



# ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

## chauffeurs routiers

Question écrite n° 3957

### Texte de la question

M. Michel Vergnier attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur la situation sociale et de l'emploi dans le transport routier. A l'issue du conflit de 1996 un accord a été signé le 29 novembre de cette même année. Il prévoyait : que les chauffeurs routiers voyageurs devaient bénéficier au 1er juillet 1997 d'une possibilité de départ en retraite (CFA) à 55 ans et que les négociations seraient engagées sur le problème de la réduction et de l'organisation du temps de travail, du respect de la réglementation des rémunérations, des classifications. Un décret en date du 19 décembre 1996 prévoyait que dans le cas où aucun accord ne serait signé avant le 30 juin 1997, un nouveau décret définirait les temps de service à prendre en compte pour les rémunérations. Il lui demande de faire le point sur la situation actuelle et quelles mesures il envisage de prendre pour améliorer la situation.

### Texte de la réponse

Les transports routiers ont connu, à l'automne 1996, un mouvement social très important dont l'acuité a justifié l'intervention des pouvoirs publics. Sept protocoles ont été établis. Les deux protocoles relatifs aux frais de déplacement et à la réduction des délais de carence maladie, constituant directement des avenants à la convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport, ont été étendus par arrêté du 28 avril 1997 et sont, depuis lors, applicables à toutes les entreprises de la branche. Le protocole relatif à l'interdiction de circuler le dimanche a donné lieu à l'arrêté du 24 décembre 1996, entré en vigueur le 24 mars 1997. Ne sont plus autorisés, dorénavant, les trajets de retour à l'établissement d'attache qui avaient lieu le dimanche. Le protocole relatif au droit syndical a donné lieu à une négociation qui s'est conclue, le 18 février 1998, par la signature d'un accord de branche. La réduction de la durée du travail faisait partie des revendications importantes dans ce conflit de 1996. Il s'agit, pour le conducteur, de recevoir effectivement rémunération de tous les temps qu'il passe au service de son employeur, et, pour le transporteur, de tous les temps qu'il passe au service de son donneur d'ordre, que ce dernier soit chargeur, commissionnaire de transport ou autre transporteur dans le cadre de relations de sous-taitance. Les partenaires sociaux du transport routier avaient conclu, le 23 novembre 1994, un accord sur le temps de service, la rémunération et les repos récupérateurs des conducteurs marchandises « grands routiers », conçu pour constituer le cadre d'un processus de transparence effective, de rémunération intégrale et de réduction programmée du temps passé par ces conducteurs au service de cet employeur. Si la transparence des temps, prévue par cet accord, a été semble-t-il assez largement appliquée, de réelles difficultés ont surgi en 1995-1996 dans la qualification, notamment, des temps d'attente. La revendication relative à la qualification de ces temps, portée pendant le conflit de 1996 par les organisations syndicales, a donné lieu aux deux décrets du 12 et 19 décembre 1996. Le décret du 12 décembre 1996 a donné force réglementaire aux dispositions conventionnelles adoptées sur la transparence des temps travaillés par les conducteurs « grands routiers », et prévu que le total cumulé des temps de repos, de repas et de coupures compris dans l'amplitude de la journée de travail de ces conducteurs et non rémunérés ne pourrait excéder une limite fixée par l'article 1 du décret du 19 décembre 1996 à un quart de cette amplitude et à trois heures. Le Conseil d'Etat a annulé, le 6 octobre 1998, cet article 1 du décret du 19 décembre 1996, en

considérant que le pouvoir réglementaire n'était pas habilité à édicter une telle limite : ou ces temps font partie du temps de travail effectif et le pouvoir réglementaire n'est pas habilité à en prévoir une rémunération seulement partielle, ou ces temps ne font pas partie du temps de travail effectif, et, dans le cadre des dispositions actuelles de l'article L. 212-4 du code du travail, ils ne peuvent être rémunérés que dans le cadre d'usages ou d'accords. Les fédérations syndicales nationales d'employeurs et de salariés représentatives dans les transports routiers, réunies au sein de la commission mixte paritaire de la commission mixte paritaire de la convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport, ont donc immédiatement entamé des négociations pour définir les termes d'un accord collectif de branche susceptible de remplacer la disposition réglementaire ainsi annulée. Un accord a été signé, dès le 12 novembre 1998, entre les fédérations d'employeurs et deux organisations syndicales pour prévoir une garantie de rémunération basée sur l'amplitude de la journée de travail et calculée au mois, avec prise en compte, le cas échéant, des majorations de rémunération dues pour heures supplémentaires, et mention explicite du complément de rémunération ainsi versé au salarié sur son bulletin de paie. Cet accord sera étendu conformément à la demande des organisations signataires, pour être applicable à toutes les entreprises de la branche : l'arrêté d'extension est en cours de publication. La définition du temps de travail des personnels roulants du transport routier s'inscrit, en outre, dorénavant, dans un cadre européen puisqu'elle devrait faire l'objet, à brève échéance, d'une législation communautaire. Une telle définition fait en effet partie du projet de directive sur la durée du travail des personnels roulants du transport routier, qui constitue un des aspects du chantier de l'harmonisation sociale « par le haut », défendu par la France à Bruxelles comme un complément indispensable au processus de libéralisation lancé il y a quelques années. Enfin, un des protocoles du 29 novembre 1996 avait prévu la mise en place, dans les transports routiers, d'un congé de fin d'activité au bénéfice des conducteurs comptant une grande ancienneté dans leur métier. Le congé de fin d'activité des conducteurs routiers de marchandises, de déménagement et de transports de fonds a été mis en place par les accords de branche des 28 mars et 11 avril 1997, pour les marchandises et le déménagement et dans le cadre des accords du 23 juin 1997 et du 24 mars 1998 pour les transports de fonds. Les dispositions de ces accords permettent aux conducteurs routiers de marchandises ou de déménagement, ou aux convoyeurs de fonds, salariés d'une entreprise entrant dans le champ d'application de la convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires de transport (CCNTR), âgés d'au moins 55 ans et ayant conduit pendant 25 ans un poids lourd de plus de 3,5 tonnes, de partir en congé de fin d'activité en percevant 75 % de leur salaire antérieur. Plus de 2 200 salariés ont d'ores et déjà bénéficié de ce dispositif, qui est financé par la profession et par l'Etat. En outre, conformément au protocole du 29 novembre 1996, le congé de fin d'activité a été étendu, par accords des 2 avril et 29 mai 1998, aux conducteurs routiers de voyageurs, salariés d'une entreprise entrant dans le champ d'application de la CCNTR, âgés d'au moins 55 ans et ayant conduit pendant au moins 30 ans, dont au moins 25 ans à temps complet.

## Données clés

**Auteur :** [M. Michel Vergnier](#)

**Circonscription :** Creuse (1<sup>re</sup> circonscription) - Socialiste

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 3957

**Rubrique :** Transports routiers

**Ministère interrogé :** équipement et transports

**Ministère attributaire :** équipement et transports

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 6 octobre 1997, page 3268

**Réponse publiée le :** 22 février 1999, page 1099