

*Direction des transports terrestres***Circulaire n° 2000-23 du 23 mars 2000 relative à la mise en œuvre de la réduction du temps de travail dans le secteur du transport routier de marchandises**NOR : *EQU0010045C**Texte source* : décret n° 2000-69 du 27 janvier 2000.*Mots clés* : transports de marchandises, transports routiers, durée du travail.*Mots clés libres* : réduction du temps de travail.*Publiée* : BO.

*Le ministre de l'équipement, des transports et du logement à Mesdames et Messieurs les destinataires en fine ; Madame et Messieurs les préfets de région (directions régionales de l'équipement) ; Messieurs les directeurs régionaux du travail des transports (pour application) ; Mesdames et Messieurs les préfets de département (directions départementales de l'équipement [pour information]).*

Pour le transport routier de marchandises, la loi du 19 janvier 2000 relative à la réduction négociée du temps de travail, offre une perspective de progrès social qu'il faut conjuguer 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.

Tel est l'objet du décret n° 2000-69 du 27 janvier 2000. Au terme d'une concertation approfondie avec les partenaires sociaux, ce décret a fixé un nouveau cadre réglementaire à la durée du travail dans le transport routier de marchandises qui détermine de nouvelles normes de durées maximales des temps de service, de repos et de majorations d'heures supplémentaires, tout en fournissant aux partenaires sociaux d'importants sujets de négociations (comme les classifications, les temps de coupures, les compensations au travail de nuit, les repos...).

L'essentiel est maintenant que ce décret trouve une application effective et complète dans toutes les entreprises. Les entreprises doivent s'y impliquer. Les services de contrôle doivent y veiller et y aider.

Vous trouverez ci-dessous des commentaires explicatifs sur la mise en œuvre du nouveau régime, ainsi que des indications sur la mise en place de l'observatoire social et sur le dispositif d'aides spécifiques et incitatives qui est prévu sous forme d'allègement des charges sociales.

**I. - L'APPLICATION DU NOUVEAU RÉGIME**

I.1. Le décret du 27 janvier 2000 comprend un ensemble de dispositions qui s'appliquent, pour certaines, à tous les personnels des entreprises de transport routier de marchandises – il en est ainsi de la définition de la durée du travail effectif – et pour d'autres, les plus nombreuses, aux seuls personnels roulants des entreprises du transport routier, « longue distance » et « courte distance » et quel que soit leur nombre de salariés ;

– le temps de service au-delà duquel sont calculés les heures supplémentaires et les repos compensateurs ou récupérateurs est fixé à 39 heures par semaine pour la « longue distance » et à 37 heures pour la « courte distance » (en cas de décompte mensuel, respectivement 169 heures et 160 heures par mois) ;

– les heures de travail au-delà de la 35<sup>e</sup> heure (au-delà de la 15<sup>2e</sup> heure sur un mois) et jusqu'à la 37<sup>e</sup> (160<sup>e</sup> heure sur un mois) ou la 39<sup>e</sup> (169<sup>e</sup> heure sur un mois) sont rémunérées comme des heures supplémentaires mais n'ouvrent pas droit aux repos compensateurs ou récupérateurs ;

– les heures supplémentaires ouvrent droit à un repos compensateur ou à un repos récupérateur institué par accord collectif de branche, pour la « longue distance » ; à un repos compensateur pour la « courte distance » ;

– la durée de temps de service maximale hebdomadaire est fixée :

– sur une semaine isolée, à 56 heures pour la « longue distance » et à 48 heures pour la « courte distance » ;

– sur un mois, à 50 heures pour la « longue distance » et à 48 heures pour la « courte distance » (en cas de décompte mensuel, respectivement 220 heures et 208 heures par mois) ;

– en cas de double équipage, le temps non consacré à la conduite est compté intégralement comme travail effectif ;

– en l'absence d'accord sur la durée hebdomadaire du travail calculée sur une durée supérieure à une semaine, un décompte sur un mois au maximum peut être autorisé par l'Inspecteur du travail des transports après avis du comité d'entreprise ou, à défaut, des délégués du personnel ;

– les infractions sont punies par des contraventions de la 4<sup>e</sup> ou de la 5<sup>e</sup> classe.

I.2. Je souligne que les dispositions du décret sont applicables à compter du 1<sup>er</sup> février 2000, sans qu'il soit nécessaire d'attendre des précisions autres que celles qui sont apportées par la présente circulaire.

C'est notamment le cas des rémunérations :

Ainsi, les entreprises devront veiller à prendre en compte au plus tard sur la paie de mars, sauf motifs dûment justifiés, les conséquences immédiates du décret sur la rémunération des salariés, qu'il s'agisse des paiements des heures supplémentaires ou des heures de travail non consacrées à la conduite en cas de double équipage. De même, les repos compensateurs ou les repos récupérateurs sont ouverts dans les conditions prévues par le décret sur la base des heures supplémentaires effectuées à compter du 1<sup>er</sup> février 2000.

A cet égard, je vous précise que le choix, à défaut d'accord, du dispositif le plus favorable entre repos compensateurs et repos récupérateurs doit être fait :

- à partir d'une simulation portant sur une période passée, suffisamment longue, par exemple l'année civile antérieure, ou les douze derniers mois ;
- et s'appliquant pour une année civile à l'ensemble des conducteurs d'une entreprise, d'un établissement ou d'une catégorie homogène de salariés.

L'objectif étant de parvenir à une application effective et complète du décret, il convient de prévoir un temps d'adaptation de l'organisation du travail pour les entreprises de vingt salariés ou moins, qui n'avaient pas pu prévoir que la réduction du temps de travail serait applicable avant 2002, ainsi que pour celles des entreprises, quelle que soit leur taille, qui utilisent des doubles équipages. Bien évidemment, en ce qui concerne les doubles équipages, le délai d'adaptation ne concerne que le respect de la durée maximale du travail et non le paiement intégral des heures de travail effectif.

Il est accordé à ces entreprises un délai jusqu'au 1<sup>er</sup> juin 2000 pour leur organisation du travail. Jusqu'à cette date, il sera recommandé aux fonctionnaires de contrôle, de privilégier leur mission de conseil. Les entreprises qui, malgré leurs efforts, ne seraient pas prêtes, notamment en raison d'une concertation avec les représentants du personnel, devront le signaler à l'inspecteur du travail des transports territorialement compétent avant cette date.

Il conviendra d'appeler l'attention des chefs d'entreprise sur le fait que la compréhension de l'inspection du travail des transports est sans effet sur l'appréciation de la durée du temps de travail par le juge, notamment en cas d'accident.

I.3. Enfin, les précisions suivantes peuvent être apportées sur le calcul de la durée hebdomadaire du travail sur une période supérieure à la semaine.

En cas d'accord conclu sur la base de l'article L. 212 -8 du code du travail, le décompte peut être fait sur une période qui peut aller jusqu'à l'année, mais la durée hebdomadaire moyenne ne peut être supérieure au temps de service défini par le décret du 27 janvier 2000 : 39 heures pour la « longue distance » et 37 heures pour la « courte distance ».

A défaut d'accord, une demande d'autorisation doit être adressée à l'inspecteur du travail des transports, pour obtenir un décompte sur une, deux, trois, quatre semaines ou un mois, lorsque les raisons techniques d'exploitation, telles que les contraintes résultant de l'organisation du travail, justifient un calcul sur une durée supérieure à une semaine.

La demande devra décrire l'organisation du travail dans l'entreprise et préciser que c'est bien sur cette organisation du travail que les représentants du personnel ont été consultés.

Lorsqu'une entreprise n'aura pas fait les diligences nécessaires pour l'élection de représentants du personnel, elle devra impérativement se mettre en conformité avant le 1<sup>er</sup> juillet 2000, si elle souhaite obtenir une autorisation de décompte sur une durée supérieure à la semaine.

Des instructions seront données par l'inspecteur général du travail et de la main-d'œuvre des transports aux inspecteurs du travail des transports ; elles comprendront un dossier type de demande permettant une instruction rapide qui ne devrait pas dépasser, en principe, un mois. L'entreprise précisera dans sa demande si elle a conclu un accord pour l'application de l'accord du 23 novembre 1994 ou/et a obtenu le bénéfice d'un allègement des charges sociales. Ces renseignements permettront un traitement accéléré du dossier.

Quelle que soit la décision de l'inspecteur du travail, toutes dispositions devront être prises pour l'information des salariés et de leurs représentants.

Lorsqu'une autorisation de décompte de la durée hebdomadaire du travail calculée sur une durée supérieure à la semaine aura été obtenue, il appartiendra aux inspecteurs du travail des transports, dans le cadre de leur mission de contrôle, de vérifier la véracité des déclarations de l'entreprise faites dans sa demande ; en cas d'inexactitude grave ou de changement substantiel de l'organisation du travail par rapport à celle qui avait fait l'objet d'une consultation des représentants du personnel, l'autorisation pourra être retirée.

Les dispositions contenues dans les circulaires des 18 juillet 1983 et 28 mars 1997 prises pour l'application du décret n° 83-40 du 26 janvier 1983 modifié relatif aux modalités d'application du code du travail concernant la durée du travail dans les entreprises de transport routier demeurent en vigueur pour autant qu'elles ne soient pas contraires aux dispositions de la présente circulaire.

## II. - LA MISE EN PLACE DU DISPOSITIF DE SUIVI DE L'APPLICATION DU DÉCRET

Afin que l'Etat et les partenaires sociaux puissent s'assurer que le décret est correctement appliqué dans l'ensemble des entreprises, notamment en ce qui concerne le temps de travail, il a été décidé qu'un observatoire paritaire national, placé sous l'égide de la direction des transports terrestres, soit constitué et régulièrement réuni. Les informations qui y seront présentées pourront, après examen, être transmises au Conseil national des transports.

Je vous demande de mettre en place sans tarder une structure identique sur le plan régional, avec des représentants de la profession et des salariés, et les services compétents de l'Etat.

Cette commission régionale de suivi, qui pourrait se réunir sous l'égide du comité régional des transports, sera présidée par le directeur régional du travail des transports, assisté par le directeur régional de l'équipement. Avec l'accord des partenaires sociaux, la commission pourra reprendre les attributions du comité de suivi du contrat de progrès et constituer en son sein des sections départementales, toutes les fois que cela apparaîtra nécessaire.

La commission devra préparer un premier rapport sur l'application du décret pour le 15 juin au plus tard, comme contribution au bilan national qui doit être établi le 30 juin 2000.

Une circulaire spécifique précisera les conditions de fonctionnement de ces commissions.

### III. - LES AIDES AUX ENTREPRISES SOUS FORME D'ALLÈGEMENT DE CHARGES SOCIALES

Les entreprises de transport routier de marchandises bénéficient d'un système cohérent d'aides qui incitent les entreprises à s'engager dans une démarche progressive de réduction du temps de travail dans la perspective de la durée légale du travail de 35 heures.

Un premier régime existait déjà depuis 1997 pour les employeurs de conducteurs « longue distance » qui appliquaient l'accord du 23 novembre 1994 limitant la durée maximale du travail à 230 heures. Ce régime est pérennisé.

Pour bénéficier de l'allègement de charges, l'entreprise devra respecter les dispositions prévues par le décret du 27 janvier 2000 (paiement des heures supplémentaires, attribution de repos compensateurs ou récupérateurs, respect des durées maximales) ainsi que les dispositions en vigueur sur la transparence des heures et des rémunérations (décret n° 83-40 du 26 janvier 1983 et accord du 23 novembre 1994).

L'allègement de charges par salarié est dégressif en fonction de la rémunération du salarié qui est variable selon le nombre d'heures travaillées. Compte tenu des rémunérations minimales conventionnelles prévues par l'accord du 7 novembre 1997 au 1<sup>er</sup> juillet 2000, il atteint 10 906 francs pour un temps de service de 39 heures.

Le nouveau régime est lié à l'application de la loi du 19 janvier 2000 relative à la réduction du temps de travail ; pour en bénéficier, l'entreprise doit non seulement respecter les dispositions des décrets rappelés ci-dessus, mais aussi avoir passé un accord paritaire prévoyant une clause sur l'emploi et une durée maximale de temps de service qui ne peut être supérieure à 48 heures/semaine (ou à 208 heures/mois) pour les conducteurs « longue distance » et à 37 heures/semaine (ou à 160 heures/mois) pour les conducteurs « courte distance ». Cependant les accords conclus avant le 1<sup>er</sup> janvier 2002 pourront prévoir une durée de temps de service allant jusqu'à 180 heures/mois pour les conducteurs « courte distance ». Dans ce cas l'aide sera accordée pour une durée de cinq ans.

L'allègement de charges comprend une partie forfaitaire de 4 000 F/an et une partie dégressive en fonction de la rémunération du salarié elle-même variable selon le nombre d'heures travaillées. Compte tenu des rémunérations minimales conventionnelles prévues par l'accord du 7 novembre 1997, au 1<sup>er</sup> juillet 2000, l'aide atteindra 21 500 francs pour un temps de service de 39 heures en « longue distance » et 21 122 francs pour un temps de service de 37 heures en « courtes distances ». En cas d'accord sur une durée de service de 35 heures, une surprime forfaitaire de 3 500 francs sera accordée.

Une circulaire conjointe du ministre de l'équipement, des transports et du logement et de la ministre de l'emploi et de la solidarité précisera les conditions d'octroi des aides. Une attention particulière sera apportée à la procédure afin qu'elle soit la plus simple possible pour les deux régimes d'aides.

Par ailleurs, des instructions seront données par l'inspecteur général du travail et de la main-d'œuvre des transports aux directeurs régionaux du travail des transports pour que soient effectués les contrôles nécessaires sur le respect des conditions qui ont justifié l'octroi de l'aide.

\*  
\* \*

Ce décret marque une étape décisive dans la démarche progressive de réduction du temps de travail initiée dans la profession depuis 1994. Il lui donne désormais une assise réglementaire qui permet de généraliser et de lever les incertitudes ou ambiguïtés qui ont pu l'entraver jusqu'à présent.

Sa mise en œuvre effective passe par l'implication de tous : entreprises, partenaires sociaux et services de l'Etat.

Les services de contrôle feront preuve de fermeté pour le respect par tous des normes maxima, mais aussi de pédagogie pour aider les entreprises qui leur signaleront des problèmes d'application. L'observatoire permettra d'évaluer les résultats obtenus, et de déterminer les difficultés qui pourraient se poser.

Jean-Claude Gayssot