

ASSEMBLÉE NATIONALE

9 juillet 2007

TRAVAIL, EMPLOI, POUVOIR D'ACHAT - (n° 4)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N° 256 Rect.

présenté par
MM. de Courson, Perruchot, Vigier, Vercamer

ARTICLE PREMIER

I. – Après l’alinéa 52 de cet article, insérer l’alinéa suivant :

« VIII. *bis* – Les dispositions du présent article sont applicables aux salariés visés à l’article L. 212-18 du code du travail, pour les rémunérations perçues au titre de leur temps de service dès lors qu’elles font l’objet d’une majoration de salaire fixé par accord collectif étendu, au moins égale à 25%.

II. – Compléter cet article par les deux alinéas suivants :

« Les pertes de recettes pour l’État sont compensées, à due concurrence, par la création d’une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

« La perte de recettes pour les organismes de sécurité sociale est compensée à due concurrence par la création d’une taxe additionnelle aux droits visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Dans le transport routier de marchandises, les heures d’équivalence sont du temps de service payé comme des heures supplémentaires

Fixée à 35 heures hebdomadaires pour toutes les entreprises quel que soit leur effectif, la durée légale du travail effectif est une durée de référence, un seuil à partir duquel sont calculées les heures supplémentaires. Il ne s’agit ni d’une durée minimale (les salariés peuvent être employés à temps partiel), ni d’un maximum : des heures supplémentaires peuvent être accomplies dans le respect des durées maximales au-delà desquelles aucun travail ne peut être demandé.

Par nature, et habituellement, les heures d'équivalence sont équivalentes à des heures normales, notamment pour le paiement. Elles ne peuvent être qualifiées d'heures supplémentaires. Dans les secteurs, peu nombreux, où des équivalences sont prévues, parce qu'elles sont équivalentes, elles sont souvent rémunérées comme des heures normales. Dans le secteur des transports, au contraire, le choix a été fait contractuellement, entre partenaires sociaux, de les majorer de 25 % par accord collectif du 23 avril 2002. Elles sont donc rémunérées comme des heures supplémentaires alors que juridiquement elles n'ont pas cette qualification.

De plus, à la différence des autres secteurs, où il a été tenté d'instaurer des équivalences pour jouer artificiellement sur la durée du travail et sa rémunération, dans le secteur des transports, ces heures d'équivalences font pleinement partie du temps de service. Le temps de service est le temps passé au service de l'employeur. C'est-à-dire que dans une notion plus large que le temps de travail effectif, tous les temps y compris ceux de moindre activité, sont décomptés et payés. Le paradoxe veut même que les équivalences recouvrant ces temps de moindre activité soient rémunérées, dans le TRM, de manière majorée. Dans les autres secteurs, ces temps d'équivalence sont seulement reconnus, après intervention répétée de la jurisprudence, comme du temps de travail effectif, et payés au taux normal.

Le projet de loi est fondé sur le fait que seules les heures supplémentaires donnent légalement droit à une majoration de salaire. Mais les heures d'équivalence dans le TRM donnent également lieu à une majoration.

Cet amendement qui vise à défiscaliser les heures d'équivalence dans le TRM n'ouvre donc aucune brèche pour deux raisons :

- Toute brèche est limitée par le texte même de l'amendement :

- il vise la notion de temps de service spécifique au TRM

- il prévoit l'application de la loi si, et seulement si, un accord collectif étendu a prévu une majoration de 25%, ce qui est conforme à l'esprit de la loi.

Par sa rédaction, le projet d'amendement circonscrit donc son champ d'application à un secteur précis, dans des conditions strictes. L'effet de contagion à d'autres secteurs ayant un système d'équivalence très différent par nature, est inexistant.

- les autres secteurs ou catégories de personnels éventuellement concernés sont résiduels et peu nombreux :

- salariés à la vente du commerce de détail des fruits et légumes, épicerie et produits laitiersⁱ

- certaines professions dans les établissements sanitaires et médico-sociaux gérés par des personnes privées à but non lucratif

- personnels de gardiennage, de surveillance et de permanence de nuit de l'enseignement privéⁱⁱ

ⁱ Convention collective du commerce de détail des fruits et légumes, épicerie et produits laitiers.

ⁱⁱ Convention collective de travail des personnels des services administratifs et économiques, des personnels d'éducation et des documentalistes des établissements d'enseignement privé.

- certains personnels sportifs (type entraîneur)ⁱⁱⁱ

Aucun de ces quatre secteurs ne rémunèrent les heures d'équivalence à 25%. Ils ne peuvent donc entrer dans le champ d'application de l'amendement. Le nombre des salariés potentiellement concernés reste minime.

Les veilleurs de nuit (hôtels notamment) dépendent de la Convention collective de l'hôtellerie et de la restauration. Les heures d'équivalence ont été transformées par un accord de branche de février 2007 en heures supplémentaires. Les veilleurs de nuit de l'hôtellerie-restauration ne pourront donc demander à bénéficier d'un dispositif dont ils bénéficient déjà de par le projet de loi.

Les entreprises et les personnels roulants subiraient donc une grave inégalité par rapport aux autres secteurs économiques. Une inégalité supplémentaire serait en outre créée entre les sédentaires et les roulants, et entre les roulants selon qu'ils sont considérés comme conducteurs de messagerie, conducteurs « courte distance », et conducteur « grand routier ». Dans ce dernier, la situation serait d'autant plus dommageable qu'il constitue, dans le secteur des transports routiers, la population professionnelle la plus exposée à la concurrence internationale.

Il est donc proposé l'amendement suivant destiné à établir cette égalité, et conforme à l'objectif de la loi.

ⁱⁱⁱ Convention collective en cours de préparation.