



HAL
open science

De l'engagement au service du transporteur au temps de service des conducteurs

Hélène Desfontaines, Stéphane Carré

► **To cite this version:**

Hélène Desfontaines, Stéphane Carré. De l'engagement au service du transporteur au temps de service des conducteurs : Mesure et norme temporelle du travail des chauffeurs routiers en France. *Droit et Société: Revue internationale de théorie du droit et de sociologie juridique*, 2017, 95, pp. 131-152. 10.3917/drs.095.0131 . hal-02194662

HAL Id: hal-02194662

<https://hal.science/hal-02194662>

Submitted on 17 Feb 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.

De l'engagement au service du transporteur au temps de service des conducteurs. Mesure et norme temporelle du travail des chauffeurs routiers en France

Stéphane Carré *, Hélène Desfontaines **

* Université de Nantes, Droit et changement social, IUT de Saint Nazaire - Département GLT, BP 420, 58 rue Michel Ange, F-44600 Saint Nazaire.

<stephane.carre@univ-nantes.fr>

** Université Catholique de l'Ouest, Centre Nantais de Sociologie (CENS), 23 rue du Recteur Schmitt, F-44312 Nantes cedex 3.

<helene.desfontaines@univ-nantes.fr>

■ Résumé

S'appuyant sur le cas du transport routier de marchandises en France, l'article rend compte du processus historique de mise en forme juridique et sociale d'un régime temporel de disponibilité des conducteurs routiers. Ce régime temporel particulièrement marqué de la tension entre mobilisation et protection du travailleur, est appréhendé sous le vocable de « temps de service ». Emblématique du phénomène d'endogénéisation du droit, le régime temporel négocié par conflits et concertation s'inscrit dans un autre qui relève de la managérialisation du droit : partant d'un engagement sans mesure du chauffeur au service du transporteur, l'introduction d'un temps de service a progressivement permis la mesure d'un temps de travail flexible.

Chauffeur grand routier – Norme temporelle – Réglementation du travail – Temps de service – Temps de travail.

■ Summary

Commitment to Service and Service Time: Measuring Work and Time-Based Labor Standards for Truck Drivers in France

Based on the road freight transport in France, the article examines the historical process of the legal and social formulation of a time-based contract on the availability of long haul truck drivers. This contract is particularly marked by the tension between the mobilization and the protection of the worker and is defined by the expression "time on duty." Emblematic of the indigenization of the law, the time-based contract negotiated through conflict and dialogue is inscribed in another regime that stem from the managerialization of the law. Introducing service time to drivers with non-binding agreements with a freight company has gradually allowed the measurement of flexible working time.

Long haul truck driver – Temporal norm – Time on duty – Work regulations – Working hours.

Article 1779 du Code civil (avant la loi n° 2009-56) :
« Il y a trois espèces principales de louage d'ouvrage et d'industrie :
1° Le louage des gens de travail qui s'engagent au service de quelqu'un ;
2° Celui des voituriers, tant par terre que par eau [...] ;
3° Celui des architectes, des entrepreneurs d'ouvrage. »

Que ce soit au regard du mode de construction de la norme¹, de la norme elle-même² ou encore de son rapport avec la notion de productivité³, le temps de travail comme règle ne s'érige pas « de fait » en normes juridique et sociale : il résulte d'une longue construction sociale qui, continuellement, le travaille et le transforme⁴. « Où va le temps de travail ? » a d'ailleurs été la question conductrice d'un ouvrage collectif à propos des tensions et décompositions de la norme temporelle fordiste⁵.

La construction du temps de travail participe d'un arrangement, plus ou moins conflictuel ou concerté entre les règles juridiques et les usages sociaux de celle-ci. Jens Thoemmes⁶ l'a montré à partir d'une analyse de deux accords d'entreprise particulièrement signifiants d'un « processus d'endogénéisation managérialisé du droit »⁷. La mise en œuvre négociée des 35 heures a, en effet, comme grossi et rendu plus visible ce mode d'institutionnalisation de la norme temporelle où « la loi acquiert [...] une dimension constitutive autant qu'instrumentale »⁸.

Si, globalement, la réduction du temps de travail s'est faite au moyen d'une mise en flexibilité de la norme temporelle industrielle⁹, qu'en est-il des activités productives dont le régime temporel dérogeait légalement à cette norme en raison d'une non-concordance des temps ? Ainsi, dès lors que la norme temporelle cristallisait une large disponibilité requise des travailleurs, comme pour les actifs itinérants ou les travailleurs agricoles, comment s'est opérée une réduction des temps de travail ? Pour répondre à cette question, nous prendrons comme exemple heuristique le cas de la réglementation du temps de travail des conducteurs routiers effectuant des transports de marchandises sur longue distance.

1. Jean-Yves TOLLET et Christine GAVINI, « La durée du travail, construction et déconstruction d'une norme », *Droit social*, 4, 1994, p. 365-370.

2. Jens THOEMMES, *Vers la fin du temps de travail ?*, Paris : PUF, 2000. Paul BOUFFARTIGUE et Jacques BOUTELLER, « À propos des normes du temps de travail. De l'érosion de la norme fordienne aux normes émergentes », *Revue de l'IRES*, 42, 2003, p. 1-23.

3. Pierre VELTZ, « Temps et efficacité du travail : un lien à repenser », in Gilbert DE TERSAC et Diane-Gabrielle TREMBLAY (dir.), *Où va le temps de travail ?*, Toulouse : Octarès, 2000, p. 105-119.

4. Jean-Yves TOLLET et Christine GAVINI, « La durée du travail : construction et déconstruction d'une norme », art. cité.

5. Gilbert DE TERSAC et Diane-Gabrielle TREMBLAY (dir.), *Où va le temps de travail ?*, op. cit.

6. Jens THOEMMES, « La construction du temps de travail : normes juridiques ou normes sociales ? », *Droit et Société*, 41, 1999, p. 15-32.

7. Jérôme PÉLISSE, « La mise en œuvre des 35 heures : d'une managérialisation du droit à une internalisation de la fonction de justice », *Droit et Société*, 77, 2011, p. 39-65, p. 47.

8. *Ibid.*, p. 48.

9. En particulier, les lois Aubry I (1998) et Aubry II (2000) ont favorisé le passage à la durée légale du travail hebdomadaire à 35 heures par l'importance donnée aux conventions collectives dérogatoires à la loi, et permettant une annualisation du temps de travail, ou par la possibilité d'un calcul forfaitaire du temps de travail, spécialement pour les cadres.

S'exerçant dans un espace ouvert et selon des temporalités hétérogènes, reposant pour sa maîtrise sur les savoirs professionnels du chauffeur routier, l'activité du transport routier de marchandises (TRM) longue distance s'est industrialisée et rationalisée sous la triple conjonction d'une libéralisation du cabotage¹⁰, d'une réduction du temps de travail des conducteurs routiers et de l'imposition de la logique du flux tendu à travers une reconfiguration organisationnelle des entreprises. Comment une règle temporelle coercitive s'est-elle progressivement imposée ? Quels ont été les usages sociaux de ces règles juridiques relatives au temps de travail ? Et finalement, quelle norme temporelle, protectrice et productive en a résulté ?

À travers la notion conventionnelle de « temps de service », définitivement légalisée en 2002 (voir *infra*), la réglementation du temps de travail des conducteurs routiers dits « longue distance » (ou « grands routiers ») concentre l'historicité d'une norme dérogatoire articulée aux revendications de plusieurs groupes sociaux. Qu'est-ce qui composait ce régime temporel dérogatoire ? Qu'est-ce qui a justifié de déroger, durant des décennies, à la règle juridique du temps de travail ? La première partie de l'article permettra de répondre à ces questions.

La progressive élaboration d'une norme temporelle et juridique du temps de travail relève d'une régulation conjointe, entre la négociation collective et l'imposition d'un calendrier de réduction. Quelle norme temporelle le dispositif juridique, constitué dans une dynamique sociale conflictuelle, a-t-il officialisée ? Loin de consacrer une dissolution du temps de travail, ce dispositif ne confirmerait-il pas plutôt son affirmation pour la catégorie la plus qualifiée des conducteurs routiers de marchandises ? C'est à la description du processus et à l'analyse des composantes du régime temporel instauré par un dispositif et nommé « temps de service » que nous consacrons l'essentiel de cette étude. Plus largement, à travers l'analyse d'un dispositif de régulation temporelle d'une activité productive de service, l'article entend contribuer à la question générale du temps de travail dans les régimes temporels de disponibilité.

Méthodologie

Ce texte relève d'une sociohistoire juridique et s'appuie sur de nombreux travaux juridiques à propos du droit social du transport et des travaux sociologiques relatifs aux transformations du travail de chauffeur routier de marchandises « longue distance ». Le travail sociologique entamé en 1993 repose sur une série d'entretiens (89 au total), menés entre 1995 et 2002 auprès des routiers et de leurs employeurs. Le choix méthodologique a été d'appréhender l'évolution du travail des chauffeurs routiers, de son contenu pratique et de sa mesure à partir du système d'organisation de leur entreprise (neuf entreprises). Cette investigation a été complétée par des entretiens auprès de responsables syndicaux et patronaux, des représentants des administrations de tutelle. Le travail d'investigation relève enfin d'une série d'observations sur les barrages routiers de 1995-1996-1999, du travail des chargés d'exploitation (organisation des tournées), du travail routier *via* des embarquements de 1995 à 2002. Ce dernier mode d'enquête a été repris par l'accompagnement en 2013 d'un routier en mission de l'ouest de la France jusqu'à son extrême sud-est comportant quelques treize déchargements et neuf rechargements de produits manufacturés et industriels.

10. En transport terrestre, le cabotage est la possibilité pour un transporteur non établi dans un pays d'effectuer des opérations de transport interne à ce pays.

I. Unicité du temps industriel, pluralité temporelle du travail routier

I.1. Activité principale et consécration d'un temps dominant

Suivant la proposition initiale d'Henri Hubert¹¹, William Grossin postule que, par son activité principale, toute société fabrique un temps dominant et que cette représentation temporelle fonctionne comme principe d'organisation sociale¹². La construction du temps de travail comme étalon de mesure et d'échange trouve son origine dans la production industrielle du XIX^e siècle où la mesure du travail humain par un temps quantitatif rend compte d'une conception matérielle de la production, matérialité que l'introduction puis le développement des machines dans le processus productif n'a cessé de renforcer. Le cadre temporel mis progressivement en place par les activités marchandes puis industrielles s'est à tel point imposé qu'il subordonne à sa centralité tous les autres critères d'organisation, d'évaluation, de jugement¹³. La notion juridique de temps de travail manifeste cet effet d'imposition exercé par le cadre temporel industriel en ce qu'elle entérine une conception abstraite et quantitative du travail. « Mesure de la subordination » et cadre de « la discipline collective », le temps de travail confirme l'assimilation du labeur à une unité de temps¹⁴ et l'encadrement d'un travail abstrait qui refoule tant la personne du travailleur que la qualité et l'objet de son activité¹⁵.

Le travail est donc assimilé à sa mesure, qui nivelle en une catégorie abstraite les dimensions concrètes de l'activité productive. La rémunération est d'ailleurs emblématique de cette assimilation qui confond, en une même catégorie, temps subordonné à l'employeur et travail effectif du salarié alors même que cette dernière notion ne dit rien de « l'effectivité du travail »¹⁶, c'est-à-dire de son caractère concret et efficient. Le deuxième corollaire du paradigme temporel industriel se donne à voir dans la notion de productivité qui consacre la relation entre temps et efficacité. Or, si ce temps industriel dominant façonne les représentations individuelles et collectives, s'il se matérialise dans des règles et dispositifs, il coexiste néanmoins avec d'autres temporalités issues d'autres types d'activité ainsi que l'exprime Pierre Veltz à propos de la mesure historique de l'efficacité productive par le critère temporel : « D'un côté, le temps-durée reste un paramètre central pour l'organisation du travail, [...] mais d'un autre côté, [...] la valeur créée par le travail est de moins en moins représentable par le temps d'activité au sens industriel, traditionnel, c'est-à-dire par une durée chronologique combinée à une intensité plus ou moins homogène et stable d'activité¹⁷. »

11. Henri HUBERT et Marcel MAUSS, *Mélanges d'histoire des religions*, Paris : Alcan, 1909.

12. William GROSSIN, *Pour une science des temps. Introduction à l'écologie temporelle*, Toulouse : Octarès, 1996.

13. Jacques LE GOFF, « Au Moyen Âge : temps de l'Église et temps du marchand », *Annales*, 3, 1960, p. 417-433. ID., *Pour un autre Moyen Âge. Temps, travail et culture en Occident*, Paris : Gallimard, 1977.

14. Alain SUPIOT, « Temps de travail : pour une concordance des temps », *Droit social*, 12, 1995, p. 947-954.

15. ID., « Les nouveaux visages de la subordination », *Droit social*, 2, 2000, p. 131-145.

16. Francis MEYER, « Travail "effectif" et "effectivité" du travail : une histoire conflictuelle », in Emmanuel TRIBY et Francis MEYER (dir.), *Temps de travail, temps de vie*, Strasbourg : Presses universitaires de Strasbourg, 2000, p. 89-97.

17. Pierre VELTZ, « Temps et efficacité du travail : un lien à repenser », in Gilbert DE TERSAC et Diane-Gabrielle TREMBLAY (dir.), *Où va le temps de travail ?*, op. cit., p. 105-119.

Singulièrement pour les activités relationnelles et de service, le temps de travail mesure donc imparfaitement la réalité concrète du travail parce que ce temps homogène et régulier, quantitatif et abstrait de l'activité industrielle, concentre en une catégorie unique, des temps de différentes qualités¹⁸. En assimilant le travail à la seule matérialité productive dans un cadre professionnel (les tâches domestiques ne sont ainsi pas perçues comme un travail), mais aussi l'effectivité laborieuse à la subordination temporelle¹⁹, le temps de travail consacre la fiction de l'hétéronomie d'un travail devenu marchandise et confirme l'antinomie, au sens de Durkheim, entre dimension homogène d'un côté et singulière de l'autre²⁰.

1.2. *Ethos* de la tâche et norme temporelle de la disponibilité

Or, dans le transport routier de marchandises, cette mesure – concordante avec la temporalité industrielle – a été considérée comme discordante en raison du mode de valorisation de l'outil de production, le véhicule : le système productif professionnel reposait sur la capacité de l'exploitant à trouver du fret en même temps qu'elle dépendait fortement de celle du chauffeur routier à organiser les conditions pratiques de sa réalisation²¹. Cette réalisation de la valeur par la rentabilité optimum d'un trajet *via* l'ajout de fret générerait pour le routier des temps au travail très longs. La valorisation de la machine (par la conduite du véhicule) grâce au temps du camionneur ne reposait donc pas sur une séparation industrielle du travailleur et de l'œuvre mais sur un *ethos* de la tâche²². Le savoir-faire des grands routiers a ainsi reposé, jusque dans les années 1990, sur leur « capacité à gérer les contraintes de temps tout en surmontant les diverses difficultés engendrées par les nombreux aléas dus aux difficultés rencontrées dans la circulation lors de l'ajustement des rendez-vous entre les chauffeurs et les clients »²³. Patrick Hamelin évoque « l'anticipation, la révision et la réitération constante de la chronologie et de la hiérarchie des opérations » comme étant les activités structurantes « de la réalisation effective de l'ensemble des rotations ». Ces chauffeurs les plus hautement qualifiés dans la grille de classification devaient se révéler compétents pour anticiper les itinéraires et les aléas divers à travers une organisation des temps de conduite et de repos, de prises en charge de la marchandise et de « coupures ». Ainsi, alors que la mesure temporelle industrielle du travail introduit une césure entre un temps subordonné et un autre dit libre, dans le transport routier de marchandises, les

18. William GROSSIN, *Pour une science des temps. Introduction à l'écologie temporelle*, op. cit.

19. Ce dont rend compte le temps de travail effectif tel que le définit l'art. L. 3121-1 du Code du travail.

20. Michel LALLEMENT, « Sociologie et temporalités : une antinomie durkheimienne et son dépassement », in Claude DUBAR et Jens THOEMMES (dir.), *Les temporalités dans les sciences sociales*, Toulouse : Octarès, 2013, p. 43-59.

21. Bruno LEFEBVRE, « Entre bitume et macadam », in Jean-Bernard POUY, Patrick HAMELIN et Bruno LEFEBVRE (dir.), *Les routiers. Des hommes sans importance ?*, Paris : Syros, 1983, p. 177-248.

22. Patrick HAMELIN, « Réglementation du travail et pratiques : interrogations à propos d'un certain écart », in Patrick HAMELIN, Georges RIBEILL et Claude VAUCLARE (dir.), *Transports 93. Professions en devenir. Enjeux et réglementations*, Paris : PENPC, 1992 ; Bruno LEFEBVRE, « Entre bitume et macadam », op. cit.

23. Id., « Le monde des routiers, histoire et images d'un "groupe professionnel" composite », *Culture technique*, numéro spécial « Transport », 1989, p. 254.

conditions techniques et organisationnelles ont longtemps rendu difficile une matérialisation de la subordination au travers d'un lieu assignable et aisément contrôlable de l'effectivité du travail. Les modalités de réalisation du travail reposant, jusque dans les années 1990, sur une autonomie opérationnelle, faisaient déborder celui-ci du cadre temporel légal. Ceci donnait lieu à de nombreux arrangements temporels où repos et loisirs étaient intégrés dans une temporalité large du travail. Par exemple, en 1997, un chauffeur débranchait encore systématiquement son téléphone à La Rochelle afin de profiter de la fin de journée pour rendre visite à des amis résidant non loin. La stratégie du chauffeur consistait à débrancher le téléphone une fois le véhicule arrivé dans la zone géographique correspondant à la borne sur laquelle son téléphone devait être relié compte tenu du parcours qu'il avait à réaliser. Il explique :

Le matin, quand il tape [le fils du patron], il voit que je suis à La Rochelle alors que je suis à l'île d'Elbe !

(Y. S., chauffeur de longue distance « à la demande » en véhicule frigorifique, 15 ans d'ancienneté, 39 ans, 1997)

II. Un temps de travail dérogatoire

II.1. L'amplitude journalière de travail

Le système dérogatoire mis en place concomitamment à l'instauration d'une législation sur le temps de travail autorisait les débordements : dès 1930, le régime du temps de travail est assorti de règles dérogatoires « permanentes »²⁴. L'argument d'une spécificité productive inhérente à la fonction transport a été la principale justification de ce non-alignement sur les règles légales de droit commun. Ces caractéristiques juridiques ne sont d'ailleurs pas propres au secteur du transport routier de marchandises. Une problématique similaire a eu cours dans le secteur du transport fluvial où diverses règles sociales dérogatoires se sont succédé, fondées sur les techniques d'exploitation fluviales, sans que pour autant ces dispositions n'empêchent le maintien de pratiques ou le développement d'accords et d'arrangements tenant à distance ces normes²⁵. Tout semble ainsi se dérouler comme si, à l'engagement du transporteur (2° de l'article 1779 du Code civil) devait répondre la disponibilité sans faille des « tâcherons » (1° de l'article 1779 du Code civil), *factotum* du voiturier.

Dans le transport routier de marchandises, les règles légales de calcul du temps de travail ont donné lieu à un arrangement légitime, à l'instar des emblématiques

24. Décret du 15 août 1930 en application de la loi de 1919 sur la durée journalière du travail, et instaurant des « dérogations permanentes » ; décrets des 27 avril et 16 juillet 1937 ; décret du 24 juin 1939 ; décret n° 49-1467 du 9 novembre 1949 déterminant les modalités d'application des dispositions de la loi du 21 juin 1936 sur la durée du travail dans les entreprises de transport par terre (pour une histoire de cette réglementation routière, cf. Stéphane CARRÉ, « Influence communautaire et ratiocinations nationales dans l'évolution du droit social applicable au secteur du transport routier de marchandises », *Droit ouvrier*, sept. 2006, p. 417-429).

25. Jacques AUDINET, « Le personnel de la batellerie », in René RODIÈRE (dir.), *Études de droit fluvial*, Paris : Dalloz, 1957, p. 85 ; Stéphane CARRÉ, « La réglementation de la durée du travail applicable à la batellerie : du halage aux longs jours au poussage en continue », *Droit social*, 7-8, 2007, p. 821.

heures d'équivalence, ou encore de la notion d'amplitude journalière. Ainsi, en droit commun du travail, c'est la durée journalière de travail qui établit ce que doit être la période de présence sous la subordination de l'employeur.

En dérogation de ce principe de comptabilité, c'est la notion d'amplitude journalière qui fonctionne comme norme pour les routiers « longue distance » car elle permet d'organiser l'usage de la main-d'œuvre à l'aune du temps du repos quotidien et non de celui de la subordination. Ainsi, le temps durant lequel le routier est au travail est atteint par soustraction du temps obligatoire de repos journalier. La mobilisation de la notion d'amplitude comme unité de bornage du travail est possible au regard d'un travail appréhendé et défini comme une mission à accomplir et ce, dès le décret d'application de la loi de 1936²⁶ qui aménage, pour les conducteurs partant plusieurs jours de suite, un mécanisme basé sur la notion de « voyage » où ne sont fixés des repos précis qu'entre les missions (article 6). Cinquante ans plus tard, le décret n° 83-40 du 26 janvier 1983 relatif à la durée du travail dans les entreprises de transport routier considère, comme durée de travail effectif, l'amplitude de la journée de travail, diminuée de la durée des coupures, des repas et des pauses (article 5, § 1). Il consacre une journée de travail de 13 heures en fixant 11 heures de repos journalier et en autorisant des journées de travail de 15 heures avec possibilité de 9 heures de repos trois fois par semaine, journées au cours desquelles devront se loger les divers temps composant l'activité du routier.

Définie sur la même base (mission et voyage), la notion d'amplitude sera reprise dans un premier accord conventionnel de 1994 et précisée comme étant « l'intervalle existant entre deux repos journaliers successifs ou entre un repos hebdomadaire et le repos journalier immédiatement précédant ou suivant »²⁷. Ainsi, la confirmation d'une amplitude de travail comme critère cardinal est symptomatique d'un usage social de la règle, distinct de ce qu'elle recouvre légalement : telle que définie et reconnue, l'amplitude apparaît comme l'étalon de mesure, de bornage et d'organisation du travail des grands routiers.

L'amplitude a perduré comme norme car elle s'accordait à la réglementation européenne de sécurité routière. Une amplitude de 11 heures ou 15 heures permettait en effet de loger les durées maximales journalières de conduite et de repos fixées à deux fois 4h30 minutes de conduite et 45 minutes de repos obligatoire²⁸. Dans les conditions d'éloignement et de mobilité, ces temps de repos du droit communautaire étaient intégrés en pratique : ils permettaient d'assurer les nombreuses et diverses tâches incombant au routier comme la conduite certes, mais aussi, sous couvert de ces repos, les formalités administratives ou le chargement-déchargement, ou encore les attentes.

Mais si la notion juridique d'amplitude journalière a confirmé un métier reposant sur la disponibilité et l'adaptation, pour autant, additionnées, ces amplitudes

26. Décret n° 49-1467 du 9 novembre 1949.

27. Accord « grands routiers », 23 novembre 1994, art. 6.1.

28. Voir le règlement (CEE) n° 3820/85 du 20 décembre 1985, art. 7 et 8. Voir le règlement (CE) n° 561/2006 du 15 mars 2006, art. 6 et 7.

donnaient des durées mensuelles qui seront plus tard considérées comme exorbitantes et anormales.

II.2. Les heures d'équivalence

Second élément à l'appui d'un droit exogène, la notion légale d'équivalence est caractéristique d'une non-concordance des temps. Cette dernière postule l'existence de complètes périodes d'inaction à l'intérieur du cadre de la durée effective du travail mesurée²⁹. En d'autres termes, l'existence de repos indiscernés étant pré-supposée, la notion d'équivalence permet de soustraire forfaitairement ces derniers du temps de travail mesuré³⁰.

Ce cadre commun ménageant des spécificités fait pour autant l'objet d'un ajustement supplémentaire dans le transport routier de marchandises, rendant compte *in fine*, d'une autre construction normative du temps de travail. En l'occurrence, il ne s'agit pas seulement de permettre un dépassement des 40 heures « tout en respectant en apparence ces durées »³¹, mais de palier la difficile distinction entre temps de présence et temps de travail effectif compte tenu de l'éloignement et du caractère mobile de l'activité. Plus encore, il s'agit de faire rentrer dans un temps abstrait, linéaire et uniforme, les temporalités spécifiques et concrètes du travail du routier par une conversion des tâches hétérogènes du chauffeur en unités de temps différenciées mais comptabilisables. Le décret n° 49-1467 du 9 novembre 1949 appliquant la loi sur les 40 heures hebdomadaires dans les activités de transport terrestre introduit d'emblée ce régime d'équivalence à tous les conducteurs routiers (article 10) : certains temps de présence au travail, y compris s'ils sont constitués d'actions continues du chauffeur au service de l'employeur, étaient ainsi comptés pour rien. Le décret imposait également des périodes de mise à disposition qui ne sont du travail effectif que pour une fraction égale à la moitié (article 4, § 6). Ces orientations historiques se poursuivent jusqu'à son abrogation en 1996³² puisque le décret n° 83-40 du 26 janvier 1983 indiquait que si les activités comme la conduite et les tâches dites annexes à la marchandise et au véhicule (par exemple, les opérations de chargement) sont considérées comme relevant d'un temps de travail effectif, d'autres comme l'attente ne le sont que selon des pourcentages (progressivement augmentés suite aux récurrents conflits des années 1990).

Le principe d'une équivalence entre activités distinctes au sein d'un seul travail contenu dans le décret originel de 1983 permettait de calculer différemment le

29. Soc., 31 octobre 2006, *Bull. civ.*, n° 320 ; CA Paris, 22^e ch. A, 14 janvier 2009, « SA Chabe Limousines c/ Schnell », *JurisData* n° 2009-002262, *Revue de droit des transports*, janvier 2010, 5.

30. Voir l'ancien art. L. 212-4 *in fine* du Code du travail, puis l'art. L. 3121-9 du Code du travail. La récente loi n° 1088 du 8 août 2016 modifie sensiblement la notion juridique d'équivalence en n'en faisant seulement « un mode spécifique de détermination du temps de travail effectif et de sa rémunération » (nouvel art. L. 3121-13, Code du travail).

31. Anja JOHANSSON, « Les heures d'équivalence en question », in Emmanuel TRIBY et Francis MEYER (dir.), *Temps de travail, temps de vie*, *op. cit.*, p. 37.

32. Abrogation de ces dispositions du décret du 26 janvier 1983 par le décret n° 96-1082, art. 2, § 2. Signalons que le décret de 1983 se trouve lui-même abrogé et ses dispositions reportées dans le Code des transports à compter de janvier 2017 (décrets n° 1549-2016 et 1550-2016).

temps de travail des conducteurs en rendant « le temps pendant lequel le travailleur est à disposition sans être libre de quitter le véhicule » équivalant à la moitié du temps consacré à un travail effectif³³, puis deux tiers de leur durée réelle³⁴, ensuite pour 85 %³⁵ et, enfin, 92 %³⁶. Ainsi, d'après les décrets de 1992 puis de 1993, 178 heures de temps total de travail composées de 27 heures de temps à disposition et 151 heures de temps de conduite équivalaient à 169 heures de durée de travail effectif³⁷.

L'établissement, pour une activité spécifique, d'une durée inférieure à sa durée réelle d'exécution confirme la norme temporelle industrielle tout en s'en émancipant car si conduite et prise en charge de la marchandise trouvent leur place dans une représentation d'un travail objectif, l'attente, elle, s'inscrit dans la dimension relationnelle du travail du chauffeur routier, donc peu comptable.

II.3. Le salaire en primes

Corollaire de cette « dé-mesure », la rémunération était « forfaitaire », en déconnexion du temps réel au travail, et constituée surtout de nombreuses primes. La rémunération qualifiait le métier et visait la mobilisation du routier dans sa capacité à rentabiliser un voyage par l'ajout de fret³⁸. Cette rémunération fondée sur l'engagement du routier se justifiait d'autant plus que le transport routier de marchandises pour compte d'autrui s'effectuait (et s'exerce toujours mais sous une autre forme organisationnelle) dans la dépendance du temps des autres et que la synchronisation de ces temps pluriels a longtemps reposé sur la seule capacité temporelle du chauffeur, que ce soit en termes de disponibilité ou de résistance à la fatigue³⁹. Ce n'était donc pas un temps subordonné qui était rémunéré mais une capacité à rentabiliser chaque voyage au mieux des intérêts du patron, et donc du chauffeur, compte tenu du système des primes. Dans les bulletins consultés et couvrant les décennies 1980 et 1990, on a comptabilisé pas moins de treize primes possibles comme celles de non-accident, d'absence de litige, de faible consommation de gazole ou encore de vitesse (rémunérant ainsi la rapidité d'exécution du travail), de chiffre d'affaires (rémunérant ainsi la fonction commerciale d'exploitation), d'entretien du véhicule... Pour exotiques qu'elles puissent paraître désormais, ces primes, associées aux frais de route, qualifiaient le travail et le travailleur, elles situaient celui-ci dans une hiérarchie sociale et professionnelle le rapprochant de la classe moyenne par les revenus occasionnés.

33. Décret n° 49-1467, art. 4, § 6.

34. Décret 83-40 du 23 janvier 1983 relatif aux modalités d'application des dispositions du Code du travail concernant la durée du travail dans les entreprises de transport routier. Art 5, § 3.

35. Décret n° 92-752 du 3 août 1992.

36. Décret n° 93-262 du 26 février 1993.

37. Circulaire n° 83-45 du 18 juillet 1983 relative aux conditions de travail et à la sécurité dans les transports routiers.

38. Bruno LEFEBVRE, « Entre bitume et macadam », *op. cit.*

39. Hélène AUDOUIN-DESFONTAINES, *Chauffeurs-routiers : du métier à l'emploi*, thèse de doctorat, université Paris X-Nanterre, 2002 ; Patrick HAMELIN, « Réglementation du travail et pratiques : interrogations à propos d'un certain écart », *op. cit.*

Dès lors, comment expliquer le basculement de ce régime temporel vers un autre s'il existait tant d'intérêts partagés entre le routier et son patron ? Au moins trois phénomènes vont contribuer à l'ébranlement de cette norme temporelle flexible et autonome : la dérégulation européenne et nationale du secteur d'activité, la rationalisation de ce même secteur et des formes productives, enfin, une normalisation salariale de la catégorie des routiers.

III. Une étape clef : la normalisation par voie conventionnelle de la dérogation au temps de travail

III.1. Dérégulation du secteur et conflits routiers

La mise en œuvre européenne de la libre circulation des biens et des personnes s'est manifestée en France par la libéralisation de l'accès au fret (décontingentement des licences) et la suppression de la tarification routière obligatoire qui corrélait les prix du transport routier à ceux du ferroviaire⁴⁰. Par ailleurs, pour des raisons de sécurité routière, certaines formes de rémunération ont été interdites⁴¹ et l'usage des chronotachygraphes comme instrument central de contrôle des temps constitutifs du travail routier a été renforcé et sécurisé⁴² à travers l'imposition de normes de construction, d'homologation, d'installation et d'utilisation⁴³. L'introduction des règles européennes dans le système juridique français a supprimé le principe de coordination impérative entre modes de transport et a donc modifié une des formes historiques de régulation⁴⁴. La dérégulation européenne, *via* l'abandon en France du contingentement et de l'encadrement des prix, a en effet ébranlé le système d'équilibre et les formes du contrôle social de la profession sur elle-même. La concurrence, déjà vive entre transporteurs du temps de la coordination impérative, s'est exacerbée avec un phénomène de sous-traitance en cascade

40. Partie intégrante de la mise en place d'un marché commun communautaire, une politique européenne des transports tournée vers leur libéralisation a tardé à être mise en œuvre. À l'origine, le traité de Rome excluait d'ailleurs les transports des prestations de service devant être libéralisées dans le cadre d'une politique commune (art. 61, § 1 du traité de Rome). Des dispositions spéciales régissent ainsi le droit communautaire des transports. À ce niveau, il s'agit surtout d'éviter qu'une politique nationale des transports ne crée des discriminations tarifaires ou par les conditions de transport imposées. En janvier 1983, le Parlement européen introduit auprès de la Cour de justice des Communautés européennes (CJCE) un recours en carence à l'encontre du Conseil européen des ministres des Transports pour n'avoir pas élaboré la politique commune des transports prescrite par le traité de Rome. Effectivement, la Cour de justice condamne le Conseil pour ne pas avoir mis en œuvre la liberté de prestation des services prévue par le traité de Rome (CJCE, 22 mai 1985, aff. 13/83, rec. p. 1513). Une libéralisation du transport routier de marchandises est décidée en Conseil des ministres européens des transports à l'automne 1986. Diverses mesures sont prises : règlement (CEE) n° 4058-89 du 12 décembre 1989 (libéralisation tarifaire) ; règlement (CEE) n° 881-92 du 26 mars 1992 et règlement (CEE) n° 2454-92 du 23 juillet 1992 (libéralisation de l'accès au marché communautaire).

41. Ont notamment été interdites les primes attribuées en fonction d'un kilométrage parcouru et / ou d'un volume transporté (règlement (CEE) n° 3820/85 du 20 décembre 1985).

42. L'usage des chronotachygraphes date de 1970 (règlement (CEE) n° 1463/70, modifié par le règlement (CEE) n° 2828/77).

43. Règlement (CEE) n° 3821/85 du 20 décembre 1985.

44. Frédéric OCQUETEAU et Jean-Claude THOENIG, « Mouvements sociaux et action publique : le transport routier de marchandises », *Sociologie du travail*, 4, 1997, p. 397-423.

qui a précipité à la chute des prix déjà bas. À cela s'ajoute la concurrence des transporteurs européens autorisés à caboter dans l'espace communautaire et pratiquant des salaires nettement inférieurs. De plus, compte tenu du système professionnel de travail encore majoritairement en place dans les années 1980 et 1990, l'avantage concurrentiel entre transporteurs dépendait des conditions d'utilisation de la main-d'œuvre roulante. Les situations et conditions de travail des chauffeurs routiers ont atteint un niveau paroxystique. Conduisant pour 60 à 75 % de leur temps de travail, les chauffeurs routiers « longue distance » présentaient une moyenne globale de présence au travail avoisinant les soixante heures par semaine⁴⁵.

Ce sont des accidents routiers mortels qui ont accéléré la mise sur agenda politique du traitement des limites d'un système fondé sur les dérogations et l'application circonstanciée et distancée de ces règles⁴⁶, car les conducteurs se trouvaient encore, dans les années 1990⁴⁷, dans une position contradictoire, tiraillés entre deux logiques, celle du métier, donc de l'autonomie dans le cadre d'un système professionnel, *versus* celle du salariat, donc de l'hétéronomie dans le cadre d'une rationalisation productive.

La première logique s'est incarnée dans le dur conflit de 1984⁴⁸ : excédés des attentes occasionnées par la grève du zèle des douaniers français et italiens à propos des modifications du contrôle des matières dangereuses transportées, les routiers français entament à l'hiver 1984 une grève sauvage, vite récupérée par deux organisations patronales (UNOSTRA et UFT⁴⁹), au motif de la mise en péril de l'entreprise individuelle compte tenu de la réduction imposée du temps de travail des chauffeurs routiers et d'une loi considérée comme favorisant le transport ferroviaire. Les organisations patronales obtiendront des avantages fiscaux sur le gazole et une augmentation des temps de conduite jusqu'à 10 heures journalières, sinon 12 heures en transport international, par diverses « tolérances » administratives.

C'est encore cet état d'esprit corporatiste de 1984 qui ouvre le conflit de 1992 : le feu aux poudres résulte de la mise en œuvre du permis de conduire à points⁵⁰, vécue comme une « insupportable pénalisation des risques pris sur la route sous la contrainte économique »⁵¹. Les dépassements de vitesse, de temps de conduite et

45. Patrick HAMELIN, *Les conditions de travail des conducteurs routiers : enquête budget-temps sur l'activité des conducteurs routiers du secteur des transports*, 2 tomes, ONSER, 1975 ; ID., « Réglementations du travail et pratiques : interrogations à propos d'un certain écart », in Patrick HAMELIN, Georges RIBEILL et Claude VAUCLARE (dir.), *Transports* 93, *op. cit.*, p. 105-115.

46. Stéphane CARRÉ, « L'état du droit dans le transport routier de marchandises : une réglementation en trompe-l'œil », *Droit et Société*, 46, 2000, p. 597-614.

47. Patrick HAMELIN, « Réglementation du travail et pratiques : interrogations à propos d'un certain écart », *op. cit.* ; Bruno LEFEBVRE, « Usages des réglementations dans le transport routier : approche ethnologique en région Rhône-Alpes », in Patrick HAMELIN, Georges RIBEILL et Claude VAUCLARE (dir.), *Transports* 93, *op. cit.*

48. Circulaire « Cavallé » n° 76-42 du 9 mars 1976 et recommandations ministérielles de juillet 1983 et 1984 en application de cette circulaire ; voir *Lamy transport*, t. 1, 1985, p. 771.

49. UNOSTRA : Union nationale des organisations syndicales des transporteurs routiers automobiles ; UFT : Union des fédérations du transport.

50. Loi n° 89-469 du 10 juillet 1989.

51. Frédéric OCQUETEAU et Jean-Claude THOENIG, « Mouvements sociaux et action publique : le transport routier de marchandises », art. cité, p. 405.

d'amplitude sont, en effet, de réelles menaces de perte des points en cas de contrôle. Pour un conducteur, qu'il soit artisan ou salarié, perdre son permis revient à perdre son emploi ou une partie de son chiffre d'affaires. L'instauration du permis de conduire à points enclenche, dès lors, une série de conflits aux revendications de plus en plus salariales et c'est l'appel à la négociation collective pour les régler qui va entraîner une dynamique sociale et juridique à l'origine d'une modification du régime temporel d'activité. Comme en 1984, ce sont encore les organisations patronales qui mènent la négociation et une possible sortie de crise : l'UFT, en menaçant d'intenter un procès contre le traitement inégalitaire fait aux conducteurs⁵², l'UNOSTRA, en déportant les griefs de fraudes sur les conditions de transport « imposées » par les chargeurs.

Ce dernier argument s'avèrera crucial car il n'a pas seulement permis de trouver une issue au conflit : il a mis sur le devant de la scène une relation économique avec les chargeurs, sans lesquels il était présenté comme impossible d'envisager une amélioration des conditions de travail des chauffeurs routiers. Ces conditions d'emploi et une relation déséquilibrée du transporteur vis-à-vis des expéditeurs et des destinataires constituent dès lors deux dimensions d'un même et principal problème devenu public.

III.2. Une réduction du temps de travail sur le principe du donnant-donnant

Les essais de modification étatique de ces équilibres avaient longtemps été vains car dès 1982, en effet, la Loi d'orientation sur les transports intérieurs avait posé le principe de la responsabilité du donneur d'ordre sur les conditions de travail des chauffeurs routiers. Un article stipulait : « Les opérations de transport, qu'elles soient confiées à un tiers ou exécutées pour le compte propre de l'entreprise qui les assure, ne doivent en aucun cas être conduites dans des conditions incompatibles avec la réglementation des conditions de travail et de sécurité. La responsabilité de l'expéditeur, du commissionnaire, de l'affrèteur, du mandataire, du destinataire ou de tout autre donneur d'ordre est engagée par les manquements qui lui sont imputables⁵³. » Il faudra attendre dix ans, en 1991, pour que le Conseil national des transports et le ministère des Transports⁵⁴ élaborent, à la suite d'une circulaire ministérielle⁵⁵, un « guide » de la sous-traitance dans le transport routier de marchandises prévoyant un plan en quinze mesures. Le 11 février 1992, un protocole d'accord entre les pouvoirs publics et les organisations professionnelles entérine le principe de sanctionner la pratique de prix trop bas⁵⁶. Dès 1990, des termes comme « assainissement », « moralisation » de la profession

52. Du fait du contrôle rétroactif des disques des chronotachygraphes.

53. Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, art. 9, al. 2.

54. *Sous-traitance, comment la réussir ?*, Éditions du ministère de l'Équipement / CNT, 1991.

55. Lettre-circulaire n° 63-90 du 1^{er} juin 1990 sur les « modalités réglementaires du recours à la sous-traitance » (*Bulletin officiel - Ministère de l'Équipement*, n° 90/23, p. 63).

56. Un délit de prix abusivement bas a été effectivement instauré par la loi n° 96-588 du 1^{er} juillet 1996 ; actuels art. L. 3321-2 et L. 3221-4 du Code des transports (sur cette question, voir A. MOUSSAT, « Sous-traitance et transport routier de marchandises », *Travail*, 28, 1993, p. 97-110).

apparaissent dans les rapports officiels⁵⁷. Toute une rhétorique sur la nécessité du changement voit ainsi le jour car, d'un simple effet pervers, la fraude sous toutes ses formes est devenue illégitime, synonyme de pathologie sociale.

Dans ce contexte où les intérêts multiples et historiquement ancrés sont articulés à l'administration du secteur, l'accord qui sera conclu devra être un « accord donnant-donnant » où « chacune des parties fait des concessions et soutient des revendications »⁵⁸. Le rapport social est en effet conflictuel, que ce soit sur les routes ou en entreprise : le nombre de journées perdues est passé de 7 972 en 1991 à 14 416 en 2000, avec un pic à 17 983 en 1999⁵⁹, le nombre moyen de conflits passe de 13 970 jours de 1996 à 2000. Le nombre d'entreprises présentant des délégués aux élections du comité d'entreprise et des délégués du personnel augmente lui aussi de 1996 à 1999, passant de 282 à 456. La baisse très sensible (de 12 % en 1996 à 7 % en 1999) du syndicat corporatiste FNCR⁶⁰, comme des représentants non affiliés à un syndicat (perte de 6 % des voix aux élections entre 1997 et 1999), est emblématique d'une visée désormais salariale des revendications de cette catégorie d'ouvriers⁶¹. Les chauffeurs s'affilient aux organisations syndicales comme la CFDT, FO et la CGT⁶² qui intègrent la réduction du temps de travail des chauffeurs dans une perspective plus large de création d'emplois. La CGT progresse ainsi de 10 % des suffrages recueillis en 1996 à 13 % en 1999. La CFDT demeure, quant à elle, le syndicat majoritaire, comptabilisant entre 21 et 23 % des élus.

Le 29 juillet 1992, en plein conflit suite à l'instauration du permis de conduire à points, le Premier ministre Pierre Bérégovoy diligente le Commissariat au Plan pour mener une étude sur la situation économique et sociale du secteur des transports routiers de marchandises. Cette commande de l'État aboutit à un premier rapport sur la « Situation économique et sociale du transport routier de marchandises » (janvier 1993), puis sur un second, « Contrat de progrès pour le transport routier de marchandises » (mars 2014), tous deux rédigés par un groupe de travail présidé par Georges Dobias. Le premier rapport pose un diagnostic. Le second présente un grand nombre de préconisations sous forme de fiches, après une étroite consultation des partenaires sociaux. Les propositions de mesures sont destinées à promouvoir un changement par lequel les transporteurs s'engagent à réduire la durée du travail des conducteurs en échange d'aides publiques⁶³. Par un décret d'août 1992, les premières réformes du décret n° 40/83 du 26 janvier 1983 relatif à la durée

57. CONSEIL NATIONAL DES TRANSPORTS, *Contrôles de la réglementation dans les transports routiers*, juillet 1990.

58. Raymond SOUBIE, « Quelques observations sur les accords donnant-donnant », *Droit social*, sept. 1985, p. 614-616.

59. CONSEIL NATIONAL DES TRANSPORTS, *Rapport social 2001*, annexes, p. 22, annexes, <http://temis.documentation.developpement-durable.gouv.fr/documents/temis/3397/3397_2000.pdf>.

60. Fédération nationale des chauffeurs routiers.

61. DARES, *Premières synthèses*, n° 49.1, décembre 2001.

62. CFDT : Confédération française démocratique du travail ; FO : Force ouvrière ; CGT : Confédération générale du travail.

63. Propositions telles qu'une augmentation des normes des véhicules (44 tonnes de poids maximum autorisé [PMA], gabarit à 2,60 m. de large, 19 m. de long...) ou une mise en place de prêts à taux d'intérêts bonifiés.

du travail dans les transports routiers apparaissent⁶⁴. Des négociations aboutissent à l'accord dit « grands routiers » du 23 novembre 1994 sur le temps de service, les repos récupérateurs et la rémunération des personnels de conduite marchandises « longue distance ». Cet accord fut conclu, côté salarial, par les seules fédérations transports de la CFDT et FO et, côté patronal, par l'UNOSTRA et l'UFT. Il reprend la préconisation du rapport Dobias d'élaborer une réglementation « réaliste » permettant, dans le cadre de négociations collectives, de réduire progressivement les durées de travail⁶⁵.

La mise en exergue des conditions réelles de travail et de transport apparaissait ainsi, pour les uns et les autres, comme l'un des enjeux majeurs d'un accord donnant-donnant de réduction du temps de travail. La contrepartie salariale et patronale d'une réduction graduelle des durées de travail a en effet résidé dans la mise en visibilité de la diversité des tâches constitutives d'un travail, pour aboutir, côté salarial, à une meilleure rémunération et une amélioration des conditions de travail et, concernant les transporteurs, à une valorisation des prix du transport et des aides à l'emploi⁶⁶. Décomposer le travail, distinguer les diverses activités contributives de la fonction transport deviennent alors les préalables d'une reconnaissance sociale des professionnels du transport routier de marchandises et les éléments par lesquels pourra être construit le compromis salarial de sortie de conflit.

IV. Le temps de service, une mise en règles de la pluralité temporelle du travail routier

IV.1. De la dérogation au temps abstrait à la reconnaissance conventionnelle des temps concrets

L'accord conventionnel décompose le temps de service en trois types de temps correspondant à des tâches aux différentes temporalités : d'abord, les temps de conduite, ensuite, des temps d'autres travaux tels que chargement, déchargement, entretien du véhicule, formalités administratives, et enfin des temps à disposition tels que la surveillance des opérations de chargement et de déchargement sans y participer et/ou des temps d'attente durant lesquels, bien que n'étant pas tenu de rester à son poste, le conducteur ne peut disposer librement de son temps. La notion conventionnelle de « temps de service » a pour fonction « de prendre en compte les temps passés par les personnels de conduite au service de l'entreprise, dans l'exercice de leur métier »⁶⁷ tout en militant pour l'adaptation de la norme commune selon la même rhétorique que celle des années 1930 : « Les spécificités des activités du transport et particulièrement celles des conducteurs "grands routiers

64. Décret n° 92-752 du 3 août 1992 relatif aux modalités d'application des dispositions du Code du travail concernant la durée du travail dans les entreprises de transport routier.

65. Voir notamment dans le rapport « Situation économique et sociale du transport routier de marchandises », janvier 1993 : § 4. 2 ; dans le rapport « Contrat de progrès pour le transport routier de marchandises », mars 1994 : fiche 29.

66. Stéphane CARRÉ, « Un exemple de pluralisme juridique : l'accord « grands routiers » du 12 novembre 1994 », *Revue juridique de l'Ouest*, 3, 1999, p. 173.

67. Accord sur le temps de service, les repos récupérateurs et la rémunération des personnels de conduite marchandises « grands routiers » ou « longue distance », 23 novembre 1994, art. III. I.

ou "longue distance" justifient qu'une norme adaptée soit retenue pour prendre en compte les temps consacrés par les personnels de conduite à l'exercice de leur métier qui comprennent, par nature, des périodes d'activité d'intensité variable⁶⁸. » La notion de « temps de service » présente le double bénéfice de supprimer le régime dérogatoire et d'apparaître comme le nouvel étalon de la mesure du temps de travail, supprimant à sa suite les effets délétères d'un tel régime dans un contexte de *dumping* social⁶⁹ et générant, pour les routiers, reconnaissance et protection salariales.

L'expression « temps passé au service de » (l'employeur), déjà mentionnée dans le décret originel n° 83-40 du 26 janvier 1983, et qui participait de la logique dérogatoire à la stricte mesure d'un temps de travail, homogène et quantitatif, est ainsi transformée en une codification professionnelle des « temps de service » (des conducteurs) destinée à mesurer, évaluer et rémunérer un travail aux temporalités hétérogènes et qualitatives. Elle consacre en cela la reconnaissance et le comptage intégral des divers temps de travail au service de l'employeur, quitte à assumer un dépassement de la durée maximale de la durée du travail, mais moyennant engagement de sa progressive réduction, ce qui ne fut pas sans susciter questions et désapprobations de la part d'inspecteurs du travail⁷⁰.

IV.2. Une navette d'une décennie entre règles conventionnelles et règles légales

C'est le décret n° 2000-69 du 27 janvier 2000, modifiant le décret n° 83-40 du 26 janvier 1983, qui légalise l'accord de 1994 instaurant le temps de service en reprenant certaines stipulations de cette convention. Pour autant, le basculement vers ce nouveau mode d'évaluation du travail n'a pas eu lieu sans d'importantes difficultés juridiques ni rencontré un total engouement de la part des transporteurs⁷¹. Bien des dispositions originelles du décret du 27 janvier 2000 ont été annulées par le Conseil d'État dès sa première année d'application, les juges considérant illicite le fait de fixer par règlement des dispositions contraires à la loi. D'un point de vue juridique, l'assimilation des temps de service à un mécanisme d'équivalence empêchait qu'il soit décidé d'une rémunération des conducteurs par voie réglementaire pour les « périodes d'inaction », dès lors que la loi considérait ces périodes comme sortant du temps de travail effectif. Un décret ne pouvait s'opposer au principe légal d'une rémunération de l'intégralité, mais aussi du seul temps de travail effectif. Une solution juridiquement viable ne va être trouvée que par un accord collectif du 23 avril 2002 en matière de rémunération, entériné par un arrêté d'extension du 21 octobre 2002 : à partir du moment où le décret du 26 janvier 1983, une fois modifié, en venait à déterminer des temps de service équivalents à ce que

68. UNION DES FÉDÉRATIONS DE TRANSPORT, Circulaire d'application du 8 mars 1995, p. 3.

69. Nadia HILAL, « Effets pervers des dérèglementations européennes : le cas du transport routier de marchandises », *Sociologie du travail*, 48 (2), 2006, p. 175-187.

70. Michel HAUTDIDIER et Pierre RAMACKERS, « La durée du travail est-elle encore contrôlable ? Réflexions sur une évolution à partir de l'exemple des transports routiers », *Droit social*, 4, 1995, p. 333-341.

71. Natacha GAVALDA, « La réduction du temps de travail des chauffeurs routiers : un réel défi pour les transporteurs français », *Droit social*, 9-10, 2001, p. 813-820.

l'accord « grand routier » avait stipulé, le parachèvement de l'édifice juridique a pu intervenir quand l'accord du 23 avril 2002 a décidé de la rémunération (majorée) de ces périodes légales d'inaction. Ce qui était réglementairement impossible, les partenaires sociaux le pouvaient par une convention⁷².

Ces navettes entre règles légales et règles conventionnelles à propos de la mesure du temps de travail confirment le processus social d'élaboration d'un régime temporel d'activité car, *in fine*, c'est bien le temps de service tel que défini par l'accord « grands routiers » de 1994 qui est consolidé autant que consacré, y compris lorsqu'un élément est porté en justice. C'est même ce processus juridique de contestation qui va permettre à la nouvelle norme sociale de mesure du temps de travail de trouver sa place au sein de l'ordonnement juridique.

Entériner la notion de « temps de service » revient à s'extraire de l'effectivité du travail comme moment « pur » de subordination à l'employeur en définissant le travail comme réponse à une demande, autrement dit comme service. Le régime dit du temps de service comme mesure d'évaluation et de rétribution du travail des routiers cherche à résoudre en partie la contradiction entre une activité de service d'intensité très variable et le paradigme temporel industriel qui induit continuité et homogénéité de la production. La mesure est là pour rendre compte des temporalités produites par un travail composé d'activités différentes comme la conduite, qui peut s'apparenter à la tâche continue la plus quantifiable et objectivable, mais aussi comme l'attente, qui elle, produit une temporalité discontinue et hétérogène.

V. Le temps de service : une incarnation juridique de la managérialisation du droit ?

V.1. La structuration des activités par le temps de service

Si la synchronisation des temporalités et des activités tend désormais à être rationalisée et industrialisée⁷³, la mise en œuvre effective de celle-ci relève toujours du travail du routier⁷⁴, notamment l'anticipation des aléas, l'articulation des divers temps autorisés (conduite) et obligatoires (repos) en fonction des conditions de circulation et de chargement-déchargement. Ainsi que nous l'exprimait un grand routier lors d'une observation directe en 2013 : « Travailler en calculant ses heures, c'est intégré et en même temps le travail est organisé pour que ça corresponde, donc c'est plus tranquille. Mais quand la journée commence avec une merde, c'est fini... » Structuré par la logique du service au client, le transport pour compte d'autrui prend en charge à travers le chauffeur ce qui relève *in fine* d'une mise en coordination de flux de marchandises bien concrètes, qu'il faut attendre, faire charger, arrimer, décharger le plus souvent par d'autres professionnels. Cette mise en coordination repose désormais sur un savoir professionnel de prise en charge des aléas divers articulé à un autre savoir, plus récent, de calcul, d'anticipation et

72. La loi n° 1088 du 8 août 2016 conforte ce nouveau cadre en précisant que le régime d'équivalence est un mode spécifique de détermination du temps de travail effectif « et de sa rémunération ».

73. Hélène DESFONTAINES, « Apprentissage des normes temporelles du travail salarié : un nouveau défi pour les chauffeurs routiers », in Danièle LINHART et Aimée MOUTET (dir.), *Le travail nous est compté. La construction des normes temporelles du travail*, Paris : La Découverte, 2005, p. 196-217.

74. Id., « Le travail des chauffeurs routiers », *Travail et emploi*, 104, 2005, p. 29-42.

d'ordonnancement des divers temps autorisés (conduite et attente) et obligatoires (repos, coupure). Cet apprentissage ne se fit pas sans mal ainsi que le relate un transporteur dans l'extrait suivant à propos d'une manipulation du chronotachygraphe ajustée aux impératifs économiques et réglementaires :

Ce que je n'admets pas, c'est qu'on mette tout [en temps] à disposition et qu'on ne mette pas de [temps de] coupure alors qu'on est dans la couchette. Lui, il fait trois quarts d'heure de route et il s'arrête une demi-heure alors que le dépôt est à vingt minutes après. Et puis ce qui se passe après c'est : « Ah merde, j'ai passé une heure et demie à charger ! » Désormais, ils sont priés gentiment de filer direct au dépôt et de voir ce qui se passe là-bas et s'il y a de l'attente, ils se mettent en coupure. Parce que si on ne les « *drive* » pas un peu, je vais vous dire, ça ne va pas être facile. Avant, ils étaient habitués, ils démarraient le matin et ils finissaient quand c'était terminé et ils étaient payés sur une base mensuelle. Il fallait faire évoluer ça. Mais il va falloir quand même qu'ils comprennent qu'il y a des heures qui sont rentables et des heures qui ne le sont pas.

(Transporteur, a repris la suite de son père, 22 salariés dont 19 chauffeurs, 2001)

Les propos de ce transporteur à propos d'un nécessaire alignement des pratiques professionnelles sur les règles juridiques confortent la visée managériale qui est aussi conférée à ces dernières. L'accord « grands routiers » est aussi au service d'une organisation du travail qui se rationalise en découpant l'espace géographique en fonction des temps de conduite autorisés par l'installation de relais ou en attribuant des tournées planifiées aux conducteurs en mesure de les réaliser dans les temps impartis au regard de leur cumul horaire. Cet accord est un exemple significatif de l'interaction entre droit et régulations socioéconomiques⁷⁵. Les premiers travaux sur le travail et le temps⁷⁶ ont mis en exergue ce phénomène : la mesure des temps entretient un lien de réciprocité avec les conditions d'organisation du travail et de mobilisation des travailleurs. Cristallisée dans l'accord « grands routiers » de 1994, la norme temporelle flexible hétéronome apparaît bien dès lors comme un compromis socialement constitué à propos d'une nouvelle forme de mobilisation au travail issue d'une rationalisation de type industriel articulée à une logique de service. La mesure intervient pour organiser les temporalités productives tout en légitimant l'usage de la main-d'œuvre par le critère de disponibilité ainsi que l'énonce clairement ce routier à propos de la spécificité du métier :

Ce qui il y a, c'est qu'il faut vraiment être très très disponible, c'est pas... les horaires, on n'a pas d'horaire, faut accepter ça au départ je crois. Faut être disponible quoi. Tout repose là-dessus. Faut pas avoir peur d'embaucher à n'importe quelle heure. C'est vrai que ce que j'aime pas c'est vrai, c'est les changements d'horaire quoi, devoir dormir quand on a décidé que tu dormirais, ça c'est pfff. Décider à ma place, quand on doit dormir, quand on doit manger, quand... Ce qu'on nous impose quoi, c'est surtout ça quoi. J'aime bien être disponible mais pas devoir dépendre de... et on est obligé d'en dépendre.

(Conducteur, transport national et polyvalent, 2013)

En l'occurrence, la mise en œuvre des temps de service dans une double logique de réduction du temps de travail et d'une organisation productive en flux tendu est

75. Jérôme PÉLISSE, « La mise en œuvre des 35 heures : d'une managérialisation du droit à une internalisation de la fonction de justice », art. cité.

76. William GROSSIN, *Le travail et le temps. Horaires. Durées. Rythmes. Une enquête dans la construction mécanique et électrique de la région parisienne*, Paris : Anthropos, 1969.

emblématique de ce lien, puisqu'elle rend d'abord compte de la temporalité d'une production industrielle d'un service en définissant le travail par la disponibilité temporelle du routier, gage de la bonne réalisation du transport, donc de l'acheminement des produits. Il existe ainsi une homologie entre logique de service et mesure du travail des routiers par l'outil juridique des « temps de service ».

Le processus déjà ancien d'endogénéisation du droit est complété à travers ce dispositif d'un autre dit de managérialisation car la réduction du temps de travail s'est faite, dans le transport routier de marchandises, en cherchant à concilier les deux impératifs de production et de protection. Le régime juridique du temps de service permet, en effet, d'organiser une traditionnelle disponibilité professionnelle tout en rendant effectives les fonctions de bornage dévolues à la notion de temps de travail. Il rend manifeste une norme flexible hétéronome qui articule dans sa mesure tout à la fois l'attente incertaine de celui qui se met à la disposition d'un autre et le bornage, la séparation et le contrôle qui sont au principe de la norme taylorienne.

V.2. Le temps de service ne dissout pas le rapport social au travail

La notion désormais légale de « temps de service » pallierait-elle donc le malentendu⁷⁷ entre temps de présence et temps de travail effectif, en solutionnant l'épineuse et lancinante question de l'effectivité du travail à l'intérieur du concept juridique de temps de travail ? Tel n'est pas si sûr car, dans un temps au travail désormais contraint et limité, le maintien du chronotachygraphe en position de travail au lieu de la position « repos » utilise un temps devenu précieux parce que compté et rémunéré. L'enjeu est d'importance pour le transporteur comme pour le chauffeur. Pour le premier, se joue une partie de la rentabilité de son entreprise et, pour le deuxième, l'espace d'autonomie dont il cherche encore parfois à jouir. Chaque conducteur est tenu de respecter les règles instaurées sous peine de se faire rappeler à l'ordre car tout dépassement de durée de travail génère, selon les entreprises, soit une rémunération supplémentaire, soit une prise ultérieure de repos.

Dans les cinq entreprises interrogées en 2001-2002, la durée mensuelle de temps de service pratiquée dans celles-ci se situait entre 200 et 210 heures. Cette moyenne n'était pas anodine puisqu'elle permettait à l'époque d'obtenir des aides publiques à la réduction du temps de travail. Pour les transporteurs interrogés, le bénéfice de la tranquillité n'était pas à négliger : « Si vous voulez dormir la nuit, il n'y a pas d'autres solutions que d'être dans les clous » argue, en 2002, un transporteur à la tête d'un établissement de 180 salariés et effectuant essentiellement des trafics irréguliers. De plus, toutes ces entreprises disposant d'une représentation syndicale diversifiée, elles préfèrent limiter le temps de travail au strict seuil de non-déclenchement des heures supplémentaires : « Si on fait travailler un chauffeur à 230 heures, ça nous coûte des heures supplémentaires à 50 % : c'est abominable, il faut s'arrêter tout de suite ! » poursuit le même transporteur.

77. Francis MEYER, « Travail "effectif" et "effectivité" du travail : une histoire conflictuelle », *op. cit.*, p. 89.

Les transporteurs, non contents que leurs chauffeurs aient intériorisé la conscience d'un temps rationalisé, ne voudraient pas que ceux-ci intègrent trop rapidement une conscience salariale d'une rémunération correspondant au temps passé : le chauffeur doit travailler dans les temps, ni trop vite, ni trop lentement.

La seule liberté qui reste au conducteur derrière son volant risque de tomber si ces derniers abusent un peu trop du temps qui leur est imparti. Parce que dans le temps, ils étaient mensualisés, il y a eu des abus. Maintenant qu'on est à la minute, il ne faudrait pas non plus que ce soit dans l'autre sens. Parce que s'ils débordent, on n'a pas vraiment ce qu'on veut [c'est-à-dire] la vraie rentabilité par rapport au temps. Sans parler d'être toujours derrière (à les contrôler), mais les limiter au maximum et leur montrer qu'ils n'ont rien à y gagner. Il faut que les choses soient bien cadrées. Parce que J. qui roule 32 % de son temps et le reste il est arrêté, il fait ce qu'il veut. Il part avec vingt positions par jour, il fait vingt tours, il peut faire ce qu'il veut, il peut aller voir son cousin... Il ne fait pas ça, ce n'est pas sa nature à lui. Donc il faut que les choses soient bien cadrées. Dans le temps, il y avait les frais de route, quand ils commençaient le matin, il y avait le petit déjeuner, ça compensait les trois quarts d'heure. Ils arrivaient à 20h30, on payait le repas du soir, ça faisait une heure et demie de graté. Maintenant, ils ont voulu ça (réduction du temps de travail donc temps de service), maintenant qu'on est dans une logique de rigidité, ils ne vont pas forcément avoir de cadeaux de notre côté.

(Transporteur, a repris la suite de son père, 22 salariés dont 19 chauffeurs, 2001)

L'instauration de ce régime juridique n'a donc pas entraîné *de facto* la fin des conflits entre employeurs et chauffeurs salariés mais leur déplacement. La période actuelle rend compte de nombreux litiges autour de la césure repos/temps de service, tant apparaît ténue dans les faits la distinction entre un temps d'attente subi lors d'un déplacement et un effectif temps de repos pris hors domicile. Le caractère fragile de la distinction donne alors lieu à d'âpres échanges à propos de la qualification des temps. C'est l'enjeu que relate le conducteur routier à propos de sa disponibilité de fait au service de l'employeur, qualifiée comme telle par lui mais que son patron enjoint de mesurer comme repos de manière à reprendre la route au plus vite :

Maintenant que je le sais et bien je ne le fais pas. Comme nous on fait des courtes distances, il y a quand même pas mal de temps d'arrêt, des livraisons : moi je mets en attente c'est-à-dire que, comme je suis sur mon lieu de travail, je mets en attente donc payé 100 % et ça, ça compte comme coupure. Et ça, ça ne lui plaît pas. Lui, il voudrait que, de temps en temps, on mette en coupure franche [*i.e.* repos] et ce n'est plus dans notre intérêt. Bien souvent, il dit que c'est des heures, des attentes passives. Il y a certains travaux oui, mais il y en a d'autres non. Moi, je vous dis qu'il n'y a jamais d'attente passive : il faut toujours être autour, soit tirer une place, soit classer une tournée. Tourner autour avec des chariots qui nous tournent autour, moi personnellement ne serait-ce qu'en cas d'accident, moi je ne peux pas me permettre de faire une coupure, je me fais renverser par un chariot et moi je fais quoi, ça passe en maladie.

(S., 46 ans, 25 ans d'expérience, polyvalent national, 2001)

Juridiquement, en effet, le basculement vers un temps de repos entraîne mécaniquement absence de rémunération et comptabilisation de ces temps au titre des périodes de complète latence que doit à l'inverse l'employeur à son salarié (repos quotidien ou hebdomadaire). De plus, la prise en compte de certaines de ces périodes de disponibilité pour l'employeur dans le cadre des temps de service n'a pas absorbé toutes les phases concrètes de la vie professionnelle du chauffeur comme, par

exemple, un découché à l'hôtel d'un grand routier en déplacement. Les « temps de disponibilité » du droit communautaire, qui ne sont ni du travail ni du repos, rendent compte de ces zones grises formant comme un tiers temps⁷⁸. Mais le droit français, en rattachant le temps de service au temps de travail selon sa propre méthodologie dans le cadre d'une division binaire travail / repos, rejette vers les pauses certaines des composantes de cette vie professionnelle : globalement, vont tenir du repos les périodes d'attente qui peuvent être déterminées à l'avance. Il en découle aujourd'hui de nouveaux conflits pour discerner ce qui tient du travail par rapport au temps de repos.

Côté salarial, la mise au repos du travailleur sur des zones logistiques ou des aires de parking isolées, avec obligation concomitante de surveiller la cargaison ou de rester en cabine, rend discutable la distinction avec une situation d'attente non planifiée à l'avance, qui sera qualifiée comme un temps de service. Côté patronal, la mise en position « repos » du chauffeur a plusieurs avantages. Elle évite de verser, sur la base du décompte rigoureux des temps de service, une rémunération pour une période improductive (seule compte la livraison de la marchandise dans la relation commerciale qui s'instaure entre le transporteur et ses clients). Cette mise en position « repos » permet aussi, soulignons-le encore, une reprise accélérée des périodes de conduite. En effet, au regard de la réglementation européenne sur les temps de conduite et de repos, c'est le constat préalable d'un repos ou d'une pause suffisante qui permet une reprise du volant. Les conducteurs peuvent d'ailleurs ponctuellement admettre qu'il y ait un « forçage » concernant le positionnement du tachygraphe. En se plaçant sur la position « repos », ils s'assurent une fin de mission plus rapide. Le positionnement des tachygraphes, qui demeurent manuels, notwithstanding les périodes de conduite qui sont enregistrées automatiquement, favorise donc les situations d'incertitude, conflictuelles ou consensuelles, autour des positions subséquentes de l'appareil de contrôle (« repos », « autres tâches », « disponibilité »).

Au demeurant, c'est au niveau des contrôles des différentes temporalités du travail des chauffeurs routiers que se situe de nos jours la véritable ligne de front, à l'instar du contrôle des tachygraphes sur les lieux de chargement et de livraison⁷⁹. Au niveau européen, la question du taux, de la teneur et de l'efficacité des contrôles est devenue centrale : toutes les évolutions réglementaires tendent à renforcer l'efficacité des contrôles et la réalité des sanctions⁸⁰ dans un contexte de libéralisation totale des opérations de transport permis par l'autorisation du cabotage⁸¹.

78. Règlement n° 3821/85 du 20 décembre 1985, art. 15, § 3 ; directive n° 2002/15/CE du 11 mars 2002, art. 3 b ; règlement n° 561/2006 du 15 mars 2006, art. 6, § 5 ; règlement n° 165/2014 du 4 février 2014, art. 34 b.

79. Pour divers exemples de positionnement litigieux du tachygraphe : Crim., 22 septembre 2015, *La Semaine juridique. Social (JCP éd. S)*, 2015, 1432.

80. Stéphane CARRÉ, « Généalogie d'une réglementation : la législation communautaire sur les temps de conduite et de repos applicable aux transports routiers », *Revue de droit des transports*, 11, 2008, spéc. p. 12 et suiv.

81. Pour les entreprises étrangères cabotant sur le territoire français, le droit national n'autorise qu'elles s'affranchissent ni des règles françaises en matière de temps de service, ni même des règles en matière de rémunération. Mais la fiction juridique est ici totale pour des opérations de transport ponctuelles, planifiées, encadrées et rémunérées à partir d'établissements étrangers et pour lesquelles, vu leur brièveté,

Pour autant, depuis janvier 2007, le décret n° 83-40 du 26 janvier 1983 relatif à la durée du travail dans les entreprises du transport routier de marchandises n'a plus connu de modifications, lui qui a subi pas moins de huit réformes à compter de 1992, preuve s'il en est que la nouvelle norme temporelle construite autour de la notion de temps de service a généré un nouvel équilibre.

Conclusion

L'analyse sociojuridique de ce long processus historique montre la légalisation d'un dispositif d'abord conventionnel et singulièrement, la progressive constitution par le rapprochement entre normes sociales et juridiques, d'un temps de travail normé, réglé et protecteur. C'est en effet par l'intégration des périodes dites « à disposition » dans la définition du temps de travail nommé « temps de service » que la durée du travail a pu être réduite et s'ancrer dans une réalité économique et organisationnelle, donc prendre valeur de norme. La construction conventionnelle du temps de service selon des principes et des modalités propres au secteur est en cela identique aux principes de mise en œuvre pratique des 35 heures. C'est le point d'arrivée qui diffère car il s'est agi, pour le transport routier de marchandises, de passer d'une flexibilité autonome à une flexibilité hétéronome, voire pour certaines catégories de routiers, à un compromis de type fordien⁸². Cette construction d'une nouvelle norme flexible hétéronome, et donc pour les grands routiers d'un temps de travail comme norme juridique et sociale, s'est opérée au travers d'une mise en forme juridique d'une disponibilité de métier. Ce n'est qu'à ce titre que le temps de travail s'est intégré aux pratiques de travail et a circonscrit les conditions d'usage de la main-d'œuvre.

Ce dispositif entérine le primat du marché sur le salarié tout en le protégeant. Ainsi, bien que flexible, le temps pendant lequel le conducteur est à la disposition de son employeur est maintenant borné et rémunéré intégralement. Le dispositif juridique du temps de service a rationalisé une disponibilité coutumière tout en rendant effectives les fonctions de limite et de protection dévolues à la notion de temps de travail. La norme temporelle, au centre de la régulation de l'activité du transport routier de marchandises sur longue distance, concentre alors en un seul dispositif l'alignement réciproque des règles et des pratiques et la consécration d'une norme flexible devenue hétéronome⁸³, comme contrepartie des revendications de réduction des temps du travail et de leur rémunération.

aucune obligation de déclaration de détachement n'existait en pratique. De récentes réformes visent cependant à résoudre cette situation (lois n° 2014-790 du 10 juillet 2014, n° 2015-990 du 6 août 2015 et n° 2016-1088 du 8 août 2016 ; décrets n° 2014-530 du 22 mai 2014, n° 2015-364 du 30 mars 2015 et n° 2016-418 du 7 avril 2016).

82. Ainsi des « lignards », conducteurs qui effectuent des navettes calibrées et régulières entre plateformes, sans ou avec très peu d'escalas intermédiaires, dans le cadre d'un transport de lot ou d'un groupage. Ces opérations de transport s'effectuent aussi souvent à l'aide d'un relais permettant, à mi-chemin, l'échange de deux semi-remorques entre des tracteurs repartant chacun vers leur point d'origine.

83. Paul BOUFFARTIGUE et Jacques BOUTEILLER, « À propos des normes du temps de travail. De l'érosion de la norme fordienne aux normes émergentes », art. cité.

■ Les auteurs

Stéphane Carré, maître de conférences en droit privé à l'IUT de Saint-Nazaire, département « gestion Logistique Transport », Université de Nantes, est membre du laboratoire « Droit et changement social » (UMR CNRS 6297). Ses travaux portent essentiellement sur le droit professionnel et social des transports, souvent dans une optique interdisciplinaire.

Il a notamment publié :

- « La réglementation applicable aux salariés du transport, un droit sous l'influence d'une logique du métier », *Revue de jurisprudence commerciale*, sept.-oct. 2016 ;
- *L'interrelation entre le professionnel et le social : le cas du droit rhénan*, Rennes : Presses Universitaires de Rennes, coll. « L'univers des normes », 2015 ;
- « Aspects juridiques de la sécurité ferroviaire », *Revue de la recherche juridique*, 141, 2012.

Hélène Desfontaines, maître de conférences en sociologie à l'Université catholique de l'Ouest (Angers), est chercheur titulaire au laboratoire Cens de l'Université de Nantes (UMR 6025). Ses travaux portent essentiellement sur le travail et les formes pratiques d'engagement. Parmi ses publications récentes :

- « Vulnérabilités des dirigeants, la relation comme solution ? » (avec Paola DUPERRAY), in Benoît RAVELEAU et Farid BEN HASSEL (dir.), *Gérer la vulnérabilité et la résilience en milieu professionnel. Un défi à relever ?*, Paris : L'Harmattan, 2016 ;
- « Marins-pêcheurs : le resserrement d'une communauté de métiers » (avec P. OLLIVIER), *Les mondes du travail*, 18, 2016.