

Indices CNR et transposition de la Directive 2002/15 CE

Son parcours législatif achevé, les effets de la transposition française de la directive 2002/15 CE peuvent être intégrés dans le dispositif indiciaire du CNR. Évaluées à -2,7% en longue distance et -2,3% en régional sur les coûts de personnel de conduite, ces estimations techniques sectorielles seront révisées par mesure directe à l'issue de la prochaine enquête annuelle du CNR.

Le long processus de transposition de la directive européenne 2002/15 CE vient d'achever sa phase d'intégration au droit français. Les organisations professionnelles du transport routier de marchandises ont largement explicité le contenu du nouveau dispositif réglementaire. On ne procédera donc qu'à un rappel des dispositions principales. Les mesures phares applicables au trimestre sont applicables depuis le 1er avril 2005. Il est donc temps d'apporter une première évaluation de l'incidence sectorielle de cette transposition sur les coûts de personnel de conduite. Dans des travaux ultérieurs, le CNR proposera une démarche d'analyse du potentiel de cette transposition, en termes de temps de service et de coût pouvant lui être associé.

Des bases réglementaires significativement modifiées

La transposition de la directive européenne 2002/15 CE dans le droit français passe par l'ordonnance n° 2004-1197 du 12 novembre 2004 portant transposition de directives communautaires et modifiant le code du travail en matière d'aménagement du temps de travail dans le secteur des transports et le décret n° 2005-306 du 31 mars 2005 relatif à la durée du travail dans les entreprises de transport routier de marchandises.

L'ordonnance a été ratifiée par l'Assemblée Nationale le 7 avril 2005 et par le Sénat le 11 juillet dernier.

Le décret est entré en application le 1er avril 2005. Il abroge le décret n° 2002-625 du 25 avril 2002 relatif à la fixation du contingent d'heures supplémentaires et modifie le décret n° 83-40 du 26 janvier 1983 relatif aux modalités d'application des dispositions du code du travail concernant la durée du travail dans les entreprises de transport routier.

Le décret définit de nouveaux maxima de temps de service et modifie le mode de calcul du repos compensateur pour les conducteurs.

Evolutions des temps de service

De nouvelles périodes de références encadrant le temps de service ont été introduites : la journée, le trimestre et le quadrimestre. La référence au mois - sur cet aspect - est abandonnée. La référence à la semaine a été conservée, notamment pour définir les heures d'équivalence qui sont un fondement préservé. En outre, la semaine a été définie comme la période comprise entre le lundi 0h00 et le dimanche 24h00 et les trimestres sont civils : départs obligatoires les 1er janvier, 1er avril, 1er juillet et 1er octobre, ainsi que les quadrimestres : départs obligatoires les 1er janvier, 1er mai et 1er septembre.

Temps de service maxima en heures

	jours	semaine	trimestre	quadrimestre
Grand routier	12	56	689	918
Autres personnels roulants marchandises	12	52	650	866
Messagerie	12	48	572	762

Le décompte au trimestre devient la norme, mais des périodes infra-trimestrielles sont possibles. L'extension au quadrimestre est soumise à accord d'établissement, d'entreprise ou à accord conventionnel étendu.

On observe que la notion de temps de service est entérinée pour les conducteurs de messagerie (sans pour autant bénéficier d'heures d'équivalence).

Les nouveautés en matière de repos compensateur

Le mode de calcul pour l'octroi des repos compensateurs est considérablement simplifié, il ne dépend plus que du nombre d'heures supplémentaires effectuées au trimestre. En cas de décompte trimestriel adopté dans l'entreprise, le barème de RC est le suivant :

Jours de repos compensateurs acquis en fonction du temps de service trimestriel

Grands routiers	600h-638h	639h-667h	668h-689h
Autres personnels roulants marchandises	548h-586h	587h-615h	616h-650h
Messagerie	496h-534h	535h-563h	564h-572h
Repos compensateur acquis	1 jour	1,5 jour	2,5 jours

Le repos compensateur acquis au trimestre T doit être pris au trimestre T+1. Ce délai peut être étendu jusqu'à 6 mois par accord d'établissement, d'entreprise ou par accord conventionnel étendu.

Les mêmes principes s'appliquent en cas de décompte par quadrimestre.

Jours de repos compensateurs acquis en fonction du temps de service quadrimestriel

Grands routiers	800h-850h	851h-889h	890h-918h
Autres personnels roulants marchandises	730h-780h	781h-819h	820h-866h
Messagerie	661h-711h	712h-750h	751h-762h
Repos compensateur acquis	1 jour	2 jours	3,5 jours

Aucune nouveauté en matière de rémunération

Le décret qualifie les heures supplémentaires en référence au trimestre (par exemple pour un grand routier : tout ce qui est supérieur à 559 heures). Toutefois, tant que l'accord paritaire du 23 avril 2002 est en vigueur (accord national professionnel relatif aux règles de rémunération des heures de temps de service des personnels roulants des entreprises du transport routier de marchandises, du transport de déménagement et des activités auxiliaires du transport), il convient de ne rien changer au mode de qualification des heures en vue d'établir le salaire. Cet accord prévoit un décompte à la semaine ou au mois selon la pratique dans l'entreprise et ne permet pas de lisser sur une période plus longue. Il concerne les conducteurs "grands routiers" et les "autres personnels roulants". En revanche, il ne

s'applique pas aux "conducteurs de messagerie" qui furent traités 2 jours plus tard par le décret dit Gayssot 2 du 25 avril 2002.

Incidence sectorielle du nouveau dispositif

En synthèse, les entreprises de transport routier de marchandises gagnent en flexibilité sur le temps de production des roulants (maxima passant du mois au trimestre) et gagnent en coûts de temps non productifs rémunérés (diminution des repos compensateurs). En revanche, elles conservent la même échelle de coût (déclenchement inchangé des heures majorées et supplémentaires).

L'incidence sectorielle que peut à ce jour calculer le CNR intègre uniquement la modification du régime de repos compensateur, l'incidence de la flexibilité n'étant évaluable qu'en fonction du mode organisationnel retenu par chaque entreprise. L'examen de cette flexibilité dans une étude ultérieure révélera d'ailleurs qu'elle peut conduire à un surcoût.

Naturellement, l'ensemble des effets sera ensuite intégré par mesure directe sur le terrain, grâce au dispositif d'observation statistique du CNR.

La méthode d'estimation de l'incidence de la modification du repos compensateur s'articule autour du calcul du coût salarial moyen d'une heure de temps de service effectuée, sur une base annuelle en situation calendaire réelle 2005.

Les régimes Gayssot 2 et directive 2002/15 CE-version trimestrielle sont rapprochés en :

- fixant un temps de service "garanti", identique dans les 2 dispositifs,
- évaluant le temps de service réellement produit en tenant compte des jours non travaillés (dont les repos compensateurs),
- valorisant cette offre de travail en décomptant les heures payées en taux normal et en taux majoré,
- rapportant le coût salarial ainsi exprimé au nombre d'heures produites afin de déterminer le coût horaire moyen.

Ces calculs sont effectués par classes d'effectifs et par classes de temps de service.

L'incidence pondérée va dans le sens d'une baisse de coût de l'ordre -2,7% pour la longue distance et -2,3% pour le régional.

Sur la base de ces calculs, les indices "personnel LD" et "personnel REG" pour les mois d'avril, mai et juin 2005 ont été rétropolés.

On observe au final que l'effet de la transposition de la directive 2002/15 CE sur les indices de coût de personnel de conduite va, en première approche, dans le sens d'une baisse modérée.

Le futur examen des potentiels organisationnels permis par ce nouveau régime tendra à montrer que la flexibilité, si elle est exercée, engendre un surcoût, de même que l'accroissement du temps de service individuel surenchérit l'heure marginale. Les entreprises y auront-elles finalement recours et pour quel coût ? Seules les variations observées statistiquement par les prochaines enquêtes du CNR permettront de se faire une idée précise.

Co-auteur : Olivier RAYMOND

Alexis Giret