



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

chauffeurs routiers

Question écrite n° 65117

Texte de la question

M. Marc-Philippe Daubresse attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur les réglementations beaucoup trop strictes qui frappent les transporteurs français et la concurrence déloyale des entreprises de transport belges. En effet, la loi européenne autorise 47 heures de conduite par semaine. Pour les transporteurs français, la 36e heure est déjà payée en heure supplémentaire et cela dès le premier salarié depuis le 1er janvier 2000. Toutes les heures d'attente sont intégralement reprises dans le calcul des heures. Mais la loi n'autorise que 130 heures supplémentaires par an, limite généralement dépassée depuis mars par les transporteurs. Ainsi, la loi sur les 35 heures va diminuer le salaire de chaque chauffeur français de plus de 3 000 francs par mois. Mais cette diminution de la masse salariale ne permettra pas pour autant l'embauche de suffisamment de transporteurs pour répondre aux besoins de l'entreprise. A ce premier problème s'ajoute le fait que les entreprises de transports belges offrent aux chauffeurs français un salaire bien supérieur à celui qu'on leur propose en France et les accueillent à bras ouverts afin de combler leur manque d'environ 8 000 chauffeurs. Pourtant, en France, il manque 45 000 chauffeurs : mais le prix excessif du permis, plus de 20 000 francs, l'obligation pour les chauffeurs français de suivre une formation de 4 semaines qui coûte cher à l'entreprise, et un salaire insuffisant surtout lorsqu'il est comparé avec celui des pays limitrophes sont autant d'éléments qui empêchent les entreprises françaises de transport de disposer du personnel adéquat. Il lui demande quelles mesures il entend prendre pour remédier à ces problèmes qui mettent en péril les entreprises françaises de transport.

Texte de la réponse

La réduction du temps de travail est l'un des objectifs sociaux majeurs que s'est fixés le Gouvernement. 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 transports routiers évoluent dans un environnement très concurrentiel, surtout depuis l'ouverture du marché européen. Dans ce contexte, et alors que ce secteur d'activité connaît depuis plusieurs années une forte croissance, le Gouvernement a jugé nécessaire de lui 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, prenait en compte les spécificités de ce secteur d'activité, liées notamment aux temps d'attente, et s'inscrivait dans une dynamique de réduction progressive de la durée du travail dans ce secteur. Ce dispositif s'accompagnait d'un régime spécifique d'aides sous forme de réductions ou d'allègements des charges sociales pour toutes les entreprises de transport routier de marchandises, quelle que soit leur taille, qui réduisent la durée du travail de leurs conducteurs. La récente décision du Conseil d'Etat qui a annulé certaines dispositions de ce décret conduit à examiner, en concertation avec les partenaires sociaux, les suites à donner à cette décision dans un souci de parvenir rapidement à une solution qui s'inscrive dans le progrès social, tout en tenant compte des contraintes d'exploitation des entreprises concernées. A cet égard, il convient de souligner que la réduction du temps de travail doit être aussi l'occasion, pour les

entreprises du secteur, 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. L'indication selon laquelle le dispositif de réduction de la durée du travail mis en place dans le transport routier de marchandises aurait eu pour effet de diminuer le salaire de chaque conducteur français de plus de 3 000 francs, soit 457,35 euros par mois, n'est corroborée par aucune des données statistiques disponibles. Ainsi, l'enquête trimestrielle réalisée auprès des conducteurs du transport routier de marchandises, pour le compte du service économique et statistique du ministère de l'équipement, des transports et du logement, fait apparaître que la rémunération mensuelle des conducteurs a augmenté en moyenne de 5,5 % entre le premier trimestre 2000 et le deuxième 2001 (dernier trimestre connu), tandis que pendant la même période, le taux de salaire ouvrier horaire toutes activités augmentait de 5,1 % de l'indice général des prix de 2,4 %. A cet égard, les comparaisons établies entre les niveaux de rémunération dans les entreprises de transport françaises et celles des pays limitrophes doivent prendre en compte non seulement la rémunération nette mais l'ensemble des éléments en termes de durée de travail, de prestations sociales, d'âge de départ à la retraite ou, s'agissant des conducteurs français, en congé de fin d'activité. Cela étant, il est exact que dans le domaine des transports routiers de marchandises, la libéralisation du marché européen ne s'est pas accompagnée de progrès concomitants en matière d'harmonisation sociale, d'où des distorsions entraînées par des conditions de travail insuffisamment homogènes, favorisant le moins disant social au détriment de la sécurité des conducteurs et des autres usagers de la route. C'est la raison pour laquelle la France avait fait de l'harmonisation sociale dans le transport routier une des priorités de sa présidence de l'Union européenne au deuxième semestre 2000, dans l'objectif d'améliorer les conditions de travail et la sécurité routière et de permettre à toutes les entreprises de transports routiers d'exercer leur activité dans des conditions de concurrence loyale. C'est ainsi qu'un accord politique a pu être adopté à la majorité qualifiée par le Conseil des ministres des transports du 21 décembre 2000 sur la proposition de directive relative à l'aménagement du temps de travail des conducteurs routiers, permettant l'adoption d'une position commune le 25 mars 2001. La procédure de conciliation entre le Parlement européen et le Conseil sur ce texte s'est conclue favorablement le 17 décembre 2001, ce qui permettra de disposer en 2005, à l'issue du délai de transposition, d'une définition commune précise du temps de travail dans ce secteur, d'une limitation de la durée du travail à 48 heures par semaine en moyenne sur 4 mois et d'une limitation de la durée quotidienne du travail à 10 heures lorsque du travail de nuit est effectué. Les conducteurs indépendants seront inclus dans le champ d'application de la directive au plus tard en 2009, après une étude de la Commission réalisée deux ans avant sur les conséquences de leur exclusion. Des progrès ont aussi été accomplis récemment sur d'autres textes d'harmonisation sociale. Il s'agit premièrement de l'adoption, le 23 octobre 2001, d'une position commune du Conseil sur la proposition de règlement instaurant une attestation de conducteur, qui permettra de vérifier que les conducteurs des véhicules effectuant sous le couvert de la licence communautaire des transports internationaux de marchandises sont employés conformément au droit social applicable dans l'Etat membre d'établissement du transporteur. Il s'agit ensuite de l'adoption au Conseil des ministres des transports du 7 décembre 2001 d'une orientation générale sur la proposition de directive sur la formation des conducteurs, et de la présentation par la Commission le 12 octobre 2001 d'une proposition de règlement sur les temps de conduite et de repos routiers, visant notamment à limiter les exemptions prévues par le texte actuellement en vigueur, le règlement 3820/85, et à clarifier et simplifier les règles applicables. Enfin, s'agissant des difficultés de recrutement des conducteurs, un certain nombre de démarches souvent innovantes ont été mises en oeuvre localement grâce à l'implication des entreprises, des organisations professionnelles et des organismes de formation, souvent avec le concours des services publics concernés, parfois en direction de personnes durablement écartées du monde du travail. Le ministère de l'équipement, des transports et du logement développe les échanges d'expériences sur ces initiatives afin de les faire connaître et de favoriser ainsi leur diffusion. Il convient de souligner que la mise en place en 1995, à l'initiative des partenaires sociaux du transport routier de marchandises, d'une formation initiale obligatoire des conducteurs routiers, loin d'être un obstacle au recrutement de conducteurs, contribue à soutenir la dynamique de l'emploi dans la branche, comme cela est d'ailleurs reconnu par les partenaires sociaux. La formation obligatoire rapproche, en effet, très concrètement les agences locales pour l'emploi, les centres de formation professionnelle et les entreprises qui embauchent. En outre, elle entraîne une incontestable professionnalisation du métier de conducteur routier qui contribue à renouveler son image. Au-delà des initiatives prises pour faciliter le recrutement des conducteurs routiers, il appartient aux partenaires sociaux de la branche de rechercher l'articulation entre une meilleure reconnaissance

du professionnalisme des conducteurs, une offre de rémunérations attractives et de plus grandes perspectives d'évolution au sein des entreprises. En tout état de cause, les solutions aux difficultés évoquées par l'honorable parlementaire ne peuvent s'inscrire dans une démarche de moins-disant économique et social qui dévalorisait une profession dont le rôle économique est primordial pour la croissance de l'activité et pour l'emploi.

Données clés

Auteur : [M. Marc-Philippe Daubresse](#)

Circonscription : Nord (4^e circonscription) - Union pour la démocratie française-Alliance

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 65117

Rubrique : Transports routiers

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Date de signalement : Question signalée au Gouvernement le 21 janvier 2002

Question publiée le : 6 août 2001, page 4469

Réponse publiée le : 28 janvier 2002, page 462