



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

personnel

Question écrite n° 51029

Texte de la question

M. Patrick Ollier souhaite attirer l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur les conséquences néfastes de l'application du décret du 27 janvier 2000 relatif à la réduction du temps de travail des conducteurs longue distance. Elle entraîne la réduction du temps de service maximum d'un chauffeur à 220 heures par mois. Sachant qu'en outre un conducteur longue distance est tenu de respecter chaque jour 5 heures d'interruption de service sur les 10 heures de conduite quotidiennes autorisées, il semble évident que l'exercice de cette profession et l'avenir des sociétés de transport routier en général sont très largement compromis par le passage aux 35 heures. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour résoudre ce problème, conserver au transport routier sa spécificité et assurer à ce secteur un développement durable.

Texte de la réponse

La réduction du temps de travail est l'un des objectifs majeurs que s'est fixé le Gouvernement et il est normal que ce nouveau progrès social puisse bénéficier à terme à l'ensemble des salariés, pour lesquels il répond à une attente forte, quelle que soit la branche dont ils relèvent, même s'il convient de définir des modalités d'application propres à chaque profession en fonction de ses conditions d'exercice. Les entreprises de transport routier évoluent dans un environnement très concurrentiel, notamment depuis l'ouverture du marché européen, même si ce secteur d'activité connaît depuis plusieurs années une forte croissance. Dans ce contexte, le Gouvernement a eu conscience de la nécessité de définir des modalités particulières d'application de la réduction du temps de travail. C'est ainsi que le décret du 27 janvier 2000, qui a donné lieu à une concertation préalable approfondie avec les partenaires sociaux, prend en compte les temps d'attente en fixant respectivement à 39 heures par semaine, pour les conducteurs « longue distance », et à 37 heures par semaine, pour les autres personnels roulants marchandises, la durée du temps de service au-delà de laquelle les heures de service sont considérées comme heures supplémentaires. Il a fixé la durée maximale du temps de service pour les conducteurs « longue distance » à 56 heures par semaine isolée et à 50 heures par semaine en moyenne et pour les conducteurs « courte distance » à 48 heures par semaine isolée et en moyenne mensuelle. Le décret comporte également des seuils de déclenchement et des durées spécifiques en matière de repos compensateur et maintient pour les conducteurs « longue distance » le régime conventionnel des repos récupérateurs lorsque ce dispositif est plus favorable. Enfin, il prévoit des possibilités de dérogation au décompte de la durée du travail sur la semaine dans le cas où, pour des raisons techniques d'exploitation, il serait impossible d'organiser le travail sur une semaine. Un dispositif spécifique d'aides a été prévu sous forme de réduction ou d'allègement de charges sociales par la circulaire du 19 juillet 2000 pour toutes les entreprises de transport routier de marchandises, quelle que soit leur taille, qui réduisent la durée du travail de leurs conducteurs. Les entreprises qui appliquent pour leurs conducteurs « longue distance » une durée de temps de service inférieure ou égale au maximum fixé à 220 heures par mois peuvent bénéficier de la réduction de cotisations sociales. Celle-ci, dont le montant est dégressif en fonction de la rémunération du salarié, peut atteindre jusqu'à 15 000 francs par an et par salarié. Les entreprises qui concluent un accord de réduction du temps de travail fixant la durée de temps de service de leur conducteur « longue distance » au plus à 208 heures par mois et celles qui concluent, avant le

1er janvier 2002, un accord fixant la durée de temps de service de leurs conducteurs « courte distance » au plus à 180 heures par mois peuvent bénéficier d'un allègement de cotisations sociales. Le montant de cet allègement, dégressif en fonction de la rémunération du salarié, peut atteindre jusqu'à 21 500 francs par an et par salarié auxquels peut s'ajouter une majoration de 3 500 francs par salarié et par an lorsque l'accord fixe la durée de temps de service à 35 heures. Par ailleurs, la réduction du temps de travail est aussi l'occasion pour les entreprises d'engager une réflexion sur leur organisation au regard des objectifs poursuivis sur leurs marchés et de la mise en oeuvre économique des moyens dont elles disposent pour les atteindre. Les potentialités en ce domaine sont importantes. Ce secteur connaît d'intéressantes perspectives d'activité, comme la dernière enquête de conjoncture de l'INSEE auprès des professionnels vient de le montrer. Ceux-ci estiment en effet que le chiffre d'affaires des entreprises de transport routier de marchandises va progresser. Par ailleurs, le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie, qui est conscient comme le ministre de l'équipement, des transports et du logement, des difficultés de trésorerie des entreprises, a donné des instructions à ses services pour que les remboursements du premier semestre soient opérés dans un délai d'un mois, et que les entreprises qui ont déjà déposé leur demande reçoivent un remboursement complémentaire sans fournir un nouveau dossier. Le Gouvernement a également pris un certain nombre de dispositions pour permettre aux entreprises de transport routier de ne pas être déstabilisées par la croissance du coût du carburant générée par l'augmentation importante du prix du pétrole pratiqué par les pays producteurs depuis le début de l'année 2000. Enfin, à l'occasion de la présidence française de l'Union européenne, le Gouvernement a pris les initiatives pour faire avancer l'harmonisation sociale dans le secteur du transport routier. Le ministre de l'équipement, des transports et du logement a d'ailleurs eu l'occasion de souligner l'importance de cette priorité dès le 21 juin 2000 à Bruxelles devant la commission de la politique régionale, des transports et du tourisme du Parlement européen. Le conseil des ministres européens des transports du 2 octobre dernier a donné lieu à un débat d'orientation sur la stratégie globale concernant les professionnels du transport routier. Ce débat a permis de constater la volonté convergente des Etats membres sur la lutte contre l'emploi de conducteurs de pays tiers dans des conditions irrégulières, la formation minimale obligatoire des conducteurs professionnels et l'amélioration de l'efficacité des contrôles et le rapprochement des pratiques des Etats membres. Il a également été constaté une convergence de points de vue sur la nécessité de procéder à une simplification et à une clarification du règlement (CEE) n° 3820/85 du 20 décembre 1985, relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route, qui fixe les temps de conduite et de repos des conducteurs routiers. Les positions des Etats membres restent partagées sur la proposition de directive concernant la durée du travail pour les transporteurs professionnels ainsi que sur la révision des temps de conduite et de repos fixés par le règlement n° 3820/85. Le ministre de l'équipement, des transports et du logement met tout en oeuvre pour que des conclusions allant dans le sens de l'amélioration des conditions de travail des conducteurs professionnels et d'une réduction des distorsions de concurrence au sein de l'Union européenne soient adoptées dans les meilleurs délais.

Données clés

Auteur : [M. Patrick Ollier](#)

Circonscription : Hautes-Alpes (2^e circonscription) - Rassemblement pour la République

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 51029

Rubrique : Transports routiers

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 18 septembre 2000, page 5335

Réponse publiée le : 13 novembre 2000, page 6476