



Par Jean-Michel  
LATTES

Maître de Conférences  
à l'Université  
Toulouse I  
Chercheur au Lirhe  
(UMR CNRS 5066)

## L'intégration des personnels logistiques dans la Convention collective des transports routiers

Les négociations ouvertes le 5 juillet 2001 en vue d'étendre le champ d'application de la Convention collective nationale des transports routiers et activités auxiliaires du transport (1) ont débouché sur un Protocole d'accord signé par les partenaires sociaux le 30 juin 2004 et étendu par un arrêté du ministère de l'Emploi, du Travail et de la Cohésion sociale du 4 janvier 2005.

R.D.L. 22

Arr. 4 janv. 2005, NOR: SOCT0510015A, JO 22 janv.

**L**e Protocole « logistique » emporte deux types d'effets (2). Il permet, d'une part, d'appliquer aux entreprises dont l'activité principale est la logistique la Convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport (CCNTR). Il entraîne, d'autre part, la modification des classifications d'emplois salariés en définissant des catégories nouvelles d'emplois spécifiquement logistiques.

### LES ACTIVITÉS LOGISTIQUES INTÉGRÉES DANS LA CONVENTION

Le Protocole a deux effets majeurs en la matière : il permet une véritable définition des activités logistiques et, de fait, il rend possible l'application de la CCNTR à des entreprises « prestataires logistiques » désormais identifiées.

Il convient cependant de prendre en compte un certain nombre de situations particulières.

#### La définition des activités logistiques

Les parties signataires du Protocole se sont attachées à déterminer de manière précise les activités qualifiées de « prestations logistiques » susceptibles d'être intégrées dans le champ conventionnel de la CCNTR. A cette fin, un certain nombre de critères facilitent l'identification des entreprises concernées.

Le **premier critère** fait référence à la classification des entreprises et, plus précisément, à leur rattachement au code NAF 63-1 E « *Entreposage non fri-*

*gorifique* ». Ce code d'activité est déterminant pour l'intégration d'une entreprise dans cette nouvelle catégorie.

Il s'agit cependant d'une condition nécessaire mais non suffisante. De fait, les entreprises qui ne disposent pas de ce code sont écartées de l'application du Protocole. Ces entreprises devront demeurer dans le champ d'application de leur convention d'origine sans avoir la possibilité de demander un rattachement automatique à la CCNTR. On trouve mention dans le Protocole de l'existence d'activités assimilables à des prestations logistiques mais qui, néanmoins, demeureront exclues de son application : transport aérien, ferroviaire, maritime ou fluvial.

Les entreprises qui ne disposent pas de ce code NAF peuvent cependant remettre en cause leur régime conventionnel d'origine par application de l'article L. 132-8 du Code du travail (Prot., art. 1<sup>er</sup> b).

Le **deuxième critère** dépasse la simple dimension administrative et reprend des éléments pratiques permettant d'appréhender la logistique dans sa réalité technique. Ainsi, la prestation logistique doit être exercée « *à titre principal, pour le compte de tiers [...] sur des marchandises qui ne leur appartiennent pas et qui leur sont confiées* ». En outre, des éléments de précision sont apportés sur le métier logistique et facilitent l'identification des entreprises concernées. Le Protocole détermine en effet une liste d'activités spécifiquement logistiques :

- exploitation d'installations logistiques d'entrepôts et de magasinage, en particulier les magasins généraux, sous réserve qu'il n'y ait pas de participa- >

tion à un quelconque processus de fabrication, de production et/ou de négoce ;

- gestion des stocks ;
- préparation de commandes de tous types de produits ou de marchandises ;
- manutention et prestations logistiques pour mettre les marchandises à disposition des réseaux de distribution ;
- organisation et exploitation de systèmes d'information en vue de gérer des flux de marchandises et d'échanger des données informatiques.

La combinaison de ces deux critères permet de déterminer les modalités d'application de la CCNTR. Ainsi, le fait pour une entreprise d'être identifiée sous le code NAF 63-1 E, de répondre aux conditions du second critère et d'exercer une des activités classées « logistiques », entraîne l'application de la Convention. Cela exclut du champ de la CCNTR les entreprises qui, bien que relevant du code NAF 63-1 E, n'exercent pas l'une de ces activités. La seule référence au code NAF aurait eu, en effet, pour conséquence d'entraîner le rattachement à la Convention collective des transports routiers d'activités qui n'avaient aucun lien avec elle (silos, sucreries, etc.). En outre, des chevauchements entre plusieurs conventions auraient été possibles (commerce de gros, etc.).

### **Les conséquences de l'application de la CCNTR aux entreprises prestataires logistiques**

On retrouve les conséquences traditionnelles de l'ouverture du champ d'application d'une convention collective. Les entreprises désormais identifiées « prestataires logistiques » ont l'obligation d'appliquer non seulement les dispositions de portée générale de la CCNTR mais aussi celles qui se rapportent à des catégories particulières d'emplois ou à des situations spécifiques.

Ces conséquences sont multiples. Elles portent, à la fois, sur les dispositions communes figurant dans la Convention collective nationale et sur des dispositions particulières susceptibles de correspondre aux particularismes de l'entreprise. Les entreprises concernées doivent donc appliquer les règles classiques concernant les périodes d'essai, de congés, de maladie, d'accident... mais elles ne sont concernées par les dispositions spécifiques à certaines catégories d'emplois (ex : personnels roulants marchandises) que si l'entreprise logistique en cause emploie ce type particulier de personnels.

Pour le cas particulier des personnels occupant des emplois non identifiés par le Protocole d'accord du fait de leur absence de spécificité logistique, on applique le droit commun des conventions collectives,

à savoir l'application des dispositions communes de la CCNTR qui demeurent, par nature, supplémentaires.

### **Les cas spécifiques**

Les différentes annexes à la CCNTR supposent dans leur application la prise en compte de certains particularismes.

Ainsi, l'ensemble des dispositions communes de la CCNA 1 (3) s'appliquent aux entreprises prestataires logistiques à l'exception de certaines dispositions particulières. De même, on applique aux entreprises logistiques l'ensemble des dispositions des CCNA 2 (4), CCNA 3 (5) et CCNA 4 (6), à l'exception, pour les emplois spécifiquement identifiés par le Protocole d'accord, des nomenclatures et définitions des emplois. Ces exceptions concernent aussi les tableaux relatifs aux taux horaires, salaires minimaux professionnels et rémunérations annuelles garanties.

A l'inverse, les dispositions relatives aux indemnités complémentaires et celles concernant la maladie ou l'accident s'appliquent à tous les emplois, y compris ceux figurant dans le Protocole d'accord.

D'autres situations particulières doivent être signalées (7). Ainsi, les dispositions relatives aux régimes de retraite complémentaires et de prévoyance obligatoires qui figurent dans la CCNA 5 (8) ne peuvent s'appliquer en l'état aux entreprises « prestataires logistiques » du fait du champ d'application de leurs décrets de mise en place (9) ne retenant pas, de fait, les activités nouvellement définies.

De même, le dispositif tripartite des régimes des congés de fin d'activité (CFA) des conducteurs routiers de transport de marchandises à partir de 55 ans suppose que soit posé le problème de leur application aux entreprises prestataires logistiques, l'État assurant un financement dans le cadre d'un périmètre de bénéficiaires constants. C'est pourquoi les entreprises ont tout intérêt, dans l'attente d'une clarification, à ne pas répondre aux appels à cotisation des caisses intervenant sur le secteur des transports routiers de marchandises.

Certains accords devront être, par ailleurs, intégrés dans le dispositif applicable aux entreprises prestataires logistiques. C'est le cas du Protocole d'accord relatif au travail de nuit dans le transport routier de marchandises, les activités auxiliaires du transport et le transport de déménagement, qui n'avait pas intégré dans son périmètre, au moment de sa signature, les personnels logistiques. La non-application de cet accord obligerait les entreprises prestataires logistiques à négocier un nouvel accord sur le travail de nuit.

Il en est de même pour l'Accord national relatif à la formation professionnelle et à l'emploi dans les transports routiers et les activités auxiliaires du transport

du 25 novembre 2004 qui est susceptible d'être complété, dans le cadre de négociations spécifiques, pour tenir compte de la logistique.

## UNE CONVENTION ENRICHIE DE NOUVELLES CATÉGORIES D'EMPLOIS

L'impact des nouvelles dispositions sur les modalités d'application de la CCNTR est particulièrement significatif car le Protocole organise une véritable définition des emplois des personnels logistiques tout en déterminant leur classement et leur rémunération conventionnelle. Le Protocole évoque, par ailleurs, la formation professionnelle de ces personnels et leur intégration dans les familles professionnelles traditionnelles du transport routier. De fait, dans les entreprises appliquant la CCNTR, certains salariés verront leur fonction identifiée comme « logistique » alors qu'ils pouvaient, auparavant, être rattachés à une autre classification.

### L'identification des personnels logistiques

Le protocole prévoit que les dispositions qu'il détermine (10) sont applicables dans différentes situations :

- personnels occupant des emplois qualifiés de « spécifiques », qui sont définis dans son annexe I, dans des entreprises exerçant des activités de prestations logistiques telles que définies dans son article 1<sup>er</sup> ;
- personnels occupant ces mêmes emplois spécifiques dans des entreprises accomplissant des activités de prestations logistiques dans le cadre d'une activité « transport » et relevant d'un code NAF différent du 63-1 E.

Il résulte de ce dispositif que les personnels identifiés « logistiques » se voient appliquer les dispositions dites « spécifiques ». A l'inverse, les personnels non identifiés par le Protocole d'accord, occupant des emplois de nature transversale, se voient appliquer le droit commun de la CCNTR.

Par suite, les personnels occupant des emplois logistiques dans des activités intégrées dans la CCNTR avant le Protocole se verront appliquer ses dispositions. Cela concerne, en particulier, leur définition, leur classement, leur coefficient et leur rémunération. Deux situations peuvent, de fait, être relevées dans les entreprises de transport :

- avec la possession du code d'activité 63-1 E pour l'entreprise ou un de ses établissements, on applique les dispositions communes de la CCNTR mais il convient d'ajouter les dispositions du Protocole d'accord « prestataires logistiques » pour ceux occupant des emplois spécifiques ;
- en l'absence du code d'activité précédant mais avec l'exercice d'une activité logistique, on applique les

dispositions du Protocole aux emplois dits « spécifiques » alors que les autres emplois font l'objet des seules dispositions de droit commun de la CCNTR. Les entreprises de transport n'ont cependant pas à appliquer le Protocole aux personnels qui ne figurent pas dans les activités qui y sont énumérées. On exclut ainsi les salariés qui participent aux opérations de quai (déchargement/chargement ou groupage/dégroupage) dans les opérations de messagerie. Rappelons, par ailleurs, que le changement de la situation juridique de l'entreprise peut entraîner la remise en cause du dispositif conventionnel applicable (C. trav., art. L. 132-8, al. 7).

### Les nouvelles catégories d'emplois

L'apport du Protocole est particulièrement significatif du fait de l'identification et, surtout, de la définition des emplois qualifiés de « spécifiques à la logistique » qu'il permet. C'est le cas, par exemple, du chef de quai, du contrôleur/flasheur, de l'opérateur en ligne ou du préparateur de commandes.

Sont concernées toutes les entreprises exerçant des activités logistiques telles que définies par le Protocole, soit sur la base de leur code d'activité (63-1 E), soit sur la base d'un code d'activité « transport routier », sous réserve que ces dernières participent à une activité de prestataire logistique. Pour les entreprises dotées d'emplois ne correspondant pas précisément à des personnels identifiés dans le Protocole, des comparaisons et assimilations devront être réalisées pour classer les personnels considérés.

Il convient de relever le cas particulier des « personnels caristes ». Pour les caristes 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> degré, on maintient les coefficients 115 et 120 ainsi que les rémunérations conventionnelles applicables aux entreprises de transport routier de marchandises.

La nouvelle définition appliquée aux « caristes en prestations logistiques » permet, en revanche, de déterminer clairement le particularisme de cette fonction. Ainsi, le cariste « spécifique logistique » dispose d'une compétence reconnue plus importante que les deux catégories de caristes qui figuraient dans la convention d'origine. On évoque ici la nature des engins utilisés par ces personnels ainsi que les différentes prestations accomplies dans la préparation des commandes. Cet emploi est affecté d'un coefficient hiérarchique supérieur et pourra être un vecteur de promotion salariale.

### Les rémunérations conventionnelles

La CCNTR comporte désormais, dans ses classements et coefficients, la mise en évidence des personnels répondant aux caractéristiques logistiques (11). Ils sont identifiés, dans les barèmes figurant dans la convention, par la lettre L. >

Le **taux horaire** des personnels logistiques est déterminé par le Protocole, et cela pour l'ensemble des personnels qui y sont rattachés, à l'exception des cadres. Ceux-ci bénéficient d'une rémunération annuelle garantie avec un paiement mensuel minimal. Conformément au droit commun, ce taux ne peut comprendre que la rémunération de base. On ne doit donc pas prendre en compte les primes, gratifications, indemnités conventionnelles ou remboursements de frais. Il en résulte, pour chaque salarié concerné, l'application, sur la base de sa catégorie et de son coefficient hiérarchique, d'une garantie de rémunération au-dessous de laquelle il ne peut descendre.

Les taux qui figurent dans le Protocole sont garantis à l'embauche et il convient donc de prendre en compte d'éventuelles majorations conventionnelles prenant en compte l'ancienneté de chaque salarié. La CCNTR ne fait cependant pas mention de l'existence d'une prime d'ancienneté et seul est posé le principe en vertu duquel l'ancienneté dans l'entreprise donne lieu à une majoration de la rémunération conventionnelle. De fait, si une prime de ce type est appliquée dans l'entreprise, il convient d'en tenir compte dans la rémunération effective.

Le Protocole d'accord de 2004 est en conformité avec la garantie annuelle de rémunération définie par le Protocole du 7 novembre 1997 (12). On y retrouve, à la fois :

- les éléments de rémunération : prise en compte de l'ensemble des éléments de rémunération figurant au bulletin de paie, à l'exception de quelques indemnités traditionnellement écartées : travail de nuit, jours fériés, remboursement de frais, etc. ;
- le mode de calcul de la garantie avec la prise en compte de la durée moyenne d'activité au cours des douze derniers mois.

Sur le plan pratique, l'entrée en vigueur du Protocole au 1<sup>er</sup> février 2005 entraîne une revalorisation automatique des grilles de rémunération en vigueur. Il convient ici de tenir compte des engagements figurant dans le Protocole : maintien de l'écart constaté au 30 juin 2004 entre le SMIC et le taux horaire le plus bas de chacune des grilles, écarts hiérarchiques dans chacune des grilles.

## CONCLUSION

Le secteur du transport et de la logistique représente un très fort potentiel d'emploi, en particulier dans la branche professionnelle « transports et activités auxiliaires » (13). Pourtant, et malgré une conjoncture difficile qui aurait pu entraîner une stabilisation de ses effectifs, le secteur rencontre de véritables difficultés de recrutement. Les évolutions conventionnelles du secteur logistique participent à la volonté de mieux identifier et donc de renforcer l'attractivité de ce secteur professionnel (14).

L'impact social sur les entreprises concernées par cette mutation est immédiat mais variable selon les activités. Ainsi, celles qui appartiennent à la catégorie des entreprises prestataires logistiques doivent désormais intégrer les dispositions sociales contenues dans la Convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport. Quant aux entreprises qui se voyaient auparavant appliquer ladite convention, elles devront prendre en compte les mesures nouvelles qui concernent leurs personnels occupant des emplois logistiques.

Il conviendra cependant, dans l'avenir, de lever certaines ambiguïtés résultant de l'application des nouveaux textes. ♦

(1) CCN, 21 déc. 1950, étendue par Arr. 1<sup>er</sup> févr. 1955, JONC 26 févr. ; Accord, 30 juin 2004, BO conv. coll. n° 2004/32 ; Circ. UFT, 28 févr. 2005

(2) C. trav., art. L. 132-7 et L. 132-8

(3) CCNTR, ann. I « Ouvriers », 16 juin 1961, étendue par Arr. 22 juill. 1963, JONC 23 août

(4) CCNTR, ann. II « Employés », 27 févr. 1951, étendue par Arr. 1<sup>er</sup> févr. 1955, JONC 26 févr.

(5) CCNTR, ann. III « Techniciens et agents de maîtrise », 30 mars 1951, étendue par Arr. 1<sup>er</sup> févr. 1955, JONC 26 févr.

(6) CCNTR, ann. IV « Ingénieurs et cadres », 30 oct. 1951, étendue par Arr. 1<sup>er</sup> févr. 1955, JONC 26 févr.

(7) Les annexes VI du 21 novembre 1969 « Participation » (Arrêté d'extension, 24 janv. 1983, JONC 10 févr.) et VII du 5 février 1985 « Formation professionnelle » (Arrêté d'extension, 12 août 1985, JO 30 août) sont susceptibles d'être partiellement adaptées.

(8) CCNTR, ann. V « Régimes complémentaires de retraite et de prévoyance », 5 mars 1958, étendue par Arr. 31 mars 1961, JONC 22 avr.

(9) D. n° 54-953, 14 sept. 1954, JO 23 sept. ; D. n° 55-1297, 30 oct. 1955, JO 4 oct.

(10) Prot., art. 5

(11) Les clauses révisées se substituent à celles de l'ancien accord sans que les salariés puissent se prévaloir d'une modification de leur contrat de travail (Cass. soc., 16 nov. 1993, n° 90-43.233, n° 3625, Mme Lucas, RJS 1/94, n° 3) ou du maintien des droits acquis (Cass. soc., 30 mars 1994, n° 90-42.144, n° 1646, CCAS).

(12) Étendu par Arr. 12 déc. 1997, JO 14 déc.

(13) 570 000 salariés en 2003 pour 47 000 emplois nouveaux intégrés comme « logistiques » au 1<sup>er</sup> février 2005 (Lett. UNOSTRA, févr. 2005)

(14) Voir aussi l'accord cadre national du 5 mai 2004 (UFT, AFT et ANPE)