurité routière dans l'émergence d'une réglementation sociale internationale relative aux chauffeurs routiers », *D.O.* mars 2001, p. 89.

à ceux qui conduisent lesdits véhicules. Cette même logique professionnelle est préservée par le droit français, dans la manière dont il a transposé dans le Code des transports les dispositions de la directive n° 2002/15. Au Livre III de la 3^{ème} Partie du Code des transports, le Chapitre II sur la durée du travail des conducteurs du transport public routier ne distingue pas entre les conducteurs salariés ou indépendants. Mais il est désormais divisé en deux sections. Une Section 1 concerne spécifiquement les chauffeurs salariés (malgré un intitulé qui ne le précise pas) et une Section 2 vise explicitement les conducteurs indépendants.

Au demeurant, constatons finalement que bien des règles « *sociales* » spécifiques au secteur du transport sont en réalité marquées par cette logique professionnelle, souvent au nom de la sécurité d'exploitation des différents modes de transport : tendanciellement, elles peuvent s'adresser à des travailleurs indépendants. Par exemple, pour des dispositions s'appliquant manifestement aux seuls salariés, le législateur n'en visera pas moins un personnel défini par sa fonction, indépendamment de son statut (ainsi, en transport fluvial, la loi visera le « *batelier* » ou le « *personnel navigant* »). La situation est similaire pour le transport aérien. Bien des dispositions, y compris en droit du travail, concernent les « *navigants professionnels de l'aéronautique civile* », qui peuvent ne pas être salariés (art. L. 6521-1 et s.). Si l'article L. 5541-1 du Code des transports nous indique que le Code du travail est applicable aux marins salariés des entreprises d'armement maritime, beaucoup des dispositions incluses dans le Livre sur « *les gens de mer* » visent les « *marins* », même en matière de droit du travail, alors qu'un marin se définit d'abord par sa fonction, sa qualification et son aptitude physique (V. l'art. L. 5511-1, L. 5521-1). Il existe donc une difficulté juridique récurrente et il est nécessaire de faire un partage. La distinction se fera le plus souvent en fonction du contenu de la disposition : même si la règle s'adresse à un travailleur défini par sa fonction (batelier, commandant de bord, marin, conducteurs de train...), elle ne s'applique a priori qu'aux seuls salariés quand manifestement elle encadre un rapport salarial (par exemple, les rapports collectifs du travail). Parfois aussi la disposition se fait précise en visant le « *contrat de travail* », le « *salarié* »...

Quoi qu'il en soit, si la règle sociale a vocation à ne s'appliquer qu'aux salariés, tandis que la règle professionnelle s'applique indifféremment aux salariés et aux travailleurs indépendants, pourvu qu'ils remplissent une fonction précise, un métier spécifique, il est rare qu'un règle encadrant l'exercice quotidien de ce métier ne soit finalement réservé qu'aux travailleurs indépendants. L'article L. 1322-1 du Code des transports (Livre III de la première partie : de la « *Réglementation sociale des transports* ») indique certes que « *la durée du temps consacré par les non-salariés des entreprises de transport à la conduite ou au pilotage et aux opérations annexes ainsi que leur temps de repos font l'objet de dispositions particulières* ». Le temps consacré aux « *opérations annexes* » à la conduite, l'intitulé même du chapitre II que forme aujourd'hui à lui seul l'article L. 1322-1 (« *Durée du travail (...) des*

non-salariés ») justifie donc qu'une durée maximale du travail soit fixée à destination des travailleurs indépendants occupés à une fonction de pilotage. Mais en pratique, en dehors du transport routier, il n'avait jamais été définie directement une durée maximale du travail applicable *aux seuls travailleurs indépendants*.