



**HAL**  
open science

## Chauffeurs routiers : la mosaïque des situations sociales

Stéphane Carré

► **To cite this version:**

Stéphane Carré. Chauffeurs routiers : la mosaïque des situations sociales. *Le Droit ouvrier*, 2021, 874, pp.353. halshs-03363026

**HAL Id: halshs-03363026**

**<https://shs.hal.science/halshs-03363026v1>**

Submitted on 12 Dec 2024

**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.

# Chauffeurs routiers : la mosaïque des situations sociales

Par Stéphane CARRÉ, Maître de conférences de droit privé,  
IUT de Saint-Nazaire, UMR CNRS 6297

## PLAN

### I. Les conducteurs professionnels dans le transport de passagers

- A. Le transport public individuel de passagers
- B. Le transport collectif de passagers

### II. Les conducteurs professionnels dans le transport de marchandises

- A. Conducteurs de véhicules légers et conducteurs de véhicules lourds
- B. Transport pour compte propre et transport public

Le 8 avril 2020, le Conseil des ministres de l'Union européenne décidait de diverses mesures en matière de transport routier. Le 8 juillet 2020, le Parlement européen adoptait sans modification ces mesures. Quatre textes ont été publiés : – le règlement (UE) n° 2020/1054 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 en ce qui concerne les exigences minimales relatives aux durées maximales de conduite journalière et hebdomadaire et à la durée minimale des pauses et des temps de repos journalier et hebdomadaire, et le règlement (UE) n° 165/2014 en ce qui concerne la localisation au moyen de tachygraphe (*JOUE*, du 31 juil., L. 249/1) ; – le règlement (UE) n° 2020/1055 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 modifiant les règlements (CE) n° 1071/2009, (CE) n° 1072/2009 et (UE) n° 1024/2012 en vue de les adapter aux évolutions du secteur du transport par route (*JOUE*, du 31 juil., L. 249/17) ; – le règlement (UE) n° 2020/1056 du 15 juillet 2020 concernant les informations électroniques relatives au transport de marchandises (*JOUE*, du 31 juil., L. 249/33) ; – la directive (UE) 2020/1057 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 établissant des règles spécifiques en ce qui concerne la directive 96/71/CE et la directive 2014/67/UE pour le détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier et modifiant la directive 2006/22/CE quant aux exigences en matière de contrôle et le règlement (UE) n° 1024/2012 (*JOUE*, du 31 juil., L. 249/49).

L'adoption de ce *corpus* est l'aboutissement d'un laborieux processus législatif puisque la Commission européenne avait fait une proposition de modification de la législation européenne en ces mêmes matières dès le 31 mai 2017 (1). Parallèlement, la directive (UE) n° 2018/957 du 28 juin 2018 modifiant la directive n° 96/71/CE du 16 décembre 1996 concernant le détachement des travailleurs en Europe ne prenait pas en compte le secteur du transport routier : ce secteur devait être traité à part. Mais le 4 juillet 2018, le Parlement européen avait refusé la proposition faite par la Commission européenne en matière de détachement dans le secteur routier, jugée trop libérale (2). Le 4 avril 2019, le Parlement européen amendait finalement le texte proposé par la Commission (3). S'engageaient alors les ultimes discussions avec le Conseil européen. La mise en œuvre des règles en matière de détachement transnational concernant les chauffeurs routiers internationaux travaillant dans le secteur du transport routier de marchandises fut au cœur des débats. Globalement, les gouvernements des pays situés à l'ouest et au nord de l'Europe considéraient que les transporteurs de l'est et du sud de l'Union européenne (ou provenant de pays tiers à l'Union européenne) exerçaient une concurrence déloyale quand ils exécutaient

(1) COM/2017/278 final et COM/2017/0281 final, 2017/0123 (COD).

(2) Sur cette proposition : J.-Ph. Lhernoult, B. Palli, « Le statut social du chauffeur routier international à la lumière des dernières propositions législatives communautaires », *DS*, 2017, p. 1057 et s.

(3) T8-0339/2019.

des transports intérieurs situés dans des pays dont la législation offrait de meilleures garanties sociales à leurs chauffeurs salariés, dès lors que n'était appliqué à ces conducteurs que la législation sociale de leur pays de provenance. Les pays de l'est et du sud de l'Europe voient dans cette opportunité économique un moyen de soutenir leur industrie routière, génératrice d'emplois. Ils considèrent que les autres pays membres ont une position protectionniste, contraire à l'établissement d'un marché unique (4).

D'un point de vue juridique, la question est celle de l'applicabilité des règles du détachement à des travailleurs hautement mobiles et dont les prestations diffuses, en un même pays, peuvent s'avérer particulièrement fugaces, alors même que ces règles ont été essentiellement pensées par rapport à des travailleurs sédentaires occupés temporairement, mais de façon régulière et fixe, à l'exécution d'une prestation en un lieu déterminé. La présence fugitive du conducteur est à son comble quand il ne fait que transiter par un pays, quand également il effectue juste un transport international (entraînant simplement un chargement ou un déchargement pour un transport international) ou quand, à l'occasion de ce transport international, il effectue quelques opérations de transport intérieur (le cabotage) (5). C'est ici qu'on atteint l'acmé de la difficulté car chaque opération de cabotage entraîne une prestation de travail (et une prestation commerciale) strictement exécutée à l'intérieur d'un seul et même pays.

En arrière-plan, apparaît une autre dimension : les chauffeurs routiers du transport routier de marchandises (TRM), parce qu'ils peuvent exercer une activité professionnelle sans lieu de rattachement précis n'ont parfois qu'un lien très lâche avec leur employeur. Cette situation favorise les stratégies de décentrement de l'entreprise par rapport aux conducteurs. Le problème est donc aussi celui de la liberté d'établissement des entreprises au sein de l'Union européenne, de la congruence entre les lieux de prise de décision, qui peuvent artificiellement commander le droit social national applicable, et les lieux où le chauffeur routier exercera concrètement l'essentiel de son travail. Le droit économique et commercial s'invite donc au débat.

On remarquera combien les quatre textes de droit européen du 15 juillet 2020 ne sont pas

simplement des textes de droit social. La condition sociale des chauffeurs routiers tient aussi indirectement aux conditions d'accès et d'exercice de la profession de transporteur. Les règlements (UE) n° 2020/1055 et n° 2020/1056 sont d'abord des textes de droit économique. À quoi tient la réalité de l'établissement d'un transporteur dans un pays ? Quelles sont les conditions d'exercice de l'activité commerciale du cabotage ? Quels moyens de contrôle déployer par les pouvoirs publics quand l'entreprise a une activité transnationale ? Autant de sujets qui ont une influence directe sur la possibilité pour un transporteur de dissimuler les emplois tenus par les travailleurs itinérants, sinon l'activité même du transporteur (6). Au demeurant, nul n'ignore que certains chauffeurs routiers sont également des transporteurs car ils exerceront leur métier à titre de travailleur indépendant. Enfin, le règlement (UE) n° 2020/1054 n'est pas à proprement parler un instrument de droit social mais une législation de sécurité routière.

L'encadrement de l'activité transnationale des transporteurs routiers de marchandises est certes le fil rouge du « paquet mobilité » de juillet 2020. Il reste que certaines de ses mesures auront aussi une incidence pour certains transporteurs et conducteurs qui exécutent simplement des transports nationaux. Divers dispositifs concerneront aussi, de façon plus marginale, les conducteurs routiers du transport routier de voyageurs. Ajoutons que de nombreux secteurs du transport routier ne sont pas visés par ces mesures (ainsi, les transports locaux de voyageurs) tandis qu'à l'inverse certains conducteurs professionnels, qui ne travaillent pourtant pas dans le secteur des transports, seront concernés par divers dispositifs du « paquet mobilité ». C'est que, en effet, une part minoritaire mais non négligeable des transports routiers effectués à titre professionnel est le fait d'entreprises qui transportent pour leur propre compte. C'est spécialement vrai pour le transport de marchandises. Ces entreprises ne font pas appel aux entreprises du transport public, celles que l'on classe dans le secteur du transport routier. Mais le règlement (UE) n° 2020/1054 du 15 juillet 2020 peut leur être applicable. Toutefois, il est alors nécessaire (qu'il s'agisse de transport pour compte propre ou de transport public) de prendre aussi en considération les caractéristiques du véhicule car certaines règles professionnelles ne s'appliquent qu'aux véhicules lourds.

(4) V. les recours en annulation engagés par divers pays à l'encontre des textes du « paquet mobilité » de juillet 2020 (par ex. : aff. C-541/20, rec. du 23 oct. 2020, *JOUE* du 18 janv. 2021, C19/21 ; aff. C-551/20, rec. du 26 oct. 2020, *JOUE* du 18 janv. 2021, C19/35).

(5) Régl. (CE) n° 1072/2009 du 21 octobre 2009, art. 2, § 6 : « *Transports nationaux pour compte d'autrui assurés à titre temporaire dans un État membre d'accueil* ».

(6) S. Carré, « Itinérance et dissimulation d'emplois dans les transports », *RRJ*, 2018/2, p. 735 et s.

**Le transport routier est une galaxie. C'est un univers qui se présente comme un nuage, un amas d'activités diverses, dont plusieurs aspects s'entrelacent. La législation sociale et professionnelle**

**est à l'avenant : elle segmente, mais en fonction de ce qu'elle saisit, elle forme une superposition de réglementations ayant chacune son propre périmètre. Un enchevêtrement s'ensuit.**

## I. Les conducteurs professionnels dans le transport de passagers

Nous sommes presque tous conducteurs routiers ! Nous prenons en charge des passagers et des marchandises (des bagages), mais nous le faisons pour nous-mêmes et pour nos proches, et nous le faisons pour rendre service dans le cadre de notre vie privée. Nous ne sommes pas, en règle générale, des conducteurs professionnels et nous effectuons des transports pour notre propre compte (7). Néanmoins, le récent développement des applications télématiques rend parfois trouble la distinction entre les conducteurs agissant à titre professionnel et ceux agissant dans le cadre de leur vie privée en facilitant et formalisant des relations sociales et économiques qui dépassent la sphère de la vie privée et engagent des rapports d'argent.

La question s'est notamment posée pour les opérations de covoiturage (notamment, celui mis en place par l'entreprise BlaBlaCar), dont la formule, fondée sur une plateforme télématique de mise en relation, se rapproche des services de « voitures de transport avec chauffeur » (VTC). Le covoitureur peut-il être le salarié de la plateforme de mise en relation ? Est-il un travailleur indépendant concluant un contrat de transport avec les passagers ? Mais le covoiturage n'a pas été considéré comme une activité de transport professionnel car les tarifs pratiqués par le covoitureur ne permettent qu'un partage des frais du transport (8) et l'article L. 3132-1 du Code des transports offre aujourd'hui une définition légale du covoiturage. Par contre, certaines plateformes télématiques qui mettaient en relation des « conducteurs particuliers » (non autorisés comme conducteurs de taxis ou de VTC), acceptant de prendre en charge des passagers pour des trajets que ces derniers fixaient seuls et à des tarifs permettant aux premiers de véritables gains, ont

été pénalement condamnées (9). En effet, le secteur des transports publics de voyageurs est étroitement réglementé et compartimenté : la plupart du temps, opérateurs et conducteurs ne sont autorisés à exercer une telle activité (dans certaines limites) que s'ils répondent à certaines exigences fixées par la puissance publique. Les chauffeurs routiers (salariés et travailleurs indépendants) sont soumis à des obligations professionnelles (formation professionnelle, temps de conduite...) et les conducteurs salariés (effectuant du transport pour autrui) sont concernés par une réglementation sociale, souvent spécifique.

En fonction de ces conditions d'accès et d'exercice, tant pour les opérateurs de transport que pour les conducteurs professionnels qui exécutent ces opérations, si nous mettons de côté les conducteurs ayant le statut de fonctionnaires ou assimilés (10), trois univers sont discernables : les conducteurs assurant des transports individuels, ceux travaillant au service des réseaux de transport collectifs urbains et ceux qui sont employés à des transports collectifs interurbains. Seuls ces derniers seront, le cas échéant, concernés par le « paquet mobilité » de juillet 2020.

### A. Le transport public individuel de passagers

Certains transporteurs sont autorisés à prendre en charge un seul passager quand d'autres doivent toujours en principe prendre en charge au moins deux passagers : il s'agit alors de transport collectif. Le transport individuel de passager regroupe deux grandes catégories de personnel mobile, en principe toujours sur véhicules légers (11). Le personnel roulant du transport sanitaire et les conducteurs des « transports publics particuliers ».

(7) En 2017, on comptait en France 35,14 millions de véhicules automobiles à la disposition des ménages et pour 16% des motifs d'utilisation, un des motifs sera une utilisation professionnelle (en dehors des trajets domicile-travail). On peut ajouter 2,7 millions de « deux roues motorisées », pour lesquels 9% des motifs d'utilisation comportent un motif professionnel. Sources : ONISR, « La sécurité routière en France », 2018, p. 168 et s.

(8) Com., 12 mars 2013, n° 11-21.908.

(9) Ainsi les services « Uberpop » et « Heetch » (V. notamment Crim., 31 janv. 2017, n° 15-87770).

(10) Il existe parfois une réglementation sociale ou professionnelle spécifique pour ces conducteurs de la fonction publique. Par ex., D. n° 2016-1705 du 12 déc. 2016 (art. 10 à 14 concernant le corps des conducteurs ambulanciers) ; D. n° 2002-765 du 3 mai

2002 (chauffeurs des services du Premier ministre) ; D. n° 2002-1473 du 18 déc. 2002 (chauffeurs de l'administration centrale du ministère des Affaires étrangères) ; A. du 22 avril 2008 (brevet militaire de conduite)...

(11) C'est-à-dire sur des véhicules de moins de 3,5 tonnes de PTAC (poids total autorisé en charge, soit le poids du véhicule à vide, plus le poids du chargement). Le PTAC se détermine par véhicule (motorisé ou remorque) en fonction du nombre d'essieux que comporte le véhicule. Pour les ensembles articulés (par exemple, un ensemble tracteur et semi-remorque), il faut prendre en compte le PTRAC (poids total roulant autorisé), calculé à partir de l'ensemble routier et en fonction du nombre d'essieux que comporte cet ensemble. Le PTRAC maximal en France est de 44 tonnes (C. route, art. R. 312-4).

## 1. Le transport sanitaire

Les conducteurs du transport sanitaire (ambulanciers) doivent répondre à certaines conditions professionnelles, qui relèvent du droit de la santé publique (12). Mais plus encore, les salariés du transport sanitaire connaissent une réglementation dérogatoire en matière de durée du travail, qui est celle commune à l'ensemble des entreprises de transport routier (interurbain) de voyageurs (C. transp., art. R. 3312-3 à D. 3312-24 (13)). Ils relèvent également de dispositions propres au transport sanitaire (C. transp., R. 3312-29 à R. 3312-33 (14)). En 2019, les effectifs salariés de ce sous-secteur (15) représentent près de 60 066 personnes et 90 % de ces salariés entrent dans les effectifs de conduite (54 059 (16)).

## 2. Les conducteurs des « transports publics particuliers »

Le sous-secteur des « transports publics particuliers » (C. transp., art. L. 3120-1 et s. (17)), d'un point de vue professionnel, se divise en trois sous-groupes : les entreprises de taxis, les voitures de transport avec chauffeur (VTC) et les exploitants de véhicules à deux ou trois roues (motorisés ou cycles à assis-

tance électrique) (18). Notons qu'il existe une certaine perméabilité entre les secteurs du taxi et du transport sanitaire, certaines entreprises exerçant les deux activités (19). Là encore, certaines exigences professionnelles sont requises des chauffeurs (indépendamment des conditions professionnelles qui frappent les exploitants) (20).

Mais la plus grande part des conducteurs des « transports publics particuliers » sont des travailleurs indépendants (21). S'ils ont le statut de salariés, ces conducteurs suivent principalement le droit commun du travail (22). Néanmoins, la dépendance de ces travailleurs indépendants envers les plateformes télématiques et les conditions d'exercice des prestations de transport effectuées par l'intermédiaire de ces plateformes ont abouti à une requalification judiciaire des contrats commerciaux liant ces conducteurs à ces plateformes en des contrats de travail (23). De plus, le Code du travail intègre aujourd'hui quelques dispositions protectrices à destination de ces travailleurs indépendants recourant pour leur activité professionnelle à des plateformes de mise en relation par voie électronique (C. trav., art. L. 7341-1 à L. 7342-11) (24).

(12) C. Santé publique, art. R. 6312-7 ; A. du 26 janv. 2006, *JO* du 25 fév.

(13) Mais les conducteurs du transport sanitaire échappent aux rares dispositions communes à l'ensemble des conducteurs effectuant des transports routiers pour compte d'autrui (C. transp., art. L. 3312-1 : définition du travailleur de nuit ; C. transp., art. L. 3312-2 : pauses en cours de travail). Certaines dispositions réglementaires communes à l'ensemble des personnels du transport routier de personnes ne les concernent pas non plus (art. R. 3312-9 et R. 3312-11). Par contre, l'interdiction des conventions de forfait sur l'année pour le « *personnel roulant* » des entreprises du transport routier est véritablement générale (C. transp., art. L. 3313-2). Leur sont aussi applicables les dispositions en matière d'hébergement (C. transp., L. 3313-4).

(14) Les salariés de ce sous-secteur entrent également dans le champ de la convention collective des transports routiers et activités auxiliaires du transport du 21 déc. 1950 (IDCC 16) et bénéficient donc de certaines stipulations de la convention commune avec le secteur du transport routier de marchandises (TRM) et du transport interurbain de voyageurs, tandis que des accords collectifs spécifiques au personnel de transport sanitaire existent par ailleurs.

(15) Il faut être attentif au fait que cette réglementation sociale et les effectifs ici présentés sont ceux des entreprises *privées* de transport sanitaire effectuant du transport public. Ne sont pas concernés les ambulanciers qui dépendent de la fonction publique hospitalière.

(16) Soit 8,1% de l'ensemble des effectifs salariés du champ de la convention collective des transports routiers et activités auxiliaires du transport (qui ne comprend pas les réseaux de transport urbains). On notera par ailleurs que, en 2018, 2277 établissements du transport sanitaire ne comprennent aucun salarié. L'ambulancier est alors, très vraisemblablement, un travailleur indépendant. Sources : Observatoire prospectif des métiers et des qualifications dans le transport et la logistique (OPTL), CPNE, rapport 2020, p. 18, 24, 28.

(17) Selon l'art. L. 3120-1 du C. transp., les transports publics particuliers sont les « *prestations de transport routier de personnes effectuées à titre onéreux avec des véhicules de moins de dix places, à l'exclusion des transports publics collectifs* ».

(18) Le nombre de conducteurs de taxis et VTC est mal connu. Celui des VTC a fortement augmenté ces dernières années (la profession n'existant auparavant que sous la forme confidentielle des exploitants de voitures de « petite remise » et de « grande remise »). On dénombrerait en France 47 100 entreprises de taxis et de VTC en 2015 (sources : SDES). Mais en 2017, il y aurait autour de 50 000 conducteurs de taxis et VTC en Île-de-France, tandis qu'il y aurait 15 695 véhicules de VTC en France (sources : N. Amar et a., « La régulation du secteur des voitures de transport avec chauffeur et des taxis », rapport IGAS n° 2018-050R/CGEDD n° 012070-01). L'OTPL, dans son rapport annuel de 2018 (p. 7), donne des chiffres plus élevés. Il y aurait environ 56 000 véhicules de taxi et 26 000 véhicules de VTC, fin 2017.

(19) Certains transports sanitaires se font en taxi, sur la base d'un conventionnement avec les CPAM (CSS, art. L. 322, al. 2).

(20) C. transp., art. L. 3121-11, L. 3122-9, L. 3123-1, 3°, R. 3120-2 et s. ; R. 3121-16 et R. 3121-17, R. 3122-10 et s.

(21) 95 % des conducteurs de taxis et 66 % des conducteurs de VTC sont des travailleurs indépendants, préc.).

(22) Les conducteurs de taxis et VTC sont néanmoins concernés par les quelques dispositions concernant l'ensemble des conducteurs effectuant des transports pour autrui (notamment, art. L. 3312-1 à L. 3312-3, L. 3313-2, L. 3313-3 C. transp. ). Celles relatives aux « *entreprises du transport routier de personnes* » (C. transp., art. R. 3312-3 et s.) concernent seulement les chauffeurs salariés de taxis. Les conducteurs de taxis bénéficient d'une convention collective de branche du 11 sept. 2001 (IDCC 2219).

(23) Soc., 4 mars 2020 ; V. A. Jeammaud, « Le régime des travailleurs des plateformes » *Dr. ouv.* 2020, p. 181.

(24) V. aussi la toute récente ordonnance n° 2021-484 du 21 avril 2021 relative aux modalités de représentation des travailleurs indépendants recourant pour leur activité aux plateformes et aux conditions d'exercice de cette représentation (*JO* du 22 avril). L'art. 2 de cette ordonnance prévoit la tenue d'élections professionnelles avant fin 2022 afin d'établir la liste des organisations reconnues représentatives, au plus tard avant le 30 juin 2023. Parallèlement, une ord. n° 2021-487 du 21 avril 2021 (*JO* du 22 avril) fixe de nouvelles obligations professionnelles à destination des entreprises ayant mis en œuvre des plateformes d'intermédiation numérique dans divers secteurs du transport public routier.

## B. Le transport collectif de passagers

Le transport collectif de passagers par route est segmenté en différentes catégories : transports réguliers (lignes régulières) (25), transports à la demande (à partir d'une centrale de réservation), transports occasionnels (cars touristiques). À côté des transports publics, il existe parfois des transports collectifs privés qui n'en sont pas moins des transports exécutés dans un cadre professionnel (par exemple, sous certaines conditions, un transport de personnel organisé par un employeur) (26). De plus, les transports urbains répondent à une organisation différente des transports interurbains. Soulignons aussi la faible présence des travailleurs indépendants (conducteurs) dans ce secteur d'activité car les conditions économiques de la profession de transporteur collectif de passagers favorisent plutôt les entreprises d'une certaine importance qui vont salarier leurs conducteurs (27).

### 1. Réglementation professionnelle

Au niveau professionnel, la distinction cardinale est celle entre les conducteurs (salariés ou travailleurs indépendants) sur véhicules légers (de type minibus) et les chauffeurs sur véhicules de transport en commun (véhicules d'au moins 10 places assises, conducteur compris). Les permis de conduire ne sont pas les mêmes (permis du groupe D pour les véhicules de transport en commun : D, DE, D1, D1E) (28). Une formation professionnelle initiale et continue spécifique est exigée de ceux qui conduisent des véhicules de transport en commun (C. transp., art. L. 3314-1 à L. 3314-3) (29).

(25) Existence de dispositions particulières en matière de dialogue social et de prévention des conflits collectifs pour les services publics de transport terrestre régulier de personnes, soit en particulier dans les transports urbains de voyageurs et pour les lignes interurbaines de cars assurant un service public (C. transp., art. L. 1324-1 et s.).

(26) 12% des conducteurs de véhicules de transport en commun travaillent pour des établissements effectuant du transport routier de passagers dans le cadre d'autres secteurs d'activité (dont les collectivités publiques), donc en compte propre (sources : OTPL, rapport 2020, p. 17).

(27) Dès lors qu'il y aura un service régulier de transport collectif par car ou par autobus, le transporteur ne pourra exécuter un tel service que sur la base d'une délégation de service public, à moins que le service ne soit directement exploité par une collectivité publique (régie municipale...).

(28) Mais les conducteurs professionnels de passagers utilisant des véhicules légers sont tenus d'avoir une aptitude médicale particulière, tout comme ceux exerçant sur des véhicules de transport en commun (C. route, art. R. 221-10). L'aptitude médicale à la conduite professionnelle doit être vérifiée à nouveau tous les cinq ans jusqu'à l'âge de 60 ans (C. route, art. R. 221-11).

(29) V. aussi les art. R. 3314-1 à R. 3314-28. Ces formations professionnelles, nécessaires aussi aux conducteurs sur poids lourds, sont dénommées FIMO (formation initiale minimale obligatoire) et FCO (formation continue obligatoire).

(30) Régl. (CE) n° 561/2006 du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route (JOCE du 11 avril, L. 102/1) ; régl. (UE) n° 165/2014 du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers (JOUE du 28 fév. L. 60/1).

Par-dessus tout, certains conducteurs de véhicules de transport en commun sont tenus par la réglementation européenne en matière de temps de conduite et de repos (30). Maladroitement dénommée la « réglementation sociale européenne » (RSE), elle est fondamentalement une réglementation de sécurité routière (31), apportant néanmoins un cadre protecteur au métier de conducteur routier, applicable aux chauffeurs tant salariés que travailleurs indépendants dès lors qu'ils conduisent des véhicules lourds (32). Diverses dispositions du règlement (UE) n° 2020/1054 du 15 juillet 2020, modifiant cette réglementation, concernent potentiellement les conducteurs d'autocars (33). Dans la pratique, certaines dispositions du « paquet mobilité » de l'été 2020 ne concerneront que les conducteurs effectuant de longs parcours (ainsi les nouvelles dispositions sur les aires de stationnement sécurisées). En droit, soulignons que la réglementation européenne sur les temps de conduite et de repos ne concerne pas les transports locaux : les transports urbains par autobus en sont pratiquement exclus (34).

### 2. Réglementation sociale

Du point de vue du droit social, la ligne de partage fondamentale n'est pas celle des caractéristiques du véhicule mais celle de la distinction entre transports publics urbains et transports publics interurbains. Les réseaux de transports collectifs urbains apparaissent donc comme un monde à part puisqu'ils connaissent une réglementation sociale qui leur est propre et que la réglementation européenne sur les temps de conduite et de repos ne leur sera en général pas applicable (35).

(31) De façon tout aussi confuse, le Code des transports place un certain nombre de règles professionnelles, applicables à l'ensemble des conducteurs, qu'ils soient salariés ou travailleurs indépendants, au sein de la partie du Code des transports consacrée à la « Réglementation du travail spécifique au transport routier ». Parfois aussi, il est indiqué que telle disposition s'applique aux travailleurs indépendants (ex. C. transp., art. L. 3312-4) ou aux salariés uniquement.

(32) Ces réglementations (permis de conduire, formation professionnelle, réglementation sur les temps de conduite) s'appliquent aussi aux conducteurs travaillant pour des entreprises effectuant des transports pour compte propre à l'aide de véhicules de transport en commun.

(33) En dépit du fait que certaines dispositions nouvelles ne concernent que les conducteurs du transport de marchandises (ainsi le nouvel art. 8, § 6 du régl. n° 561/2006, modifié).

(34) Le régl. n° 561/2006 ne s'applique pas aux « véhicules affectés au transport de voyageurs par des services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas 50 km » (art. 3, a).

(35) Soulignons que la dir. n° 2002/15/CE du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier (JOCE du 23 mars, L. 080, p. 35), qui fonde la législation sociale dérogatoire en matière de durée du travail dans le secteur des transports routiers, cale son champ d'application sur celui de la réglementation européenne en matière de temps de conduite et de repos. Ce faisant, la réglementation européenne n'impose pas aux législations nationales des normes spécifiques en matière de durée du travail pour les chauffeurs salariés conduisant sur des véhicules légers.

## a. Transports urbains

Selon l'OTPL, 38% des conducteurs salariés de véhicules de transport en commun travaillent dans les transports urbains (36). Selon l'Union des transports publics (UTP), les réseaux de transport urbains (hors SNCF et RATP) regroupaient en 2019 environ 31 000 conducteurs (mais ces conducteurs salariés, exerçant presque tous sur des véhicules lourds, peuvent être également des conducteurs de tramways ou de métros) (37). Néanmoins, il ne s'agit ici que des réseaux urbains de province.

Les transports urbains de province connaissent, outre une convention collective de branche qui leur est propre (la convention collective de branche du 11 avril 1986 (38)), une réglementation spécifique en matière de durée du travail. Il s'agit du décret n° 2000-118 du 14 février 2000 relatif à la durée du travail dans les entreprises de transport public urbain de voyageurs (*JO* du 15 fév., p. 2394 ; décret plusieurs fois remanié). Fondamentalement, il s'agit d'une réglementation autonome, qui n'est pas la simple adaptation des règles de droit commun placées dans le Code du travail, ni même une mise en œuvre des règles particulières qu'autorise le Code des transports (C. transp., art. L. 1321-1 à L. 1326-4). C'est encore l'article 2 de la loi du 3 octobre 1940 « *relative au régime du travail des agents des chemins de fer de la société nationale des chemins de fer français* » qui fonde le régime de travail des conducteurs des réseaux de transports urbains de province, notamment à travers le décret du 14 février 2000 (39).

L'article L. 1321-1 du Code des transports dispose cependant que « *ni les dispositions du Titre II du Livre I<sup>er</sup> de la 3<sup>e</sup> Partie du Code du travail, ni les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent aux salariés soumis à des règles particulières, de la Régie autonome*

*des transports parisiens et des entreprises de transport public urbain régulier de personnes, à l'exception de ceux de ces salariés qui concourent aux activités de gestion, d'exploitation et de maintenance de services réguliers de transport par autobus* », et donc à l'exception des conducteurs de bus, qui font partie du personnel d'exploitation. Les adaptations qu'autorisent les dispositions des articles L. 1321-1 et suivants du Code des transports aux règles de droit commun sont ainsi applicables aux conducteurs de bus de ces réseaux (mais pas aux conducteurs de tramways ou de métros !) (40).

La situation à la RATP (41) aurait pu être similaire. L'article 2 de la loi du 3 octobre 1940 cite le « *chemin de fer métropolitain de Paris et [...] la Société des transports en commun de la région parisienne* » comme devant bénéficier d'un régime spécifique de travail sur le fondement d'arrêtés ministériels. Deux arrêtés ont été promulgués le 29 décembre 1942, l'un pour le réseau souterrain (métro) et l'autre pour le réseau de surface (autobus) (42). Mais le Conseil d'État a jugé en janvier 2006 que l'article 2 de la loi du 3 octobre 1940 avait été implicitement abrogé en ce qui concerne la RATP (43). Les arrêtés de 1942 sont sans base légale. Le juge administratif a, dans la même décision, considéré que l'autorité compétente pour fixer le régime de travail des agents de la RATP pouvait être sa direction. Un décret n° 2006-516 du 5 mai 2006 a fixé un nouveau cadre réglementaire en matière d'aménagement du temps de travail pour les agents de la RATP. Cependant, ce règlement a été derechef annulé par le Conseil d'État en 2007 (44). C'est la réglementation interne, conventionnelle et statutaire (45), de la RATP qui détermine *in fine* et prioritairement les règles sociales applicables à cet établissement public, en particulier vis-à-vis des conducteurs de bus.

(36) OTPL, rapport 2020, p. 17.

(37) Pour un effectif global de 53 000 salariés, ce qui signifie que le personnel roulant des réseaux urbains de transport en commun de province représente 58% des effectifs totaux de ces réseaux. 77% des salariés de la branche travaillent dans des réseaux urbains d'agglomérations supérieures à 250 000 habitants (chiffres déterminés en fonction d'un panel représentatif d'entreprises entrant dans ce secteur d'activité). Les chiffres de l'UTP recouvrent le champ de la convention collective des réseaux de transports publics urbains de voyageurs du 11 avril 1986 (IDCC 1424) (sources : UTP, « Bilan social transports urbains », 2019).

(38) Cette convention collective de branche est applicable à l'ensemble du territoire métropolitain et à la Corse mais n'est pas applicable à la RATP (conv. coll. du 11 avril 1986, art. 1<sup>er</sup>).

(39) Le renvoi à des dispositions concernant le transport ferroviaire (et plus spécialement ici à la loi du 3 oct. 1940 concernant la SNCF) s'explique par le fait qu'en 1940 les transports urbains restaient principalement des transports ferroviaires puisqu'il s'agissait d'abord de réseaux de tramways et, secondairement, d'autobus. Il a aussi existé, jusque dans les années 1920, de nombreux tramways ruraux. L'autobus n'a massivement remplacé le tramway que dans l'après-guerre, avant que le tramway ne

ressurgisse à nouveau en France comme mode de transport urbain à partir de 1985. Actuellement encore, le décret du 14 février 2000 pose des règles qui s'appliquent indifféremment aux conducteurs de bus, de tramways et de métros, mais dont la teneur est étroitement liée à l'exploitation ferroviaire.

(40) Néanmoins, les dispositions communes aux entreprises de transport routier de personnes ne concernent pas les réseaux de transports urbains, à l'exception de quelques circonstances très spécifiques (C. transp., art. R. 3312-3 : transports scolaires et de personnel urbains et navettes ville-aéroport).

(41) En 2019, l'EPIC RATP compte 46 575 agents (statutaires ou non) dont 20 222 « roulants ». Il n'est pas distingué entre conducteurs d'autobus, tramways, RER et métros (sources : RATP, « Bilan social », 2019, p. 18). Sachant qu'il y a environ 31 000 « roulants » sur les réseaux de transport urbains de province, il y a donc à peu près 51 000 conducteurs (de bus, de tramways...) en France et 39% d'entre eux travaillent à la RATP.

(42) *JO* du 20 juin 1943, p. 1684.

(43) CE, 11 janv. 2006, n° 269536.

(44) CE, 25 juin 2007, n° 294557.

(45) Loi n° 48-506 du 21 mars 1948 (*JO* du 26 mars, p. 2970), art. 31.

## b. Transports interurbains

Les conducteurs du transport routier collectif interurbain (ou non urbain) de voyageurs ont longtemps été saisis par la même réglementation que les conducteurs du transport routier public de marchandises (46). Précisément, les mêmes décrets fixaient des règles communes à tous, puis présentaient des règles spécifiques à ceux travaillant dans le TRM et à ceux travaillant seulement dans le transport interurbain de passagers (47). L'annexe I de la convention collective de branche des transports routiers et activités auxiliaires du transport du 21 décembre 1950 procède aussi de la sorte (48). Puis, un décret n° 2003-1242 du 22 décembre 2003 (*JO* du 24 déc.) a permis d'extraire les règles concernant les chauffeurs routiers du transport interurbain de voyageurs du décret n° 83-40 du 26 janvier 1983 « *relatif aux modalités d'application des dispositions du code du travail concernant la durée du travail dans les entreprises de transport routier* » (communément dénommé le décret « Fiterman »).

Le secteur du transport routier interurbain de voyageurs regroupe (fin 2019) 101 848 salariés (49). 84% de ces salariés travaillent dans des emplois de conduite, soit 83 035 chauffeurs routiers. Ce secteur d'activité est divisé en deux sous-secteurs : les transports routiers réguliers de voyageurs (code 49.39A) et

les autres transports routiers de voyageurs, concernant le transport occasionnel (code 49.39B). Les transports réguliers de voyageurs regroupent 69 142 salariés (soit 67,88% de l'ensemble des salariés du secteur du transport routier de voyageurs (TRV)). Sur l'ensemble du secteur, 46% des conducteurs travaillent sur des lignes régulières d'autocars, 41% effectuent des transports scolaires par autocar. Seuls 8% conduisent des autocars de tourisme (transport occasionnel) (50).

De nos jours, en matière d'aménagement du temps de travail, le Code des transports, au-delà de quelques règles communes à l'ensemble des chauffeurs du secteur des transports routiers (C. transp., art. R. 3312-1 à R. 3312-2-1), fixe une réglementation qui s'applique aux conducteurs du transport de voyageurs (C. transp., art. R. 3312-3 à R. 3312-33) (51). Mais une segmentation s'opère encore car cette réglementation peut également concerner les ambulanciers ou les chauffeurs de taxis salariés. Aussi existe-t-il un dispositif consacré aux entreprises du transport interurbain (C. transp., art. D. 3312-25 à R. 3312-28). De plus, cette réglementation sociale pose des règles qui parfois ne s'appliquent qu'aux personnes conduisant des véhicules légers (C. transp., art. R. 3312-13, 2° et R. 3312-19) ou à celles travaillant sur des services réguliers, c'est-à-dire des services de ligne (C. transp., art. R. 3312-9 et R. 3312-11).

## II. Les conducteurs professionnels dans le transport de marchandises

On ne peut brosser l'univers des conducteurs professionnels de transports routiers de marchandises comme on le fait des chauffeurs acceptant des passagers. Pour le transport de marchandises, il n'existe pas cette coupure entre le transport individuel et le transport collectif. Un tel découpage n'a aucun sens. Il n'existe pas non plus de réelle césure juridique

entre les transports interurbains et les transports urbains de marchandises. Par contre, une première ligne de partage existe entre ceux qui conduisent des véhicules légers et ceux qui conduisent des véhicules lourds : comme pour le transport de voyageurs, les conditions professionnelles d'exercice du métier ne sont pas les mêmes (52). Puis, une seconde ligne de

(46) Nous mettrons à part les quelques réseaux routiers interurbains et suburbains de voyageurs qui pourraient être encore exploités sous le régime des « voies ferrées d'intérêt local » (VFIL), du fait de leur ancien rattachement à des réseaux locaux ou secondaires de tramways ou de chemins de fer, finalement démantelés au cours du xx<sup>e</sup> siècle. Du point de vue du droit social, v. l'arrêt du 22 oct. 1941 relatif à la réglementation du travail des agents des réseaux secondaires d'intérêt général et des réseaux d'intérêt local (*JO* du 27 nov., p. 5107), l'arrêt du 31 janv. 2007 relatif à la durée du travail dans les entreprises exploitant des voies ferrées d'intérêt local (*JO* du 9 fév.), ainsi que la convention collective du 26 sept. 1974 (IDCC 779). La convention collective VFIL a été dénoncée fin 2019 par l'UTP, seule organisation patronale signataire, et a disparu au 29 nov. 2020.

(47) Décret n° 49-1467 du 9 nov. 1949 (*JO* du 13 nov., p. 11079) puis décret n° 83-40 du 26 janv. 1983 (*JO* du 27 janv., p. 423).

(48) Avec des sections spécifiques pour les services d'ambulances, la « grande remise » (aujourd'hui sans objet), les transports en commun ou les services réguliers. Des accords subséquents relevant de cette convention collective visent également des

catégories très précises de conducteurs (accord du 23 déc. 1998 sur le temps partiel dans le transport interurbain de voyageurs ; accord du 24 sept. 2004 concernant les transports scolaires ; accords du 25 janv. 2016 et du 24 nov. 2017 concernant les services de tourisme et de « grand tourisme » ; accord du 23 fév. 2017 concernant les « services librement organisés », soit les services de car longue distance sur lignes régulières).

(49) Notons l'existence de 4 603 établissements sans aucun salarié dans ce secteur (travailleurs indépendants).

(50) Seuls 2% conduisent des véhicules légers (pour 2 à 10 passagers) et 1% du transport de personnes à mobilité réduite, généralement à l'aide de véhicules utilitaires légers (OTPL, rapport 2020, p. 24 et p. 30).

(51) À l'exclusion des réseaux de transport urbain.

(52) Du point de vue statistique, la nomenclature des professions et catégories sociales distingue les chauffeurs routiers et « grands routiers » (641a), conduisant des véhicules lourds de transport de marchandises des « chauffeurs-livreurs » et « coursiers » (643a), conduisant des véhicules légers.



partage transparaît. Il s'agit de celle, en première approximation, entre le transport pour compte propre (transport privé) et le transport public : les conditions sociales d'exercice du métier ne sont pas les mêmes. Mais soyons plus précis. La frontière n'est pas tant, en effet, entre le transport pour compte propre et le transport pour compte d'autrui qu'entre les entreprises du secteur du transport public routier de marchandises (TRM) et les entreprises qui ne dépendent pas de ce secteur (qui sont essentiellement des entreprises effectuant du compte propre).

## A. Conducteurs de véhicules légers et conducteurs de véhicules lourds

Du point de vue professionnel, la distinction est cardinale (53). Cette distinction existe dans le transport de passagers, mais elle se trouve brouillée par le fait que les chauffeurs de taxis, de VTC et du transport sanitaire sont toujours des conducteurs de véhicules légers, qui répondent par ailleurs à des conditions professionnelles spécifiques propres au secteur du transport individuel. Or, il y a des conducteurs dans le secteur du transport collectif de voyageurs qui conduisent aussi des véhicules légers et qui pratiquement ne sont tenus à aucune condition professionnelle particulière. Dans le transport urbain de voyageurs, les chauffeurs de bus (qui conduisent des véhicules lourds) ne sont en général pourtant pas soumis à la réglementation européenne sur les temps de conduite et de repos.

Concernant le transport routier de marchandises, les conducteurs de poids lourds doivent appliquer le règlement (CE) n° 561/2006 du 15 mars 2006 « relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route » et le règlement (UE) n° 165/2014 du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers (54). Expressément, le règlement (UE) n° 165/2014 s'applique au « transport routier

de marchandises par des véhicules, y compris des véhicules à remorque ou à semi-remorque, dont la masse maximale autorisée dépasse 3,5 tonnes » (art. 2, 6.1, a). Cette règle, qui connaît quelques entorses mineures (55), s'applique à l'ensemble des opérations de transports de marchandises, qu'elles soient faites pour compte propre ou pour compte d'autrui, qu'elles soient exécutées par un conducteur salarié ou non (56). Cette législation européenne oblige le conducteur à se comporter conformément aux prescriptions en matière de temps de conduite et de repos qui y sont décrites (57) et à manipuler correctement le tachygraphe permettant le contrôle de ces temps (58). Cependant, concernant les conducteurs salariés, l'article 10 du règlement (CE) n° 561/2006 fixe aussi les responsabilités de l'employeur à l'égard de son chauffeur :

- interdiction aux entreprises de rémunérer les conducteurs en fonction de la distance parcourue et/ou du volume des marchandises transportées (59) ;
- obligation d'organiser le travail des chauffeurs de manière qu'ils puissent se conformer aux normes européennes en matière de temps de conduite et de repos ;
- obligation de donner des instructions appropriées et d'effectuer des contrôles réguliers pour veiller à ce que cette réglementation soit respectée des conducteurs.

Plus encore, le paragraphe 4 de l'article 10 du règlement (CE) n° 561/2006 indique que « les entreprises, expéditeurs, chargeurs, tour-opérateurs, commissionnaires de transport principaux, sous-traitants et agences employant des conducteurs veillent à ce que les horaires de transport convenus par contrat » permettent la bonne application de cette réglementation. Bien au-delà du contrat de travail, c'est l'ensemble des commettants du conducteur préposé qui peuvent être tenus pour responsable du non-respect de cette réglementation (60).

(53) Cependant, tous les conducteurs de transport de marchandises (pour compte propre ou pour compte d'autrui, sur VUL ou sur poids lourd) sont titulaires de formations spécifiques quand ils transportent certaines marchandises : matières dangereuses (conv. de Genève du 30 sept. 1957), transport d'animaux vivants (C. rur., art. R. 214-55 et s.), transports de fonds (CSI, art. L. 611-1, 2° L. 612-20).

(54) Ces textes font suite au régl. (CEE) n° 543/69 du 25 mars 1969, puis au régl. (CEE) n° 3820/85 du 20 déc. 1985 concernant les temps de conduite et de repos, ainsi qu'au régl. (CEE) n° 1463/70 du 20 juil. 1970 et au régl. (CEE) n° 3821/85 du 20 déc. 1985, concernant les appareils de contrôle (carnet de bord ou chronotachygraphe).

(55) Par exemple, en matière de transport de marchandises, pour les véhicules dont la vitesse ne dépasse pas 40 km/h. (véhicules agricoles...), véhicules de dépannages, dans un rayon de moins de 100 km., transport de marchandises à des fins non commerciales par des véhicules de moins de 7,5 tonnes de PTAC... (régl. (CE) n° 561/2006, art. 3).

(56) Aucune statistique ne semble exister permettant de connaître le nombre de conducteurs de poids lourds en France, tout secteur d'activité confondu et quel que soit leur statut (salariés ou travailleurs indépendants). Il y aurait 554 000 poids lourds immatriculés en France, en 2017, ce qui ne fournit qu'une indication grossière du nombre de conducteurs de poids lourds (sources : « La sécurité routière en France : bilan de l'accidentalité », ONISR, 2018, p. 167).

(57) Durée de conduite continue (4 h 30) ; durées de conduite journalière ; durées de conduite hebdomadaire ; pause de conduite (45 minutes) ; temps de repos journalier (normal et réduit), temps de repos hebdomadaire (normal et réduit).

(58) Concernant les responsabilités pénales respectives du conducteur et de son employeur, sinon d'un commettant, en cas d'infraction aux règles en matière de temps de conduite, temps de repos ou en matière de temps de travail : C. transp., art. L. 3315-4 à L. 3315-6.

(59) V. aussi C. transp., art. L. 1311-4.

(60) V. aussi C. transp., art. L. 1311-3.

Concernant le champ d'application de cette réglementation en matière de temps de conduite et de repos, le règlement (UE) n° 2020/1054 du 15 juillet 2020 apporte une évolution majeure, en s'appliquant à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2026, au transport routier de marchandises, « dans le cadre d'opérations de transport international ou de cabotage par des véhicules, y compris des véhicules à remorque ou à semi-remorque, dont la masse maximale autorisée dépasse 2,5 tonnes (61) » (régl. n° 2020/1054, art. 1<sup>er</sup>, 1). Cette disposition vise manifestement à réfréner la prolifération de véhicules utilitaires légers (62) effectuant ce type de transport international ou de cabotage et qui, jusqu'à présent, échappaient aux règles en matière de temps de conduite et de repos (63). De même, le règlement (UE) n° 2020/1054 va permettre d'élargir les fonctionnalités du tachygraphe équipant les poids lourds, jusqu'ici cantonnées au contrôle des temps de conduite, de travail et de repos, en le faisant techniquement évoluer de telle sorte qu'il pourra enregistrer périodiquement la localisation du véhicule (dont le passage d'une frontière) et contribuer ainsi au contrôle des opérations de détachement et de cabotage transnationaux.

Outre cette réglementation européenne en matière de temps de conduite et de repos (64), les conducteurs sur véhicules lourds pour le transport de marchandises doivent, tout comme ceux conduisant des véhicules de transport en commun de passagers, être titulaires des permis de conduite idoines (permis du groupe C : C, CE, C1, C1E). Leur aptitude médicale est régulièrement contrôlée (65). Ils sont également soumis, contrairement à ceux ne conduisant que des véhicules légers, à la formation professionnelle

(61) Cette nouvelle règle oblige à faire la distinction avec l'existence de transports d'objets s'effectuant dans un cadre non professionnel ou pour des activités locales en compte propre, d'où les nouvelles dispositions insérées à l'art. 3 du régl. n° 561/2006, aux points -aa) et -ha).

(62) Très souvent, de petits porteurs simplement bâchés, ou un véhicule de tourisme tirant une remorque bâchée, afin de maximiser la charge utile.

(63) Ces véhicules échappent également aux interdictions dominicales de circuler (du samedi, 22 h, au dimanche, 22 h) pour la plupart des véhicules de transport de marchandises de plus de 7,5 t de PTAC (arr. du 16 avril 2021, JO du 24 avril). Leurs conducteurs échappent aussi à l'application d'une quelconque règle sociale (en matière de temps de travail, de repos journalier et de repos hebdomadaire) quand ils ne sont pas salariés. De plus, ces conducteurs, travailleurs indépendants, échappent aux dispositions fixant, en France, une durée maximale du travail sectorielle, hebdomadaire et journalière (ord. n° 2012-814 du 22 juin 2012) puisque le champ d'application de cette législation (C. transp., art. L. 3312-4 à L. 3312-9) est celui-là même du régl. (CE) n° 561/2006 (véhicules lourds).

(64) Et indirectement, la dir. n° 2002/15/CE du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier, dont le champ d'application est celle du régl. (CE) n° 561/2006.

initiale et continue prévue aux articles L. 3314-1 à L. 3314-3 du Code des transports.

## B. Transport pour compte propre et transport public

Du point de vue du droit social, les différences sont importantes entre un conducteur du TRM et un chauffeur effectuant pour une quelconque entreprise (du secteur agroalimentaire, du secteur industriel...) un transport pour compte propre. Ces différences sont perceptibles essentiellement pour les conducteurs salariés puisque portant surtout sur la réglementation de la durée du travail. Le fait que le chauffeur routier conduise un véhicule utilitaire léger ou un poids lourd est indifférent. Il existe de plus une réglementation particulière en matière de temps de travail pour certains conducteurs indépendants et qui ne concerne que ceux du TRM.

Fin 2017, il y avait approximativement 606 000 chauffeurs routiers salariés effectuant des transports de marchandises en France (avec des véhicules lourds et légers, pour compte propre et dans le TRM), ce qui est considérable (66). Mais en 2017, 39,1% du trafic routier de marchandises en France était pourtant le fait de véhicules immatriculés à l'étranger, qu'il s'agisse de transport international, de transit international ou d'opérations de cabotage (67).

### 1. Le secteur du transport routier de marchandises (TRM)

On oppose régulièrement le transport public (transport pour autrui effectué par un transporteur) au transport privé (pour compte propre). Cette distinction mérite de façon préliminaire une explication car, du point de vue des relations commerciales

(65) Les chauffeurs professionnels utilisant des véhicules légers pour le transport de marchandises ne sont pas tenus d'avoir une aptitude médicale particulière et régulièrement contrôlée, comme le sont ceux conduisant des passagers sur véhicule léger. Pour le transport de marchandises, seuls ceux conduisant un véhicule lourd sont astreints à cette condition d'aptitude physique régulièrement vérifiée (C. route, art. R. 221-10 et R. 221-11).

(66) S. Lambrey, F. Rageau, « Les chauffeurs routiers du transport de marchandises pour compte propre : des différences marquées avec les chauffeurs du transport pour compte d'autrui », SDES, minist. Transition écologique, fév. 2021 (chiffres hors Mayotte). Selon notre décompte, il y aurait en France approximativement 814 000 conducteurs salariés (transports routiers de marchandises et de voyageurs, pour compte propre ou transports publics, avec des véhicules lourds ou légers), hors ceux de la fonction publique et assimilés et les conducteurs de taxis et de VTC (principalement des travailleurs indépendants), soit 16% des ouvriers (5 115 000 ouvriers en France en 2016 ; sources : Insee, « Chiffres clés », 2020).

(67) En tonnes-kilomètres ; transport pour autrui et transport pour compte propre (sources : SDES, CCTN, 2018, C. Sarron, P. Serre, « Chiffres clés du transport », 2019, p. 35).

et contractuelles, le secteur du transport public routier de marchandises effectue également du transport pour compte propre. En effet, le secteur d'activité du TRM ne comporte pas que des transporteurs routiers (et des déménageurs, que nous pouvons assimiler à des transporteurs (68)). Il comporte également des activités de stockage et du louage de véhicules routiers. Or, par exemple, quand un loueur de véhicule avec chauffeur exécute une prestation auprès d'un locataire (un industriel, par exemple), ce dernier procède à un transport en compte propre (quand il n'est pas transporteur) car il est directement responsable de la marchandise transportée. Le loueur ne fait que mettre à disposition un véhicule et un conducteur, pour une prestation de conduite et, à strictement parler, il ne transporte pas pour autrui (69). En conséquence, le transport en compte propre (à titre professionnel), en ce qu'il est distinct du secteur du TRM, doit être restreint aux opérations de transport qu'une entreprise, dont l'activité principale n'est pas liée au secteur du TRM, effectue par elle-même et pour ses propres besoins (70). Le secteur du TRM emploie des chauffeurs routiers salariés et des conducteurs, travailleurs indépendants.

#### a. Les chauffeurs routiers salariés

De façon primordiale, les spécificités du secteur en matière de droit du travail concernent l'aménagement du temps de travail (71), tant pour les travail-

leurs sédentaires que pour les travailleurs mobiles (C. transp., art. R. 3312-34) (72). Les entreprises du transport routier de marchandises intègrent, outre les transports routiers de fret interurbains et de proximité, les activités d'organisation du transport (52.29B), la location de camion avec chauffeur (49.41C), la location de camion sans chauffeur (77.12), les activités d'entreposage non frigorifique exercées à titre principal pour autrui (52.10B)... La convention collective nationale des transports routiers et activités auxiliaires du transport du 21 décembre 1950 reprend à son article 1<sup>er</sup> une nomenclature semblable pour son champ d'application concernant les transports routiers de marchandises. Le secteur du TRM comprend alors 582 442 salariés, fin 2019 (73). Les conducteurs du TRM sont au nombre de 361 000 salariés (74). À 17 % seulement, ils conduisent des véhicules utilitaires légers (pour des parcours locaux, essentiellement). Ils sont donc 83 % à conduire des poids lourds. 4 % des effectifs des conducteurs du TRM sont des chauffeurs poids lourds de messagerie ; 43 % sont des chauffeurs poids lourds effectuant des transports locaux ou régionaux (transports de lot ou transports spécialisés) (75) ; 33 % sont des chauffeurs poids lourds « longues distances » (les « grands routiers ») (76). Ces distinctions ont également une certaine importance du point de vue du droit social, car la réglementation recoupe ces subdivisions au sein même de la législation particulière applicable aux conducteurs du TRM.

(68) C. transp., art. L. 3211-1.

(69) Un transporteur « prend en charge » un voyageur ou une marchandise, c'est-à-dire qu'il accepte d'être pleinement responsable de son déplacement.

(70) Il n'existe pas de définition légale du transport pour compte propre en droit français. Une circ. n° 2000-17 du 10 mars 2000 (BO équipement transport n° 6/2000) indique que « le transport en compte propre est établi lorsque la marchandise est la propriété de l'entreprise ou a été vendue, achetée, louée, produite, extraite, transformée ou réparée par elle et est transportée par cette entreprise pour ses besoins propres à l'aide de ses propres véhicules et conducteurs ou de véhicules pris en location avec ou sans conducteur ; le transport doit rester une activité accessoire de l'entreprise » (point 1.1.3). Mais le droit européen considère que la location de véhicule sans chauffeur est du compte propre tandis qu'une opération de transport entraînant une location de véhicule avec chauffeur est du transport public (régl. (CE) n° 1072/2009, art. 1<sup>er</sup>, §. 5).

(71) Cette législation spécifique apparaît dès la première moitié du <sup>xx</sup>e siècle : D. du 15 août 1930 (JO des 22 et 23 août, p. 9747) ; D. du 27 avril 1937 (JO du 28 avril, p. 4757) ; D. du 16 juil. 1937 (JO du 17 juil., p. 8080) ; D. du 24 juin 1939 (JO du 9 juil., p. 8716) ; D. n° 49-1467 du 9 nov. 1949 (JO du 13 nov., p. 11079) ; D. n° 83-40 du 26 janv. 1983, JO du 27 janv., p. 423).

(72) Nonobstant l'existence de quelques dispositions particulières en matière de caisses de congés payés : C. transp., art. D. 1325-1 et s.

(73) Soit 387 289 salariés, dans le TRM, *stricto sensu* (49.41A, 49.41B, 53.20Z, 80.10Z), 11 335 salariés dans le sous-secteur du déménagement (49.42Z), 24 971 salariés dans le sous-secteur de la location de véhicules avec ou sans chauffeur (49.41C et 77.12Z), 109 588 chez les auxiliaires de transport, tels que les commissionnaires de transport (52.29A et 52.29B), 49 259 salariés chez les prestataires logistiques, telles certaines

activités d'entreposage (52.10B). Sources : OPTL, CPNE, rapport 2020, p. 24.

(74) Pour un effectif global de 503 000 chauffeurs routiers salariés pour l'ensemble de la branche du transport routier et activités auxiliaires (marchandises et voyageurs, TRV et transport sanitaire). Sources : OPTL, CPNE, rapport 2020, p. 31.

(75) Les contrats de transports routiers de marchandises sont conclus sous l'égide de « contrats-types » réglementaires, applicables aux transports routiers nationaux (v. C. transp., art. D. 3222-1 et s. et ann. II à VII de la 3<sup>e</sup> partie réglementaire du Code des transports). Il existe des contrats-types spéciaux pour divers transports particuliers (citernes, animaux vivants, transport de voitures, transports sous température dirigée, transports de fonds...). Il existe un contrat-type « général » qui s'applique aux transports pour lesquels les contrats-types spéciaux ne trouvent pas à s'appliquer. Le contrat-type général distingue les envois (*i.e.* les contrats de transport) de moins de 3 tonnes, dits de « messagerie » et ceux de plus de 3 tonnes, appelés « transports de lot ». Mais le 2<sup>e</sup> al. de l'art. D. 3312-36 du Code des transports fournit une définition autonome du conducteur de messagerie : ce sont « les personnels roulants affectés, à titre principal, à des services organisés de messagerie, d'enlèvement et de livraison de marchandises ou de produits dans le cadre de tournées régulières nécessitant, pour une même expédition de domicile à domicile, des opérations de groupage et de dégroupage, et comportant des contraintes particulières de délais de livraison ».

(76) Les personnels roulants marchandises « grands routiers » sont ceux « affectés, dans les transports routiers de marchandises, à des services comportant au moins 6 repos quotidiens par mois hors du domicile et les personnels roulants affectés, dans les entreprises de déménagement, à des services comportant au moins 40 repos quotidiens par an hors du domicile » (C. transp., art. D. 3312-36, al. 1).

De la sorte, par-delà les quelques règles applicables tant aux conducteurs du TRM que ceux du transport public de personnes (C. transp., art. R. 3312-1 à D. 3312-2-1), on découvre que, sous couvert de règles prétendument communes à l'ensemble des chauffeurs routiers du TRM (C. transp., art. R. 3312-34 et s.), il existe en réalité des dispositions sociales propres aux courses urbaines et périurbaines effectuées à l'aide de véhicules « deux roues », motorisés ou non (C. transp., D. 3312-35 et D. 3312-65), des règles concernant les entreprises de collecte routière de fret maritime ou aérien (C. transp., D. 3312-40), des dispositions concernant les conducteurs « grands routiers » (C. transp., D. 3312-43 ; D. 3312-45, 1<sup>o</sup> ; D. 3312-46, 1<sup>o</sup> ; D. 3312-50), des règles visant la conduite en équipage à deux (C. transp., D. 3312-44, al. 1), des dispositions propres au sous-secteur de déménagement (C. transp., D. 3312-44, al. 2 et D. 3312-64), d'autres concernant les conducteurs « courtes distances » hors messagerie et transports de fonds (C. transp., art. D. 3312-45, 2<sup>o</sup> ; D. 3312-46, 2<sup>o</sup> ; D. 3312-50), des dispositions visant ces conducteurs de messagerie et de transport de fonds, quand ils sont aussi des chauffeurs « courtes distances » (C. transp., art. D. 3312-45, 3<sup>o</sup> ; D. 3312-50), des règles qui ne s'appliquent qu'à ceux roulant sur des véhicules lourds ou au contraire à ceux conduisant des véhicules légers (C. transp., art. D. 3312-50 ; D. 3312-53 ; D. 3312-55 ; D. 3312-56 ; D. 3312-58 ; D. 3312-60 ; D. 3312-62). Il ressort finalement de l'ensemble de ces dispositions que les conducteurs du TRM sont concernés par des « temps de service » entraînant des heures d'équivalence (77), tant en matière de durée hebdomadaire qu'en matière de durée journalière de travail. Les chauffeurs routiers « longues distances » et « courtes distances » (hors messagerie et transports de fonds) sont spécialement concernés par ces heures d'équivalence, y compris quand ils conduisent des véhicules légers (mais dans une moindre mesure).

### **b. Les chauffeurs routiers, travailleurs indépendants**

Néanmoins, les conducteurs routiers salariés du secteur du TRM ne constituent pas l'ensemble des

chauffeurs routiers présents dans ce secteur d'activité. De tout temps, spécialement pour le transport de marchandises, il a existé des « artisans-chauffeurs », en réalité des travailleurs indépendants ayant le statut de commerçant, de très petites entreprises de transport (ou de location de véhicules avec chauffeur) constituées du seul conducteur (78).

Bien entendu, ces chauffeurs routiers ne sont pas concernés par les dispositions du droit du travail. Ils sont dorénavant affiliés au régime général de sécurité sociale (suppression du régime social des indépendants), mais avec des dispositions spécifiques propres aux travailleurs indépendants (79). Ils ne sont concernés par le droit professionnel en matière de temps de conduite et de repos, de formation professionnelle initiale et continue, que pour autant qu'ils conduisent des véhicules lourds. Pourtant, de façon tout à fait originale, ils doivent respecter une durée maximale du travail quand ils conduisent des véhicules lourds (C. transp., art L. 3312-4 à L. 3312-9) (80).

Sur l'ensemble de la branche du transport routier (marchandises et voyageurs), cette catégorie d'entreprises, sans aucun salarié, est en forte expansion (de 27 941 établissements en 2009 à 72 225 établissements, fin 2018, soit une progression de 258%). Mais cette progression est encore plus spectaculaire si on ne retient que le secteur du TRM (et partant, que ces établissements du TRM sont essentiellement constitués d'un seul conducteur, travailleur indépendant). De 2009 à 2018, on passe de 18 237 établissements à 57 968 établissements, soit une progression de 318 % (81). L'OPTL constate également qu'entre 2017 et 2018, c'est le sous-secteur « Autres activités de poste et de courrier » (53.20Z) qui a connu une véritable explosion du nombre d'entreprises (sans salarié), puisque ce nombre a doublé en une seule année (82). C'est bien entendu la progression fulgurante des livraisons à domicile (dont celles à vélo et à « deux roues » motorisées), liées au développement des commandes passées *via* les applications télématiques, qui explique cette évolution (83).

(77) C. trav., art. L. 3121-13.

(78) De toutes petites entreprises de transport routier de marchandises existent également ne salariant qu'une poignée de conducteurs, l'employeur participant également aux opérations de conduite. Dans le TRM (2019), 60% des entreprises ont moins de 10 salariés.

(79) Loi n° 2017-1836 du 30 déc. 2017 (art. 15) ; D. n° 2018-174 du 9 mars 2018.

(80) La durée maximale du travail des chauffeurs indépendants est de 60 heures sur une semaine isolée et 48 heures sur quatre mois consécutifs. La durée quotidienne de travail ne peut dépasser 10 heures quand le conducteur travaille en tout ou partie entre minuit et 5 heures du matin. Ces règles doivent être conciliées avec celles en matière de temps de conduite et de repos de la réglementation européenne.

(81) Dans le TRM, le nombre d'établissements avec des salariés ne progresse que de 22 131 établissements en 2009 à 23 078 en 2018 (sources : rapport OPTL, 2020, p. 20).

(82) Rapport OPTL, 2020, p. 18, 19.

(83) L'OPTL souligne encore (p. 19) qu'en Île-de-France, la catégorie des établissements sans salarié du sous-secteur « Autres activités de poste et de courrier » est passée de 2 500 établissements en 2016 à... 14 600, fin 2018 ! On peut raisonnablement penser que ce processus s'est encore accentué depuis lors et que le dénombrement de ces très petites entreprises n'est que partiel, en l'absence de toute demande d'autorisation d'accès à la profession pour celles d'entre elles menant des activités de transport occultes.

Le parallèle avec l'émergence récente des « voitures de transport avec chauffeur » (VTC) pour le transport de personnes, sur les décombres des anciennes professions de loueurs de voitures de « petite remise » et de « grande remise », à l'appui des nouvelles applications télématiques, est ici inévitable. Et aux mêmes causes, les mêmes effets, puisque la Cour de cassation a pu requalifier l'emploi de coursiers à vélo en un contrat de travail liant ledit coursier à la plateforme numérique dont il dépend pour assurer les livraisons dont il se charge (84). Mais on n'aura garde d'oublier que, si les applications numériques exercent une acuité nouvelle aux liens de dépendance et de subordination qui se nouent entre les organisateurs du transport et ceux qui les exécutent, cette situation n'a en soi rien de nouveau. Dans les années 1990, il y eut déjà une tendance des tribunaux à requalifier en des contrats de travail des contrats de transport ou de location de véhicules (avec chauffeur) conclus entre des « artisans-chauffeurs » (et autres « loueurs ») et des commissionnaires de transport, avant que ce mouvement jurisprudentiel ne s'estompe à la suite de la mise en œuvre d'un contrat-type réglementaire en matière de sous-traitance routière (anc. D. n° 2001-659 du 19 juillet 2001 ; actuel ann. IX à l'art. D. 3224-3 C. transp., D. n° 2019-695 du 1<sup>er</sup> juillet 2019, *JO* du 3 juil.) (85).

## 2. Le transport pour compte propre de marchandises

Opérer la distinction entre le transport privé et le transport public de marchandises est d'autant plus important que, concernant tout spécialement le transport routier, le fait pour une entreprise de transporter par elle-même ce dont elle a besoin (en amont) et ce qu'elle a produit (en aval) apparaît comme une option particulièrement aisée (86), alors que le transport de voyageurs pour compte propre est étroi-

tement circonscrit quand il a lieu en dehors de la sphère privée (87). Ainsi, par exemple, seuls 32% des conducteurs-livreurs sur véhicules légers utilitaires relèveraient de la branche du TRM (88). Le développement du secteur du transport public routier de marchandises (TRM) est en réalité récent et on peut le percevoir dans son ensemble comme le résultat de l'externalisation progressive d'une partie de l'activité des entreprises. En 1985, 65,9% des tonnages routiers français s'effectuaient pour compte propre (89). Aujourd'hui, seulement 23% du trafic est le fait du compte propre (90). Le transport routier pour compte propre est néanmoins stable depuis plusieurs années, sinon en progression.

Il ne s'agit ici que du transport pour compte propre effectué à titre professionnel et dont on peut légitimement penser qu'il sera exécuté par des conducteurs agissant également à titre professionnel. Il n'est par ailleurs pas acquis que ces conducteurs auront forcément une fonction tournée tout entière vers la conduite et ses opérations annexes (chargement et déchargement). Il est donc difficile de cerner le transport routier de marchandises pour compte propre, sinon même, dans un tel contexte, la fonction du conducteur professionnel (91). De plus, à l'image du transport de passagers, le développement des applications télématiques commence à brouiller la distinction entre les particuliers qui effectuent pour eux-mêmes le transport d'objets dans les véhicules qu'ils conduisent et, de façon accessoire, le transport d'objets appartenant à d'autres personnes contre le versement d'un dédommagement. Le transport public routier de marchandises étant l'apanage d'une profession réglementée (92), le législateur est récemment intervenu pour encadrer cette pratique émergente (C. transp., art. L. 3232-1) (93).

(84) Soc., 28 nov. 2018, n° 17-20.079, *Take Eat Easy*.

(85) S. Carré, « Les conditions d'exercice du métier de chauffeur routier et l'alternative du contrat de transport » (2002), *JCP E*, 27 juin, 1995, p. 1086 et s. ; « Les artisans chauffeurs : l'allégeance dans l'indépendance » in J.-P. Chauchard, et A.-Ch. Dubernet (dir), *La subordination dans le travail*, éd. La documentation française,

2003, coll. « Cahiers Travail et Emploi », p. 263 et s.

(86) Cela n'est pas le cas des transports ferroviaires, aériens et même fluviaux pour lesquels, si l'on souhaite effectuer des transports pour compte propre (à titre professionnel), il est néanmoins nécessaire de respecter les conditions d'accès à la profession de transporteur pour chacun de ces modes de transport.

(87) L'art. L. 3131-1 du Code des transports indique que l'organisation des « services privés » de voyageurs est seulement le fait de personnes morales pour les « besoins normaux de leur fonctionnement ». Il s'agit avant tout de transport de personnels. Ils sont les seuls à pouvoir être payants. L'art. R. 3131-2 du Code des transports élargit les cas autorisés à certaines circonstances très particulières. La gratuité est alors une condition *sine qua non*. En principe, ces transports se font avec des conducteurs recrutés par l'organisateur lui-même. L'art. R. 3131-3 autorise néanmoins « la mise à disposition de véhicules avec chauffeur »

effectuée par une entreprise de transport public de voyageurs. Des conducteurs des entreprises du secteur des transports publics (et assujetties à la législation sociale spécifique à ce secteur) exécutent donc parfois des services privés de voyageurs.

(88) Rapport OPTL, 2020, p. 17.

(89) « Le transport routier de marchandises pour compte propre en Europe », rapport CEMT, Centre de recherche économique, nov. 1999, p. 14.

(90) Trafic exprimé en tonne-kilomètre (sources : rapport OPTL, 2020, p. 6).

(91) Pour de très nombreuses fonctions, des entreprises de tout secteur emploient des travailleurs itinérants dont la tâche ne sera pas prioritairement le transport de marchandises mais le montage, l'entretien ou la présentation à visée commerciale d'objets participant à l'activité principale de l'entreprise.

(92) C. transp., L. 3211-1 et s.

(93) Loi n° 2019-428 du 24 déc. 2019 d'orientation des mobilités (*JO* du 26 déc.) : « Le cotransportage de colis se définit comme l'utilisation en commun, à titre privé, d'un véhicule terrestre à moteur effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, pour transporter des colis dans le cadre d'un déplacement qu'un conducteur effectue pour son propre compte » (art. 40).

En définitive, les conducteurs de la branche d'activité du TRM ne représentent que 52 % de l'ensemble des chauffeurs salariés (poids lourds et VUL) pour le transport de marchandises (94). Beaucoup de chauffeurs travaillent dans d'autres secteurs d'activité ayant un lien étroit avec une activité routière, tel le ramassage de déchets (95), le secteur de la construction (96) ou les services funéraires (97). 35 % des chauffeurs routiers travaillant dans le transport pour compte propre sont employés par le secteur du commerce (98). Beaucoup sont chauffeurs-

livreurs sur VUL. Du point de vue du droit du travail, les conducteurs salariés des entreprises effectuant du transport pour compte propre relèvent intégralement du droit commun, nonobstant le respect des règles européennes en matière de temps de conduite et de repos, ainsi que les règles professionnelles en matière de formation initiale et continue, s'ils conduisent des poids lourds.

**Stéphane Carré**

(94) Rapport OPTL, 2020, p. 17.

(95) Fin 2017, il y avait 52 500 salariés dans la branche des « activités du déchet » (sources : D. Tallec, « Portrait statistique des principales conventions collectives de branche en 2017 », DARES Résultats, nov. 2020), sans que l'on puisse connaître aisément le nombre de conducteurs-riapeurs travaillant dans cette branche (conv. coll. du 11 mai 2000 (IDCC 2149)).

(96) Il y aurait 22 500 conducteurs dans le secteur de la « construction » (bâtiment, génie civil, construction spécialisée) en 2017, soit 10 % des effectifs du compte propre (sources : S. Lambrey, F. Rageau, préc.).

(97) Fin 2015, il y aurait au moins 2 546 chauffeurs-porteurs dans le secteur des services funéraires (conv. coll. Pompes funèbres du 1<sup>er</sup> mars 1974, IDCC 759), soit 11 % des effectifs de la branche (sources : « Panorama de branche, services funéraires », Opcalia, juin 2018, p. 18).

(98) Ils seraient 77 700 au 31 déc. 2017. 23 % des chauffeurs routiers travaillant dans le compte propre seraient en particulier employés par les entreprises du commerce de gros (sources : S. Lambrey, F. Rageau, préc.).