

35 HEURES

La circulaire d'application

Pour compléter le décret Gayssot du 27 janvier dernier, une circulaire d'application est censée tout expliquer... Et pourtant, bien des zones d'ombre subsistent ! Analyse des différentes dispositions du décret.

La circulaire apporte des précisions intéressantes sur l'objet du décret, qui tient compte du fait que « pour le transport routier de marchandises, la loi du 19 janvier 2000 relative à la RTT (réduction du temps de travail) offre une perspective de **progrès social** qu'il faut conjurer avec les spécificités de ce secteur économique, en tenant compte de l'ouverture du marché européen, de l'insuffisante harmonisation sociale et de la nécessité d'une meilleure régulation ».

Question : on comprend mal le but de ce texte, qui institue une discrimination entre transport régional, national ou international, sous prétexte d'harmonisation, face à un marché national ouvert à tous les Etats membres sous couvert du cabotage, en déplorant par ailleurs l'insuffisance de l'harmonisation sociale sur le plan européen.

Ou bien nous interprétons mal le but de ce texte... ou ce sont les transporteurs français qui font les frais de ce progrès social

Par ailleurs, qu'en est-il des différentes dispositions du décret ?

■ **Durée hebdomadaire du travail... pardon ! ... du temps de service.** Elle intervient pour le décompte des heures supplémentaires et du repos récupérateur ou compensateur et s'établit comme suit :

- **grands routiers** : 39 heures hebdomadaires de temps de service ;

- **autres roulants** : 37 heures hebdomadaires de temps de service.

Question : le décret donne une définition du temps de travail effectif... Par contre, la circulaire oublie de définir la notion de temps de service... ce qui permettrait d'apprécier la nuance. Il serait par ailleurs intéressant de connaître le critère qui a donné lieu à cette discrimination entre transport régional et national, les professionnels étant eux-mêmes bien incapables de faire la nuance, surtout en cas d'affectation simultanée des conducteurs à l'un ou l'autre de ces régimes, dont la pratique est courante dans les entreprises.

■ **Durée maximale du temps de service.** Elle s'établit comme suit :

- **grands routiers** : 56 heures sur une semaine isolée et 50 heures en moyenne sur

un mois et 220 heures par mois ;

- **autres roulants** : 48 heures sur une semaine isolée et 208 par mois.

Question : à notre connaissance, le contingent annuel d'heures supplémentaires pour le personnel roulant s'établit à 195 heures... si on envisage de pratiquer les durées maximales ci-dessus évoquées, en fait réalistes comme le démontrent les diverses enquêtes publiées par le ministère des Transports, qu'en est-il du contingent d'heures supplémentaires autorisés ? A cet effet, le décret informe, sans plus, que « les conditions d'application de ces horaires... seront précisées par accord collectif de branche » et par ailleurs que « ces durées peuvent être modifiées par accord collectif de branche... notamment pour tenir compte de la durée légale du travail effectif fixée à 35 heures ».

La circulaire confirme l'ambiguïté de la situation en précisant : « Il conviendra d'appeler l'attention des chefs d'entreprise sur le fait que la compréhension de l'inspection du travail des transports (mais si, mais si, elle doit exister !) est sans effet sur l'appréciation de la durée du travail par le juge, notamment en cas d'accident. Il importe donc au gouvernement de démêler rapidement cet imbroglio pour conserver à ce texte réglementaire, emprunté à l'accord « grand routier » du 23/11/94, un caractère crédible, qui a toujours été contesté à cet accord de branche, non étendu, comme le confirme une abondante jurisprudence dénonçant son application en matière de durée de temps de service.

■ **Double équipage.** Le décret supprime la notion d'équivalence qui permettait de prendre en compte



Archives Les Routiers

Le décret donne une définition du temps de travail effectif... Par contre, la circulaire oublie de définir la notion de temps de service...

pour 50 % de sa durée le temps non consacré à la conduite pendant la marche du véhicule. A cet effet, la circulaire précise qu'un délai qui ne saurait excéder le 31 juillet 2000 sera consenti aux entreprises qui utilisent les double équipages, en précisant toutefois que ce délai ne concerne que le respect de la durée maximale de travail, et non le paiement intégral des heures de travail effectif.

Question : la circulaire n'apporte aucune précision en matière de respect de la durée du travail des équipages travaillant « en double » qui s'établit, sauf erreur de notre part, à 10 heures par jour, voire 12 heures par dérogation, et sous certaines conditions. Par ailleurs,

une telle décision réglementaire va aboutir à l'abandon de la pratique du double équipage, dont la motivation est directement liée à la sécurité, préoccupation prioritaire de notre ministre.

■ **Calcul de la durée du travail.** Elle reste fixée à la semaine. En cas d'accord de branche ou d'entreprise, le décompte peut être fait sur une période qui peut aller jusqu'à l'année sous réserve de respecter la moyenne hebdomadaire de 39 ou 37 heures. A défaut d'accord, une demande d'autorisation motivée devra être adressée à l'aide d'un dossier type (un de plus !) à l'inspecteur du travail des transports, pour obtenir un décompte sur une, deux, trois, quatre semaines ou un mois. Ce dernier devra faire part de sa décision sous un délai d'un mois, à moins qu'il ne soit débordé par l'afflux des demandes que ne manqueront pas de lui présenter les entreprises. Toutefois, l'entreprise devra faire la preuve qu'elle a entrepris les démarches nécessaires pour l'élection de représentants du personnel.

Réflexion : il s'agit là d'une restriction peu réaliste par rapport au dispositif mis en place dans le cadre de la loi sur la RTT, dont il appartiendrait au ministre de justifier la motivation... Par ailleurs, le sort des entreprises ne justifiant pas d'une représentation syndicale reste ambigu dans la rédaction de la circulaire ; il y aurait donc lieu d'apporter des précisions. Par contre, on ne peut que se louer de la décision du ministre de mettre un terme à la démotivation syndicale qui frappe actuellement la plupart des salariés face à des organisations syndicales qui pourtant font tout pour défendre des intérêts collectifs trop souvent mal compris.

Archives Les Routiers



Contrairement aux limites fixées en matière de durée de temps de service (respectivement 39 et 37 heures), le décompte des heures supplémentaires devra s'effectuer à partir de la 36^e heure, au plus tard dès la paye de mars 2000.

■ **Rémunération du temps de service.** Il importe de préciser que, contrairement aux limites fixées en matière de durée de temps de service (respectivement 39 et 37 heures), le décompte des heures supplémentaires devra s'effectuer à partir de la 36^e heure, au plus tard dès la paye de mars 2000. La date du 1^{er} février 2000 devra également être retenue pour le calcul des droits à repos compensateur ou récupérateur, étant précisé qu'en ce qui concerne les conducteurs « grands routiers » c'est la dispositif le plus favorable qui devra être retenu, les autres personnels roulants étant soumis aux seules dispositions relatives au calcul du repos compensateur obligatoire.

■ **Aide financière aux entreprises.** Pour aborder ce sujet, il faut s'en tenir à la circulation d'application qui apporte certaines informations, difficilement assimilables pour les non-avertis, sur la nature des aides prévues, ... et s'empresse d'annoncer la parution prochaine d'une nouvelle circulaire

conjointe du ministre des Transports et de la ministre de l'Emploi, qui devrait préciser les conditions d'octroi des aides, en retenant une attention particulière afin de rendre la procédure la plus simple possible... (on n'ose y croire !).

En résumé, l'aide s'établira comme suit :

1°) reconduction du régime d'allègement des charges sociales mis en place en 1997, en faveur des conducteurs « grands routiers »... Peut-être serait-il utile d'en rappeler le mécanisme !

2°) aides instituées dans le cadre de la loi sur la RTT du 19 janvier 2000 sous réserve du respect des dispositions du décret Gayssot, et de la conclusion d'un accord paritaire sur les formes prévues par cette même loi, prévoyant une clause de sauvegarde de l'emploi et une durée maximale de temps de service (respectivement 208 heures et 160 heures par mois).

Un tableau est ainsi annexé à la circulaire que nous n'hésitons pas à soumettre à votre déchiffrement (notamment pour expliquer la différence des taux horaires de base en fonction des horaires retenus), nous réservant d'en reprendre l'analyse dès parution de la nouvelle circulaire, qui, nous l'espérons, sera complétée de quelques exemples concrets et compréhensibles. ●

Gabriel BISCHOFF

Les aides financières

Grands routiers

220 h par mois (50 h/sem) A l'embauche : 11 768 F.....
Après 10 ans : 12 474 F.....

208 h par mois (48 h/sem) A l'embauche : 10 902 F.....
Après 10 ans : 11 529 F.....

169 h par mois (39 h/sem) A l'embauche : 8 339 F.....
Après 10 ans : 8 839 F.....

152 h par mois (35 h/sem)
A l'embauche : 7 316 F.....
Après 10 ans d'ancienneté : 7 755 F.....

Ristourne dégressive

1 160 F
0 F

3 620 F
1 830 F

10 900 F
9 480 F

11 3810 F
12 560 F

Aide Aubry II

12 240 F
10 480 F

21 500 F
19 760 F

3 500 F (surprime)
25 000 F
23 260 F

Courte distance

180 h par mois (41,5 h/sem) A l'embauche : 8 007 F.....
Après 10 ans d'ancienneté : 8 492 F.....

160 h par mois (37 h/sem) A l'embauche : 6 945 F.....
Après 10 ans d'ancienneté : 7 363 F.....

152 h par mois (35 h/sem)
A l'embauche : 6 882 F*.....
Après 10 ans d'ancienneté : 6 912 F.....

15 660 F
13 630 F

21 120 F
18 780 F

3 500 F (surprime)
24 620 F
22 280 F

Incitation financière accordée par salarié et par an sur la base de la rémunération minimale conventionnelle.

* Ce niveau de rémunération suppose la conclusion d'un accord de branche accordant une garantie minimale pour les rémunérations inférieures au niveau du Smic.

Erratum

Dans notre fiche détachable du mois d'avril, un problème d'ordre technique s'est produit en p. 83. Nous informons nos lecteurs que les mêmes illustrations ont été reproduites dans *La Réglementation de base* (p. 3, 5 et 10), encartée dans le même numéro.