

**Union
Fédérale
Route
FGTE-CFD**

DANS CE NUMÉRO :

Au mois de mai pont ou pas pont ?	2
Le PL fait des kilo- mètres sans chauffeur	3
L'écart entre les heures effectuées et payées n'est pas	3
Les véhicules en 2020	4

En France, 1 enfant sur 5 vit dans une famille pauvre et le revenu moyen a globalement diminué. Une étude de l'Insee pointe le creusement des inégalités entre 1998 et 2010.

La pauvreté touchait 14,1% de la population en France en 2010 alors que 46% des ménages étaient endettés.

Après les révélations sur le patrimoine des ministres du gouvernement, qu'en est-il de celui des Français ? [Une étude publiée par l'Insee](#) mercredi 24 avril fait le point sur les revenus des ménages. Résultat : la crise de 2008 s'est traduite par le creusement des inégalités entre les Français et par l'augmentation de la pauvreté. L'enquête, dont les chiffres s'arrêtent en

2010, fournit aussi des données sur le niveau d'endettement de la population. Tour d'horizon des mauvaises nouvelles.

De plus en plus de pauvres
L'étude de [l'Insee](#) révèle une nouvelle hausse de la pauvreté, qui touche désormais 14,1% de la population. C'est la deuxième année consécutive d'augmentation du taux de pauvreté monétaire, qui enregistre une hausse de 0,6% et touche principalement les familles. 1 enfant sur 5 (soit 2,7 millions) vit dans une famille située sous le seuil de pauvreté (fixé à 964 euros par mois).

Des pauvres de plus en plus pauvres

En 2010, le revenu médian s'établit à 19.270 euros par an, soit 1.610 euros par mois. Le niveau de vie de la majorité de

la population a donc globalement stagné, voire baissé. Mais ce chiffre médian dissimule de fortes inégalités. L'étude souligne en effet que la crise a touché "plus spécifiquement les personnes modestes". Le niveau de vie des 5% les plus riches a progressé de 1,3% en 2010 alors que celui des 20% des Français les moins aisés a baissé de plus d'1,2%.

Sans les prestations sociales, les Français les plus pauvres auraient perdu 4,6% de niveau de vie par an après la crise de 2008. L'Insee estime ainsi que face au "repli historique du PIB en 2009, ce résultat vient illustrer le rôle puissant de stabilisateur du système français de prélèvements obligatoires et de transferts sociaux".

Les Français de plus en plus lourdement endettés

En 2010, 46% des ménages sont endettés.



Mais tous ne s'endettent pas pour les mêmes raisons. Ceux qui s'endettent pour l'acquisition d'un bien immobilier sont plutôt aisés et ont entre 30 et 59 ans tandis que ceux qui contractent un crédit à la consommation sont plus jeunes et disposent d'un faible patrimoine.

Entre 1998 à 2010, les encours de crédit à l'habitat ont quasiment triplé en raison de la hausse de la valeur de l'immobilier. Ceux à la consommation ont doublé.

Le montant restant dû à titre privé par les ménages endettés s'élève à 54.000 euros en moyenne. Ils remboursent en moyenne 621 euros par mois. Pour 18% de ces ménages,

le poids du remboursement dépasse 30% de leurs revenus (seuil considéré comme critique par l'Insee) et pour 9% d'entre eux, il est supérieur à la valeur totale de leur patrimoine. Entre 2006 et 2009, 35% des ménages ont envisagé de contracter un crédit. 16% d'entre eux se sont vus refuser un prêt tandis que 24% n'ont même pas osé en demander un.

Source le Nouvel Obs

Au mois de mai, pont ou pas pont?



En l'absence de fermeture de l'établissement pour cause de pont, le salarié peut poser une journée de repos pour bénéficier de plusieurs jours non travaillés.

.En 2013, le calendrier du mois de mai est particulièrement propice à la détente puisque, outre le Jeudi de l'Ascension (9 mai) et le Lundi de Pentecôte (20 mai), le 1er mai et le 8 mai sont des **jours fériés** tombant un mercredi. Nombre de salariés sont alors tentés de faire le pont afin de bénéficier de 4 ou 5 jours de repos successifs.

Mais les employeurs se trouvent confrontés à des difficultés d'organisation du travail, car en plus du solde des congés payés à la fin du mois de mai, et de l'octroi par de nombreuses conventions collectives de jours de repos les jours fériés tombant habituellement des jours travaillés, certains salariés souhaiteront profiter des beaux jours pour poser des journées de congés payés.

Pour que chacun y trouve son compte, employeurs et salariés pourraient venir à négocier et ainsi permettre à l'activité de l'entreprise de ne pas tourner au ralenti durant le mois de mai, tout en assurant aux salariés de pouvoir s'organiser pour profiter, chacun, d'un ou deux ponts au cours du mois. En effet, l'employeur pourra justifier, en fonction de l'effectif, de l'intérêt de n'accorder qu'un pont par salarié au cours du mois de mai, afin de permettre à chacun de profiter de cette faculté sans compromettre l'activité de l'entreprise.

Qu'est-ce qu'un pont en droit du travail ?

Le pont est la journée comprise entre un jour férié chômé (légalement il n'y a que le 1er mai mais de nombreuses conventions collectives prévoient le chômage des jours fériés) et un jour de repos hebdomadaire ou un autre jour chômé de la semaine.

Le pont peut être :

- **demandé par le salarié**, lequel utilise alors, avec l'accord de l'employeur, une journée de récupération ou pose une journée de congé payé ;
- **imposé par l'employeur** à l'ensemble des salariés : la journée sera alors récupérée ou le salarié perd une journée de congés payés. Cela peut être par exemple le cas pour la journée qui suit le jeudi 9 mai 2013. En cas de pont de la journée du vendredi décidé par l'employeur, l'[article L3122-27](#) du Code du travail prévoit que ce dernier peut exiger que les heures perdues pour la journée du vendredi soient récupérées par les salariés dans l'année. Mais l'employeur peut également imposer la fermeture de l'établissement ce jour-là et déduire une journée des congés payés des salariés ou même imposer une journée de RTT. En cas de récupération des heures perdues, les [articles L3122-27](#) et [R3122-4](#) du Code du travail prévoient que ces heures sont **récupérables dans les 12 mois** précédents ou suivant leur perte.

Si c'est l'employeur qui décide de dispenser les salariés de travailler ce jour là, il doit au préalable :

- consulter le comité d'entreprise ou les délégués du personnel, sur la modification envisagée ;
- notifier l'horaire rectifié à l'inspecteur du travail préalablement à sa mise en application ([article D3171-4](#) du Code du travail) ;
- afficher le nouvel horaire sur les lieux de travail ([article D3171-3](#) du Code du travail).

Si c'est le salarié qui décide de faire le pont le vendredi, il doit poser par principe un jour de congé.



Les principes à connaître

- jour férié ne signifie pas toujours journée non travaillée et payée, sauf s'agissant du 1er mai (il convient de se reporter à la convention collective applicable dans l'entreprise et aux usages) ;
 - l'employeur n'est pas tenu de donner le pont, même si la majorité du personnel en fait la demande ;
 - le salarié ne peut décider unilatéralement de faire le pont. En cas de refus opposé à l'employeur à une demande de congé d'un jour pour faire le pont, le salarié absent sans motif valable serait considéré comme fautif ;
 - le salarié peut poser une journée de RTT un jour compris entre un jour férié et un jour habituellement non travaillé, sous réserve de l'accord de l'employeur ;
- si l'employeur entend revenir sur un usage.

Source Net-Iris



Le PL fait dix kilomètres sans chauffeur

Le camion d'un chauffeur routier tchèque, victime d'une crise cardiaque, a parcouru une dizaine de kilomètres à l'aveugle, lancé à 80 km/h sur l'autoroute A6 en Allemagne. Le limiteur de vitesse était activé. Par miracle, le camion fantôme n'a causé que des dégâts matériels.

Alertés mercredi 20 mars à 9h10 par des appels d'automobilistes affolés, les policiers ont tout fait pour réveiller le chauffeur sur l'autoroute A6, en Allemagne. Ils ont fait des signes par la fenêtre pour attirer son attention. Ils ont klaxonné comme des fous pour l'arrêter dans sa course folle. Rien n'y a fait ! Le chauffeur était bien inconscient derrière son volant, victime d'une crise cardiaque !

Le limiteur de vitesse bloqué

Le Tchèque a poursuivi ainsi sa

route en cognant le PL de 40 tonnes, tel un marteau, sur la glissière de sécurité. En butant ainsi sur le rail, il perdait à chaque fois quelques pièces supplémentaires. Au bout de dix kilomètres, l'engin s'est arrêté de lui-même. Par miracle personne n'a été blessé. Selon les témoignages, le PL roulait à une vitesse de 80 km/h. *"La lecture du chrono nous a confirmé qu'il avait activé le régulateur de vitesse (Tempomat), ce qui explique qu'il ait conservé cette vitesse après avoir perdu connaissance"*, explique Tobias Keilbach, le porte-parole de la police de Heidelberg.

D é c é l é r a t i o n
Le fait qu'il ait pu continuer sa route s'explique par la ligne droite de l'autoroute à cet endroit. *"Lorsqu'une côte s'est présentée, le PL a commencé à ralentir."*

Le mauvais état de l'accotement entre le rail et la chaussée a renforcé la décélération en faisant pression sur les roues. Enfin, en butant sur le rail, l'engin a encore perdu de la vitesse", raconte Tobias Keilbach. Selon le rapport de la police, il a détruit 24 glissières de sécurité (9.000 euros de dégâts).

Entre la vie et la mort

C'est le système de freinage auxiliaire (ralentisseur) qui a mis fin à la course du PL fantôme. Sans lui, il aurait continué sa course folle. *"Nous ne savons pas si le chauffeur a réussi à actionner tout seul le système. Il faudra lui demander quand il sera rétabli"*, précise Tobias Keilbach. Le saura-t-on un jour ? Âgé de 48 ans, il est toujours à l'hôpital dans un état très grave et lutte entre la vie et mort.

Source Flash Transport

L'écart entre les heures effectuées et payées n'est pas toujours un délit

Une convention collective ou un accord collectif d'aménagement du temps de travail dispense l'employeur d'indiquer chaque mois le nombre d'heures effectivement réalisées.

En principe, lorsqu'il existe une **différence entre le nombre d'heures effectuées** dans le mois par les salariés et **celles indiquées sur le bulletin de paie et rémunérées**, l'employeur se rend coupable du délit de travail dissimulé. Toutefois, il existe une exception, comme rappelée ci-dessous.

En l'espèce, un chef d'entreprise, spécialisée dans la **distribution de prospectus publicitaires**, a été poursuivi du chef de travail dissimulé pour avoir mentionné sur les bulletins de paie de 22 salariés, un nombre d'heures de travail inférieur à celui réellement accompli. Ces derniers fournissent à l'appui de leurs préten-

tions le procès-verbal de l'inspection du travail.

Les juges du fond relèvent, notamment, que l'employeur ne peut se prévaloir de la [convention collective nationale étendue de la distribution directe](#), dès lors qu'aucun correctif n'a été apporté aux distorsions entre les horaires conventionnellement établis et ceux réellement effectués et que n'ont pas été rémunérées les heures effectivement accomplies, mais seulement les heures préalablement quantifiées en application de cette convention. La Cour d'appel déclare l'employeur coupable du délit de travail dissimulé par mention d'un nombre d'heures de travail inférieur à celui réellement pratiqué, et le condamne en répression à une peine d'amende de 30.000 euros ainsi qu'à la publication de la décision. Celui-ci décide de se pourvoir en cassation.

La Haute Cour ne partage pas la position de la Cour d'appel et retient qu'il résulte de l'[article L8221-5](#) du

Code du travail, qu'est réputé travail dissimulé par dissimulation d'emploi salarié, le fait pour tout employeur de mentionner sur le bulletin de paie un nombre d'heures de travail inférieur à celui réellement accompli, sauf si cette mention résulte d'une convention collective ou d'un accord collectif d'aménagement du temps de travail. Dès lors que, comme en l'espèce, la mention sur le bulletin de paie d'un nombre d'heures de travail inférieur à celui réellement accompli résulte d'une **convention ou d'un accord collectif d'aménagement du temps de travail**, alors la différence n'est **pas passible des sanctions encourues pour travail dissimulé**. Dans cette situation, l'employeur ne s'est pas rendu coupable du délit de travail dissimulé par mention, sur le bulletin de paie, d'un nombre d'heures de travail inférieur à celui réellement pratiqué.

Source : Cass / Soc. 16 avril 2013, n°[12-81767](#)

47 /49 avenue Simon Bolivar
75950 PARIS CEDEX 19

Téléphone : 01 56 41 56 40
Télécopie : 01 56 41 56 60
Messagerie : route@fgte-cfdt.org

**UNION FÉDÉRALE
ROUTE**

Retrouvez nous sur le web !
www.cfdt-transport-environnement.fr



Camions plus grands : les réactions

Le Parlement européen, les écologistes et les constructeurs apprécient les propositions de la Commission européenne visant à améliorer l'aérodynamisme des cabines de camions. Les réactions sont plus divisées sur l'augmentation des tonnages.

La Commission européenne a annoncé il y a une semaine qu'elle proposait de nouvelles règles pour mettre à jour la directive de 1996, qui spécifie les dimensions et les poids maximaux des ensembles routiers. Le commissaire aux Transports Siim Kallas propose ainsi d'augmenter la taille des camions, avec un nez additionnel plus ergonomique et des ailerons arrière par exemple, sans modifier le tonnage transporté. Elle propose également de favoriser le transport transfrontalier des camions de plus fort tonnage, type 44 ou 60 tonnes (cf. [Des camions arrondis et plus longs en 2018](#)). La proposition doit être adoptée par le Parlement européen et les États membres avant d'acquiescer force de loi et devenir réalité d'ici 2018 à 2020.

Accroître le transport modal du rail vers la route

La commission des transports du Parlement, lors d'un débat avec le commissaire Siim Kallas, a salué pour l'essentiel ces nouvelles règles présentées. Selon les députés, ces règles contribueraient à réduire la consommation en carburants et à accroître la sécurité des piétons et cyclistes. Mais ils restent divisés sur la possibilité de permettre aux États membres d'utiliser des véhicules plus longs et plus lourds lors du transport transfrontalier. Chez **France Nature Environnement** (FNE), on craint que les capacités de charges augmentent, quand bien même la Commission a précisé qu'elles ne seraient pas modifiées. *"Je ne le prends pas [cette déclaration, ndr] pour argent comptant. Nous resterons vigilants jusqu'à la signature définitive. Je suis un habitué des négociations européennes et j'ai vu des textes modifiés jusqu'à l'ultime instant. Je constate que la pression économique sur les décideurs est aujourd'hui importante"*, appréhende Michel Dubromel, le pilote du réseau "transports et mobilités durables" à FNE. Dans une interview donnée à *Sud Ouest*, il indique qu'une augmentation des tonnages risquerait d'accroître le transport modal du rail vers la route. Il préfère nettement la promotion d'une forme de cabine de camion plus aérodynamique. *"Elle se traduirait par une économie de gasoil de 3 à 5% sur les longues distances, une diminution de l'impact lors des chocs frontaux et une amélioration générale de la sécurité. Cette partie de la révision de la directive de 1996 nous conviendrait."*

Réduire l'impact du transport routier

Et qu'en pensent les constructeurs ? Il est encore trop tôt pour juger, disent-ils, à l'instar de Laurent Colpier, vice-président en charge de la stratégie de marque de **Renault Trucks**. *"Nous avons pris connaissance de la proposition de la Commission européenne. Nous devons l'analyser dans*

Tout en précisant : "Nous sommes favorables à toutes les décisions visant à améliorer la consommation de carburant ou à réduire l'impact du transport routier sur l'environnement. Renault Trucks travaille depuis plusieurs années sur ce type de solutions. En 2009, nous avons présenté un véhicule laboratoire, Optifuel Lab, équipé de déflecteurs arrière. Il s'agissait d'une étape qui en appelle d'autres dans le futur."

Source Flash Transports