

**TEMPS DE TRAVAIL – Transport routier de marchandises – Conducteur « grand routier » – Temps de travail effectif – Temps d'équivalence – Temps de service – Temps d'attente – Repos.**

COUR DE CASSATION (Ch. Soc.) 7 avril 2010  
Société Chavalan et Duc contre G. (pourvoi n° 09-40.020)

Attendu, selon l'arrêt attaqué, rendu sur renvoi après cassation (Soc. 10 octobre 2007, pourvoi n° 06-41.107) que M. G., employé par la société Chavalan et Duc en qualité de conducteur routier depuis septembre 1997, a, par lettre du 23 mars 2001, pris acte de la rupture de son contrat de travail du fait du non-paiement par l'employeur des heures d'attente passées entre 22 h 15 et 2 h 50 à l'aéroport de Lyon-Satolas à compter du 2 novembre 1999 et de l'absence de paiement d'une prime de panier pendant plus d'un an ; qu'il a saisi la juridiction prud'homale de diverses demandes ;

Sur le second moyen : (...)

Mais sur le premier moyen :

Vu l'article L. 3121-1 du Code du travail ensemble l'article 3-1 de l'accord du 23 novembre 1994 sur le temps de service, les repos récupérateurs et la rémunération des personnels de conduite marchandises "grands routiers" ou longue distance ;

Attendu que, pour décider que les heures d'attente constituaient un temps de travail effectif, l'arrêt retient que la question est de savoir si le fait pour un employeur et dans l'intérêt de son entreprise d'imposer à un salarié un temps d'attente pendant lequel celui-ci, sans être directement à la disposition de son employeur, ne peut pas, faute d'en avoir matériellement la possibilité, utiliser librement son temps pour vaquer librement à des occupations personnelles, permet à l'employeur de décompter ce temps comme temps de repos ou l'oblige au contraire à le décompter comme un temps de travail effectif ; qu'en l'espèce, compte tenu de ses cinq heures d'attente, de la circonstance qu'il n'était pas autorisé pendant ce temps à utiliser à titre personnel le camion et donc à s'éloigner de la zone de fret dans laquelle aucune activité personnelle n'était envisageable, le salarié n'était pas en mesure de disposer librement de son temps et

était contraint de demeurer à la disposition de son employeur dans le camion dont la cabine était équipée d'une couchette, alors que par ailleurs il n'était pas tenu de prendre un temps de repos que ses temps de conduite rendraient obligatoire ; qu'au regard de ces éléments spécifiques, le temps d'attente litigieux était la conséquence directe des directives de l'employeur et devait être décompté comme temps de travail effectif ;

Qu'en statuant ainsi, alors qu'elle n'avait pas constaté que, pendant son temps d'attente, le salarié, qui n'était pas appelé à participer aux opérations de déchargement et de chargement du courrier, se trouvait à la disposition de l'employeur et tenu de se conformer à ses directives, la cour d'appel a violé les textes susvisés ;

Et attendu qu'en application de l'article 627, alinéa 2, du Code de procédure civile, la Cour de cassation est en mesure, en cassant sans renvoi, de mettre fin au litige par application de la règle de droit appropriée ;

PAR CES MOTIFS :

Casse et annule, mais seulement en ce qu'il a condamné la société Transports Chavalan et Duc à payer à M. G. des sommes au titre de rappel de salaire sur les heures d'attente et des congés payés afférents, l'arrêt rendu le 5 novembre 2008, entre les parties, par la Cour d'appel de Grenoble ;

Dit n'y avoir lieu à renvoi ;

Déboute M. G. de sa demande en paiement d'un rappel de salaire au titre des heures d'attente, et des congés payés afférents.

(Mme Collomp, prés. - M. Gosselin, cons. rapp. - Mme Zientara, av. gén. - M<sup>e</sup> Foussard, SCP Masse-Dessen et Thouvenin, av.)

**Note.**

Cette décision de la Haute juridiction, qui intervient suite à un pourvoi à l'encontre d'un arrêt d'appel déjà rendu sur renvoi après cassation (1), illustre une nouvelle fois les difficultés qu'il y a à distinguer entre temps de travail et périodes de repos quand les conducteurs routiers en mission se trouvent, sur consigne de leur employeur, en attente de reprendre leur activité. Car, certes, les chauffeurs routiers des transports de marchandises bénéficient des dispositions définissant le temps de travail effectif comme celui « pendant lequel le salarié est à la disposition de l'employeur et doit se conformer à ses directives sans pouvoir vaquer librement à des occupations personnelles » (2). Par ailleurs, l'article 3-1 de l'accord « grand routier » du 23 novembre 1994, visé par le tribunal, indique qu'entrent dans les « temps de service », décomptés à 100 %, les temps à disposition de l'employeur quand le conducteur, bien qu'ayant la possibilité de quitter son poste, ne peut disposer librement de son temps.

Mais c'est l'employeur qui établit individuellement les périodes de travail de salariés qui ne sont pas soumis à un horaire collectif (3), tandis que le calcul de la durée du travail s'opère par soustraction des « coupures » qui apparaissent dans le cours de l'amplitude journalière de travail (4). Dans la situation présente, la durée du

(1) Soc. 10 oct. 2007, pourvoi n° 06-41.107.

(2) Art. 5, § 1, décret n° 83-40 du 26 janv. 1983, dans sa version applicable en 2000.

(3) C. trav., L. 3171-2 et D. 3171-8.

(4) Art. 5, §1, al. 2, décret du 26 janv. 1983, dans sa version applicable en 2000.

travail et les périodes de repos seront tributaires des manipulations du tachygraphe (mécanique ou électronique) placé dans le véhicule. Or, la pratique courante des entreprises de transport est de demander au conducteur de placer le curseur de l'appareil de contrôle en position « repos » quand le travailleur se trouve en attente d'un chargement ou d'un déchargement, quand bien même le salarié resterait confiné à sa cabine, dans l'impossibilité matérielle de vaquer à des occupations personnelles.

En l'espèce, un chauffeur routier se trouvait régulièrement bloqué sur la zone de fret de l'aéroport de Lyon-Satolas, entre 22 h 15 et 2 h 50, tandis qu'il ne pouvait utiliser le véhicule pour s'en éloigner, l'employeur le lui interdisant. En 2001, le travailleur avait rompu le contrat de travail au tort de l'employeur, arguant du non-paiement de 141 primes de casse-croûte, ce que la cour d'appel et la Cour de cassation vont juger légitime. Mais alors que les juges du fond vont considérer les temps d'attente sur la zone de fret comme un temps de travail effectif, la cour régulatrice va décider qu'il s'agit d'un temps de repos.

Pour la Cour d'appel, ces temps d'attente entraînent dans la durée du travail effectif parce que le conducteur ne pouvait concrètement rien faire, sinon rester dans sa cabine. Il ne pouvait donc vaquer à des occupations personnelles. Cette situation résultait d'une consigne préalable de l'employeur puisque ce salarié n'était pas même tenu d'effectuer une interruption de conduite, circonstance dans laquelle la réglementation communautaire sur les temps de conduite exige du conducteur qu'il ne fasse rien (5). Finalement, pour les juges du fond, le chauffeur restait donc à disposition de l'employeur, par l'effet de l'immobilité à laquelle il était matériellement contraint.

Mais pour la Cour de cassation, il est manifeste que pouvoir vaquer à des occupations personnelles ne se déduit pas d'une possibilité matérielle de le faire, mais du droit d'y vaquer. Il est donc indifférent que le conducteur ne puisse rien faire concrètement. Pour la Chambre sociale, le droit d'occuper librement son temps est étroitement lié au fait que le salarié n'est pas à la disposition de l'employeur. En d'autres termes, être à la disposition de l'employeur est un état permanent du salarié, qui résulte de l'éventualité incessante de devoir reprendre une tâche. Il s'ensuit que le travailleur n'a aucun droit à mener librement une occupation personnelle (même si, matériellement, il peut en exercer une).

Cette décision peut apparaître sévère en ce qu'elle refuse de prendre en compte les conséquences concrètes (l'impossibilité de faire quoi que ce soit) de périodes de latence enchâssées au cœur de la journée de travail d'un chauffeur. Cette solution est d'autant plus discutable que le décret du 26 janvier 1983 impose des heures d'équivalence à bon nombre de chauffeurs : les temps d'action et d'inaction forment ensemble les « temps de service ». Mais où se situent donc les périodes d'inaction justifiant les temps d'équivalence (6) si ces périodes sont exclues du calcul de la durée du travail ni même intègrent ces temps de service ?

Cette décision ne doit cependant pas surprendre. Par exemple, il n'a jamais été admis que les interruptions de conduite des conducteurs de véhicules lourds, imposées par la réglementation communautaire, intègrent la durée du travail effectif. Le conducteur placera le chronotachygraphe en position « repos », quand bien même est-il dans l'obligation de prendre ce repos, et même si le véhicule se trouve garé sur une aire de dégagement totalement isolée au bord d'une « quatre voies ». Depuis longtemps, si les temps d'attente peuvent ponctuellement entrer dans la durée du travail, c'est à la condition que le chauffeur ne sache pas quand il devra reprendre une tâche. Il n'est pas indifférent que, dans la présente affaire, la période d'inaction du conducteur dans la zone de fret de l'aéroport de Lyon soit précisément circonscrite : 22 h 15 à 2 h 50, comme peuvent l'être d'ailleurs les interruptions de conduite commandées par la réglementation communautaire (un quart d'heure, une demi-heure, trois quarts d'heure). C'est d'ailleurs ici que cette décision rejoint la jurisprudence la plus récente en la matière. Sous l'influence implicite mais évidente de la directive communautaire n° 2002/15 du 11 mars 2002, la Cour de cassation juge qu'un temps d'attente ne peut être un temps de travail que si la durée de ladite période ne peut être connue à l'avance. L'article 3, a) de cette directive indique effectivement que les temps d'attente non connus à l'avance entrent dans le temps de travail des conducteurs routiers. L'article 5 du décret n° 83-40 du 26 janvier 1983 fait de plus aujourd'hui explicitement mention de cette disposition communautaire. À l'inverse, dès lors que le temps de latence est d'une durée

(5) A l'époque, le règlement n° 3820/85 du 20 déc. 1985 ; aujourd'hui, règl. n° 561/2006 du 15 mars 2006.

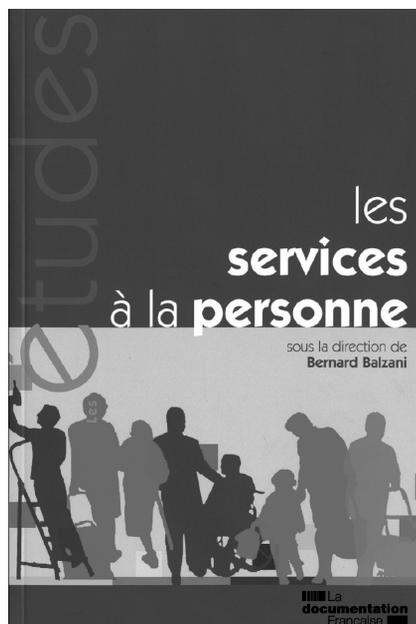
(6) C. trav., art. L. 3121-9.

connue à l'avance et que le chauffeur est autorisé à l'utiliser comme bon lui semble (même si, en pratique, il ne peut rien entreprendre par manque de moyen), il s'agira d'un repos (7).

La solution à laquelle la Cour de cassation aboutit ne résout pourtant pas l'ensemble des antinomies légales, il s'en faut. Si un repos suppose que le salarié ait le droit à tout moment de faire ce que bon lui semble, et non pas qu'il puisse matériellement faire ce qui lui convient, pourquoi reconnaître aux interruptions de conduite imposées par la législation communautaire la qualité d'un repos, alors que celles-ci imposent au conducteur un comportement spécifique : se relaxer uniquement dans l'intérêt de la sécurité routière (l'art. 7 du règlement n° 3820/85 distingue les interruptions de conduite des repos ; l'art. 4 d) du règl. n° 561/2006 indique que ces pauses doivent uniquement permettre au conducteur de se reposer) ? Qu'il s'agit au surplus d'une obligation professionnelle dont le non-respect à l'initiative du chauffeur justifierait sans difficulté le licenciement du travailleur ? Pourquoi ne pas décompter les temps d'inaction, fixés à l'avance, dans les temps de service puisque les temps d'équivalence du droit français présupposent ces périodes d'inaction, que le juge français affirme que, lorsque ces temps ne sont pas connus à l'avance, il s'agit d'un véritable temps de travail (et non d'un temps de service, notion plus large) et alors que le droit communautaire (l'art. 3 b) de la directive n° 2002/15), sans en faire un temps de travail (il s'agit de « temps de disponibilité »), n'en fait pas non plus un temps de repos ?

**Stéphane Carré**, *Maître de conférences, IUT de Saint-Nazaire, Université de Nantes*

(7) Soc., 12 mars 2009, Rev. dr. transp. mai 2009, comm. 88 ;  
Soc., 6 mai 2009, Rev. dr. transp. oct. 2009, comm. 189.



144 pages - 14,50 €

En vente :

[www.ladocumentationfrancaise.doc](http://www.ladocumentationfrancaise.doc)

## Les services à la personne

*sous la direction de Bernard Balzani*

Services de ménage, petits travaux, garde d'enfants, aide au maintien à domicile de personnes âgées ou handicapées, soutien scolaire, aide informatique, conseil... Ces activités, malgré leur grande diversité, sont, depuis 2004, regroupées par les pouvoirs publics sous le terme de services à la personne.

Ce secteur est présenté comme un grand « gisement d'emplois » et son développement est encouragé par diverses aides, notamment fiscales.

Il existe effectivement une demande croissante de services au domicile des particuliers pour deux raisons principales : l'augmentation de la proportion de personnes âgées/dépendantes ; la forte présence des femmes dans l'emploi, alors que ces tâches leur étaient traditionnellement dévolues au foyer, hors de la sphère marchande.

En fait, le nombre d'emplois créés donne lieu à polémique : il est plus faible que prévu, du fait notamment des nombreuses situations de temps partiel subi. Les données présentées dans cet ouvrage permettent de s'interroger également sur leur qualité, tant pour les personnes employées (forte précarité, conditions de travail se rapprochant souvent de celles de la domesticité) que pour les utilisateurs du service, le professionnalisme affirmé par les acteurs du secteur (associations ou sociétés) n'étant pas toujours garanti.

L'ouvrage apporte également des données comparatives sur la situation dans plusieurs pays du Nord et du Sud de l'Europe.