

Réflexions sur les temps de trajet des conducteurs déplacés pour prendre leur service

Par **Stéphanie GRIGNON DUMOULIN**
Avocate - SGD avocats - Paris

Quel est le sort au regard de la réglementation sociale sur la durée du travail et sur les temps de repos des conducteurs routiers qui sont déplacés, pour les besoins de leur service, par des systèmes de navette ou des bus jusqu'à leur centre d'exploitation ? La question est délicate et met parfois les entreprises de transport qui recourent à cette pratique dans l'embarras.

Au cas particulier, des conducteurs d'une filiale étrangère (UE) sont acheminés par bus dans des pays voisins, soit en Espagne soit en Italie, où ils prennent leur service pour poursuivre les transports internationaux, après avoir respecté une période de repos de neuf heures avant leur service.

A l'occasion d'un contrôle sur le territoire français, il a été reproché à un conducteur de la société UE de ne pas avoir respecté une "coupure" de 24 heures. La société étrangère s'est dès lors interrogée sur la réglementation applicable et le temps de repos qui devaient être effectivement respectés par ses conducteurs en Espagne ou en Italie.

La question qui se pose précisément ici est celle de l'obligation éventuelle des conducteurs de respecter une coupure de 24 heures avant de prendre leur service. Elle doit être analysée sous deux angles, au regard de la réglementation relative au temps de travail d'une part, et au regard de la réglementation relative au temps de conduite et de repos d'autre part.

Le cadre juridique de la durée du travail des personnels roulants salariés des entreprises de transport routier de marchandises est régi par des dispositions communautaires et des dispositions législatives et réglementaires nationales, à savoir :

- Règlement (CE) n°561/2006 du 15 mars 2006 sur les temps de conduite, de pause et de repos dans le domaine des transports par route ;
- 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 ;
- Code des transports qui assurent notamment la transposition de la directive 2002-15 précitée ;
- Décret n°83-40 du 26 janvier 1983, relatif à la durée du travail dans les entreprises de transport ;
- Code du travail dès lors qu'il n'existe pas de mesures particulières pour les transports.

I.- Sur la réglementation relative au temps de travail

La durée du temps de travail et des temps de service de ces salariés doit tout d'abord s'analyser au regard du droit social de la société UE pour s'assurer qu'effectivement la législation relative à la durée du travail est respectée.

En particulier ces conducteurs UE ne sont pas soumis au droit français et notamment aux dispositions du décret n°83-40 du 26 janvier 1983 relatif aux modalités d'application des dispositions du code du travail concernant la durée du travail dans les entreprises de transport routier et des articles L.3312-2 du Code des transports qui ont transposé la directive communautaire n°2002/15 du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier.

La directive 2002/15 du 11 mars 2002 a en effet prévu un ensemble de prescriptions spécifiques relatives à la durée du travail dans les transports routiers visant à assurer la sécurité des transports ainsi que la santé et la sécurité des personnes concernées. Elle s'applique aux travailleurs mobiles

employés par les entreprises établies dans un état membre et participant à des activités de transport routier couvert notamment par le règlement n°3820/85.

Cette directive prévoit notamment que les états membres doivent prendre des mesures nécessaires afin que la durée hebdomadaire moyenne du travail soit limitée à 48 heures, la durée maximale hebdomadaire pouvant être portée à 60 heures à condition qu'une moyenne de 48 heures par semaine sur 4 mois ne soit pas dépassée.

L'article 5 dispose également que la durée du temps du travail ne peut excéder 6 heures consécutives sans pause, qu'une pause d'au moins 30 minutes doit être prise avant que le temps total du travail quotidien ne soit supérieur à 6 heures. Lorsque le temps total de travail quotidien est supérieur à 9 heures, la pause est d'au moins 45 minutes.

Il appartient à la société de transport UE de s'assurer que la durée du travail de ses conducteurs est conforme à cette directive, laquelle a dû être transposée dans le droit national de l'Etat de l'entreprise.

II.- Sur la réglementation relative au temps de conduite et au temps de repos

De source communautaire, la réglementation des temps de conduite et de repos est identique dans tous les Etats membres de l'Union Européenne. Elle résulte du règlement CE n°561/2006 du 15 mars 2006, applicable à tous transports routiers de marchandises nationaux ou intracommunautaires, exécutés au moyen d'un véhicule dont la masse maximale autorisée excède 3,5 tonnes, et à tout conducteur qui conduit le véhicule même pendant une courte période, ou qui se trouve à bord pour le conduire le cas échéant dans l'hypothèse de double équipage.

Les conducteurs de la société UE sont donc naturellement soumis à ce règlement communautaire et peuvent faire l'objet de contrôle à ce titre sur le territoire français.

1° Les temps de trajet ne sont pas pris en compte pour le calcul des temps de conduite

En vertu de l'article 6 du règlement n°561/2006 la durée de conduite journalière ne peut dépasser 9 heures (prolongée à 10 heures 2 fois par semaine) et celle de conduite hebdomadaire ne peut dépasser 56 heures. Après un temps de conduite de 4h30, le conducteur doit respecter une pause ininterrompue d'au moins 45 minutes, à moins qu'il ne prenne un temps de repos (*art. 7*).

Selon la définition de l'article 4-j, la "durée de conduite" est la durée de l'activité de conduite enregistrée automatiquement ou semi automatiquement ou manuellement par l'appareil de contrôle. Tandis que l'article 4-q, 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. Le temps de conduite peut être continu ou fragmenté.

Il résulte de ces dispositions que la durée de conduite ne comprend que des temps de conduite au sens strict, c'est-à-dire ceux passés par un conducteur au volant de son véhicule et enregistrés comme tels. Ne sont donc pas pris en compte pour le calcul de la durée de conduite, les temps de trajets des conducteurs.

Ainsi, à leur arrivée en Espagne ou en Italie, les conducteurs n'ont pas débuté leur temps de conduite continue, journalière ou hebdomadaire. Dès lors, les temps de trajet en bus, domicile / lieu de prise de service en Espagne ou en Italie, n'ont pas à être pris en compte pour le calcul des temps de conduite et des temps de pauses.

2° Les temps de trajet constituent des temps de disponibilité qui doivent être retenus pour le déclenchement du repos

Selon l'article 4-g, le "*temps de repos journalier*" est la partie d'une journée pendant laquelle un conducteur peut disposer librement de son temps et qui peut être un "temps de repos journalier normal" d'au moins onze heures ou un "temps de repos journalier réduit" d'au moins neuf heures et inférieur à onze heures.

L'article 4-h, prévoit que le "*temps de repos hebdomadaire*" est la période hebdomadaire pendant laquelle un conducteur peut disposer librement de son temps, et qui peut être un "temps de repos hebdomadaire normal" d'au moins quarante-cinq heures ou un "temps de repos hebdomadaire réduit" de vingt-quatre heures consécutives.

Il ressort de ces définitions, selon nous, que les temps de trajet des conducteurs ne peuvent être considérés comme du repos mais doivent être qualifiés de temps de disponibilité.

Ainsi, l'article 4-f du règlement n°561/2006 définit le "*repos*" comme une période ininterrompue pendant laquelle un conducteur peut disposer librement de son temps et vaquer à ses occupations personnelles. Or, la Cour de justice des Communautés européennes a, dans un arrêt du 18 janvier 2001¹ jugé que (point 23) : "*un conducteur qui se rend à un endroit précis, qui lui est indiqué par son employeur et qui est différent du centre d'exploitation de l'entreprise, pour prendre en charge et conduire un véhicule satisfait à une obligation vis-à-vis de son employeur. Pendant ce trajet, il ne dispose, pas librement de son temps*".

De même dans un autre arrêt du 29 avril 2010², la CJUE a retenu que le temps de trajet des chauffeurs pour se rendre au lieu de prise en charge du véhicule ne pouvait être considéré comme du temps de repos et être ainsi déduit des périodes de repos obligatoires des chauffeurs routiers. La Cour a également rappelé qu'en vertu de l'article 8 du règlement n°3820/85³, la prise du temps de repos journalier dans un véhicule n'est possible qu'à : "*la condition que celui-ci soit équipé d'une couchette et soit à l'arrêt. Cette disposition exclut donc qu'un conducteur puisse prendre son repos dans un véhicule conduit par une autre personne*".

Dans ce contexte, la Cour a estimé que : "*le fait que le conducteur concerné soit se rend lui-même sur le lieu où il doit prendre en charge un véhicule équipé d'un appareil de contrôle, soit se fait conduire par quelqu'un d'autre sur ce lieu n'a aucune incidence sur la qualification du temps de trajet au regard de la notion de "repos" au sens de l'article 1^{er}, point 5, du règlement (CEE) n°3820/85*".

Les temps de trajet en bus des conducteurs pour se rendre en Espagne ou en Italie ne sont donc pas des temps de repos.

L'article 9 du règlement n°561/2006 dans ses paragraphes 2 et 3, dispose que :

"2-. Tout temps passé par un conducteur pour se rendre sur le lieu de prise en charge d'un véhicule entrant dans le champ d'application du présent règlement ou en revenir, lorsque celui-ci ne se trouve ni au lieu de résidence du conducteur ni à l'établissement de l'employeur auquel le conducteur est normalement rattaché, n'est pas considéré comme repos ou pause, à moins que le conducteur se trouve dans un ferry ou un train et ait accès à une couchette.

3-. Tout temps passé par un conducteur conduisant un véhicule n'entrant pas dans le champ d'application du présent règlement pour se rendre sur le lieu de prise en charge d'un véhicule entrant dans le champ d'application du présent règlement ou en revenir, lorsque celui-ci ne se trouve ni au lieu de résidence du conducteur ni à l'établissement de l'employeur auquel le conducteur est normalement rattaché, est considéré comme une autre tâche".

Il est intéressant de comparer ici ces paragraphes 2 et 3, consacrés à la question du temps de trajet inhabituel pour prendre en charge un véhicule ou revenir de cette prise en charge.

Le paragraphe 2 vise le cas d'un trajet "passif" pendant que le conducteur ne conduit pas, mais est passager d'un moyen de transport quelconque. Dans ce cas, l'enregistrement en pause ou repos n'est possible que si le véhicule emprunté est pourvu d'un moyen de repos. Mais pour autant le texte ne conclut pas que ce "non temps de repos" serait du temps de travail.

Le paragraphe 3 est plus explicite car lorsque ce temps de trajet est accompli par le conducteur conduisant un véhicule non assujetti, ce temps de conduite est à enregistrer en "autre tâche".

Sous forme de syllogisme, et compte tenu qu'il existe un nombre limité de situations (conduite, autre tâche, repos, pause, disponibilité), si le cas visé au paragraphe 2 ne peut être considéré comme du

¹ Affaire C-297/99, *Skills Motor Coaches Ltd.*

² Affaire C-124/09, *Smit Reizen BV.*

³ Règlement ayant précédé le règlement n°561/2006.

repos ou pause (sauf couchette), et qu'à l'inverse du paragraphe 3, le règlement n'oriente pas vers une qualification de travail (autre tâche), il doit être déduit que le temps de trajet en bus doit être qualifié de "temps de disponibilité".

C'est ainsi d'ailleurs que dans son arrêt du 5 juin 2012⁴, la chambre criminelle de la Cour de cassation a jugé que les périodes pendant lesquelles le travailleur mobile qui accompagne un véhicule transporté par ferry-boat, constituent du temps de disponibilité et non du temps de travail effectif : *"attendu que, ... il résulte du premier de ces textes, directement applicable en droit interne, que les périodes pendant lesquelles le travailleur mobile accompagne un véhicule transporté par ferry-boat, constituent du temps de disponibilité et non du temps de travail effectif"*.

La Cour de cassation a validé la position des juges d'appel qui avaient retenu que dès lors qu'il était constant que les chauffeurs routiers ne disposaient pas de couchette pendant la traversée, le temps passé à bord du ferry-boat ne pouvant être qualifié de temps de repos, au sens de l'article 9 du règlement n°3820/85. Le temps passé à bord du ferry doit s'analyser en du temps de disponibilité tel que défini par la directive européenne n°2002/15 du 11 mars 2002 et le disque chronotachygraphe doit être positionné sur le pictogramme "carré barré".

Les temps de trajet en bus des conducteurs pour se rendre en Espagne ou en Italie doivent être qualifiés de temps de disponibilité.

En tant que temps de disponibilité, ces temps de trajet doivent être enregistrés comme tels en vertu de l'article 15 du règlement n°3821/185 du 20 décembre 1985⁵.

Ainsi, dans son arrêt précité du 18 janvier 2001, la CJCE a précisé que : *"l'article 15 du règlement n°3821/85 doit être interprété en ce sens que l'obligation pour le conducteur d'enregistrer tous les autres temps de travail concerne également les périodes consacrées par un conducteur aux déplacements nécessaires pour prendre en charge un véhicule (soumis à l'obligation d'installer et d'utiliser un appareil de contrôle et situé en un lieu autre que le domicile du conducteur ou le centre d'exploitation de l'employeur"*.

A l'issue du temps de trajet en bus pour se rendre en Espagne ou en Italie et lors de la prise en charge du véhicule, les conducteurs doivent par conséquent enregistrer ce trajet en temps de disponibilité en positionnant le chronotachygraphe sur le pictogramme "carré barré".

Dès lors, ces temps de trajet doivent être pris en compte pour la prise du repos journalier ou hebdomadaire, conformément à l'article 8 du règlement n°561/2006.

En conclusion : en fonction de l'emploi du temps du conducteur précédant le trajet en bus, selon qu'il a déjà pris un repos journalier ou hebdomadaire, il devra prendre soit un repos journalier "normal" d'au moins onze heures ou "réduit" d'au moins neuf heures, soit un repos hebdomadaire "normal" d'au moins quarante-cinq heures ou "réduit" de vingt-quatre heures consécutives.

Toujours en fonction de l'emploi du temps précédant le trajet en bus, ce repos devra être pris soit avant la prise en charge du véhicule, soit après celle-ci.

Enfin, il doit être rappelé que les agents des différents corps de contrôle peuvent contrôler outre la journée en cours mais aussi les 28 jours précédents.

⁴ Cass. Crim. 5 juin 2012, pourvoi n°11-83319, Bull crim n°143, décision attaquée CA Poitiers 17 février 2011.

⁵ Règlement abrogé par le règlement n°165/2014 mais encore applicable jusqu'à publication des mesures d'exécution.