



UNE PREMIÈRE APPROCHE DE L'ARTT DANS LE TRM

Antoine ARTOUS¹, Isabelle LEROY-DUTILLEUL, Alain SAUVANT

Le temps de travail et sa gestion occupent une place particulière dans le transport routier de marchandises (TRM). Outre le rassemblement de données quantitatives existantes, l'objet de l'étude que le service économique et statistique a confiée à Antoine Artous est d'analyser les problèmes liés à la mise en œuvre d'une politique d'aménagement et de réduction du temps de travail (ARTT) dans ce secteur et ses effets sur son évolution.

L'étude ne porte donc pas seulement sur les effets immédiats de la loi n° 2000-37 du 19 janvier 2000 relative à la réduction négociée du temps de travail². Son objet n'est pas tant de traiter des dimensions réglementaires de l'ARTT que de ses effets sur les conditions de production dans le TRM et de l'évolution des métiers qui en découlent. C'est pourquoi, au-delà de certains constats généraux, elle introduit une différence entre les deux principaux métiers du secteur : le transport de lot et la messagerie.

La préoccupation de la gestion du temps de travail dans les entreprises de TRM est apparue avant les lois Aubry sur les 35 heures (encadré 1), comme d'ailleurs l'esquisse d'un mouvement d'aménagement et de réduction du temps de travail. L'accord de contrat de progrès, signé fin 1994 pour les conducteurs dits grands routiers, introduit une rupture importante dans la redéfinition du temps de service, qui est spécifié comme représentant l'ensemble des temps passés au service de l'employeur ; il fixe également de nouvelles règles de rémunération de ce temps, modifie le système des repos compensateurs et engage une démarche de réduction du temps de travail (RTT) programmée.

Encadré 1

La durée du travail des conducteurs routiers

L'enquête menée par l'INRETS en 1999 montre que le temps de travail des conducteurs routiers de marchandises a connu, dans le transport public, une certaine diminution depuis 1993. La durée hebdomadaire moyenne de l'ensemble des chauffeurs est de 51,3 heures, soit - 2,8 % par rapport à 1993. La baisse est la plus forte pour la catégorie des chauffeurs absents de chez eux au moins quatre nuits par semaine (- 6,4 %) ; ils travaillent toutefois 56,1 heures par semaine.

Mais ces chiffres font également apparaître que la durée du travail des conducteurs routiers est bien plus longue que celle des salariés de la plupart des autres secteurs de l'économie. La loi AUBRY sur les 35 heures en prend d'ailleurs acte : le décret d'application pour le transport routier de marchandises du 27 janvier 2000, modifié le 30 novembre 2001, fixe des durées légales supérieures aux 35 heures, pour le transport longue et courte distance et non pour la seule longue distance, comme initialement prévu.

¹ Journaliste consultant, il a réalisé à la demande du SES, une étude sur l'ARTT dans le TRM, à paraître prochainement.

² Cette étude porte sur la période précédant l'annulation par le Conseil d'État de deux dispositions du décret du 27 janvier 2000 (cf. encadré « les textes réglementaires »).



La réduction du temps de travail a des conséquences directes sur la production

Les effets sont moins importants dans la messagerie, où le transport proprement dit n'est qu'une des dimensions d'un système productif dans lequel l'optimisation de la circulation du fret au travers d'un réseau de plates-formes joue un rôle décisif. En revanche, cette problématique d'exploitation s'est particulièrement développée dans le transport de lot.

Selon les données fournies par l'inspection du travail des transports, 581 accords RTT d'entreprises avaient été signés au 31 décembre 2000, dont 70 % dans le TRM « classique » (transport de lot) et 22 % dans la messagerie (encadré 2).

De nombreux messagers ont donc commencé à mettre en œuvre une politique de RTT en 1999, en référence à la loi « Aubry I ». Aujourd'hui la plupart des principaux réseaux de messagerie ont signé des accords de réduction du temps de travail, qui concernent l'ensemble du personnel.

Dans le transport de lot, les accords signés sont, en général, présentés comme une poursuite du processus amorcé par le contrat de progrès. Toutefois, la situation est plus contrastée. Peu de firmes ont passé des accords de réduction du temps de travail pour l'ensemble du personnel et encore moins des accords faisant appel au système d'aides dit « Aubry Gayssot », jugé par trop contraignant.

On retrouve des thèmes communs à l'ensemble des entreprises de transport de TRM, lorsqu'elles tirent un premier bilan de la mise en place de la RTT. Outre la critique du caractère impératif de la loi n° 2000-37 du 19 janvier 2000, les responsables des entreprises soulignent que l'année 2000 a été marquée par une forte hausse des coûts car la hausse des prix du carburant s'est ajoutée à celle induite par la RTT, cela dans un secteur où les marges sont structurellement faibles et où, de plus, la pénurie de chauffeurs a posé certains problèmes depuis 2000.

Encadré 2

Fin 2000 : 581 accords ARTT signés dans le secteur du TRM

Selon les données fournies par l'inspection du travail des transports, 581 accords d'entreprises étaient signés au 31 décembre 2000, dont 445 sont antérieurs à 2000 et 136 datent de 2000. La courbe est ascendante depuis août 2000. 70 % sont des accords signés dans le TRM « classique » (transport de lot), 22 % dans la messagerie, 3 % dans le transport de fonds (accord-cadre national), 4 % dans la location et 2 % dans le déménagement.

- 31 % des entreprises ont bénéficié d'un appui conseil ; 72 % des accords prévoient le maintien des rémunérations (cela ne veut pas dire que 28 % prévoient une baisse).
- 32 % des accords sont signés par des salariés mandatés par des organisations syndicales. La CFDT signe et mandate plus souvent que les autres syndicats ouvriers qui, néanmoins, mandatent et signent.
- 65 000 salariés concernés et 4 100 emplois créés dont, en 2000, 22 772 salariés : 10 757 roulants, 1 037 sédentaires et 2 366 emplois créés ou préservés.
- 83 % des accords prévoient un aménagement du travail, 43 % prévoient une modulation sur l'année et 40 % demandent une dérogation administrative pour calculer la durée sur une période supérieure à la semaine, sans que cela dépasse le mois.
- Pour les conducteurs longue distance, 48 % des accords prévoient des temps entre 200 heures et 208 heures par mois (entre 47 heures et 48 heures par semaine), 31 % entre 160 heures et 180 heures, 10 % entre 180 heures et 190 heures, 7 % entre 190 heures et 200 heures, 4 % sont à 152 heures (35 heures strictes).
- Pour la courte distance : 38 % entre 169 heures et 180 heures, 23 % de 160 heures à 169 heures, 39 % à 152 heures.

Par ailleurs, ces accords sont relatifs, en quasi-totalité, à l'aménagement et la réduction du temps de travail et non pas simplement à la réduction du temps de travail. Il n'y a d'ailleurs pas eu de conflits majeurs sur cette question avec les syndicats ouvriers. La plupart prévoient un maintien du salaire. Toutefois, la RTT peut se traduire par une perte non négligeable de revenu, compte tenu de la place occupée par les « frais de route » dans la rémunération du chauffeur³. Le phénomène touche surtout le transport de longue distance, mais on le retrouve dans la courte distance.

Indépendamment de ces constats généraux, si l'on veut entrer plus en détail dans le bilan et mettre en perspective l'ARTT avec la dynamique de développement du secteur, il faut distinguer entre la messagerie et le transport de lot.

Dans la messagerie, la mise en place de l'ARTT a été plus ou moins bien maîtrisée selon les réseaux

En ce qui concerne les salariés roulants, la réduction du temps de travail s'est souvent traduite par un travail non négligeable de réorganisation des plans de transport (des tournées).

Si, durant la décennie passée, les messagers avaient réalisé des efforts importants sur l'organisation de la circulation des flux dans leur réseau (traitement des flux d'information, mécanisation des sites, etc.), il semble bien que, de façon générale, le travail sur l'organisation des tournées ait été moins développé. En particulier, la gestion serrée du temps des conducteurs n'était pas devenue un élément clé dans l'exploitation (la production de transport), à la façon dont cela s'était passé dans de nombreuses entreprises de lot, suite au contrat de progrès.

Les messagers ont donc dû introduire cette dimension de façon beaucoup plus systématique dans l'exploitation. De surcroît, la réduction du temps de travail a nécessité d'embaucher de manière non négligeable compte tenu du caractère relativement figé des plans de travail propres à ce secteur d'activité.

Toutefois, dans ce segment, les effets de la réduction du temps de travail seront essentiellement conjoncturels. Cette conjoncture a été parfois difficile pour certains réseaux, compte tenu des secousses que connaît le marché de la messagerie, suite aux mouvements de concentration/restructuration de ces dernières années.

En ce qui concerne l'appel à la sous-traitance, la situation est différente selon les réseaux, certains faisant parfois appel à des « loueurs » (affrétés permanents). Cet appel a pu se renforcer, mais de manière conjoncturelle, face à la pénurie de main d'œuvre. L'appel à la sous-traitance pour les tournées ne semble donc pas devoir se développer ; certains réseaux estiment même, bilan fait, qu'elle est plus coûteuse que le transport en propre.

Dans le lot, la dynamique est différente car l'activité est entièrement centrée sur la production de transport

Déjà, le contrat de progrès avait eu des conséquences importantes pour les entreprises. La nouvelle définition du temps de travail, le paiement du salaire sur la base du décompte des temps de service et l'amorce d'une RTT ont obligé les firmes à faire de la gestion du temps un élément clé de la production et d'introduire de nouvelles logiques d'exploitation.

³ Cette réduction est un effet mécanique de la RTT qui suppose de réduire l'amplitude durant laquelle un conducteur travaille. Les frais de route occupent une place importante chez les grands routiers. En 1999, selon le SES, le revenu mensuel moyen net d'un grand routier était de 12 418 F, dont 7 959 F de salaire, 336 F de primes et 3 734 F de frais de route. C'est essentiellement grâce à ces derniers que les grands routiers gagnent plus que les chauffeurs grande distance. Selon la CFDT, les pertes de revenu mensuel peuvent atteindre 2 000 F ou 3 000 F.

ENTREPRISES

Les firmes qui se sont alors engagées dans cette voie ont apporté une double réponse, souvent articulée : la mise en place d'une informatique d'exploitation afin de mieux optimiser l'activité, tout en gérant les temps ; la réorganisation des plans de transport, avec une tendance à dissocier le couple chauffeur/véhicule, afin de faire tourner à l'optimum ce dernier tout en respectant la réglementation sociale⁴.

Ces nouvelles logiques d'exploitation ont permis de dégager des gains de productivité non négligeables. Mais tous les chefs d'entreprises expliquent qu'ils ne permettent pas de suivre les coûts, compte tenu de la faible rémunération du transport de lot dans sa forme traditionnelle. Cela est en partie lié à la structure très atomisée du secteur, un marché très concurrentiel dans lequel, de plus, la dimension « franco-française » de la réglementation est un handicap face à la concurrence européenne (encadré 3).

La réduction du temps de travail dans le lot poursuit la problématique initiée par le contrat de progrès. Elle fait également apparaître les limites et les difficultés auxquelles se heurtent les firmes qui s'étaient engagées dans cette voie.

Encadré 3

La dimension " franco-française " de la réglementation renforce les préoccupations des entreprises françaises de TRM

L'évolution réglementaire française introduit un double problème par rapport à la réglementation européenne et/ou celle des autres pays de la communauté. En effet, outre les effets de la réduction du temps de travail, la définition du temps de travail introduite par le contrat de progrès n'est pas la même que la définition européenne alors en vigueur, qui repose uniquement sur le temps de conduite. Cette dimension " franco-française " de la réglementation a renforcé les préoccupations des entreprises françaises de TRM sur la question de l'harmonisation des conditions de concurrence au niveau de l'Europe, thème récurrent dans le secteur. Il n'existe aucune étude permettant, sur la base d'un réel suivi des coûts de production du transport, d'apprécier au niveau macroéconomique les différentiels de concurrence entre transporteurs européens.

Toutefois, ce différentiel lié aux différences des conditions réglementaires semble bien exister. Il faut toutefois préciser - on l'oublie trop souvent - qu'il concerne le seul transport de lot. En effet, pour entrer en concurrence dans l'Hexagone avec un messenger français, un messenger étranger doit disposer d'un réseau national dont la société le constituant est soumise à la même réglementation que le premier.

La réglementation européenne mise en route par le Conseil des ministres européens des 20 et 21 décembre 2000 change partiellement les règles du jeu puisqu'elle introduit une définition du temps de travail proche de celle existant en France.

⁴ S'ajoutant à d'autres phénomènes (par exemple, le « traçage » de l'activité du chauffeur via les nouvelles technologies), cette réorganisation des plans de transport et cette tendance à la dissociation du couple chauffeur/véhicule se traduit dans beaucoup d'entreprises par une transformation profonde du métier du chauffeur longue distance qui perd toute une série de ses anciennes caractéristiques (rapport au camion, une certaine liberté etc.). En fait c'est une véritable crise d'identité professionnelle que traverse ce métier depuis plusieurs années, d'autant qu'elle se conjugue souvent à une perte de revenu liée à la baisse des frais de route. Non seulement l'ancienne image du grand routier a disparu (ou s'est marginalisée), mais le métier n'offre plus la possibilité d'avoir une perspective de revenu supérieure à celle de « l'ouvrier moyen ».

Des réorganisations difficiles

Indépendamment de la diversité des situations, tout se passe comme si nombre de ces firmes avaient du mal à poursuivre les réorganisations afin de dégager les nouveaux gains de productivité nécessaires pour franchir une nouvelle étape dans le développement d'une politique de réduction du temps de travail. Surtout, le profil de la plupart de ces firmes a fortement changé. Durant la première moitié des années 1990, elles s'étaient construites comme des lotiers, s'appuyant sur des parcs de camions leur appartenant (flottes intégrées). C'est à travers cette construction que le secteur du lot, tout en restant fortement atomisé, avait connu un premier processus d'industrialisation et de modernisation.

Par contre, dans la seconde moitié des années 1990, ces firmes ont mis l'accent sur le développement d'activités (logistique, lot partiel, etc.) plus rémunératrices que le transport de lot dans sa forme traditionnelle. Une telle approche pousse souvent à développer l'appel à la sous-traitance pour ce transport, en particulier dans les trafics européens.

Le mouvement de structuration qui avait marqué le secteur du lot semble stagner, voire régresser. Or la RTT est étroitement liée à la poursuite du processus d'industrialisation qu'a connu ce segment, à travers la construction d'opérateurs s'appuyant sur des flottes intégrées.

Encadré 4

Les textes réglementaires

La loi n° 2000-37 relative à la réduction négociée du temps de travail s'applique pleinement depuis le 1^{er} février 2000 dans les entreprises de transport de plus de vingt salariés pour les personnels sédentaires.

Le décret du 27 janvier 2000 s'applique depuis le 1^{er} février 2000 aux conducteurs routiers, quel que soit l'effectif de l'entreprise. Les limites maximales des temps de service étaient initialement fixées à 56 heures par semaine, 50 heures en moyenne sur le mois, 220 heures par mois pour les conducteurs grands routiers (six repos journaliers ou plus par mois hors du domicile) ; 48 heures par semaine, 208 heures par mois pour les conducteurs courte distance.

Le 30 novembre 2001, le Conseil d'Etat annule deux dispositions du décret du 27 janvier 2000 :

- la durée maximale de temps de service des grands routiers est fixée à 52 heures au lieu de 56 heures ;
- les règles relatives à la rémunération des heures supplémentaires au-delà de 39 heures et 37 heures et au mode de calcul des repos compensateurs sont annulées.

En revanche, la durée de temps de service reste fixée à 39 heures pour les grands routiers et 37 heures pour les autres catégories de conducteurs.

Encadré 5

La réduction du temps de travail, le témoignage de Jean-Rémy DUMUNIER, secrétaire général du groupe Multi transports

Il nous semble difficile de bâtir une RTT sur le système d'aides. La réduction du temps de travail de nos chargeurs, que ce soit dans l'industrie ou le bâtiment, s'est traduite, dans la majorité des cas, par une diminution du nombre de jours de chargement ou de déchargement des équipes caristes.

Nous ne savons plus charger ou décharger au-delà du vendredi midi, d'où une baisse de l'utilisation de nos matériels. N'ayant pas d'approvisionnement le vendredi, la demande des chargeurs sur les livraisons le lundi matin à la première heure augmente, ce qui ne va pas sans poser de problèmes.

Le seuil maxi de 208 heures par mois ne serait pas trop pénalisant en soi. Toutefois, étant malgré tout très proches de ce seuil, nous avons une difficulté liée aux remarques faites ci-dessus. En effet, afin de maintenir les prestations clients et un ratio d'utilisation du matériel acceptable, nous sommes obligés de concentrer des temps de service à la journée. Et là, le seuil de temps de service de 12 heures journalier est très difficile à respecter ; 12 heures 30 serait plus approprié, tout en respectant le règlement CEE.

Le seuil de temps de service de 48 heures par semaine reste également très difficile à respecter de façon absolue toutes les semaines de l'année ; une modulation serait plus appropriée d'une semaine à l'autre. Compte tenu de la quasi-impossibilité de procéder à une rotation de conducteurs en semaine, nous avons des chances importantes de dépasser ces seuils par journée et par semaine.

D'autre part, nous courons en permanence un risque de dépassement, compte tenu des nombreux impondérables du métier (accidents, retards pour le chargement ou le déchargement chez les clients, difficultés à trouver des aires de stationnement le soir...).

Enfin, nous avons pu observer lors du dernier contrôle de l'inspection du travail - et après analyse des infractions relevées sur dix conducteurs durant six mois - que la majorité des infractions sur le temps de service journalier (douze heures) se situait le jeudi et le vendredi. En effet - et cela est humain -, même si son temps de service est en respect avec la limite hebdomadaire, un conducteur forcera son temps de travail ces jours-là pour être chez lui le vendredi soir, voire le vendredi après-midi de bonne heure, plutôt que d'effectuer une ou deux heures de conduite le samedi matin, afin de respecter la législation.

L'ensemble de ces facteurs expose n'importe quelle entreprise ayant une activité TRM, aussi vertueuse soit-elle. Le décret fixant les seuils n'ayant pas introduit une dose de modulation de temps de service au-delà de 152 heures par mois, il nous semble difficile de bâtir une RTT sur des aides qui ne seront forcément qu'hypothétiques, compte tenu de l'existence inévitable de dépassements, même si ceux-ci restent dans le domaine du raisonnable et de l'exceptionnel.

D'ailleurs, aujourd'hui, il est aisé de constater que les quelques entreprises qui ont mis en œuvre cette démarche sont des sociétés ayant une activité principale sur des liaisons régulières.

Après interrogation de notre inspection du travail, un dépassement sur deux ou trois semaines isolées dans l'année pour un nombre très faible de conducteurs est à même, selon la loi, de générer une suppression d'aides, voire une demande de restitution.