



HAL
open science

Les règles professionnelles et sociales du personnel du transport routier

Sébastien Ranc, Philippe Delebecque

► **To cite this version:**

Sébastien Ranc, Philippe Delebecque. Les règles professionnelles et sociales du personnel du transport routier. Droit des transports, Dalloz, 2022, 9782247207763. hal-03887939

HAL Id: hal-03887939

<https://hal.science/hal-03887939>

Submitted on 7 Dec 2022

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.

**TOULOUSE
CAPITOLE**
Publications



« Toulouse Capitole Publications » est l'archive institutionnelle de
l'Université Toulouse 1 Capitole.

Les règles professionnelles et sociales du personnel du transport routier

Ranc Sébastien

Maître de conférences

Université Toulouse 1 Capitole

Pour toute question sur Toulouse Capitole Publications,
contacter portail-publi@ut-capitole.fr

Titre 84 : Les règles professionnelles et sociales du personnel du transport routier

Plan du titre.

Chap. 841 : Les règles professionnelles du personnel du transport routier

Chap. 842 : Les règles sociales du personnel du transport routier

La diversité du personnel du transport routier. Il n'existe pas un seul et unique type de chauffeur routier. Il y en a plusieurs lesquels dépendent de multiples facteurs. Pour reprendre les propos d'une doctrine autorisée, « rien ne ressemble moins à un chauffeur routier qu'à un autre chauffeur routier »¹. On distingue ainsi un chauffeur routier selon les caractéristiques de son véhicule (lourd ou léger), selon son secteur d'activité (transport de marchandises² ou de voyageurs³), selon la nature du transport (transport public ou transport pour autrui effectué par un transporteur/transport privé ou transport en compte propre⁴) ou encore selon son pays de rattachement ou celui de son employeur.

Délimitation du sujet. À cette diversité des chauffeurs routiers ne correspond évidemment pas un statut professionnel et social homogène. C'est la raison pour laquelle la présente étude focalisera son attention sur un type particulier de conducteur, en l'occurrence le chauffeur routier salarié ou indépendant exerçant son activité dans le secteur du transport routier de marchandise (TRM). Il s'agit donc d'un travailleur itinérant. Les travailleurs sédentaires du TRM (par exemple, le personnel d'encadrement) sont par conséquent exclus de notre étude⁵.

Selon le Code des transports, le personnel roulant marchandises dits « grands routiers » ou « longue distance » est défini comme « les personnels roulants affectés, dans les transports routiers de marchandises, à des services comportant au moins six repos quotidiens par mois hors du domicile », étant précisé que « cette définition peut être adaptée ou modifiée par accord collectif de branche »⁶.

L'on peut également faire référence à la nomenclature des professions et catégories socioprofessionnelles (PCS) 2003 de l'INSEE (641a) selon laquelle les professions de conducteur routier et de « grand routier » regroupent les conducteurs préparant et effectuant le transport de marchandises dans un véhicule lourd (poids total autorisé en charge (PTAC)

¹ S. CARRÉ, *La réglementation du travail des chauffeurs routiers*, L'Harmattan, 2004, spéc. p. 11. Nous tenons à remercier Stéphane Carré dont les nombreux écrits nous ont permis de mieux comprendre le droit du travail applicable au secteur routier.

² On peut encore distinguer le secteur d'activité de transport de marchandises en sous-secteurs d'activité tels que le transport routier de marchandises (TRM), la livraison de marchandises en ville, le convoi de fonds, le déménagement ou le ramassage des ordures.

³ *Idem* : transport public individuel (taxi, voiture de transport avec chauffeur (VTC), ambulance), transport public (collectif) de voyageurs interurbain (car) ou urbain (bus).

⁴ Lorsqu'une entreprise dont l'activité principale n'est pas le transport effectue pour elle-même des opérations de transport, il s'agit du transport en compte propre ou privé qui ne comprend pas le transport routier de marchandises (TRM), ce dernier appartenant au transport pour autrui ou public.

⁵ C. transp., art. R. 3312-34.

⁶ C. transp., art. D. 3312-36, al. 1^{er}. Cette disposition considère également comme « grand routier » les « personnels roulants affectés, dans les entreprises de déménagement, à des services comportant au moins quarante repos quotidiens par an hors du domicile ». Le secteur du déménagement est exclu de notre étude.

supérieur à 3,5 tonnes). Ils sont responsables de l'arrimage et de leur chargement. Ils participent également parfois à l'entretien courant de leur véhicule. Ces conducteurs routiers ou grands routiers se distinguent des conducteurs livreurs ou coursiers qui conduisent des véhicules légers (PTAC de plus de 3,5 tonnes) pour enlever ou livrer des marchandises, en général à faible distance. Ils ont la responsabilité de leur chargement et des opérations commerciales et encaissement qui peuvent être liés à la livraison (643a).

Par conséquent, sont exclus de notre étude les chauffeurs routiers de marchandises conduisant des véhicules dont le PTAC est inférieur à 3,5 tonnes ainsi que les conducteurs dans le transport de personnes.

Le nombre d'emplois dans le secteur du TRM. Au niveau de l'Union européenne, le transport routier de marchandises est l'un des grands employeurs avec une moyenne d'environ 2,9 millions d'emplois entre 2006 et 2013⁷. Le transport pour compte d'autrui représentait la très grande majorité du secteur (84,6 % en moyenne) comparé au transport en compte propre. S'agissant de leur statut social, la majorité des conducteurs de poids-lourds sont salariés. Mais la concurrence exacerbée dans le secteur du transport de marchandises incite au recours à la sous-traitance en cascade avec en bout de chaîne des chauffeurs routiers indépendants (entre 7,3 % et 19,6 % selon des études réalisées entre 2004 et 2015)⁸.

Au niveau de la France, 606.000 chauffeurs routiers de marchandises étaient salariés dans des entreprises du secteur privé en 2017, 63 % d'entre eux effectuant du transport pour compte d'autrui⁹.

L'évolution dégradée du métier. Le secteur d'activité est confronté à une véritable pénurie de la main-d'œuvre qualifiée, pénurie liée entre autres à une médiocrité des conditions de travail¹⁰. Le métier de chauffeur routier n'est plus ce qu'il était. Établissant autrefois son propre itinéraire, le chauffeur routier est désormais suivi à la trace... L'ouverture du marché européen du transport en direction d'abord des pays du Sud puis des pays de l'Est a exacerbé la concurrence et a fortement dégradé les conditions de travail des chauffeurs routiers pourtant si essentiels pendant la crise sanitaire¹¹. La Commission européenne reconnaissant elle-même que « le processus de libéralisation ne s'est pas accompagné d'un processus parallèle d'harmonisation sociale des conditions d'emploi et de travail ; au contraire, ces conditions affichent toujours une tendance à la baisse générale pour les conducteurs professionnels résidents et non-résidents »¹².

Dumping social. La libéralisation du marché intérieur des transports a entraîné une concurrence accrue et une course à la réduction des coûts incitant certaines entreprises à

⁷ *Les transporteurs routiers de marchandises dans l'UE : conditions sociales et de travail*, Étude pour la commission TRAN, 2017, spéc. p. 20.

⁸ *Ibid.*, spéc. p. 21.

⁹ Commissariat général au développement durable, « Les chauffeurs du transport routier de marchandises pour compte propre : des différences marquées avec les chauffeurs du transport pour compte d'autrui », *Data-Lab*, février 2021.

¹⁰ *Les transporteurs routiers de marchandises dans l'UE : conditions sociales et de travail*, Étude pour la commission TRAN, 2017, spéc. p. 23.

¹¹ <https://www.arte.tv/fr/videos/107194-027-A/arte-regards-les-routiers-sous-pression/>, 16 juin 2022.

¹² *Ibid.*, spéc. p. 14.

enfreindre la législation sociale pour rester compétitives. Les exemples de fraudes sociales sont connus. Il y a d'abord les sociétés « boîte aux lettres » créées dans les États membres où les taux d'imposition et les normes sociales sont les plus faibles. À travers ces sociétés-écrans, les transporteurs peuvent recruter et détacher illégalement au sein de l'UE des conducteurs ressortissants d'États membres voire de pays tiers (Turquie¹³, Philippines¹⁴). Il y a ensuite le recours à de faux conducteurs indépendants auxquels les entreprises de transport sous-traitent une partie de leurs activités de transport. Ces dernières s'exposent alors à un risque de requalification en contrat de travail. Il y a enfin les manipulations des tachygraphes dont sont équipés les poids-lourds.

Intérêts protégés. Les règles professionnelles et sociales du personnel du transport routier cherchent à concilier plusieurs intérêts. Il ne faudrait pas se méprendre. Le premier intérêt protégé est celui du marché commun des transports grâce aux libertés de circulation des marchandises et d'établissement des entreprises de transport. Mais en allant plus loin, l'harmonisation des règles professionnelles et sociales applicables au personnel du transport routier vise également à protéger le marché commun des transports en garantissant une concurrence loyale et non faussée entre les entreprises de transport exerçant leur activité au sein de l'UE. Concrètement, un des objectifs de la réglementation européenne est que la rentabilité d'un transporteur ne soit pas dépendante (ou le moins possible) de l'application du droit social.

Le deuxième intérêt protégé est celui de l'ensemble des usagers de la route grâce aux règles de sécurité routière dont certaines sont spécifiquement applicables aux chauffeurs routiers. Il s'agit là des règles professionnelles du personnel du transport routier (Chapitre 841).

En tant que dernière roue du carrosse, le dernier intérêt protégé est celui des chauffeurs routiers et de leurs conditions de travail. Il s'agit là des règles sociales du personnel du transport routier (Chapitre 842).

L'articulation des règles professionnelles et sociales. L'application des règles professionnelles est dépendante du poids total autorisé en charge du véhicule (3,5 tonnes), peu important le statut social du chauffeur routier. En revanche, les règles sociales s'appliquent essentiellement aux chauffeurs routiers salariés, quoiqu'une partie s'appliquent également aux indépendants. Pour autant, ces règles professionnelles et sociales ne sont pas étanches. Elles s'entremêlent, si bien que les conditions sociales des chauffeurs routiers résultent aussi indirectement des conditions d'accès et d'exercice de la profession de transporteur, et réciproquement¹⁵.

Chapitre 841 : Les règles professionnelles du personnel du transport routier

¹³ Envoyé spécial, « Routiers low cost, les nouveaux esclaves de la route », 11 septembre 2020, <https://www.youtube.com/watch?v=48zmeBrjB74>

¹⁴ Arte Regards, « Les routiers sous pression », 16 juin 2022, <https://www.btb-abvv.be/fr/transport-routier-logistique/dumping-social-dans-le-transport/688-a-nouveau-des-centaines-de-chauffeurs-philippins-sur-les-routes-europeennes>

¹⁵ Un auteur parle d'« enchevêtrement » entre les règles professionnelles et sociales du personnel du transport routier (S. CARRÉ, « Chauffeurs routiers : la mosaïque des situations sociales », *Dr. ouv.* 2021, p. 353, spéc. p. 355) ou de « brassage » (S. CARRÉ, « La réglementation applicable aux salariés du transport, un droit sous l'influence d'une logique du métier », *RJ com.* 2016, p. 585, spéc. p. 591).

Plan du chapitre.

Sect. 1 : L'accès à la profession de chauffeur routier

§1 : Le permis de conduire

§2 : La formation professionnelle

- A. La formation initiale minimale obligatoire (FIMO)
- B. La formation continue obligatoire (FCO)

Sect. 2 : L'exercice de la profession de chauffeur routier

§1 : Les clauses contraires à la sécurité routière

§2 : Les temps de conduite et de repos

- A. Les temps de conduite
 - 1 La durée de conduite quotidien
 - 2 La durée de conduite hebdomadaire
 - 3 Les dérogations aux durées maximales de conduite
- B. Les temps de repos
 - 1. La pause
 - 2. Le temps de repos quotidien
 - 3. Le temps de repos hebdomadaire
 - 4. Les lieux de repos
- C. Le contrôle des temps de conduite et de repos

Textes applicables.

>> Temps de conduite et de repos

Règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil.

Directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements (CE) n° 561/2006 et (UE) n° 165/2014 et de la directive 2002/15/CE en ce qui concerne la législation sociale relative aux activités de transport routier, et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil (*JO*, 11 avril 2006, L 102).

Règlement (UE) 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 minimales 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 tachygraphes (*JOUE*, 31 juillet 2020, L. 249/1).

Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) du 1^{er} juillet 1970¹⁶.

> Temps de conduite

C. transp., art. L. 1311-2

La durée du travail des salariés et la durée de conduite des conducteurs sont fixées par décret en Conseil d'État. Elles tiennent compte du progrès des conditions techniques, économiques et sociales et des sujétions particulières liées à l'irrégularité des cycles de travail, aux contraintes de lieux et d'horaires et aux responsabilités encourues à l'égard des personnes transportées et des tiers.

C. transp., art. L. 3313-1

Le temps de conduite et de repos des conducteurs est régi par les dispositions du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et de Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil et par celles de l'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) du 1^{er} juillet 1970 modifié.

> Lieu de repos

C. transp., art. L. 3313-3

Il est interdit à tout conducteur routier de prendre à bord d'un véhicule le repos hebdomadaire normal défini au h de l'article 4 du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil, du 15 mars 2006, relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de législation sociale dans le domaine des transports par route modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CEE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil. Tout employeur veille à ce que l'organisation du travail des conducteurs routiers soit conforme aux dispositions relatives au droit au repos hebdomadaire normal.

C. transp., art. L. 3315-4-1

¹⁶ Cet accord est issu de la Commission économique des Nations unies pour l'Europe (UNECE).

Est puni d'un an d'emprisonnement et de 30.000 € d'amende : 1° le fait d'organiser le travail des conducteurs routiers employés par l'entreprise ou mis à sa disposition sans veiller à ce que ceux-ci prennent en dehors de leur véhicule leur temps de repos hebdomadaire normal défini au h de l'article 4 du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil, du 15 mars 2006, relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CEE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil ; [...] ; 3° Le fait d'organiser le travail des conducteurs mentionnés à l'article L. 3313-4 sans veiller à ce que ceux-ci puissent bénéficier de conditions d'hébergement, hors du véhicule, compatibles avec la dignité humaine et de conditions d'hygiène respectueuse de leur santé.

C. transp., art. L. 3313-4

L'employeur assure au conducteur d'un véhicule n'excédant pas un poids maximum autorisé de 3,5 tonnes, utilisé pour une opération de transport routier suffisamment éloignée du centre opérationnel de l'entreprise pour que le conducteur ne puisse y retourner à la fin de sa journée de travail, des conditions d'hébergement, hors du véhicule, compatibles avec la dignité humaine et des conditions d'hygiène respectueuses de sa santé. L'employeur met le conducteur en mesure de prouver par tout moyen que les périodes de repos quotidien ou hebdomadaire ont été prises dans ces conditions.

> Imputabilité de la responsabilité

C. transp., art. L. 1311-3

Les opérations de transport, qu'elles soient confiées à un tiers ou exécutés pour le compte propre de l'entreprise qui les assure, ne doivent en aucun cas être conduites dans des conditions incompatibles avec l'application des dispositions relatives aux conditions de travail et de sécurité. La responsabilité de l'expéditeur, du commissionnaire, de l'affréteur, du mandataire, du destinataire ou de tout autre donneur d'ordre est engagée pour les manquements qui leur sont imputables.

C. transp., art. L. 3315-6

Est passible des peines prévues par le présent chapitre et des peines sanctionnant les obligations mentionnées au présent titre ainsi qu'aux titres II et III du livre Ier de la troisième partie du code du travail toute personne qui, chargée à un titre quelconque de la direction ou de l'administration de toute entreprise ou de tout établissement, a, par un acte personnel, contrevenu aux dispositions précitées du présent titre et du code du travail ou commis les faits sanctionnés par les articles L. 3315-2, L. 3315-4, L. 3315-4-1 et L. 3315-5. Cette personne est passible des mêmes peines si elle a, en tant que commettant, laissé contrevenir à ces dispositions ou commettre ces faits toute personne relevant de son autorité ou de son contrôle, en ne prenant pas les dispositions de nature à en assurer le respect. Le préposé est passible des mêmes peines lorsque l'infraction résulte de son fait personnel.

> Tachygraphe

Règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers (*JO*, 28 février 2014, L 60), modifié par le règlement (UE) 2020/1054 du Parlement et européen et du Conseil du 15 juillet 2020 (*JOUE*, 31 juillet 2020, L 249/1).

Règlement (UE) n° 2020/1056 du 15 juillet 2020 concernant les informations électroniques relatives au transport de marchandises (*JOUE*, 31 juillet 2020, L. 249/33).

C. transp., art. L. 3315-4

Est puni d'un an d'emprisonnement et de 30 000 € d'amende le fait de falsifier des documents ou des données électroniques, de fournir de faux renseignements, de détériorer, d'employer irrégulièrement ou de modifier des dispositifs destinés au contrôle prévus par l'article L. 3311-1 ou de ne pas avoir procédé à l'installation de ces dispositifs.

Le véhicule sur lequel l'infraction a été commise est immobilisé et retiré de la circulation jusqu'à ce qu'il ait été mis en conformité ou réparé.

> Clauses contraires à la sécurité routière

C. transp., art. L. 1311-4

Toute clause de rémunération principale ou accessoire de nature à compromettre la sécurité, notamment par l'incitation directe ou indirecte au dépassement de la durée du travail et des temps de conduite autorisés, est nulle de plein droit dans les contrats de transport et les contrats de travail.

C. transp., art. L. 3315-4-1

Est puni d'un an d'emprisonnement et de 30.000 € d'amende : 1° [...] ; 2° Le fait de rémunérer, à quel titre et sous quelle forme que ce soit, des conducteurs routiers employés par l'entreprise ou mis à sa disposition, en fonction de la distance parcourue ou du volume de marchandises transportées, dès lors que ce mode de rémunération est de nature à compromettre la sécurité routière ou à encourager les infractions au règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil, du 15 mars 2006.

> Permis de conduire

C. transp., art. L. 3151-3

Toute intervention à distance telle que définie par voie réglementaire, ne peut être effectuée que par une personne habilitée, titulaire du permis de conduire correspondant à la catégorie du véhicule considéré.

> (In)aptitude à la conduite

C. transp., art. L. 1323-1

En vue d'assurer leur sécurité et celle des tiers, l'autorité compétente contrôle ou fait contrôler l'aptitude physique des personnes chargées de la conduite ou du pilotage et favorise la prévention de l'inaptitude.

C. transp., art. L. 1323-2

L'inaptitude permanente des salariés des entreprises de transport, y compris de transport de déménagement ou de location de véhicule industriel avec conducteur ou pilote, reconnue médicalement et ne résultant pas d'actes volontaires ou intentionnels de l'intéressé, ouvre droit au bénéfice d'un régime particulier de protection comportant des prestations en espèces ou, le cas échéant, en nature et à une possibilité de réinsertion professionnelles grâce à une formation complémentaire.

> Formation professionnelle

Directives 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2003 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs, modifiant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil ainsi que la directive 91/439/CEE du Conseil et abrogeant la directive 76/914 CEE du Conseil et abrogeant la directive 76/914/CEE du Conseil.

Directive (UE) 2018/645 du Parlement européen et du Conseil du 18 avril 2018 modifiant la directive 2003/59/CE relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi que la directive 2006/126/CE relative au permis de conduire.

C. transp., art. L. 3314-1

La formation professionnelle initiale et continue des conducteurs permet à ceux-ci de maîtriser les règles de sécurité routière et de sécurité à l'arrêt, ainsi que la réglementation relative à la durée du travail et aux temps de conduite et de repos.

C. transp., art. L. 3314-2

Sont soumis à l'obligation de formation professionnelles les conducteurs de véhicules de transport de marchandises dont le poids total autorisé en charge excède trois tonnes et demie et des véhicules de transport de personnes comportant plus de huit places assises outre le siège du conducteur.

Jurisprudence de référence.

> Permis de conduire

Soc., 3 mai 2011, n° 09-67.464, *Bull. civ. V*, n° 105.

« Un motif tiré de la vie personnelle du salarié ne peut, en principe, justifier un licenciement disciplinaire, sauf s'il constitue un manquement de l'intéressé à une obligation de son contrat

de travail. Par conséquent, le fait pour un salarié qui utilise un véhicule dans l'exercice de ses fonctions de commettre, dans le cadre de sa vie personnelle, une infraction entraînant la suspension ou le retrait de son permis de conduire ne saurait être regardé comme une méconnaissance par l'intéressé de ses obligations découlant de son contrat de travail ».

> Indemnité pour incapacité définitive à la conduite

Soc., 7 décembre 2011, n° 10-15.119, *Bull. civ. V*, n° 292.

« L'article 11 *ter* de l'annexe I à la convention collective nationale des transports routiers et activités auxiliaires de transport a vocation à s'appliquer en cas d'inaptitude définitive au poste de conducteur routier prononcée par le médecin du travail dès lors que le salarié est resté dans l'incapacité physique de reprendre son ancienne profession ».

>> Interdiction de prime incitant indirectement à enfreindre les règles de sécurité routière

> Prime proportionnelle au chiffre d'affaires

Soc., 21 mai 1997, n° 95-42.542, *Bull. civ. V*, n° 183.

« Les juges du fond ont relevé à juste titre que la prime litigieuse était illicite, en ce qu'elle incitait les salariés, dont la rémunération était proportionnelle au chiffre d'affaires réalisé, à dépasser la durée normale de travail et les temps de conduite autorisés, contrairement aux prescriptions de l'article 9 de la loi d'orientation des transports routiers du 30 décembre 1982 et de l'article 14 de l'annexe 1 de la Convention collective des transports routiers ».

> Prime au rendement au kilomètre

Soc., 13 novembre 2003, n° 01-46.075 et n° 01-46.089, *Bull. civ. V*, n° 282.

« Le versement d'une prime de rendement au kilomètre constitue une incitation au dépassement de la durée de travail ».

Soc., 8 juin 2010, n° 08-44.940, inédit.

« La prime [kilométrique] litigieuse est illicite indépendamment de son montant ou du type de véhicule utilisé ».

> Prime d'efficacité

Soc., 24 septembre 2008, n° 07-44.847, *Bull. civ. V*, n° 186.

« La prime d'efficacité conduisait à une majoration du salaire en fonction des distances parcourues et des délais de livraison, ce qui incitait les salariés à dépasser la durée normale de travail et les temps de conduite autorisés, la vitesse jouant nécessairement un rôle dans le nombre de courses ; [la cour d'appel] en a déduit à bon droit, [...], qu'un tel mode de

rémunération de nature à compromettre la sécurité du salarié était prohibé par l'article 14 de l'annexe 1 de la Convention collective nationale des transports routiers ».

> Rémunération « au bon »

Soc., 6 octobre 2010, n° 05-43.530, inédit.

« Le mode de rémunération "au bon" prenant en compte les distances parcourues et les délais de livraison incitait le salarié à circuler à vitesse excessive, à dépasser la durée du travail ou les temps de conduite autorisés, dans la mesure où sa rémunération serait dans ce cas majorée, les courses effectuées donnant lieu à rémunération à l'exclusion des temps d'attente ; [...] un tel mode de rémunération de nature à compromettre la sécurité était prohibé par l'article 14 de l'annexe I de la convention collective nationale des transports routiers ».

> Prime de bonne organisation

Soc., 15 octobre 2014, n° 12-29.235, *Bull. civ. V*, n° 242.

« L'arrêt retient que si la prime de bonne organisation était calculée en fonction de la distance parcourue et du temps passé par l'intéressé pour la livraison, elle dépendait également du temps d'attente, la course étant majorée d'un certain nombre de bons lorsque le client demandait au coursier d'attendre le retour d'un document transmis au destinataire, ou le retour du contrat signé, ou encore en cas de difficulté pour trouver le destinataire, et qu'ainsi, l'illicéité de cette prime n'était pas établie. Qu'en statuant ainsi, alors qu'il résultait de ses constatations que la prime en litige dépendait notamment des distances parcourues et des délais de livraison, ce dont [la cour d'appel] aurait dû en déduire le caractère illicite nonobstant la prise en compte des délais d'attente ».

> Prime d'économie de carburant

CJUE, 8 juillet 2021, aff. C-428/19, *OL et a. c/ Rapidsped*.

« L'article 10, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil, du 15 mars 2006, relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil, doit être interprété en ce sens qu'il ne s'oppose pas, en principe, à ce qu'une entreprise de transport routier accorde aux conducteurs une prime calculée sur les économies réalisées sous la forme d'une diminution de la consommation de carburant rapportée au trajet effectué. Toutefois, une telle prime violerait l'interdiction établie à cette disposition si, au lieu d'être uniquement liée à l'économie de carburant, elle récompenserait une telle économie en fonction de la distance parcourue et/ou du volume des marchandises à transporter selon des modalités incitant le conducteur à des comportements de nature à compromettre la sécurité routière ou à commettre des infractions au règlement n° 561/2006 ».

>> Chronotachygraphe

> Licéité de la preuve par chronotachygraphe

Soc., 14 juin 2014, n° 12-16.218, *Bull. civ. V*, n° 4.

« En vertu du Règlement CEE n° 3821/85 du 20 décembre 1985, d'application directe, l'employeur est tenu, sous peine de sanctions pénales, d'assurer la mise en place et l'utilisation d'un chronotachygraphe, de sorte qu'une absence de déclaration à la Commission nationale de l'informatique et des libertés de l'emploi de cet appareil ne saurait le priver de la possibilité de se prévaloir, à l'égard du salarié, des informations fournies par ce matériel de contrôle, dont le salarié ne pouvait ignorer l'existence ».

>> Repos

> Lieu de repos

CJUE, 20 décembre 2017, C-102/16, *Vaditrans BVBA c/ Belgique*.

« L'article 8, paragraphes 6 et 8, du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil, du 15 mars 2006, relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil, doit être interprété en ce sens qu'un conducteur ne peut pas prendre, à bord de son véhicule, les temps de repos hebdomadaires normaux visés audit article 8, paragraphe 6 ».

Bibliographie indicative.

Encyclopédie. S. CARRÉ, « Réglementation professionnelle applicable aux travailleurs mobiles des transports routiers », *J.-Cl. Transport*, fasc. 798, 20 décembre 2021.

Articles. S. CARRÉ, « Le rôle de la sécurité routière dans l'émergence d'une réglementation sociale internationale relative aux chauffeurs routiers », *Dr. ouv.* 2001, p. 89 ; « Influence communautaire et ratiocinations nationales dans l'évolution du droit social applicable au secteur du transport routier de marchandises », *Dr. ouv.* 2006, p. 417 ; « Généalogie d'une réglementation : la législation communautaire sur les temps de conduite et de repos applicable aux transports routiers », *RD transp.* 2008, études 13 et 14 – B. PALLI, « Les exigences sociales et la sécurité en transport routier de marchandises : le temps du travail et de repos, une harmonisation à poursuivre ? », in L. SIGUOIRT (dir.), *Transport et sécurité*, LexisNexis 2019, p. 109 ; « Le règlement 2020/1054/U du 15 juillet 2020 portant modification du règlement 561/2006/CE en ce qui concerne la durée, les lieux et la périodicité des repos journaliers et hebdomadaires des routiers : une avancée ? », *Dr. ouv.* 2021, p. 373.

Finalité sécuritaire. Les règles professionnelles du personnel du transport routier, issues du droit de l'UE, sont essentiellement des règles relatives à la sécurité routière. En effet, la réglementation professionnelle concerne avant tout les véhicules les plus dangereux, en l'occurrence les poids-lourds c'est-à-dire ceux de plus de 3,5 tonnes (2,5 tonnes à partir du 1^{er} juillet 2026). Cette focalisation de la réglementation professionnelle à l'égard de la typicité du

véhicule présente l'avantage de ne pas tenir compte du statut du chauffeur routier. Autrement dit, la réglementation professionnelle s'applique à l'ensemble des chauffeurs routiers peu importe qu'ils soient salariés ou indépendants. Réciproquement, un chauffeur routier salarié ou indépendant conduisant un véhicule léger (moins de 3,5 tonnes à ce jour et moins de 2,5 tonnes à partir du 1^{er} juillet 2026) ne sera pas assujéti à la réglementation professionnelle.

Pour bien comprendre que les règles professionnelles des chauffeurs routiers ne sont pas « sociales », il suffit de prendre l'exemple des temps de conduite et de repos issue de cette réglementation professionnelle. Il ne s'agit pas à proprement parler de temps de travail et de repos au sens de droit du travail. Pour reprendre les termes d'un auteur, « les repos n'ont donc pas pour objectif de limiter le temps de travail des chauffeurs routiers, même s'ils dessinent en creux une ligne par-delà laquelle le chauffeur ne saurait continuer son activité professionnelle. Précisément, cette réglementation ne fixe aucune restriction directe au temps de travail. En réalité, les repos journaliers visent à assurer une conduite sûre »¹⁷. Comme leur nom l'indique, les temps de repos issus de la réglementation professionnelle visent certes à ce que le chauffeur routier se repose mais surtout qu'il soit plus concentré lors de sa conduite à venir.

Finalité sociale. En creux, ces règles de sécurité routière viennent encadrer les conditions de travail des chauffeurs routiers. En encadrant leur temps de conduite, les règles professionnelles déterminent indirectement une partie de son temps de travail. C'est la raison pour laquelle cette réglementation professionnelle est parfois présentée comme une réglementation « sociale ». Il est d'ailleurs remarquable qu'à l'origine les États membres ne parvenant pas à s'entendre sur une harmonisation des règles sociales applicables aux chauffeurs routiers, aient recouru aux règles professionnelles pour harmoniser leurs conditions de travail¹⁸. En outre, il faut bien avoir conscience que la finalité sécuritaire des règles professionnelles va même parfois jusqu'à annihiler la finalité sociale. Par exemple, les coupures de conduite des conducteurs de poids-lourds devant être prises en cours de travail, augmentent d'autant plus l'amplitude quotidienne de travail. Ces coupures de conduites soi-disant protectrices des conditions de travail des chauffeurs routiers se transforment en réalité en de véritables sujétions¹⁹.

Les règles professionnelles du personnel du transport routier sont relatives à l'accès (Section 1) et à l'exercice (Section 2) de la profession de chauffeur routier.

Section 1 : L'accès à la profession de chauffeur routier

Pour rentrer dans la profession, le chauffeur routier doit disposer d'un permis de conduire (§1) et suivre une formation professionnelle (§2).

¹⁷ S. CARRÉ, « Généalogie d'une réglementation : la législation communautaire sur les temps de conduite et de repos applicable aux transports routiers », *RD transp.* 2008, études 13, spéc. n° 42.

¹⁸ S. CARRÉ, « Le rôle de la sécurité routière dans l'émergence d'une réglementation sociale internationale relative aux chauffeurs routiers », *Dr. ouv.* 2001, p. 89.

¹⁹ S. CARRÉ, « Les conditions de travail dans les transports : un environnement social encore largement indifférent au développement durable », *JCP S* 2015, 1075, spéc. n° 12.

§1 : Le permis de conduire

La conduite d'un véhicule professionnelle nécessite l'obtention et la détention d'un permis de conduire, même pour la conduite à distance²⁰. Sur le plan pénal, le fait de conduire un véhicule sans être titulaire du permis de conduire correspondant à la catégorie du véhicule considéré constitue un délit puni d'un an d'emprisonnement et de 15.000 euros d'amende²¹. Sur le plan civil, le fait qu'un chauffeur routier conduit les véhicules de son employeur alors que son permis n'est plus valide peut constituer une faute justifiant son licenciement²².

Le Code de la route distingue quatre catégories de permis²³. Pour ce qui nous intéresse, le chauffeur routier professionnel conduisant un véhicule poids-lourd doit détenir *a minima* un permis de catégorie C. Le permis de conduire C concerne les véhicules automobiles dont le poids total autorisé en charge (PTAC) excède 3,5 tonnes. À ces camions « porteur » peut être attelé une remorque dont le PTAC n'excède pas 750 kg. Si l'ensemble du véhicule, remorque ou semi-remorque compris, excède les 750 kg, le chauffeur routier devra détenir un permis CE²⁴. Les permis de catégorie D relatifs aux véhicules automobiles de transports de personnes sont exclus de notre étude. En revanche, le permis de catégorie B relatif aux véhicules automobiles ayant un PTAC qui n'excède pas 3,5 tonnes, affectés au transport de personnes (permis de conduire dit de « tourisme »), nous intéresse dans la mesure où une des tendances des règles professionnelles est à l'abaissement du seuil de PTAC pour intégrer les véhicules utilitaires légers dans leur champ d'application.

Âge minimal. Il n'existe pas à proprement parler de condition d'âge minimal pour rentrer dans la profession de chauffeur routier. Malgré tout, un âge minimal découle de l'obtention du permis. Une des conditions pour obtenir le permis poids-lourd est d'avoir 21 ans révolus²⁵, tout en sachant que des formations professionnelles initiales peuvent abaisser ce seuil à 18 ans²⁶.

On relèvera que les informations relatives à l'existence, la catégorie et la validité du permis de conduire sont communiquées à l'organisme chargé de la délivrance et de la gestion des cartes professionnelles de conducteur associées au chronotachygraphe électronique utilisé pour le contrôle des transports routiers²⁷, ainsi qu'à l'organisme chargé de la délivrance et de la gestion des cartes de qualification de conducteur destinées à prouver la qualification initiale et la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises²⁸. Autrement dit, pas de permis, pas de carte professionnelle ni carte de qualification validant la formation professionnelle.

Visites médicales obligatoires. Selon l'article L. 1321-1 du Code des transports, « en vue d'assurer leur sécurité et celle des tiers, l'autorité compétente contrôle ou fait contrôler

²⁰ C. transp., art. L. 3151-3. L'instauration du premier permis de conduite date de 1896.

²¹ C. route, art. L. 221-2, I.

²² *Infra.*

²³ C. route, art. R. 221-4.

²⁴ C. route, art. R. 221-9 relatif aux permis de conduire C obtenus avant le 19 janvier 2013.

²⁵ C. route, art. R. 221-5, 1°.

²⁶ *Infra.*

²⁷ C. route, art. L. 225-5, 8°.

²⁸ C. route, art. L. 225-5, 9°.

l'aptitude physique des personnes chargées de la conduite ou du pilotage et favorise la prévention de l'inaptitude ». Cette obligation générale de contrôler l'aptitude physique des chauffeurs routiers à la conduite se décline en des examens médicaux obligatoires pour la délivrance et la validité ultérieure du permis de conduire.

Concrètement, les permis de catégorie C ne peuvent être obtenus ou renouvelés qu'à la suite d'un avis médical favorable²⁹. Plus précisément, le permis C est délivré ou prorogé selon la périodicité maximale suivante : 5 ans pour les conducteurs de moins de 60 ans, 2 ans à partir de 60 ans et 1 an à partir de 76 ans³⁰. La validité du permis C ainsi délivré ne peut être prorogée qu'après l'avis médical établi par un médecin agréé consultant hors commission médicale ou par la commission médicale³¹. La demande de prorogation doit être adressée au préfet du département du domicile du chauffeur routier. Lorsque l'avis médical est émis avant l'expiration de la durée de validité des catégories concernées, et tant que le préfet n'a pas statué sur la demande de prorogation, le permis reste provisoirement valide³². Cette disposition s'applique pour les avis médicaux concluant à l'aptitude, l'aptitude temporaire ou l'aptitude avec restriction d'utilisation du permis, dès lors que le chauffeur routier justifie du respect de ces restrictions.

L'initiative de faire en temps utile la demande de visite médicale nécessaire à la prorogation du permis de conduire pèse sur le chauffeur routier³³. L'appréciation de la violation de cette obligation professionnelle pesant sur le conducteur dépend du pouvoir souverain des juges du fond. La Cour de cassation a validé le raisonnement des juges du fond qui ont décidé qu'un chauffeur routier ayant continué son activité professionnelle malgré l'existence d'un permis invalidé, ne commettait qu'une simple négligence, ne justifiant une mesure de licenciement. En l'espèce, la conductrice de bus avait été contrôlée alors que la date de validité de son permis de conduire de catégorie avait expiré un mois plus tôt³⁴. Mais d'autres juges du fond ont décidé que le chauffeur routier qui, ayant négligé de prendre l'initiative qui lui incombait de subir en temps utile les visites médicales nécessaires à la prolongation de son permis de conduire, conduisait néanmoins les véhicules de son employeur alors que son permis n'était plus valide durant 15 jours, commettait une faute grave justifiant son licenciement³⁵.

Inaptitude physique à la conduite. L'accord du 16 juin 1961 relatif aux ouvriers, étendu et annexé à la Convention collective nationale des transports routiers et activités auxiliaires du transport du 21 décembre 1950 (ci-après « CCN des transports routiers »), stipule en son article 11 *bis* (al. 2) que pour les chauffeurs routiers d'une année au moins d'ancienneté, le coût des visites médicales obligatoires en vue du renouvellement de la validité du permis de conduire et la perte de salaire effectif résultant du temps passé aux dites visites sera pris en charge par l'entreprise.

²⁹ C. route, art. R. 221-10, II.

³⁰ C. route, art. R. 221-11, I, 2°.

³¹ C. route, art. R. 221-11, II.

³² C. route, art. R. 221-11, III.

³³ Soc., 17 juin 2009, n° 07-44.853, inédit.

³⁴ Soc., 3 février 2017, n° 15-26.516, inédit : *JCP S* 2017, 1099, note S. CARRÉ.

³⁵ CA Douai, ch. soc., 23 février 2007, n° 06/01026 : *RD transp.* 2007, comm. 161, Ch. PAULIN.

En cas d'incapacité définitive à la conduite entraînant le retrait du permis de conduire de la catégorie attachée à son emploi pour inaptitude physique constatée par une commission médicale départementale, le chauffeur routier justifiant d'au moins 3 ans d'exercice du métier de conducteur dans l'entreprise bénéficie d'une obligation « renforcée » de reclassement conventionnelle ou, à défaut, d'une indemnité conventionnelle pour incapacité définitive à la conduite calculée en fonction de l'ancienneté (art. 11 *ter*). Cette indemnité pour incapacité définitive à la conduite n'est versée au conducteur justifiant d'au moins 3 ans d'exercice du métier de conducteur dans l'entreprise que s'il ne peut bénéficier des prestations du régime de prévoyance visé par le protocole d'accord du 24 septembre 1980 annexée à la CCN des transports routiers³⁶, comme il l'est stipulé dans l'accord du 16 juin 1961 (art. 11 *ter*, I, B).

La reconnaissance par le médecin du travail de l'inaptitude définitive à la conduite des poids-lourds est suffisante en elle-même, peu importe que la commission médicale départementale ne se soit pas prononcée sur le retrait du permis de conduire du salarié³⁷. Plus précisément, l'article 11 *ter* de l'annexe I à la CCN des transports routiers a vocation à s'appliquer en cas d'inaptitude définitive au poste de conducteur routier prononcée par le médecin du travail dès lors que le salarié est resté dans l'incapacité physique de reprendre son ancienne profession³⁸.

Enfin, la rupture du contrat de travail par l'employeur d'un conducteur devenu définitivement inapte à exercer l'activité pour laquelle il avait été embauché s'analyse en un licenciement et ouvre droit à l'indemnité légale de licenciement ou, si elle est plus favorable et si les clauses de la convention collective ne l'excluent pas, à l'indemnité conventionnelle pour incapacité définitive à la conduite. L'employeur ne peut pas « prendre acte » de la rupture du contrat de travail en raison de cette inaptitude³⁹.

Suspension ou invalidation du permis de conduire. Lors de l'entrée en vigueur du permis à points (1^{er} juillet 1992), les partenaires sociaux du secteur du transport routier ont redouté que son instauration empêche certains chauffeurs routiers de conserver leur emploi. C'est la raison pour laquelle ils ont conclu un accord collectif en date du 13 novembre 1992 portant diverses mesures sociales d'accompagnement des dispositions relatives au permis à points, accord étendu et rattaché à la CCN des transports routiers. Cet accord du 13 novembre 1992 met en place deux procédures particulières. D'une part et en cas de perte partielle de points, l'article 1^{er} autorise une absence afin de suivre le stage de deux jours de formation de sécurité routière dans le but de récupérer des points affectés à leur permis en cas de perte partielle de points. Le chauffeur routier doit prévenir l'employeur un mois avant la date du stage. Ce délai peut être réduit par accord entre les parties. À défaut du respect du délai de prévenance ou d'accord entre les parties sur une réduction de celui-ci, cette autorisation d'absence est accordée dans des délais compatibles tant avec l'organisation du travail dans l'entreprise qu'avec le calendrier du stage, en sachant que la date du stage demandé ne peut faire l'objet que d'un seul report par l'employeur.

³⁶ Soc., 11 juin 1992, n° 89-42.807, *Bull. civ. V*, n° 387.

³⁷ Soc., 3 juin 1997, n° 94-44.970, *Bull. civ. V*, n° 206.

³⁸ Soc., 7 décembre 2011, n° 10-15.119, *Bull. civ. V*, n° 292 : *RD transp.* 2012, comm. 3, S. CARRÉ.

³⁹ Soc., 20 novembre 1991, n° 88-44.796, *Bull. civ. V*, n° 513.

D'autre part et en cas de suspension ou d'invalidation du permis de conduire, l'article 2 de l'accord du 13 novembre 1992 stipule que cette situation n'entraîne pas, en tant que telle, la rupture automatique du contrat de travail du salarié occupant un emploi de conducteur à condition que le salarié concerné ait immédiatement informé son employeur de la mesure dont il a fait l'objet, à savoir le premier jour suivant celui où la mesure lui a été notifiée. Pour satisfaire à son obligation d'information et bénéficier ainsi de la protection à l'encontre de la rupture de son contrat de travail pour un motif lié à la perte de son permis de conduire, encore faut-il que le chauffeur routier ait été personnellement destinataire de la notification par la préfecture de l'annulation de son permis de conduire pour la perte totale de ses points et que l'employeur l'informe régulièrement et en temps utile des infractions commises lors de son temps de travail⁴⁰.

Une fois que l'employeur a été informé dans le délai imparti de la suspension ou de la perte de son permis de conduire, une procédure en 5 étapes s'enclenche. En 1^{er} lieu, une concertation s'engage entre l'employeur et le chauffeur routier pour qu'ils examinent ensemble la situation. Le CSE est informé de la situation du chauffeur routier. En 2^{ème} lieu et à l'issue de la concertation, un emploi de reclassement est proposé au conducteur. En 3^{ème} lieu et à défaut d'emploi de reclassement immédiatement disponible, le chauffeur routier peut demander la liquidation de tout ou partie de ses congés acquis (congés payés, repos compensateurs, etc) notamment lorsque la suspension du permis de conduire est courte. En 4^{ème} lieu et en l'absence de reclassement immédiat ou au terme de la période définie ci-dessus, le contrat de travail est suspendu par accord entre les parties. Cet accord porte notamment sur la durée de la suspension du contrat de travail durant laquelle le conducteur peut suivre une action de formation à la sécurité routière mise en place par les partenaires sociaux du transport routier. À l'issue de la période de suspension du contrat de travail, le conducteur reprend ses activités dans l'entreprise, à condition d'en avoir manifesté l'intention auprès de l'employeur au moins 15 jours avant l'expiration de la période de suspension et d'être de nouveau en possession de son permis de conduire. En 5^{ème} lieu et à défaut d'accord entre les parties sur la suspension du contrat de travail ou à défaut que le salarié ait recouvré son permis de conduire, il appartient à l'employeur de mettre en œuvre la procédure de licenciement.

Autrement dit, le chauffeur routier dont le permis de conduire a été suspendu ou invalidité bénéficie d'une quadruple protection à l'encontre de son licenciement : 1) la suspension ou l'invalidité de son permis n'est pas en soi une cause de licenciement ; 2) le conducteur bénéficie d'une obligation de reclassement adaptée ; 3) il peut liquider ses congés lors de la courte période de suspension de son permis ; 4) avec l'accord de son employeur, il peut enfin suspendre son contrat de travail jusqu'à ce qu'il récupère son permis de conduire.

En pratique, cette procédure conventionnelle est contournée car les employeurs se prévalent d'une disposition les exonérant d'appliquer cette procédure favorable aux chauffeurs routiers dont le permis de conduire a été suspendu ou invalidé. Selon le dernier paragraphe de l'article 2 de l'accord du 13 novembre 1992, la procédure conventionnelle n'est pas exclusive de l'exercice du pouvoir disciplinaire de l'employeur et de l'application des dispositions relatives au droit du licenciement. Autrement dit, les employeurs préfèrent se placer sur le terrain

⁴⁰ Soc., 21 novembre 2012, n° 11-22.250, inédit.

disciplinaire (faute professionnelle) lorsque le chauffeur routier a perdu son permis de conduire pour éviter d'avoir à appliquer la procédure conventionnelle protectrice⁴¹.

Le chauffeur routier pourrait se prévaloir de la jurisprudence selon laquelle un motif tiré de la vie personnelle du salarié ne peut, en principe, justifier un licenciement disciplinaire, sauf s'il constitue un manquement de l'intéressé à une obligation de son contrat de travail. Par conséquent, le fait pour un salarié qui utilise un véhicule dans l'exercice de ses fonctions de commettre, dans le cadre de sa vie personnelle, une infraction entraînant la suspension ou le retrait de son permis de conduire ne saurait être regardé comme une méconnaissance par l'intéressé de ses obligations découlant de son contrat de travail⁴². Seul un manquement à une obligation contractuelle dans le cadre du temps et lieu de travail constitue une faute professionnelle et conduit à ne pas appliquer la procédure conventionnelle, étant précisé que les juges peuvent tenir compte des circonstances d'un accident de la circulation survenu durant le temps de trajet – assimilable en principe au temps de travail – pour exclure un manquement du salarié à une obligation découlant de son contrat de travail⁴³.

Salarié protégé. En cas de suspension du permis de conduire d'un salarié protégé, l'employeur doit respecter certes la procédure issue de l'accord du 13 novembre 1992 mais également la protection exceptionnelle et exorbitante du droit commun qui interdit de rompre le contrat de travail sans l'autorisation de l'administration du travail. Par conséquent, l'employeur est tenu, non seulement de conserver le salarié dans l'entreprise, mais aussi de le rémunérer jusqu'à l'obtention de l'autorisation administrative de licenciement⁴⁴.

Outre l'obtention et la détention d'un permis de conduire, le métier de conducteur routier nécessite une formation professionnelle.

§2 : La formation professionnelle

Au niveau de l'Union européenne, il a été relevé dernièrement une « inadéquation de la main-d'œuvre, avec, d'un côté, une demande d'aptitude et de compétences de plus en plus pointues exigeant une spécialisation accrue, et, de l'autre côté, une pénurie de main-d'œuvre qualifiée »⁴⁵.

Champ d'application. Le dispositif de la formation professionnelle des conducteurs de véhicules poids-lourds de transport de marchandises est prévu par la directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2003, modifié dernièrement par la directive (UE) 2018/ 645 du Parlement européen et du Conseil du 18 avril 2018. Ces directives ont été transposées par plusieurs décrets en droit français. Cette réglementation européenne s'applique à l'ensemble des conducteurs, qu'ils conduisent à titre indépendant ou salarié, en

⁴¹ S. CARRÉ, « Invalidation du permis de conduire d'un conducteur de bus : simple négligence », *JCP S* 2017, 1099.

⁴² Soc., 3 mai 2011, n° 09-67.464, *Bull. civ. V*, n° 105. V. aup. la jurisprudence rattachant un comportement issu de la vie personnelle à la vie professionnelle : Soc., 2 décembre 2003, n° 01-43.227, *Bull. civ. V*, n° 304 ; 19 septembre 2007, n° 06-40.150, inédit : *RD transp.* 2008, comm. 3, S. CARRÉ ; 19 mars 2008, n° 06-45.212, inédit ; 17 juin 2009, n° 07-44.853, inédit ; 9 octobre 1980, n° 78-41.567, *Bull. civ. V*, n° 725.

⁴³ Soc., 20 décembre 2017, n° 16-14.179, inédit : *LPA*, 17 mai 2018, p. 13, note S. CARRÉ.

⁴⁴ Soc., 2 décembre 2009, n° 08-43.466, *Bull. civ. V*, n° 272 : *JCP S* 2010, 1072, note J.-Y. KERBOURC'H.

⁴⁵ *Les transporteurs routiers de marchandises dans l'UE : conditions sociales et de travail*, Étude pour la commission TRAN, 2017, spéc. p. 23.

compte propre ou pour compte d'autrui. Plus précisément, « sont soumis à l'obligation de formation professionnelle les conducteurs des véhicules de transport de marchandises dont le poids total autorisé en charge excède trois tonnes et demie et comportant plus de huit places assises outre le siège du conducteur⁴⁶.

Exonérations de la formation initiale et continue. Il y a tout une liste de véhicules dont la conduite est exonérée des obligations relatives à la formation professionnelle initiale et continue tels que⁴⁷, pour ce qui nous intéresse, les véhicules dont la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 45 kilomètres par heure (1°) ; les véhicules subissant des tests sur route à des fins d'amélioration technique, de réparation ou d'entretien et des véhicules neufs ou transformés non encore mis en circulation (3°) ; les véhicules utilisés lors des cours ou des examens de conduite, en vue de l'obtention d'un permis de conduire ou dans le cadre de la formation professionnelle des conducteurs, pour autant qu'ils ne soient pas utilisés pour le transport commercial de marchandises (5°) ; les véhicules utilisés pour le transport non commercial de biens (6°) ; les véhicules transportant du matériel, de l'équipement ou des machines destinées à être utilisés dans l'exercice du métier de leur conducteur, à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas son activité principale (7°) ; les véhicules circulant exclusivement sur des routes qui ne sont pas ouvertes à l'usage public (12°). Enfin, les obligations de formation professionnelle ne s'appliquent bien évidemment pas aux conducteurs qui suivent une formation de conduite « accompagnée » réalisée en situation de travail, dans le cadre d'une alternance, d'un contrat de formation professionnelle, d'un stage ou de la formation initiale, en vue de l'obtention du permis de conduire, à condition qu'ils soient accompagnés par un tiers titulaire de la carte de qualification de conducteur ou par un moniteur d'auto-école (8°).

Les conducteurs titulaires d'un permis de conduire C délivré avant le 10 décembre 2009 (et en cours de validité) sont présumés avoir obtenu la qualification initiale de conducteur de transport de marchandises, encore faut-il qu'ils n'aient pas interrompu leur activité de transport pendant dix ans consécutifs au moins⁴⁸.

Objectifs de la formation professionnelle. Selon l'article L. 3314-1 du Code des transports, « la formation professionnelle initiale et continue des conducteurs permet à ceux-ci de maîtriser les règles de sécurité routière et de sécurité à l'arrêt, ainsi que la réglementation relative à la durée du travail et au temps de conduite et de repos ». L'objectif fondamental de la formation professionnelle est la sécurité routière, dans le but de réduire le nombre de victimes de la route et de se rapprocher de l'objectif « zéro décès » dans les transports routiers d'ici à 2050⁴⁹. Au second plan, il y a également un objectif environnemental dont le but est de réduire la consommation de carburant⁵⁰.

Formation initiale. Avant de débiter son activité professionnelle, le chauffeur routier doit avoir suivi avec assiduité une formation professionnelle initiale, théorique et pratique. Il doit

⁴⁶ C. transp., art. L. 3314-2.

⁴⁷ C. transp., art. R. 3314-15.

⁴⁸ C. transp., art. R. 3314-9, al. 2 et 3.

⁴⁹ Dir. (UE) 2018/645 du Parlement européen et du Conseil du 18 avril 2018, spéc. cons. 1.

⁵⁰ Dir. 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2003, spéc. cons. 10.

également avoir subi avec succès l'examen final. Cette formation peut être longue ou accélérée⁵¹.

Formation initiale longue. La qualification initiale peut être obtenue à l'issue d'une formation professionnelle de 280 heures au moins, sanctionnée par un examen final à la réussite duquel est subordonnée l'obtention d'un titre professionnel de conduite routière⁵². L'obtention de la qualification initiale longue permet à son titulaire de conduire dès l'âge de 18 ans les véhicules pour la conduite desquels un permis de conduire de la catégorie C est requis, lorsqu'il s'agit d'une formation de conducteur de transport de marchandises⁵³.

L'échec aux épreuves théoriques d'un certificat de formation professionnelle de chauffeur routier ne constitue pas un cas de force majeure permettant de rompre un CDD de qualification adulte, alors que le candidat avait été présenté aux examens théoriques sans avoir reçu la totalité des heures de formation, peu importe que l'employeur ne maîtrisait pas le calendrier des formations et des épreuves⁵⁴.

Formation initiale minimale obligatoire (FIMO). La qualification initiale peut également être obtenue à l'issue d'une formation professionnelle accélérée dénommée « formation initiale minimale obligatoire » (FIMO), sanctionnée par un examen final. Cette formation est d'une durée de 140 heures *a minima*. Elle est dispensée sur quatre semaines obligatoirement consécutives, sauf lorsqu'elle est réalisée dans le cadre d'un contrat de professionnalisation⁵⁵. Cette formation accélérée permet également à son titulaire de conduire, dès l'âge de 18 ans, des véhicules pour la conduite desquels un permis de conduire C1 ou C1E est requis, ou bien dès l'âge de 21 ans pour les permis C ou CE, dès lors qu'il s'agit d'une formation de conducteur de transport de marchandises⁵⁶.

Formation initiale dite « passerelle ». Tout conducteur ayant obtenu la qualification initiale de conducteur de transport de voyageurs peut obtenir la qualification initiale de conducteur de transport de marchandises sous réserve de détenir le permis de catégorie C en cours de validité et d'avoir suivi, avec succès, une formation complémentaire préalablement à toute activité de conduite dans le secteur du transport de marchandises. Cette formation d'une durée de 35 heures porte sur les parties du programme de formation particulières à ce secteur⁵⁷.

Formation continue obligatoire (FCO). Tout chauffeur routier doit suivre un stage de formation continue obligatoire tous les cinq ans. Le premier stage a lieu cinq ans après l'obtention de la qualification initiale. Lorsque l'intéressé est salarié, cette formation constitue une formation d'adaptation au sens de l'article L. 6313-1 du Code du travail relatif aux actions concourant au développement des compétences en matière de formation professionnelle⁵⁸.

⁵¹ C. transp., art. R. 3314-1.

⁵² C. transp., art. R. 3314-2.

⁵³ C. transp., art. R. 3314-4, 1°.

⁵⁴ Soc., 23 octobre 2008, n° 07-40.066, *Bull. civ. V*, n° 205 : *JCP S* 2009, 1285, note F. BOUSEZ ; *RD transp.* 2009, comm. 13, S. CARRÉ.

⁵⁵ C. transp., art. R. 3314-5.

⁵⁶ C. transp., art. R. 3314-6, 1° et 2°.

⁵⁷ C. transp., art. R. 3314-8.

⁵⁸ C. transp., art. R. 3314-10.

Les conducteurs titulaires d'un permis de conduire C délivré avant le 10 décembre 2009 (et en cours de validité) qui ont interrompu leur activité de conduite, à titre professionnel, pendant une période supérieure à cinq années consécutives doivent, préalablement à la reprise de leur activité de conduite, suivre la FCO⁵⁹.

Le stage de FCO est d'une durée de 35 heures. Il se déroule pendant le temps habituel du travail, soit sur une période de cinq jours consécutifs, soit, pour tenir compte des contraintes d'organisation et de fonctionnement de l'entreprise, en deux sessions de formation dispensées au cours d'une période maximale de trois mois et comportant la première trois jours, et la seconde deux jours consécutifs. Le stage peut également être réalisé en entreprise par un moniteur d'entreprise. Dans cette hypothèse, il peut être organisé sur une période maximale de trois mois, en deux sessions comportant un jour consacré à la partie pratique de la conduite et quatre jours consécutifs pour le reste du programme⁶⁰.

Le stage de FCO peut être suivi par anticipation dans les six mois qui précèdent la date à laquelle doit être remplie l'obligation de formation continue. Dans ce cas, le délai de validité de cette formation ne commence à courir qu'à l'expiration de la période de validité de la formation précédente⁶¹.

Formation continue dite « passerelle ». Le stage de FCO permet à son titulaire de conduire indifféremment des véhicules de transport de voyageurs ou de marchandises pour la conduite desquels est requis un permis de conduire des catégories C ou D sous réserve de détenir les permis de conduire des catégories correspondantes en cours de validité et d'avoir satisfait à la formation initiale dite « passerelle ». Dans cette hypothèse, la formation continue doit être réalisée dans les cinq ans qui suivent la date de la délivrance de l'attestation de la formation initiale « passerelle » puis renouvelée tous les cinq ans à partir de cette dernière date⁶².

Contenu des formations. Dans les cours de formation, une place importante doit être accordée aux matières liées à la sécurité routière telles que la perception des dangers ; la protection des usagers vulnérables de la route, en particulier les piétons, les cyclistes et les personnes à mobilité réduite ; la conduite économe en carburant ; les conditions météorologiques extrêmes et les convois exceptionnels.

En outre, les entreprises de transport sont chargées de veiller à ce que leurs conducteurs soient dûment formés et aient reçu les instructions appropriées en ce qui concerne le bon fonctionnement des tachygraphes qu'ils soient numériques ou analogiques⁶³. Cette obligation de formation doit également suivre le rythme des développements technologiques⁶⁴. Les chauffeurs routiers doivent ainsi disposer d'une formation appropriée sur la manière d'utiliser les nouvelles fonctions des tachygraphes dit « intelligents » qui apparaissent sur le marché,

⁵⁹ C. transp., art. R. 3314-14.

⁶⁰ C. transp., art. R. 3314-11.

⁶¹ C. transp., art. R. 3314-12.

⁶² C. transp., art. R. 3314-13.

⁶³ Règl. (UE) 165/2014 du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, art. 33§1.

⁶⁴ Dir. (UE) 2018/645 du 18 avril 2018, cons. 11.

étant précisé que les coûts liés à cette formation devraient être à la charge des entreprises de transport⁶⁵.

Le programme et les modalités de mise en œuvre de la formation professionnelle initiale sont fixés par arrêté du ministre chargé de l'emploi⁶⁶. En revanche, le contenu de la FIMO, des formations dites « passerelle » et de la formation continue est déterminée par arrêté du ministre chargé des transports⁶⁷, tout en sachant que des accords collectifs de branches étendus (autrement dit, le ministère du travail « reprend la main ») peuvent prévoir des adaptations du contenu du programme de ces dernières formations aux particularités de l'exercice du métier de conducteur dans la branche considérée⁶⁸.

L'issue de la formation professionnelle. L'organisme de formation agréé délivre une attestation de formation au conducteur ayant satisfait aux obligations de formation professionnelle⁶⁹. À l'issue de la formation professionnelle, une carte de qualification de conducteur est délivrée au conducteur, après vérification de la validité de son permis de conduire par l'organisme chargé de la délivrance de ces cartes. Cette carte est renouvelée tous les cinq ans après chaque session de formation. Le modèle, les conditions de délivrance et de remise de la carte sont fixés par arrêté du ministériel⁷⁰.

Contrôle en matière de formation professionnelle. Tout conducteur doit être en mesure de justifier de la régularité de sa situation au regard des obligations de qualification initiale ou de formation continue par la présentation sur leur demande, aux fonctionnaires et agents de l'État en charge des contrôles, de l'un des documents suivants, sur lequel doit être mentionné le code harmonisé « 95 » de l'Union européenne⁷¹ : 1° La carte de qualification de conducteur en cours de validité ; 2° Le permis de conduire en cours de validité ; 3° Pour les conducteurs ressortissants d'un État non-membre de l'UE qui sont employés ou dont les services sont utilisés par une entreprise établie dans un État membre, l'attestation de conducteur communautaire⁷².

L'employeur doit être en mesure de justifier, lors des contrôles en entreprises effectués par les fonctionnaires ou agents de l'État, de la régularité de la situation de ses conducteurs salariés au regard des obligations de qualification initiale et de formation continue par la

⁶⁵ Règl. (UE) 2020/1054 du 15 juillet 2020, cons. 30.

⁶⁶ C. transp., art. R. 3314-16. *Adde* Arr. du 26 septembre 2018 relatif au titre professionnel de conducteur du transport routier de marchandises sur porteur : *JORF*, n° 0228, 3 octobre 2018 ; Arr. du 10 octobre 2018 relatif au titre professionnel de conducteur du transport routier de marchandises sur tous véhicules : *JORF*, n° 0240, 17 octobre 2018.

⁶⁷ C. transp., art. R. 3314-17.

⁶⁸ C. transp., art. R. 3314-18.

⁶⁹ C. transp., art. R. 3314-27.

⁷⁰ C. transp., art. R. 3314-8. *Adde* Règl. (UE) 165/2014 du 4 février 2014, arts. 26 à 31 relatifs à la carte de conducteur ; arr. du 5 novembre 2020 modifiant le modèle des cartes de qualification de conducteur : *JORF*, n° 0276, 14 novembre 2020.

⁷¹ Issu de l'annexe I de la dir. 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire.

⁷² C. transp., art. R. 3315-2. L'attestation du conducteur communautaire est prévue par C. transp., art. R. 3411-13, 4°.

production, pour chaque salarié concerné, d'une copie de l'un des documents justificatifs susmentionnés⁷³.

Infractions aux obligations en matière de formation professionnelle. Le fait pour un conducteur de ne pas présenter immédiatement aux agents l'un des documents susmentionnés justifiant de la régularité de sa situation au regard des obligations de qualification initiale ou de formation continue est puni d'une amende de 450 euros au plus pour les contraventions de la 3^{ème} classe⁷⁴. Lorsque le conducteur ne présente pas ce document avant l'expiration d'un délai de 5 jours, alors qu'il a été invité par les agents de l'État à justifier de la possession de ce document dans ce délai, il s'expose à une amende de 750 euros au plus pour les contraventions de la 4^{ème} classe⁷⁵.

Ces contraventions ne sont pas applicables au conducteur lorsque ce dernier justifie que le défaut de présentation de ce document résulte d'une carence de l'employeur⁷⁶. Le fait pour un employeur de ne pas avoir pris les dispositions nécessaires au respect, par les conducteurs dont il est responsable, des obligations de qualification initiale et de formation continue est puni par une amende de 750 euros au plus pour les contraventions de la 4^{ème} classe⁷⁷. L'amende est appliquée autant de fois qu'il y a de salariés concernés par l'infraction⁷⁸.

Formations complémentaires. Dans le cadre de son obligation de formation et d'adaptation des salariés à leur poste de travail issue de l'article L. 6321-1 du Code du travail, l'employeur peut imposer diverses formations aux chauffeurs routiers salariés. L'absence injustifiée à une formation en matière de sécurité routière organisée par l'employeur, alors que le salarié était responsable de deux accidents de la circulation intervenus successivement le mois précédant la rupture du contrat de travail, peut constituer une faute grave⁷⁹.

Section 2 : L'exercice de la profession de chauffeur routier

La profession de chauffeur routier est essentiellement régie par des temps de conduite et de repos (§2). Il est également interdit d'insérer des clauses portant atteinte à la sécurité routière dans n'importe quel contrat signé avec un chauffeur routier professionnel (§2).

§1 : Les clauses contraires à la sécurité routière

De nombreux employeurs du transport routier ont introduit des rémunérations fondées sur les performances alors même qu'elles sont en principe interdites par le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006. Ces rémunérations constitueraient une part importante de la rémunération totale des conducteurs effectuant des trajets internationaux⁸⁰. Il existe une pratique frauduleuse consistant à déguiser l'élément

⁷³ C. transp., art. R. 3315-1.

⁷⁴ C. transp., art. R. 3315-8, al. 1^{er} et 2.

⁷⁵ C. pén., art. 131-13, 3° et 4° relatif aux niveaux des contraventions.

⁷⁶ C. transp., art. R. 3315-8, al. 3.

⁷⁷ C. pén., art. 131-13, 4°.

⁷⁸ C. transp., art. R. 3315-7.

⁷⁹ Soc., 27 janvier 2009, n° 07-43.955, inédit.

⁸⁰ *Les transporteurs routiers de marchandises dans l'UE : conditions sociales et de travail*, Étude pour la commission TRAN, 2017, spéc. p. 52.

variable de la rémunération fondé sur la distance parcourue en indemnités journalières destinées à couvrir les dépenses supportées lors de déplacement⁸¹. Ces indemnités sont bien évidemment exonérées de cotisations sociales.

Sources. Plusieurs dispositions interdisent tout type de rémunérations à partir du moment où elles sont de nature à compromettre la sécurité routière.

Au niveau de l'Union, l'article 10§1 du règlement (CE) n° 561/2006 du 15 mars 2006 dispose qu'« il est interdit aux entreprises de transport de rémunérer les conducteurs qu'elles emploient ou qui sont mis à leur disposition en fonction de la distance parcourue, de la rapidité de la livraison et/ou du volume des marchandises transportées, même par l'octroi de primes ou de majorations de salaire si une telle rémunération est de nature à compromettre la sécurité routière et/ou à encourager les infractions au présent règlement ». Le règlement (UE) du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 a rappelé, en son considérant 3, que pour éviter que soient commises des infractions aux règles en matière de durée de conduite et de temps de repos ou que soit compromise la sécurité routière, il ne devrait pas être permis de lier la rémunération fondée sur le rendement au temps nécessaire pour la livraison de marchandises.

En droit interne, l'article L. 1311-4 du Code des transports énonce que « toute clause de rémunération principale ou accessoire de nature à compromettre la sécurité, notamment par l'incitation directe ou indirecte au déplacement de la durée du travail et des temps de conduite autorisés, est nulle de plein droit dans les contrats de transport et dans les contrats de travail ». Enfin, l'article 14 de l'annexe I de la CCN des transports routiers stipule que « dans un but de sécurité, les contrats de travail ne pourront contenir de clause de rémunération principale ou accessoire de nature à compromettre la sécurité, notamment par incitation directe ou indirecte au dépassement de la durée du travail ou des temps de conduite autorisés, telle que l'octroi de primes ou de majoration de salaire en fonction des distances parcourues et/ou du volume des marchandises transportées ».

Champ d'application. Le champ d'application de ces dispositions n'est pas tout à fait identique. L'article 14 est issu de l'accord du 16 juin 1961 relatif aux ouvriers, dit « annexe I », dont l'objet est de fixer les conditions particulières de travail du personnel de la catégorie « ouvriers » occupé dans les entreprises visées par la CCN des transports routiers. Autrement dit, cet article 14 s'applique exclusivement aux chauffeurs routiers *saliés* dont la classification conventionnelle est celle d'*ouvrier* et, par conséquent, aux entreprises de transport revêtant la qualité d'employeur. Le champ d'application du règlement (CE) n° 561/2006 est plus large car il vise les entreprises de transport qu'il définit lui-même comme toute personne physique ou morale qui effectue des transports par route pour compte d'autrui ou pour compte propre (art. 4, p). Autrement dit, la réglementation européenne s'applique autant aux entreprises de transport salariant leurs chauffeurs routiers que celles ayant recours à la sous-traitance. Enfin, l'article L. 1311-3 du Code des transports vise tout type de chauffeur, qu'il soit salarié ou travailleur indépendant, étranger circulant en France,

⁸¹ *Ibid.*, spéc. p. 68. Exemple est donné d'un conducteur ayant parcouru 10.000 km au cours d'un mois de travail au taux de 0,1 € le km. Il devrait alors gagner 1.000 € en tant que part variable du salaire. Sur son bulletin de salaire, ce montant apparaîtra comme 20 jours d'indemnités journalières de déplacement au taux de 50 € par jour.

qu'il travaille dans le secteur des transports publics ou soit employé dans une entreprise affectant des transports en compte propre, qu'il s'agisse de transport de voyageurs ou de transport de marchandises. Parmi ces trois dispositions, celle dont le champ d'application est le plus large est l'article L. 1311-3 du Code des transports⁸².

Sanctions pénales. Selon le 2° de l'article L. 3315-4-1 du Code des transports, le fait de rémunérer, à quel titre ou sous quelle forme que ce soit, des conducteurs routiers employés par l'entreprise ou mis à sa disposition, en fonction de la distance parcourue ou du volume des marchandises transportées, dès lors que ce comportement est de nature à compromettre la sécurité routière ou à encourager les infractions au règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 est puni d'un an d'emprisonnement et de 30.000 euros d'amende. Ce délit pénal est autant imputable aux entreprises de transport employeur qu'à celles qui recourent à la sous-traitance. En outre, selon l'article R. 121-1 du Code de la route, le fait pour tout employeur de donner, directement ou indirectement, à un de ses salariés chargé de la conduite d'un véhicule de transport routier de marchandises des instructions incompatibles avec le respect des vitesses maximales autorisées est puni de l'amende prévue pour les contraventions de 5^{ème} classe⁸³.

Clauses illicites. De nombreuses entreprises de transport ont tenté de faire dépendre la rémunération des chauffeurs routiers en fonction de leur productivité au travail. C'est la raison pour laquelle la Cour de cassation a eu à statuer à plusieurs reprises sur des clauses contractuelles cherchant à inciter à une telle productivité. Ce qui importe pour la Haute juridiction est l'impératif de sécurité pour les chauffeurs routiers. À partir du moment où une clause y porte atteinte, elle sera considérée comme illicite. C'est la raison pour laquelle les primes dont la rémunération est proportionnelle au chiffre d'affaires réalisés sont interdites⁸⁴. Il en est de même pour une prime de rendement au kilomètre, dite prime « kilométrique », en ce qu'elle constitue une incitation au dépassement de la durée du travail⁸⁵, peu importe la modicité de son montant ou le type de véhicule utilisé⁸⁶. Sont également illicites les primes d'efficacité faisant varier la rémunération en fonction des distances parcourues, des délais de livraison⁸⁷, ou du volume des marchandises transportées⁸⁸, ou bien les primes « au bon » faisant varier la rémunération en fonction du nombre de courses⁸⁹. Enfin, des primes incitant

⁸² S. CARRÉ, « Règlementation professionnelle applicable aux travailleurs mobiles des transports routiers », *J.-Cl. Transport*, fasc. 798, 20 décembre 2021, spéc. n° 49.

⁸³ *Adde* C. route, arts. R. 121-2 à R. 121-5.

⁸⁴ Soc., 21 mai 1997, n° 95-42.542, *Bull. civ. V*, n° 183. En l'espèce, l'employeur qui institue une telle prime illicite doit être condamné à payer les journées de grève que les salariés ont entamé pour obtenir la suppression de cette prime.

⁸⁵ Soc., 13 novembre 2003, n° 01-46.075 et n° 01-46.089, *Bull. civ. V*, n° 183 : *Rapport annuel*, 2003, spéc. p. 265 ; 13 mars 2002, n° 00-40.383, inédit.

⁸⁶ Soc., 8 juin 2010, n° 08-44.940, inédit.

⁸⁷ Soc., 24 septembre 2008, n° 07-44.847, *Bull. civ. V*, n° 186 : *RD transp.* 2009, comm. 46, S. CARRÉ ; *JCP S* 2008, 1659, note L. PÉCU-PIROTTE ; *JCP E* 2008, 2484, note M. BABIN ; 20 juin 2007, n° 04-47.820, inédit.

⁸⁸ Soc., 13 mars 2002, n° 00-40.384, inédit.

⁸⁹ Soc., 21 mars 2007, n° 05-45.667 : *JCP S* 2007, 1294, note I. BEYNEIX et V. MIKALEF-TOUDIC ; 13 juin 2007, n° 04-44.551, inédit ; 13 juin 2007, n° 06-41.333, inédit : *JCP S* 2007, 1760, note I. BEYNEIX et V. MIKALEF-TOUDIC ; 6 octobre 2010, n° 05-43.530, inédit.

au dépassement des vitesses limites et des charges maximales par l'essieu seraient sûrement condamnées⁹⁰.

Clauses licites. En revanche, ne portent pas atteinte à la sécurité des chauffeurs routiers et sont par conséquent licites les primes dites de « bonne organisation » dont le montant est calculé en fonction de la distance parcourue et du temps passé par l'intéressé pour la livraison, mais également en fonction du temps d'attente, la course étant majorée d'un certain nombre de bons lorsque le client demandait au coursier d'attendre le retour du document transmis au destinataire, ou le retour du contrat signé, ou encore en fonction des difficultés pour trouver le destinataire⁹¹. Ce type de clause en valorisant le temps d'attente concilie la productivité du chauffeur routier et sa sécurité.

En outre, la Cour de justice a récemment décidé que « l'article 10, §1 du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 ne s'oppose pas, en principe, à ce qu'une entreprise de transport routier accorde aux conducteurs une prime calculée sur les économies réalisées sous la forme d'une diminution de la consommation de carburant rapporté au trajet effectué »⁹². En l'espèce, une prime de qualité de conduite valorisant des économies effectuées sur les dépenses de carburant n'entache pas l'impératif de sécurité.

§2 : Les temps de conduite et de repos

Généralités. Le temps de conduite et de repos des conducteurs est essentiellement régi par le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006, étant précisé que les transports internationaux qui n'ont aucun critère de rattachement avec l'Union européenne sont quant à eux régis par l'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) du 1^{er} juillet 1970 modifié⁹³. Selon la dernière version en vigueur de l'article 1^{er} du règlement (CE) n° 561/2006, ce dernier fixe les règles relatives aux durées de conduite, aux pauses et aux temps de repos qui doivent être observés par les conducteurs assurant le transport de marchandises afin d'harmoniser les conditions de concurrence entre les modes de transport terrestre, en particulier en ce qui concerne le secteur routier, et d'améliorer des conditions de travail et la sécurité routière.

Finalités. On l'a dit, la finalité au cœur de la réglementation professionnelle européenne est sécuritaire derrière laquelle est en réalité protégée une juste concurrence sociale entre les transporteurs. C'est seulement après que vient la finalité sociale. Lorsque le règlement (CE) n° 561/2006 impose des temps de conduite maximum et des temps de repos minimum aux chauffeurs routiers, il s'agit d'abord d'un objectif de sécurité routière pour l'ensemble des usagers de la route. Il ne s'agit pas véritablement de dispositions sociales mais plutôt de

⁹⁰ S. CARRÉ, « Réglementation professionnelle applicable aux travailleurs mobiles des transports routiers », *J.-Cl. Transport*, fasc. 798, 20 décembre 2021, spéc. n° 55.

⁹¹ Soc., 15 octobre 2014, n° 12-29.235, *Bull. civ. V*, n° 242 : *JCP S* 2014, 1492, note S. CARRÉ ; 15 février 2006, n° 05-42.237, inédit.

⁹² CJUE, 8 juillet 2021, aff. C-428/19, *OL et a. c/ Rapidsped : Europe*, 2021, comm. 347, L. DRIGUEZ ; *SSL* 2021, suppl., n° 1980-1981, p. 22, note L. DRIGUEZ.

⁹³ Auquel renvoie C. transp., art. L. 3313-1.

dispositions applicables à une profession⁹⁴, dans la mesure où elles s'appliquent indistinctement aux chauffeurs routiers salariés ou indépendants.

Preuve en est du fait que cette réglementation européenne est d'abord sécuritaire, les temps de conduite ne s'assimilent pas aux temps du travail issus du droit du travail. Ce dernier tient compte d'autres temps que celui consacré à la conduite. Pour le dire autrement, le règlement (CE) n° 561/2006 ne définit pas de temps de travail maximal qui inclurait à la fois le temps de conduite et le temps passé à effectuer d'autres activités telles que le (dé)chargement des marchandises, le nettoyage et l'entretien du véhicule ou encore le travail administratif lié aux opérations de transport. La réglementation européenne plafonne exclusivement le temps de conduite autorisé.

Les temps d'interruption de la conduite ne sont pas non plus véritablement des temps de repos au sens où le salarié pourrait disposer à sa guise de son temps libre. Ce n'est pas la philosophie de la réglementation européenne où le chauffeur routier est plutôt incité à se reposer lors de ces interruptions de conduite. Par exemple, si le règlement (CE) n° 561/2006 définit le repos comme toute période ininterrompue pendant laquelle un conducteur dispose librement de son temps (art. 4, f), la pause est quant à elle définie comme toute période pendant laquelle un conducteur certes n'a pas le droit de conduire ou d'effectuer d'autres tâches mais qui *doit uniquement lui permettre de se reposer* (art. 4, d). Pour reprendre les termes d'une doctrine autorisée, « préserver le repos, c'est préserver simplement le bon déroulement des périodes de conduites à venir »⁹⁵.

Champ d'application géographique. Selon le §2 de son article 2, le règlement (CE) n° 561/2006 s'applique, quel que soit le pays d'immatriculation du véhicule, aux transports routiers effectués exclusivement dans l'Union européenne ou entre l'UE, la Suisse et les pays parties à l'AETR. Ce dernier s'applique quant à lui, à la place du règlement, aux opérations de transport international effectuées en partie en dehors des zones susvisées. On distingue alors selon que le véhicule est ou non immatriculé dans l'UE ou dans un État ayant ratifié l'accord international. Dans l'affirmative, l'AETR s'applique pour l'ensemble du trajet. Dans la négative, l'AETR s'applique seulement pour la partie du trajet situé sur le territoire de l'UE ou du pays parti à l'accord international.

Champ d'application en fonction du type de véhicule. Le règlement (CE) n° 561/2006 ne concerne pas le chauffeur routier selon son statut (salarié ou indépendant) mais selon le type de véhicule qu'il conduit. Selon son article 2§1, ce règlement s'applique au transport routier de marchandises effectué par des véhicules dont la masse maximale autorisée dépasse les 3,5 tonnes, y compris des véhicules à remorque ou semi-remorque. L'article 3 exclut du champ d'application du règlement toute une liste de véhicules utilisés à des fins non commerciales⁹⁶

⁹⁴ D'où leur insertion dans un chapitre relatif aux règles professionnelles.

⁹⁵ S. CARRÉ, « Le rôle de la sécurité routière dans l'émergence d'une réglementation sociale internationale relative aux chauffeurs routiers », *Dr. ouv.* 2001, p. 89, spéc. p. 90.

⁹⁶ Le règlement (CE) n° 561/2006 définit le « transport à des fins non commerciales » comme « tout transport par route, autre que le transport pour compte d'autrui ou pour compte propre, pour lequel aucune rémunération directe ou indirecte n'est perçue et qui ne produit aucun revenu direct ou indirect pour le conducteur du véhicule ou pour d'autres personnes et qui ne présente aucun lien avec une activité professionnelle ou commerciale » (art. 4, r). *Adde* Crim., 24 mai 2016, n° 15-80.897, inédit : *JCP S* 2016, 1347, note S. CARRÉ.

(armée, les pompiers, police ou aide humanitaire)⁹⁷. Il est important de relever qu'à partir du 1^{er} juillet 2026, le règlement s'appliquera au transport routier de marchandises dans le cadre d'opérations de transport international ou de cabotage par des véhicules dont la masse autorisée dépasse les 2,5 tonnes, y compris des véhicules à remorque ou semi-remorque. L'objectif est de rapatrier dans le champ d'application des véhicules légers (camionnette) qui pratique le transport international et le cabotage au sein de l'UE. C'est le règlement (UE) 2020/1054 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020, issu du Paquet mobilité, qui a étendu le champ d'application du règlement (CE) n° 561/2006.

Après avoir distingué les temps de conduite (A) et de repos (B), le règlement (CE) n° 561/2006 régit le contrôle de ces temps (C).

A : Les temps de conduite

Définition. Le règlement (CE) n° 561/2006 définit la période de conduite comme une durée de conduite cumulée entre le moment où le conducteur se met au volant après un temps de repos ou une pause et le moment où il observe un temps de repos ou une pause, en sachant que le temps de conduite peut être continu ou fragmenté (art. 4, q) et que les durées de conduite comprennent celles accomplies sur le territoire de l'UE ou d'un pays tiers (art. 6§4).

Deux temps de conduite sont réglementés : les durées maximales de conduite quotidienne (1) et hebdomadaire (2). Il peut être dérogé à ces deux *maxima* (3).

1 : La durée maximale de conduite quotidienne

Selon l'article 6§1 du règlement (CE) n° 561/2006, la durée maximale de conduite quotidienne est de 9 heures. Toutefois cette durée de conduite peut être augmentée jusqu'à 10 heures maximum à condition que ce dépassement n'est pas lieu plus de deux fois au cours d'une semaine. De manière étonnante, la prolongation de la durée maximale quotidienne ne requiert aucune justification. Cette durée maximale quotidienne peut paraître relativement longue dans la mesure où la conduite requiert une concentration permanente, d'autant plus qu'à cette durée maximale de conduite s'ajoute des temps de travail annexes (entretien du véhicule ou (dé)chargement).

2 : La durée maximale de conduite hebdomadaire

Selon l'article 6§3 du règlement (CE) n° 561/2006, la durée de conduite totale accumulée au cours de deux semaines consécutives ne doit pas dépasser 90 heures. L'article 6§2 ajoute que la durée de conduite hebdomadaire ne dépasse ni 56 heures, ni la durée maximale de travail hebdomadaire définie dans la directive 2002/15/CE.

La directive 2002/15/CE du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier dispose en son article 4, a) que la durée maximale hebdomadaire de travail peut être augmentée à 60 heures, pour autant qu'une moyenne de 48 heures par semaine sur quatre mois ne soit pas dépassée. Son article

⁹⁷ Adde C. transp., art. R. 3313-2.

4 définit le temps de travail comme toute période comprise entre le début et la fin du travail durant laquelle le travailleur mobile est à son poste de travail, à la disposition de l'employeur et dans l'exercice de ses fonctions ou activités. La directive dresse ensuite une liste non limitative d'activités correspondant à du temps de travail. Il s'agit notamment de la conduite, du (dé)chargement, du nettoyage du véhicule, de son entretien technique, de tous les autres travaux visant à assurer la sécurité du véhicule ou à remplir les obligations légales ou réglementaires directement liées au transport spécifique en cours, y compris le contrôle des opérations de (dé)chargement et les formalités administratives avec les autorités policières, douanières, services d'immigration, etc. Bref, la directive 2002/15/CE est quant à elle une véritable législation sociale dans la mesure où elle considère comme des temps de travail les temps annexes à la conduite.

Pour établir les durées maximales hebdomadaires, il faut donc combiner des durées de conduite maximale (56 heures) et moyenne (90 heures) sur une période de deux semaines consécutives avec des durées de travail maximale (60 heures) et moyenne (48 heures) sur une période de quatre mois consécutifs. Concrètement, si un chauffeur routier atteint les 56 heures de conduite maximales en une semaine, il ne pourra pas consacrer plus de 4 heures aux temps de travail annexes à la conduite.

3 : Les dérogations aux durées maximales de conduite.

Le règlement (CE) n° 561/2006 contient depuis son origine des dérogations aux durées maximales et au temps de repos pour permettre au véhicule d'atteindre un point d'arrêt approprié ainsi que pour assurer la sécurité des personnes, du véhicule ou de son chargement sans pour autant que cela ne compromette la sécurité routière (art. 12, al. 1^{er}). L'idée est que la réglementation européenne relative aux temps de conduite et de repos ne conduise pas à ce que le conducteur arrête net son véhicule à 500 mètres de l'aire de repos où il a prévu d'effectuer sa pause. Il s'agit « d'une remise en cause des règles destinée à assurer la sécurité médiate du conducteur pour des raisons de sécurité immédiates »⁹⁸. Ces dérogations aux temps de conduite sont conditionnées au fait d'atteindre un point approprié.

Dans sa version modifiée par le règlement (UE) n° 2020/1054 du 15 juillet 2020, le règlement (CE) n° 561/2006 prévoit désormais que, dans des circonstances exceptionnelles, le conducteur peut également dépasser la durée de conduite journalière ou hebdomadaire d'une heure au maximum afin de rejoindre le centre opérationnel de l'employeur ou son lieu de résidence pour prendre un temps de repos hebdomadaire, sans pour autant que cela ne compromette la sécurité routière (art. 12, al. 2). Mieux et toujours dans des circonstances exceptionnelles et sans que cela ne compromette la sécurité routière, le conducteur peut dépasser la durée de conduite journalière ou hebdomadaire de 2 heures au maximum, à condition d'avoir observé une pause ininterrompue de 30 minutes immédiatement avant la conduite supplémentaire, afin d'atteindre le centre opérationnel de l'employeur ou son lieu de résidence pour un temps de repos hebdomadaire normal (art. 12, al. 3). Cette dérogation exclusive au temps de conduite est réservée au bénéfice du repos hebdomadaire.

⁹⁸ J. ICARD, « Brèves remarques sur la loi applicable en matière de sécurité du transporteur routier salarié à l'épreuve de la mobilité européenne », in L. SIGUOIRT (dir.), *Transport et sécurité*, LexisNexis 2019, p. 125.

L'idée de cette modification issue du Paquet mobilité est que les conducteurs sont parfois confrontés à des circonstances imprévisibles qui font qu'il leur est impossible d'atteindre la destination souhaitée pour le temps de repos hebdomadaire sans enfreindre la législation européenne. Face à de telles circonstances, les conducteurs devraient pouvoir atteindre leur destination prévue pour bénéficier de leur repos hebdomadaire.

Le règlement (UE) n° 2020/1054 a défini les circonstances exceptionnelles comme des situations qui surviennent de manière soudaine, qui sont inévitables et imprévisibles, et qui rendent inopinément impossible d'appliquer dans leur intégralité les dispositions du règlement (CE) n° 561/2006 pour une courte période (cons. 21). Comme leur nom l'indique, ces circonstances exceptionnelles ne devraient pas être avancées de manière systématique. Elles ressemblent de loin à la force majeure. Une crevaison relève-t-elle par exemple de telles circonstances ? Ce n'est pas certain car on pourrait avancer qu'un tel événement est évitable et prévisible grâce à l'entretien et au contrôle du véhicule.

Certains auteurs mettent en garde contre une utilisation frauduleuse de ces dérogations qui conduirait à une augmentation de la durée de conduite au détriment du repos effectif des conducteurs⁹⁹.

Information. Dans la mesure où ces dépassements des horaires de conduite maximales doivent être justifiés par l'atteinte à un point d'arrêt approprié, le centre opérationnel de l'employeur ou le lieu de résidence pour bénéficier du repos hebdomadaire, le conducteur doit indiquer la nature et le motif d'une telle dérogation manuellement sur la feuille d'enregistrement ou une sortie imprimée de l'appareil de contrôle ou dans le registre de service, au plus tard à son arrivée au point d'arrêt approprié ou à son arrivée à destination (art. 12, al. 1^{er} et 4).

Compensation. Tout dépassement de la durée de conduite est compensé par une période de repos équivalente, prise en bloc avec toute une période de repos, au plus tard à la fin de la troisième semaine suivant la semaine en question (art. 12, al. 5).

B : Les temps de repos

Parmi les temps de repos, on distingue la pause (1) et les temps de repos quotidien (2) et hebdomadaire (3). Seront également abordés les lieux de repos (4).

1 : La pause

Définition. Le règlement (CE) n° 561/2006 définit la pause comme toute période pendant laquelle le conducteur n'a pas le droit de conduire ou d'effectuer d'autres tâches et qui doit uniquement lui permettre de se reposer (art. 4, d). On l'a dit, cette définition est propre au droit des transports car en droit du travail, le salarié peut ne pas se reposer (en faisant du sport) pendant son temps de pause¹⁰⁰.

⁹⁹ B. PALLI, « Le règlement 2020/1054/U du 15 juillet 2020 portant modification du règlement 561/2006/CE en ce qui concerne la durée, les lieux et la périodicité des repos journaliers et hebdomadaires des routiers : une avancée ? », *Dr. ouv.* 2021, p. 373, spéc. p. 375.

¹⁰⁰ Soc., 18 décembre 2001, n° 01-41.036, *Bull. civ.* V, n° 387.

Temps de pause et conduite sans équipage. Après un temps de conduite de 4,5 heures, un conducteur observe une pause ininterrompue d'au moins 45 minutes, à moins qu'il ne prenne un repos (art. 7, al. 1^{er}). Cette pause peut être fractionnée en une pause d'au moins 15 minutes suivie d'une pause d'au moins 30 minutes répartie au cours de la période susvisée (art. 7, al. 2). Par comparaison, le salarié bénéficie en droit du travail d'une pause d'une durée minimale de 20 minutes consécutives dès que le temps de travail quotidien atteint 6 heures¹⁰¹.

La Cour de cassation a précisé que le conducteur bénéficie d'une pause d'au moins 45 minutes lorsqu'il atteint un temps de conduite cumulé de 4,5 heures, peu importe que ces 4,5 heures aient été réalisées de manière (in)interrompue. En outre, pendant sa pause, le conducteur ne doit ni conduire ni exécuter d'autres tâches telles que des activités de (dé)chargement, considérée comme du temps de travail effectif¹⁰².

Temps de pause et conduite en équipage. Le règlement (CE) n° 561/2006 définit la conduite en équipage comme la situation dans laquelle, pendant une période de conduite comprise entre deux temps de repos journaliers consécutifs, ou entre un temps de repos journalier et un temps de repos hebdomadaire, il y a au moins deux conducteurs à bord du véhicule pour assurer la relève. Il est précisé qu'au cours de la première heure de conduite en équipage, la présence d'un autre ou d'autres conducteurs est facultative, mais qu'elle est obligatoire pour le reste de la période à courir (art. 4, o).

Le règlement (UE) 2020/1064 du 15 juillet 2020, issu du Paquet mobilité, a adapté le temps de pause à la spécificité des opérations de transport effectuées dans le cadre de la conduite en équipage. Le règlement (CE) n° 561/2006 modifié dispose désormais qu'un conducteur qui participe à la conduite en équipage d'un véhicule peut prendre une pause de 45 minutes dans un véhicule conduit par un autre conducteur, à condition qu'il ne soit pas chargé d'assister le conducteur du véhicule (art. 7, al. 3).

2 : Le temps de repos quotidien

Définition. L'article 4, g) du règlement (CE) n° 561/2006 définit le temps de repos journalier comme la partie d'une journée pendant laquelle un conducteur peut disposer librement de son temps. Ce temps de repos journalier peut être « normal » ou « réduit ».

Temps « normal » de repos quotidien. Le « temps de repos journalier normal » correspond à toute période de repos d'au moins 11 heures. Ce temps de repos journalier normal peut être fractionné en une période ininterrompue de 3 heures au moins et une autre période ininterrompue d'au moins 9 heures. Le règlement ne précise cependant pas la durée de conduite interrompant la période de repos fragmentée si bien qu'on peut très imaginer que la durée maximale quotidienne de conduite (9 heures) sépare la première période de repos (3 heures) de la seconde (9 heures).

Temps « réduit » de repos quotidien. Toujours sans aucune justification, le « temps de repos journalier réduit » est toute période de repos d'au moins 9 heures et de moins de 11 heures,

¹⁰¹ C. trav., art. L. 3121-16.

¹⁰² Soc., 18 mars 2015, n° 13-23.728, *Bull. civ. V*, n° 445.

étant précisé qu'un conducteur ne peut pas prendre plus de trois temps de repos journaliers réduits entre deux temps de repos hebdomadaire (art. 8§4).

Dans chaque période de 24 heures écoulées après la fin de son temps de repos journalier ou hebdomadaire antérieur, le conducteur doit avoir pris un nouveau temps de repos journalier. Si la partie du temps de repos journalier qui tombe dans cette période 24 heures est de 9 heures au moins, mais de moins de 11 heures, le temps de repos journalier en question est considéré comme un temps de repos journalier réduit (art. 8§2), étant précisé qu'un conducteur ne peut pas prendre plus de trois temps de repos journaliers réduits entre deux temps hebdomadaire (art. 8§4).

Il est prévu un allongement de la période de référence pour la conduite en équipage selon lequel le conducteur doit avoir pris un nouveau temps de repos journalier d'au moins 9 heures dans les 30 heures qui suivent la fin d'un temps de repos journalier ou hebdomadaire (art. 8, §5).

Lorsque le temps de repos quotidien est prolongé, il se transforme en un temps de repos hebdomadaire (art. 8§3)

3 : Le temps de repos hebdomadaire

Définition. Le règlement (CE) n° 561/2006 définit le temps de repos hebdomadaire comme une période hebdomadaire pendant laquelle un conducteur peut disposer librement de son temps. À l'instar du repos journalier, est distingué le temps de repos hebdomadaire « normal » ou « réduit ».

Temps « normal » de repos hebdomadaire. Le « temps de repos hebdomadaire normal » correspond à toute période de repos d'au moins 45 heures.

Temps « réduit » de repos hebdomadaire. Le « temps de repos hebdomadaire réduit » est quant à lui toute période de repos de moins de 45 heures, pouvant être réduit (toujours et encore) sans aucune justification à un minimum de 24 heures consécutives sous réserve des conditions énoncées à l'article 8§6 (art. 4, h)¹⁰³.

Selon l'article 8§6, au cours de deux semaines consécutives, un conducteur prend au moins deux temps de repos hebdomadaires normaux d'au moins 45 heures ou un temps de repos hebdomadaire normal et un temps de repos hebdomadaire réduit d'au moins 24 heures, étant précisé qu'un temps de repos hebdomadaire commence au plus tard à la fin de six périodes de 24 heures à compter de la fin du temps de repos hebdomadaire précédent.

Assouplissement du repos hebdomadaire. Le règlement (UE) n° 2020/1054 du 15 juillet 2020, issu du Paquet mobilité, a adapté les dispositions relatives au temps de repos hebdomadaires normaux de manière à ce qu'il soit plus facile pour les conducteurs d'effectuer des opérations de transport international dans le respect des règles et d'atteindre leur lieu de résidence pour

¹⁰³ Le règlement n° 561/2006 (CE) du 15 mars 2006 (art. 9), modifié par le règlement (UE) 2020/1054 du 15 juillet 2020 prévoit des dérogations particulières en matière de transports combinés (conducteur accompagnant un véhicule transporté par ferry ou par train).

leur temps de repos hebdomadaire normal (cons. 8). Un conducteur effectuant un transport international de marchandises peut désormais, en dehors de l'État membre d'établissement, prendre deux temps de repos hebdomadaires réduits consécutifs, à condition de prendre, au cours de quatre semaines consécutives, au moins quatre temps de repos hebdomadaires, dont au moins deux sont des temps de repos hebdomadaires normaux. Un conducteur est considéré comme effectuant un transport international lorsqu'il commence les deux temps de repos hebdomadaires réduits consécutifs en dehors de l'État membre d'établissement de l'employeur et en dehors de son lieu de résidence (art. 8§6, alinéas 3 et 4).

Compensation de temps de repos hebdomadaire réduits. Le règlement (UE) n° 2020/1054 a également prévu que tous les temps de repos hebdomadaires réduits fassent l'objet d'une compensation intégrale et a précisé à quel moment doit avoir lieu cette récupération (cons. 8). Toute réduction du temps de repos hebdomadaire est ainsi compensée par une période de repos équivalente prise en bloc avant la fin de la troisième semaine suivant la semaine en question. Lorsque les deux temps de repos hebdomadaires réduits ont été pris de façon consécutive, le temps de repos hebdomadaire suivant est précédé d'un temps de repos en compensation de ces deux temps de repos hebdomadaires réduits (art. 8§6, *ter*). Tout repos pris en compensation de la réduction d'un temps de repos hebdomadaires est rattaché à un autre temps de repos d'au moins 9 heures (art. 8§7).

4 : Les lieux de repos

Dans la cabine. La version originelle du règlement (CE) n° 561/2006 du 15 mars 2006 prévoyait que « *si un conducteur en fait le choix*, les temps de repos journaliers et temps de repos hebdomadaires réduits loin du point d'attache peuvent être pris à bord du véhicule, à condition que celui-ci soit équipé d'un matériel de couchage convenable pour chaque conducteur et qu'il soit à l'arrêt » (ancien art. 8§8). Inutile d'être un spécialiste du transport routier international pour se rendre compte que certains chauffeurs routiers sont bel et bien obligés de dormir dans leur cabine lorsqu'ils sont situés à des dizaines de milliers de kilomètres de leur lieu de résidence.

En dehors de la cabine. C'est d'abord le législateur français qui est intervenu avec la loi n° 2014-790 du 10 juillet 2014 visant à lutter contre la concurrence sociale déloyale. Au regard de l'intitulé de la loi, le législateur était ainsi plus préoccupé par la concurrence déloyale issu de l'emploi frauduleux de conducteurs étrangers sur le sol national sous couvert d'un détachement international que par les conditions de travail de ces chauffeurs routiers. Selon l'article 15 de cette loi, il est interdit à tout conducteur routier de prendre à bord d'un véhicule le repos hebdomadaire normal¹⁰⁴.

Puis la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 (art. 102) a précisé que l'employeur assure au conducteur d'un véhicule n'excédant pas un poids maximum autorisé de 3,5 tonnes, utilisé pour une opération de transport routier suffisamment éloigné du centre opérationnel de l'entreprise pour que le conducteur ne puisse y retourner à la fin de sa journée de travail, des conditions d'hébergement, hors du véhicule, compatibles avec la dignité humaine et des

¹⁰⁴ C. transp., arts. L. 3313-3, al. 1^{er} et L. 3315-4-1, 1^o.

conditions d'hygiène respectueuse de sa santé¹⁰⁵. On remarquera que cette disposition législative s'applique à des véhicules légers (camionnette).

Enfin, le législateur européen s'est emparé de la question. Le règlement (UE) 2020/1054 du 15 juillet 2020 a modifié le règlement (CE) n° 561/2006 qui dispose désormais que les temps de repos hebdomadaires normaux et tout temps de repos hebdomadaire de plus de 45 heures pris en compensation de la réduction d'un temps de repos hebdomadaire antérieur ne peuvent être pris dans un véhicule. Ils sont pris dans un lieu d'hébergement adapté aussi bien pour les femmes que pour les hommes, comportant un matériel de couchage et des installations sanitaires adéquats. Il est important de relever que c'est à l'employeur de prendre en charge tous les frais d'hébergement à l'extérieur du véhicule (actuel art. 8§8).

Selon une interprétation littérale, la Cour de justice avait précisé que l'article 8§8 du règlement n° 561/2006, dans sa version originelle, devait être interprétée en ce sens qu'un conducteur ne pouvait pas prendre, à bord de son véhicule, les temps de repos hebdomadaires normaux¹⁰⁶. *A contrario*, le couchage en cabine était autorisé pour les repos hebdomadaires réduits. La nouvelle rédaction du règlement n° 561/2006 incite à la même interprétation : les temps de repos réduits peuvent toujours être pris en cabine.

Pour que le droit au repos en dehors de la cabine des chauffeurs routiers – et les chauffeuses routières – soit effectif, la Commission veille à ce que les conducteurs assurant le transport de marchandises par route puissent accéder facilement aux informations concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées. Elle doit publier une liste de toutes ces aires de stationnement afin que les conducteurs puissent bénéficier de la détection et prévention des intrusions, de l'éclairage, de la visibilité, d'un point de contact, des procédures d'urgence, des installations sanitaires adaptées aussi bien pour les femmes que pour les hommes, de la possibilité d'acheter des aliments et des boissons, de connexions permettant la communication et d'une alimentation électrique. La liste de ces aires de stationnement sera publiée sur un site internet officiel unique régulièrement mis à jour (art. 8 *bis*, §1). Un classement selon le niveau de service et de sécurité de ces aires de stationnement et leur certification seront mis en place (art. 8 *bis*, §2 et 3).

En pratique, ce droit au repos en dehors de la cabine est mis à mal par le fait que les chauffeurs routiers sont responsables de la marchandise qu'ils transportent. Si ce n'est pas leur employeur qu'il leur demande, ils préfèrent rester dans leur véhicule pour surveiller la marchandise.

Droit de retour au centre opérationnel de l'employeur ou au lieu de résidence. Dans un objectif principal d'éviter une concurrence déloyale, mais également dans un objectif second de concilier la vie professionnelle et personnelle des chauffeurs routiers internationaux, le règlement (CE) n° 561/2006 du 15 mars 2006 a été modifié par le règlement (UE) 2020/1054 du 15 juillet 2020. Il prévoit désormais que les entreprises de transport organisent le travail des conducteurs de telle sorte que ces derniers soient en mesure de retourner au centre opérationnel de l'employeur auquel ils sont normalement rattachés pour y entamer leur

¹⁰⁵ C. transp., arts. L. 3313-4 et L. 3315-4-1, 3°.

¹⁰⁶ CJUE, 20 décembre 2017, aff. 102/16, *Vaditrans BVBA c/ Belgique* : RJS 5/18, p. 385, note B. PALLI ; JCP S 2018, 1070, note S. CARRÉ.

temps de repos hebdomadaire, situé dans l'État membre d'établissement de leur employeur, ou de retourner à leur lieu de résidence au cours de chaque période de quatre semaines consécutives, afin d'y passer au moins un temps de repos hebdomadaire de plus de 45 heures pris en compensation de la réduction d'un temps de repos hebdomadaire (art. 8§8 bis).

Comme cela a été justement relevé, il y a toujours un risque de concurrence déloyale lorsque le centre opérationnel de l'employeur se situe en Europe de l'Ouest alors que le lieu de résidence du chauffeur routier se situe à l'autre extrême en Europe de l'Est¹⁰⁷.

Pour éviter un tel contournement, le droit au retour du conducteur a été synchronisé avec le cycle des retours du véhicule au centre d'exploitation situé dans l'État membre d'établissement. Plus précisément, pour qu'une entreprise exerçant la profession de transporteur par route soit établie de façon stable et effective dans un État membre, elle doit organiser l'activité de son parc de véhicules de manière à faire en sorte que les véhicules dont elle dispose et qui sont utilisés pour le transport international retournent dans un centre opérationnel situé dans cet État membre dans un délai maximal de 8 semaines après avoir quitté cet État membre¹⁰⁸. Concrètement, l'entreprise de transport devra désormais organiser ses opérations de manière à ce que le retour de ses véhicules à son centre opérationnel (1/8 semaines) se concilie avec le droit au retour du chauffeur routier à son domicile (1/4 semaines).

C : Le contrôle des temps de conduite et de repos

C'est le règlement (UE) n° 165/2014 du 4 février 2014, modifié par le règlement (UE) 2020/1054 du 15 juillet 2020 (issu du Paquet mobilité), qui fixe les obligations et les prescriptions applicables à la construction, à l'installation, à l'utilisation, aux essais et au contrôle des tachygraphes dans le domaine des transports routiers (art. 1§1). Le tachygraphe y est défini comme un appareil de contrôle destiné à être installé à bord de véhicules routiers pour indiquer, enregistrer, imprimer, stocker et fournir d'une manière automatique ou semi-automatique des données sur la marche de ces véhicules, y compris leur vitesse et des données sur certaines périodes d'activité de leurs conducteurs (art. 2§2, a).

Champ d'application. En vertu du règlement (UE) n° 165/2014 du 4 février 2014 (art. 3§1), les tachygraphes sont installés et utilisés sur les véhicules affectés au transport par route de marchandises immatriculés dans un État membre, auquel s'applique le règlement (CE) n° 561/2006. Autrement dit, il s'agit des véhicules dont la masse maximale autorisée dépasse les 3,5 tonnes y compris des véhicules à remorques ou semi-remorque. On l'a déjà dit, le règlement (UE) 2020/1054 du 15 juillet 2020, issu du Paquet mobilité, étend le champ d'application du règlement (CE) n° 561/2006 à partir du 1^{er} juillet 2026 aux véhicules légers (2,5 tonnes) effectuant des opérations de transport international ou de cabotage¹⁰⁹. Selon le

¹⁰⁷ B. PALLI, « Le règlement 2020/1054/U du 15 juillet 2020 portant modification du règlement 561/2006/CE en ce qui concerne la durée, les lieux et la périodicité des repos journaliers et hebdomadaires des routiers : une avancée ? », *Dr. ouv.* 2021, p. 373, spéc. p. 377.

¹⁰⁸ Règl. (CE) n° 1071/2009 du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, modifié par le règl. (UE) 2020/1055 du 15 juillet 2020 (issu de Paquet mobilité), art. 5§1, b.

¹⁰⁹ Sur le champ d'application du règlement (CE) n° 561/2006, v. *supra*.

considérant 26 du règlement (UE) 2020/1054, il convient de rendre obligatoire les tachygraphes intelligents, contrôlant les temps de conduite et de pause, également pour les véhicules utilitaires légers qui sont au-dessus d'un certain poids et qui font du transport international pour compte d'autrui.

S'agissant des véhicules exclus de l'obligation d'installer un tachygraphe, le règlement (UE) n° 165/2014 du 4 février 2014 (art. 3 §2 et §3) renvoie également aux dérogations prévues par le règlement (CE) n° 561/2006¹¹⁰.

Les différents tachygraphes. À l'origine, les temps de conduite, de repos et les autres tâches du conducteur étaient reportés sur un livret individuel de contrôle. Il existe trois sortes de tachygraphe. La première version du tachygraphe était analogique ou mécanique. Selon le règlement (UE) n° 165/2014 du 4 février 2014, il s'agit d'un tachygraphe utilisant une feuille d'enregistrement (art. 2§2, g). Concrètement, il s'agit d'un appareil mécanique enregistrant le temps de conduite sur un disque que le conducteur plaçait dans un boîtier.

Le tachygraphe s'est ensuite numérisé (art. 2§2, h). Le conducteur utilise alors une carte tachygraphique à mémoire permettant l'identification du détenteur de la carte, le transfert et le stockage de données (art. 2§2, d). La version numérique du tachygraphe permet de mesurer la vitesse et la distance, suivre les activités du conducteur et la situation de sa conduite, d'enregistrer des saisies manuelles du conducteur, suivre les activités de contrôle, détecter et enregistrer des événements ou anomalies ou encore communiquer à distance (art. 5). Le tachygraphe n'enregistre automatiquement que les tâches de conduite. Les autres positions (« autres tâches », « disponibilité », « repos ») reposent sur la manipulation volontaire du tachygraphe par le conducteur. Seul le positionnement « autres tâches » fera apparaître un temps de travail hors conduite.

La dernière version du tachygraphe est celle dite « intelligente »¹¹¹ permettant de géolocaliser le véhicule et par conséquent d'enregistrer la position du véhicule à certains points de la période de travail de la journée, tels que les lieux où commence ou finit la période de travail journalière, chaque fois que le véhicule franchit la frontière d'un État membre ou qu'il effectue des activités de (dé)chargement, ou encore toutes les trois heures de temps de conduite accumulée (art. 8§1). Le tachygraphe intelligent permet également de détecter à distance une éventuelle manipulation ou utilisation abusive (art. 9). Depuis le 15 juin 2019, des tachygraphes intelligents de deuxième génération doivent être installés dans les véhicules immatriculés dans l'Union pour la première fois¹¹². Une version 2 (V2) du tachygraphe intelligent est en cours de déploiement.

¹¹⁰ V. not. CJUE, 8^{ème} ch., 7 février 2019, aff. C-231/18 : *Droit rural*, juin 2019, comm. 69, D. GADBIN. En l'espèce, la dispense de tachygraphe pour le transport d'animaux vivants ne s'étend pas aux transports directs de la ferme à l'abattoir. *Adde* C. transp. art. R. 3313-3.

¹¹¹ F. BECHARA, « Le tachygraphe intelligent : un outil, un système », 18 avril 2019 [PPT du Ministère de la Transition écologique et solidaire disponible sur internet : <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Le%20tachygraphe%20intelligent%20un%20outil%20un%20système.pdf>]

¹¹² Règl. d'exécution (UE) 2016/799 de la Commission du 18 mars 2016 mettant en œuvre le règlement (UE) n° 165/2014, annexe 1C, intro.

Protection des données. L'installation obligatoire de tachygraphes dans les véhicules de transport routier implique la mise en œuvre de traitement de données à caractère personnel. C'est la raison pour laquelle le règlement (UE) n° 165/2014 du 4 février 2014 prévoit en son article 7§1 que les États membres veillent à ce que les données à caractère personnel soient traitées aux seules fins de contrôler le respect de la réglementation européenne en matière de transports routiers. Il s'agit plus précisément du respect des règlements n° 164/2014 relatif aux tachygraphes, n° 561/2006, n° 1071/2009, n° 1072/2009 et des directives 2002/15/CE du 11 mars 2002, 92/6/CEE et 92/106/CEE et, en ce qui concerne le détachement des travailleurs dans le secteur des transports routiers, des directives 96/71/CE, 2014/67/UE et (UE) 2020/1057. Il est également précisé que les tachygraphes numériques sont conçus de manière à garantir le respect de la vie privée (art. 7§3). En outre, les propriétaires de véhicules, les entreprises de transports et toute autre entité concernée se conforment aux dispositions concernant les protections de données à caractère personnel (art. 7§4).

Avant l'entrée en vigueur du règlement (UE) 2016/679 du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données (règlement dit « RGPD »), il existait une dispense de déclaration préalable auprès de la CNIL pour les données personnelles recueillies par un tachygraphe et visées par l'article 4 du règlement (UE) n° 165/2014 du 4 février 2014¹¹³. Cette délibération de la CNIL est venue confirmer une solution antérieure de la Cour de cassation selon laquelle l'employeur est tenu, sous peine de sanctions pénales, d'assurer la mise en place et l'utilisation d'un tachygraphe, de sorte qu'une absence de déclaration à la CNIL de l'emploi de cet appareil ne saurait le priver de la possibilité de se prévaloir, à l'égard du salarié, des informations fournies par ce matériel de contrôle, dont le salarié ne pouvait ignorer l'existence¹¹⁴. Pour le dire autrement, l'absence de déclaration préalable à la CNIL ne saurait rendre illicites les données personnelles recueillies par l'employeur au moyen d'un tachygraphe dans la mesure où son installation et sa bonne utilisation est une obligation imposée notamment par la réglementation européenne.

Depuis le 27 avril 2016, date d'entrée en vigueur du RGPD, cette dispense adoptée par la CNIL n'a plus aucune valeur juridique. Dans l'attente de la production de référentiels RGPD, la CNIL a décidé de la maintenir accessible afin de permettre aux responsables de traitement d'orienter leurs premières actions de mise en conformité¹¹⁵. La dispense n° 19 sur la mise en œuvre des traitements de données personnelles issues des tachygraphes demeure donc applicable.

Les autorités de contrôle. Le règlement (UE) n° 165/2014 du 4 février 2014 prévoit que les agents de contrôle agréés disposent d'un équipement suffisant, de compétences légales appropriées et d'une formation adéquate pour contrôler efficacement l'utilisation des tachygraphes (arts. 38 et 39). Afin de garantir un réel contrôle de l'application des règles, il est

¹¹³ CNIL, Délibération n° 2014-235, 27 mai 2014 portant dispense de déclaration pour les traitements de données à caractère personnel issues des tachygraphes installés dans les véhicules de transport routier (dispense n° 19), *JOAN*, 21 juin 2014, texte 76/97.

¹¹⁴ Soc., 14 janvier 2014, n° 12-16.218, *Bull. civ. V*, n° 4 : *JCP S* 2014, 1214, note E. GEFFRAY et Cl. GIROT (membres de la CNIL) ; *RD transp.* 2014, comm. 22, S. CARRÉ ; *JCP S* 2014, 1213, note B. BOSSU.

¹¹⁵ CNIL, « DI 19 Tachygraphes embarqués dans les véhicules de transport routier », [document automatique consulté sur internet le 15 juin 2022].

indispensable que les autorités compétentes soient en mesure, lors des contrôles routiers, de s'assurer que les durées de conduite et les temps de repos de la journée en cours et des 56 jours précédents ont été correctement respectés¹¹⁶.

En pratique, il y a un véritable problème au regard du nombre d'agents affectés au contrôle du respect de la réglementation professionnelle. Le nombre de contrôles est une goutte d'eau face aux flots incessants de camions qui déferlent sur les routes de l'Union.

Dans le cadre d'une assistance mutuelle entre États membres, les autorités de contrôle compétentes se communiquent régulièrement toutes les informations disponibles concernant les infractions relatives aux tachygraphes commises par des installateurs et des ateliers, les types de pratiques de manipulation et les sanctions imposées pour ces infractions (art. 40). L'autorité européenne du travail a un rôle important à jouer en matière de contrôle des temps de conduite et de repos sur l'espace routier de l'UE¹¹⁷. Pour reprendre l'exemple d'un auteur relatif à un contrôle de l'Autorité européenne du travail, il pourrait s'agir d'« une inspection dans le cadre d'une campagne commune visant à contrôler simultanément tous les véhicules de transports de marchandises lors de leur passage aux frontières intérieures des États participant à l'inspection. [...]. L'inspection coordonnée permet, sur une thématique donnée, ici le transport routier de marchandises, de coordonner les autorités de contrôle sur un même secret professionnel dans l'objectif de vérifier le respect des conditions minimales de travailleurs des chauffeurs. [...]. Outre les objectifs de contrôle, l'action concertée poursuit également un but pédagogique : informer les entreprises d'un secteur particulièrement exposé aux fraudes que le passage des frontières ne leur permet plus de se jouer des compétences territoriales respectives des corps de contrôle »¹¹⁸.

En droit interne, les autorités de contrôle compétentes chargées de contrôler la réglementation du travail spécifique au transport routier sont les officiers de police judiciaire (OPJ), les inspecteurs ou les contrôleurs de travail¹¹⁹, les contrôleurs des transports terrestres rattachés au ministère des Transports, les agents des douanes et les agents publics ayant la qualité pour constater les délits ou les contraventions prévus par le Code de la route¹²⁰.

A priori, seuls les contrôleurs des transports terrestres rattachés au ministère des Transports ont accès aux lieux de (dé)chargement des véhicules de transport routier afin de constater les infractions à l'encontre de la réglementation du travail spécifique au transport routier¹²¹. Mais la jurisprudence a étendu cette prérogative à l'inspection du travail qui peut visiter la

¹¹⁶ Règl. (UE) 2020/1054 du 15 juillet 2020, cons. 11. À l'origine, le contrôle des autorités compétentes ne remontait que jusqu'à 28 jours (règl. (CE) 561/2006 du 15 mars 2006, cons. 14).

¹¹⁷ Règl. (UE) 2020/1054 du 15 juillet 2020, cons. 23 ; Règl. (UE) 2020/1055 du 15 juillet 2020, spéc. cons. 25.

¹¹⁸ S. MULLER, « Les inspections communes et concertées, des tigres de papier ? », in *L'autorité européenne du travail*, Bruylant, 2020, p. 100, spéc. n° 23.

¹¹⁹ C. trav., art. R. 8111-1. L'inspection du travail des transports dépendait du ministère des Transports (arrêté du 21 février 1984 modifié portant organisation de l'inspection du travail des transports ; arrêté du 23 mai 2005 portant organisation du service central de l'inspection du travail des transports) avant d'être rattachée au ministère du Travail (arrêté du 30 décembre 2008 relatif à la fusion des services d'inspection du travail). La convention n° 81 de l'OIT sur l'inspection du travail de 1947 (art. 2§2) réserve la possibilité d'exclure de sa mise en œuvre les entreprises de transport. *Adde* Recommandation (n°82) sur l'inspection du travail (mines et transports), 1947, §4.

¹²⁰ C. transp., art. L. 3315-1.

¹²¹ C. transp., art. L. 3315-2, al. 2.

cargaison et accéder aux lieux de (dé)chargement des véhicules routiers chez le client du transporteur, sans commission rogatoire, afin de vérifier la bonne manipulation des tachygraphes¹²².

Responsabilité pénale des entreprises de transport. Le règlement (UE) n° 165/2014 du 4 février 2014 prévoit que les entreprises de transport procèdent à des contrôles réguliers pour s'assurer que leurs conducteurs utilisent correctement les tachygraphes. Elles ne doivent prendre aucune disposition susceptible d'encourager directement ou indirectement leurs conducteurs à faire une utilisation abusive des tachygraphes (art. 33§1). Elles sont tenues pour responsables des infractions à la réglementation européenne relative aux tachygraphes commises par leur conducteur ou ceux mis à leur disposition (art. 33§3).

En droit interne, le fait de falsifier des documents ou des données électroniques, de fournir de faux renseignements, de détériorer, d'employer irrégulièrement ou de modifier le tachygraphe ou de ne pas avoir procédé à son installation est un délit passible d'un an d'emprisonnement et de 30.000 euros d'amende. Le véhicule sur lequel l'infraction a alors été commise est immobilisé et retiré de la circulation jusqu'à ce qu'il ait été mis en conformité ou réparé¹²³. En outre, le fait de se livrer à un transport routier avec une carte de conducteur non conforme ou n'appartenant pas au conducteur l'utilisant, ou sans carte insérée dans le chronotachygraphe du véhicule est également un délit puni de 6 mois d'emprisonnement et de 3.750 euros d'amende¹²⁴.

Les entreprises de transport doivent conserver les feuilles d'enregistrement et les données imprimées provenant du tachygraphe pendant au moins un an après leur utilisation (règlement (UE) n° 165/2014, art. 33§2). Elles doivent opérer un téléchargement des données électroniques contenues dans la mémoire du tachygraphe de l'ensemble de véhicules utilisés et dans les cartes de l'ensemble de ses conducteurs¹²⁵.

Dans une affaire où un inspecteur du travail avait invité une entreprise de transport à lui communiquer les disques (à l'époque) de contrôlographes et que le transporteur lui avait notifié qu'il ne pouvait lui donner satisfaction car il avait adressé ces documents au ministre des Transports sur les directives de l'organisation professionnelle à laquelle il appartient, la Cour de cassation avait décidé que la violation sciemment effectuée des obligations imposées aux transporteurs routiers, suffit, en interdisant tout contrôle de l'administration publique, à caractériser l'infraction¹²⁶.

Avait été cassé un arrêt d'appel qui, pour faire droit à l'argumentation du prévenu soutenait que les contrôleurs avaient demandé les feuilles d'enregistrement par véhicule et non par conducteur, avait décidé que le contrôle par véhicule n'est pas conforme à la réglementation européenne dans la mesure où un véhicule peut avoir plusieurs conducteurs¹²⁷. En outre, le fait que les feuilles d'enregistrement n'aient pas pu être présentées par le préposé et que le

¹²² Crim., 22 septembre 2015, n° 14-83.202, inédit : JCP S 2015, 1432, note S. CARRÉ.

¹²³ C. transp., art. L. 3315-4, al. 1 et 2.

¹²⁴ C. transp., art. L. 3315-5, al. 1^{er}.

¹²⁵ C. transp., art. R. 3313-7.

¹²⁶ Crim., 8 octobre 1985, n° 85-91.534, *Bull. crim.* n° 300.

¹²⁷ Crim., 3 décembre 2002, n° 02-80.454, inédit.

responsable de la société se soit borné à indiquer qu'il aurait produit ces disques s'il en avait reçu l'injonction traduit de la part de ce dernier la volonté d'échapper à toute vérification effective des conditions de travail des salariés¹²⁸.

Pour que le délit de travail dissimulé soit reconnu à l'encontre du transporteur, encore faut-il caractériser un élément intentionnel. Dans l'hypothèse où les bulletins de paie du salarié étaient établis sur la base de disques chronotachygraphes, de sorte que l'omission des heures supplémentaires sur ces bulletins ne pouvait être qu'intentionnelle puisque contraire aux relevés des disques, a pu ainsi être caractérisé l'élément intentionnel du travail dissimulé¹²⁹. Cet élément intentionnel est également présent lorsque l'employeur corrigeait lors de l'établissement des bulletins de paye, les temps enregistrés sur le chronotachygraphe et avait sciemment omis de régler toutes les heures de travail effectuées par le salarié¹³⁰.

Co-responsabilité pénale. En matière pénale, il existe une co-responsabilité entre le commettant et son préposé. Plus précisément, l'entreprise de transport est passible des peines prévues par la réglementation en matière de temps de conduite et de repos si elle a, en tant que commettant, laissé contrevenir à cette réglementation toute personne relevant de son autorité ou de son contrôle, en ne prenant pas les dispositions de nature à en assurer le respect. Le préposé est passible des mêmes peines lorsque l'infraction résulte de son fait personnel¹³¹. La Cour de cassation a précisé que le fait que le préposé puisse être passible d'une même peine que celle de son commettant si l'infraction résulte de son fait personnel n'exonère pas ce dernier de sa responsabilité pénale¹³².

Responsabilité pénale du chef d'entreprise. Lorsque l'employeur constate des infractions à la réglementation relative aux temps de conduite et de repos, il doit prendre les mesures appropriées. À défaut, sa responsabilité pénale ou plutôt celle du chef d'entreprise risque d'être engagée. Dans une affaire où les services de gendarmeries avaient constaté que le contrôleur se trouvant à bord du véhicule avait été bridé par un élastique maintenant le marquage des vitesses à 90 km/h, empêchant ainsi tout enregistrement des vitesses réelles supérieures, le chef d'entreprise a été condamné car le conducteur était coutumier de la pratique et n'a pas pour autant fait l'objet de mesure disciplinaire¹³³.

En revanche, la Cour de cassation a cassé un arrêt d'appel qui avait retenu qu'il était établi qu'un employeur n'avait pas pris les dispositions de nature à assurer le respect par ses salariés de la bonne utilisation des tachygraphes, car il n'avait agi à l'encontre de ses salariés ne respectant pas les consignes d'utilisation du matériel que postérieurement à un contrôle effectué en entreprise et ayant permis de constater de nombreuses infractions¹³⁴.

Responsabilité pénale personnelle du chauffeur routier. Le conducteur a été reconnu personnellement responsable en cas d'ouverture du boîtier du tachygraphe pour interrompre

¹²⁸ Crim., 13 avril 1999, n° 97-85.834, inédit.

¹²⁹ Soc., 10 octobre 2013, n° 12-19.021, inédit.

¹³⁰ Soc., 26 septembre 2018, n° 17-15.384, inédit.

¹³¹ C. transp., art. L. 3315-6, al. 2 et 3.

¹³² Crim., 25 février 1992, n° 91-85.432, inédit.

¹³³ Crim., 4 juin 1991, n° 90-86.253, *Bull. crim.* n° 238.

¹³⁴ Crim., 26 octobre 2010, n° 09-87.978, inédit : *Rev. transp.* 2011, comm. 19, S. CARRÉ.

l'enregistrement¹³⁵, d'utilisation d'un véhicule dont le tachygraphe est démuné du dispositif de plombage constituant le scellement du compteur¹³⁶, de retrait illicite du disque en cours de voyage¹³⁷, d'utilisation alternée de deux disques sur les deux positions d'un tachygraphe « double équipage » par un conducteur se trouvant seul à bord¹³⁸, de défaut d'enregistrement des temps sur une durée de 4 heures du fait d'une modification de l'horloge¹³⁹, ou encore de la mention volontairement erronée de l'heure figurant sur la feuille d'enregistrement¹⁴⁰.

Pour s'exonérer de sa responsabilité, c'est au conducteur d'établir que le tachygraphe de son véhicule ne fonctionnait pas normalement¹⁴¹.

En outre, il a été précisé que l'obligation de présenter les informations issues du tachygraphe et couvrant la journée en cours et les 28 jours précédant est, pour les chauffeurs routiers une obligation unique qui ne peut donner lieu à plus d'une sanction ou plus d'une procédure par infraction¹⁴².

Responsabilité civile du chauffeur routier. En droit du travail, une manipulation fautive du chronotachygraphe par le chauffeur routier peut constituer une faute grave¹⁴³.

¹³⁵ CA Douai, 6 novembre 1990 : *BTL* 1991, p. 207.

¹³⁶ Crim., 16 septembre 2003, n° 02-87.245, inédit.

¹³⁷ TGI Le Havre, 1^{er} octobre 2001, n° 1842/2001 : *BTL* 2002, p. 188.

¹³⁸ CA Angers, 12 septembre 1996, n° 09600307.

¹³⁹ CA Rouen, 14 septembre 2006, n° 06/00204 : *BTL* 2007, p. 419.

¹⁴⁰ CA Douai, 23 novembre 2009, n° 09/02242 : *BTL* 2010, p. 452.

¹⁴¹ Crim., 27 mars 1991, n° 90-86.057, inédit : à propos d'un excès de vitesse.

¹⁴² CJUE, 24 mars 2021, aff. C-870/19 et C-871/19 : *JCP S* 2021, 1133, note S. CARRÉ.

¹⁴³ Soc., 22 mars 2007, n° 05-40.425, inédit.