



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

personnel

Question écrite n° 43663

Texte de la question

M. Valéry Giscard d'Estaing attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur les légitimes inquiétudes exprimées par les professionnels de transport routier d'Auvergne. Les entreprises de transport routier s'inquiètent, tout d'abord, des modalités pratiques d'application du décret n° 2000-69 du 27 janvier 2000. A la suite de la publication de ce décret, plusieurs points positifs ont répondu aux attentes des organisations professionnelles ; cependant aucun dispositif d'aide aux entreprises concernant la réduction du temps de travail n'a été mis en place. En outre, la fiscalité pesant sur les carburants suscite de vives inquiétudes. L'augmentation de la TIPP du gazole, qui s'inscrit dans le plan de rattrapage de l'écart moyen communautaire de taxes entre le gazole et l'essence sans plomb, prévue jusqu'en 2005, représente un lourd handicap sur la compétitivité de ces entreprises, qui sont lourdement frappées par la hausse du prix des carburants. De plus, au niveau européen, la disparité de la fiscalité favorise la concurrence des transports étrangers. Une harmonisation sociale, fiscale et technique est attendue par les entreprises de transport routier. Elles souhaitent vivement bénéficier d'une réduction des distorsions de concurrence face aux diversité du coût du travail et des différentes fiscalités entre les pays membres de l'Union européenne. Ces entreprises s'interrogent sur les propositions qui seront définies par la Commission, notamment sur la directive « temps de travail », et espèrent que les conditions seront réunies pour créer une concurrence saine et équilibrée. Il lui demande de bien vouloir lui faire part des mesures qu'il compte prendre afin de répondre aux graves préoccupations des entreprises de transport routier.

Texte de la réponse

La réduction du temps de travail est l'un des objectifs majeurs que s'est fixé le Gouvernement et 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 transport routier évoluent dans un environnement très concurrentiel, notamment depuis l'ouverture du marché européen, même si ce secteur d'activité connaît depuis plusieurs années une forte croissance. Dans ce contexte, le Gouvernement a eu conscience de la nécessité de 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, prend en compte les temps d'attente en fixant respectivement à trente-neuf heures par semaine, pour les conducteurs « longue distance », et à trente-sept heures par semaine, pour les autres personnels roulants marchandises, la durée du temps de service au-delà de laquelle les heures de temps de service sont considérées comme heures supplémentaires. Il a fixé la durée maximale du temps de service pour les conducteurs « longue distance » à cinquante-six heures par semaine isolée et à cinq-cent-neuf heures par semaine en moyenne et pour les conducteurs « courte distance » à quarante-huit heures par semaine isolée et en moyenne mensuelle. Le décret comporte également des seuils de déclenchement et des durées spécifiques en matière de repos compensateur et maintient pour les conducteurs « longue distance » le régime conventionnel des repos récupérateurs lorsque ce dispositif est plus favorable.

Enfin, il prévoit des possibilités de dérogation au décompte de la durée du travail sur la semaine dans le cas où, pour des raisons techniques d'exploitation, il serait impossible d'organiser le travail sur une semaine. Un dispositif spécifique d'aides a été prévu sous forme de réduction ou d'allègement de charges sociales par la circulaire du 19 juillet 2000 pour toutes les entreprises de transport routier de marchandises, quelle que soit leur taille, qui réduisent la durée du travail de leurs conducteurs. Les entreprises qui appliquent pour leurs conducteurs « longue distance » une durée de temps de service inférieure ou égale au maximum fixé à deux-cent-vingt heures par mois peuvent bénéficier de la réduction de cotisations sociales. Celle-ci, dont le montant est dégressif en fonction de la rémunération du salarié, peut atteindre jusqu'à 15 000 francs par an et par salarié. Les entreprises qui concluent un accord de réduction de temps de travail fixant la durée de temps de service de leurs conducteurs « longue distance » au plus à deux-cent-huit heures par mois et celles qui concluent, avant le 1er janvier 2002, un accord fixant la durée du temps de service de leurs conducteurs « courte distance » au plus à 180 heures par mois peuvent bénéficier d'un allègement de cotisations sociales. Le montant de cet allègement, dégressif en fonction de la rémunération du salarié, peut atteindre jusqu'à 21 500 francs par an et par salarié auxquels peut s'ajouter une majoration de 3 500 francs par salarié et par an lorsque l'accord fixe la durée temps de service à trente-cinq heures. Par ailleurs, la réduction du temps de travail est aussi l'occasion pour les entreprises 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. Ce secteur connaît d'intéressantes perspectives d'activité, comme la dernière enquête de conjoncture de l'INSEE auprès des professionnels vient de le montrer. Ceux-ci estiment en effet que le chiffre d'affaires des entreprises de transport routier de marchandises va progresser. Les variations du cours de Brent de 10 dollars en décembre 1998 à 35 dollars en septembre 2000 ont provoqué de vifs mécontentements. Les augmentations successives ont particulièrement déstabilisé les entreprises dépendants de cette source d'énergie, quelle que soit leur nationalité. En France, afin d'alléger la facture d'énergie des ménages et des entreprises, le Gouvernement s'est engagé à restituer le surplus de recette de l'Etat lié à l'augmentation du pétrole. C'est ainsi qu'au 1er octobre dernier une baisse de la TIPP de 20 centimes a été mise en oeuvre. A cette mesure générale s'ajoute, pour chacun des camions dont le poids total autorisé en charge est égal ou supérieur à 7,5 tonnes, un remboursement de TIPP en 2000 à hauteur de 35 centimes par litre dans la limite de 50 000 litres. Il s'agit d'une mesure exceptionnelle justifiée par la difficulté pour les transporteurs de répercuter rapidement la hausse du prix du carburant sur leurs prix de prestation. En 2001, la TIPP sur le gazole ne sera pas augmentée de 7 centimes par litre, comme cela était prévu, et le remboursement sera de 25 centimes par litre. Pour les années suivantes, toute nouvelle augmentation de la TIPP sur le gazole au titre du rattrapage par rapport à la TIPP sur l'essence fera l'objet d'un remboursement aux entreprises de transport à due concurrence. Par ailleurs, le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie, qui est conscient comme le ministre de l'équipement, des transports et du logement, des difficultés de trésorerie des entreprises, a donné des instructions à ses services pour que les remboursements du premier semestre soient opérés dans un délai d'un mois, et que les entreprises qui ont déjà déposé leur demande reçoivent un remboursement complémentaire sans fournir un nouveau dossier. Enfin, à l'occasion de la présidence française de l'Union européenne, le Gouvernement a pris des initiatives pour faire avancer l'harmonisation sociale dans le secteur du transport routier. Le ministre de l'équipement, des transports et du logement a d'ailleurs eu l'occasion de souligner l'importance de cette priorité dès le 21 juin 2000 à Bruxelles devant la commission de la politique régionale, des transports et du tourisme du Parlement européen. Le conseil des ministres des transports du 2 octobre dernier a donné lieu à un débat d'orientation sur la stratégie globale concernant les professionnels du transport routier. Ce débat a permis de constater la volonté convergente des Etats membres sur la lutte contre l'emploi de conducteurs de pays tiers dans des conditions irrégulières, la formation minimale obligatoire des conducteurs professionnels et l'amélioration de l'efficacité des contrôles et le rapprochement des pratiques des Etats membres. Il a également été constaté une convergence de points de vue sur la nécessité de procéder à une simplification et à une clarification du règlement (CEE) n° 3820/85 du 20 décembre 1985, relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route, qui fixe les temps de conduite et de repos des conducteurs routiers. Les positions des Etats membres restent partagées sur la proposition de directive concernant la durée du travail pour les transporteurs professionnels ainsi que sur la révision des temps de conduite et de repos fixés par le règlement n° 3820/85 précité. Le ministre de l'équipement, des transports et du logement met tout en oeuvre pour que des conclusions allant dans le sens d'une amélioration des conditions de travail des conducteurs professionnels et d'une réduction des distorsions

de concurrence au sein de l'Union européenne soient adoptées.

Données clés

Auteur : [M. Valéry Giscard d'Estaing](#)

Circonscription : Puy-de-Dôme (3^e circonscription) - Union pour la démocratie française-Alliance

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 43663

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 23 octobre 2000

Question publiée le : 20 mars 2000, page 1744

Réponse publiée le : 30 octobre 2000, page 6243