

Ministère des Transports et de la Mer

Direction des Transports Terrestres
244 Bd Saint Germain - 75007 Paris
Tél : 45 49 61 62

Observatoire
Economique et Statistique
des Transports
55 rue Brillat Savarin - 75013 Paris
Tél. : 45 89 89 27

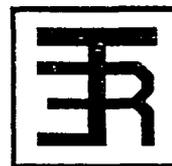
Marché n° 87 01 062T

REGLEMENTATION DU TRAVAIL DES CONDUCTEURS ROUTIERS EN EUROPE

Monographies : Belgique
Espagne
France
Grande Bretagne
Italie
Pays Bas
République Fédérale d'Allemagne

Septembre 1988

cette étude a été réalisée par
Jean Marie GUGENHEIM
Paul MORSINK
Christophe POUTHIER



Transports Etudes Recherches
8, Rue de Richelieu
75001 Paris
Tél : 42 96 88 29

T.E.R.

BELGIQUE

SOMMAIRE :

Récapitulatif des textes applicables :

Liste des textes	1
Caractérisation des textes	3

Temps de travail

Durée du travail	5
Durée de conduite	7
Amplitude	7
Temps de liaison	8
Heures supplémentaires	9

Interruptions de travail

Coupures	11
Repos	11
Repos compensateurs	12
Jours fériés	13
Congés annuels	13
Congés exceptionnels	14
Intempéries	14

Rémunérations

Rémunérations de base	15
Heures supplémentaires	16
Déplacements	16
Primes diverses	17

Contrôles

Autorités chargées des contrôles	20
Règles	20
Sanctions	21
Pratique	22

**MONOGRAPHIE
BELGIQUE**

ANALYSE DE LA REGLEMENTATION SOCIALE

I. RECAPITULATIF DES TEXTES APPLICABLES.

1. Textes Législatifs et Réglementaires :

a. Textes de Droit Commun :

LOI du 5 décembre 1968 sur les Conventions Collectives de Travail (C.C.T.) et les Commissions Paritaires.

LOI sur le travail du 16 mars 1971, modifiée par la LOI du 20 juillet 1978.

LOI du 3 juillet 1978 sur les contrats de travail.

LOI du 17 mars 1987 relative à l'introduction de nouveaux régimes de travail dans les entreprises.

b. Transports Routiers.

ARRETE ROYAL du 23 mars 1970 portant exécution du Règlement CEE 543/69.

ARRETE ROYAL du 13 mai 1987 portant exécution du Règlement CEE 3820/85 du 20 décembre 1985.

ARRETE ROYAL du 13 mai 1987 portant exécution du Règlement CEE 3821/85 du 20 décembre 1985.

c. Transports Routiers de Marchandises

ARRETE ROYAL relatif à la durée du travail de certains ouvriers occupés dans les entreprises de transport de choses du 25 avril 1986.

d. Transports Routiers de Voyageurs.

ARRETE-LOI du 30 décembre 1946 portant révision et coordination de la législation, relative au transport rémunéré de personnes par véhicules automobiles.

2. Textes Conventionnels :

a. Transports Routiers.

Pas de dispositions conventionnelles communes.

b. Transports Routiers de Marchandises.

Convention collective de travail fixant les jours de "petits chômages", étendue par Arrêté Royal le 28 août 1963.

Convention collective de travail du 10 février 1966 sur l'indemnité de sacoche, étendue par Arrêté Royal le 24 mai 1966.

Convention collective de travail du 24 avril 1969 sur la garantie de paiement de dix jours fériés par année, étendue par Arrêté Royal le 8 décembre 1969.

Convention collective de travail du 24 avril 1969 sur le remboursement des frais afférents à l'obtention du permis de conduire, étendue par Arrêté Royal le 12 juin 1969.

Convention collective de travail du 26 juin 1974 fixant les jours de "petits chômages", étendue par Arrêté Royal le 12 novembre 1974.

Convention collective de travail du 6 octobre 1975 fixant l'intervention des employeurs dans les frais de transport, étendue par Arrêté Royal le 17 février 1976.

Convention collective de travail sur le statut des délégations syndicales du 18 novembre 1976, étendue par Arrêté Royal le 2 juin 1977.

Convention collective de travail du 7 septembre 1978 sur les absences justifiées pour raisons familiales, étendue par Arrêté Royal le 17 janvier 1979.

Convention collective de travail du 9 février 1984 sur les salaires minimum des ouvriers et ouvrières de transport de choses et de messageries et rattachement de ces salaires à l'indice des prix à la consommation.

Convention collective de travail du 25 janvier 1985 sur les conditions de travail et salaires des membres d'équipage occupés dans les entreprises de transport routier de marchandises pour compte de tiers.

Convention collective de travail du 25 janvier 1985 sur l'allocation sociale supplémentaire annuelle et la prime de fin d'année prévue aux statuts du "Fonds social", étendue par Arrêté Royal le 18 avril 1985.

Convention collective de travail du 25 janvier 1985 sur les indemnités de séjours et de rafraîchissement, étendue par Arrêté Royal le 10 octobre 1986, modifiée par la convention collective de travail du 31 mars 1987 sur les "indemnités RGPT", étendue par Arrêté Royal le 9 septembre 1987.

Convention collective de travail du 2 juin 1987 relative à l'introduction de nouveaux régimes de travail dans les entreprises, étendue par Arrêté Royal le 18 juin 1987.

c. Transports Routiers de Voyageurs.

Convention Collective de travail du 2 juin 1967 sur le remboursement des frais afférents à l'obtention du permis de conduire étendue, par Arrêté Royal le 5 août 1967.

Convention Collective de travail du 7 juin 1967 en application de la loi sur la durée du travail pour les autobus et autocars étendue, par Arrêté Royal le 11 février 1976.

Conventions Collectives de travail du 22 septembre 1967 et du 31 octobre 1968 sur la durée du travail en services publics et spéciaux d'autobus, étendues par Arrêté Royal le 16 Septembre 1969.

Convention Collective de travail du 28 avril 1975 sur la durée du travail en service d'Autocars, étendue par Arrêté Royal le 11 février 1976.

Convention Collective de travail du 28 février 1977 sur le statut des délégations syndicales dans les entreprises de transport de services publics et spéciaux d'autobus et services d'autocars, étendue par Arrêté Royal le 16 novembre 1977.

Convention Collective de travail du 10 août 1977 sur l'allocation mensuelle, étendue par Arrêté Royal le 10 novembre 1978.

Convention Collective de travail du 30 avril 1979 sur la durée hebdomadaire du travail dans les services publics d'autobus étendue par Arrêté Royal le 6 septembre 1979

Convention Collective de travail du 8 mai 1985 sur la durée du travail dans les services spéciaux d'autobus et autocars, étendue par Arrêté Royal le 29 août 1985.

Convention Collective de travail du 30 avril 1986 sur la liaison des salaires à l'indice des prix à la consommation dans les services spéciaux d'autobus, étendue par Arrêté Royal le 22 juillet 1986 .

Convention Collective de travail du 18 décembre 1986. Saniprime des personnels roulants des lignes publiques d'autobus.

3. Caractérisation des Textes législatifs.

Les relations de travail sont régies en Belgique par 3 textes d'application générale :

- .la loi sur le travail du 16 mars 1971
- .la loi du 3 juillet 1978 sur les contrats de travail
- .la loi du 17 mars 1987 relative à l'introduction de nouveaux régimes de travail

La loi de 1971 continue d'être le texte de référence de droit commun en matière de temps de travail et de repos. Elle prévoit toutefois des exceptions pour certains secteurs d'activité, notamment pour celui du transport .

La loi du 3 juillet 1978 régit les rapports contractuels établis entre employeur et employé.

La loi du 17 mars 1987 introduit le régime de la flexibilité. Elle assouplit la loi de 1971, en autorisant de déroger, dans le cadre de Convention Collective de Travail Paritaire ou d'entreprise, à certaines dispositions légales établies par la loi de 1971, en particulier celles relatives au travail dominical, au travail de nuit, à la durée journalière de travail.

Deux arrêtés royaux en date du 15 mai 1986 portent exécution des Règlements CEE 3820 et 3821/85 et abrogent l'arrêté royal du 23 mars 1970.

Ils introduisent dans la réglementation nationale belge les dérogations autorisées par les Règlements CEE, désignent les services chargés de rechercher les infractions...

4. Caractérisation des Conventions Collectives.

Le droit du travail belge est en grande partie un "droit du travail négocié"; en effet, les conventions collectives y occupent une place particulièrement importante.

La loi du 5 décembre 1968 "sur les conventions collectives de travail et les commissions paritaires" régit les modes d'élaboration, les champs d'application, et les procédures d'extension des conventions collectives. Elle prévoit aussi l'institution par arrêté royal de commissions paritaires de branche afin de favoriser l'élaboration de ces textes.

Dans le secteur des transports, la "commission paritaire du transport" a été instituée par un arrêté royal du 13 mars 1973 ; cette commission a été particulièrement prolifique.

La "commission paritaire du transport" est composée de 28 membres (14 représentant les employeurs et 14 les employés); elle est présidée par un représentant du ministère de l'emploi et du travail (appartenant au service des relations collectives du travail).

Les conventions collectives sont élaborées au sein de 6 sous commissions spécialisées, puis soumises à la commission paritaire du transport qui est seule compétente pour prendre une décision.

Les 6 sous commissions transport sont celles

- .du déménagement,
- .des autocars,
- .des autobus publics,
- .des autobus spéciaux (ouvriers-scolaires),
- .des transports de marchandises (ou de choses) pour compte de tiers,
- .des taxis et taxis-camionnettes.

Les conventions collectives de travail sont applicables dès leur date d'entrée en vigueur par les organisations signataires et leurs adhérents.

Elles peuvent être étendues à tout le secteur par arrêté royal.

Le système conventionnel belge se caractérise par son extrême éclatement. Il n'existe pas comme en France une convention collective nationale enrichie d'un certain nombre d'avenants ou comme en R.F.A. une convention collective nationale cadre à durée déterminée, mais une multiplicité de conventions à objet et champ d'application limité.

5. Abréviations Utilisées.

AR.....	Arrêté Royal.
MB.....	Moniteur Belge (Journal Officiel).
CPN Tr.....	Commission Paritaire Nationale du Transport.
CCT.....	Convention Collective du Travail.
TRM.....	Transports Routiers de Marchandises.
TRV.....	Transports Routiers de Voyageurs.
"....."	citation.
(.....)	texte non-traduit ou supprimé.

II. Les TEMPS de TRAVAIL

I. La durée du travail.

Introduction.

La loi sur le travail du 16 mars 1971 définit d'une manière générale la notion de durée hebdomadaire et journalière du travail tout en prévoyant des dérogations dans certaines circonstances et pour certains secteurs d'activité, comme celui du transport.

La loi de 1971 donne la définition suivante de la durée du travail:

" On entend par durée de travail, le temps pendant lequel le personnel est à la disposition de l'employeur." (article 19)

La signification pratique du critère "être à disposition" a été explicitée par une commission ad hoc du Sénat:

"Pour l'application de la loi sur la durée du travail, le travailleur doit être censé effectuer du travail, quand il se trouve sous les ordres de l'employeur, c'est à dire quand il met son activité à la disposition de ce dernier. Ne peut être considéré comme temps de travail, le temps de présence dont le travailleur peut disposer librement sans devoir s'attendre à un appel imprévu et sans devoir exercer une tâche complémentaire" (documents du Sénat n° 287 du 18.6.64).

De plus l'article 19 de la loi de 1971 sur le travail précise :

"...À la demande de la Commission Paritaire compétente, le Roi peut déterminer le temps pendant lequel le personnel est à la disposition de l'employeur, en ce qui concerne: 1. les entreprises de transports...."

Ces précisions ont été données pour la durée de travail de certains ouvriers occupés dans les entreprises de transport de choses par l'arrêté royal du 25 avril 1986; elles vont dans le sens d'une définition restrictive de la notion de temps de travail :

"Pour la détermination de la durée du travail, ne sont pas considérés comme temps pendant lesquels l'ouvrier est à la disposition de l'employeur:

- (a) le temps d'attente se rapportant aux faits de douane, de quarantaine ou médicaux;*
 - (b) le temps pendant lequel l'ouvrier reste à bord ou à proximité du véhicule, en vue d'assurer la sécurité du véhicule et des marchandises mais ne fournit aucun travail;*
 - (c) le temps passé sur la couchette ou dans la cabine de couchage pendant le trajet;*
 - (d) le temps consacré au repas;*
 - (e) le temps correspondant aux interruptions du temps de conduite prévues à l'Art 7 du Règlement CEE 3820/85 du 20 Décembre 1985 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route;*
 - (f) le temps pendant lequel aucun travail n'est presté, mais au cours duquel la présence à bord ou à proximité du véhicule est requise aux fins de respecter les Règlements sur la circulation ou d'assurer la sécurité routière."*
- (AR du 25/4/1986 article 2).*

De la même manière, la Convention collective marchandise du 25 janvier 1985 donne une définition restrictive de la notion de temps de travail :

" Pour l'application de la présente Convention collective, on entend par :

(1.1.) temps de travail des chauffeurs: le temps consacré à la conduite d'un véhicule, ainsi que le temps consacré aux opérations de chargement et de déchargement de ce véhicule si cette activité est effectuée par le chauffeur même....

(1.4.) Pour certaines formes de transport spécifiques, certaines formes d'opérations de chargement et de déchargement peuvent faire l'objet d'une dérogation à l'Article 4.1.1 (correspondant à l'alinéa précédent) moyennant un accord préalable de la commission paritaire du transport."

(CCT marchandise du 25/1/1985 article 4)

La convention collective de travail du 22 septembre 1967, applicable aux services publics d'autobus va elle aussi dans le même sens :

"Pour le calcul de la durée du travail ne sont pas considérés comme temps pendant lesquels les ouvriers sont à la disposition de l'employeur:

(1) les stationnements, ou temps d'arrêt sur la ligne ou au cours du voyage

(2) les interruptions, ou temps d'arrêt au dépôt de départ."

(CCT services publics d'autobus 22/9/1967 article 3)

a.& b. Journalière et hebdomadaire.

En droit commun, la durée du travail est de 8 heures par jour et peut être portée dans certains cas particuliers à 9 ou 10 heures. Elle est de 40 heures par semaine.

"La durée du travail des travailleurs ne peut excéder huit heures par jour et quarante heures par semaine."

(Loi de 1971 article 19)

"(1) La limite quotidienne de la durée de travail peut être portée à 9 heures lorsque le régime de travail comporte par semaine un demi-jour, un jour ou plus d'un jour de repos, autre que le dimanche.

(2) Elle peut être portée à 10 heures pour les travailleurs qui, en raison de l'éloignement du lieu de travail, ne peuvent pas rejoindre chaque jour leur domicile ou lieu de résidence. On entend par travailleurs qui ne peuvent rejoindre chaque jour leur domicile ou leur lieu de résidence, ceux qui doivent s'absenter pendant plus de 14 heures."

(Loi de 1971 article 20)

Pour le secteur des transports, la loi de 1971 autorise des dépassements :

" Le Roi peut autoriser le dépassement des limites fixées (aux articles 19 et 20, et en vertu de l'article 20 bis).....(2) pour les travailleurs occupés à des travaux de transport, de chargement et de déchargement."

(Loi de 1971 article 24)

Dans ce cadre, l'Arrêté royal du 25 avril 1986 relatif à la durée du travail dans les entreprises de transport de choses, autorise des dépassements à condition de ne pas travailler plus de 48 heures par semaine, 92 heures au cours de 2 semaines consécutives et sous réserve que la durée du travail hebdomadaire fixée par la loi ou la convention collective applicable soit respectée en moyenne sur 1 trimestre (voir ci après).

"Les limites de la durée de travail fixées à l'article 19 et 20 de la Loi du 16 mars 1971 sur le travail peuvent être dépassées à condition qu'il ne soit pas travaillé plus de 48 heures au cours d'une semaine, 92 heures au cours de deux semaines consécutives et à condition que la durée hebdomadaire de travail fixée par la loi ou par une convention collective de travail soit respectée en moyenne sur une période d'un trimestre au maximum."

(AR 25/4/1986 article 3)

Pour les transports de voyageurs, les conventions collectives applicables introduisent de nouvelles limites :

" La durée moyenne du travail est de 39 heures par semaine."

(CCT services spéciaux et autocars 8/5/1985 article 3)

c. Autres Périodes.

La loi sur le travail de 1971 interdit le travail de nuit sauf dans le secteur des transports.

"Le travail de nuit est le travail effectué entre 20 heures et 6 heures. ...Toutefois, les limites de temps sont fixées, soit à 22 et à 5 heures, soit à 24 et à 6 heures, lorsque les travaux en équipes sont exécutés dans une entreprise appliquant la semaine de 5 jours... Les travailleurs.....ne peuvent travailler la nuit sauf:..... pour l'exécution de travaux de transport, chargement et déchargement"
(Loi de 1971 article 35)

2. La durée de conduite.

La durée de conduite applicable en Belgique (journalière-hebdomadaire-autres périodes) est celle qui est définie à la section IV du Règlement CEE 3820/85, dans le seul cadre de son champ d'application.

Des dérogations ont été introduites conformément à l'article 6.1 alinéa 4 et 5 du Règlement CEE 3820 (AR du 15/5/1986 article 2 portant exécution du Règlement CEE 3820/85).

3. La durée du temps de service et / ou l'amplitude.

La notion de "temps de service" n'est pas définie dans la loi du travail de 1971. Elle n'est pas utilisée dans le cadre des conventions collectives de marchandises; par contre, elle est définie et utilisée par les conventions collectives voyageurs. Le terme de "temps de service" employé en Belgique correspond à la notion "d'amplitude" utilisée dans la réglementation française pour les transports voyageurs.

a. Journalière.

"Le temps de service journalier ou amplitude est la période comprise entre deux temps de repos journaliers".
(CCT services spéciaux du 31/10/1968 et CCT autocars du 7/6/1967 article 3)

En matière de transport de voyageurs, la durée du temps de service est limitée à 14 heures; mais
.elle peut être étendue du fait d'une minoration de la comptabilisation du temps passé au dépôt pour les services spéciaux d'autobus
.et elle peut être allongée à 15 heures 2 fois par semaine pour les autocars (lignes et occasionnels) .

"Le temps de service ne peut excéder 14 heures par jour"
(CCT services spéciaux 31/10/1968 article 5)

"(1) Si, au cours d'un même temps de service, l'ouvrier ne rentre à son dépôt de départ qu'à la fin de son service, au cours duquel un stationnement d'au moins 4 heures consécutives est intervenu, deux de ces heures ne sont pas comprises dans le calcul du temps de service.

(2) Si, au cours d'un même temps de service, une coupure d'au moins 4 heures consécutives intervient, 60 minutes de cette période ne sont pas comprises dans le calcul du temps de service".

(CCT services spéciaux du 31/10/1968 article 6)

"(lorsqu'il y a un seul conducteur à bord) le temps de service ne peut excéder 14 heures. Au cours de la période s'étendant du 1 Mars au 30 Septembre, il est possible de porter deux fois par semaine calendrier la durée du temps de service à 15 heures."

(CCT autocars du 7/6/1967 article 8)

"(lorsqu'il y a deux conducteurs à bord) le temps de service ne peut excéder 20 heures. Il peut être prolongé de 2 heures."

(CCT autocars du 7/6/1967 article 10)

b. Hebdomadaire.

En règle générale, le temps de service hebdomadaire fait l'objet d'une limitation à 72 heures pour les services spéciaux d'autobus.

"Le temps de service ne peut excéderseptante-deux heures par semaine."

(CCT services spéciaux du 31/10/1968 article 5)

Si chaque temps de service journalier comprend 14 heures, la semaine est limitée à 5 jours.

Lorsque chaque temps de service journalier comprend 14 heures, le temps de service hebdomadaire ne peut être réparti sur plus de 5 jours."

(CCT services spéciaux du 31/10/1968 article 5)

De même, pour les conducteurs de services spéciaux d'autobus passant au dépôt en stationnement au moins 4 heures, et ayant de ce fait une amplitude de 16 heures (cf ci dessus CCT services spéciaux du 31/10/1968 Art.6) le temps de service hebdomadaire ne peut s'étendre sur plus de 5 jours.

"Dans les cas visés par l'Art. 6.1 et 2. le temps de service de la semaine, au cours de laquelle il est fait application des dites dispositions, ou de la semaine qui suit cette dernière, ne peut être réparti sur plus de 5 jours."

(CCT services spéciaux du 31/10/1968 article 7)

c. Quinzaine.

Pas de texte législatif, ni de disposition conventionnelle.

d. Autres Périodes.

4. Autres notions ayant un rapport avec la durée du travail : le temps de liaison

La convention collective de travail du 25 janvier 1985 a introduit une nouvelle notion de "temps" dans le cadre de la prestation de travail des conducteurs routiers. Ce temps est qualifié de "temps de liaison".

Le "temps de liaison" est une notion spécifique aux conventions collectives des transports routiers marchandises belges.

Par là même, comme le souligne la Convention collective du 25 janvier 1985, on distingue en Belgique pour le transport routier marchandises quatre types de temps:

"Pour l'application de la présente Convention collective, une distinction est faite entre:

- (1) le temps de travail;*
- (2) le temps de liaison;*
- (3) les interruptions de travail;*
- (4) les temps de repos."*

(CCT marchandises du 25/1/1985 article 3)

La convention collective du 25 janvier 1986 en donne la définition suivante :

"Temps de Liaison:

(1) Temps de liaison chauffeurs: la somme des temps repris à l'article 2 de l'Arrêté Royal du 4 juin 1974, à l'exception des interruptions du temps de travail et des temps de repos....

(3) Le temps de liaison n'est pas pris en considération pour le calcul de la durée moyenne du travail dont question à l'article 2 bis de la Loi sur le Travail.

(4) Est également pris en considération comme temps de liaison, le temps supplémentaire nécessaire pour parcourir les distances de et vers l'endroit où le véhicule se trouve s'il n'est pas placé à l'endroit habituel."

(CCT marchandises du 25/1/1985 article 4 § 2)

La notion de "temps de liaison" permet d'échapper à la rigidité de la réglementation sur la durée de travail; car il n'est pas comptabilisé en tant que temps de travail.

Remarque : si ce temps n'est pas comptabilisé dans le temps de travail, par contre il donne lieu au paiement d'un forfait horaire.

Le "temps de liaison" correspond à un temps résiduel, c'est à dire un temps qui n'est ni "temps de travail", ni "temps de repos", ni "interruptions". Il correspond à un temps durant lequel le salarié est à disposition de l'employeur mais, durant lequel il ne conduit, ni ne procède lui-même au chargement et au déchargement de son camion. Ne faisant pas l'objet d'une définition précise, il regroupe tous les temps non explicitement définis dans les autres rubriques.

En matière de transport de voyageurs, la notion de temps de liaison n'est pas définie en tant que telle mais les conventions collectives excluent les "temps de stationnements", "temps d'arrêt sur la ligne", "temps d'arrêt au cours du voyage" et "arrêts au dépôt de départ" de la comptabilisation du temps de travail.

Il s'agit d'interruptions de conduite qui ne sont pas calculées comme temps de travail et ne rentrent pas en conséquence dans le calcul de la durée du travail et des heures supplémentaires.

Bien que ces temps ne soient pas comptabilisés dans la durée du temps de travail, ils donnent lieu au paiement d'une prime.

5. Les heures supplémentaires :

La loi de 1971 donne une définition générale des heures supplémentaires :

"Est à considérer comme travail supplémentaire, pour l'application du présent article, tout travail effectué au-delà de 9 heures par jour ou de 40 heures par semaine, ou des limites inférieures fixées conformément à l'article 28 (dans le cadre de convention collective de travail) Par dérogation à l'alinéa précédent, n'est pas à considérer comme travail supplémentaire le travail effectué dans le respect des conditions et des limites applicables à un régime de travail visé aux articles 20, 20 bis, et 23."(cf page 6)

(Loi de 1971 article 29 § 2)

En matière de transport de marchandises, les heures supplémentaires se comptabilisent conformément au droit commun.

"On entend par travail supplémentaire le travail dans le sens de l'article 4 (relatif à la définition du temps de travail) de la présente Convention collective de travail, presté au-delà des limites fixées par la Loi sur le Travail."
(CCT marchandises du 25/1/1985 article 4 § 5)

En matière de transport voyageurs, le calcul se fait sur la base de 78 heures sur 2 semaines.

"Sont considérées comme heures supplémentaires, tous les temps de travail qui excèdent 78 heures pour une période de deux semaines."
(CCT services spéciaux et autocars du 8/5/1985)

III . Les INTERRUPTIONS de TRAVAIL

1. Les Coupures :

Les coupures ou "interruptions du temps de travail" font l'objet d'une définition précise dans le cadre de la Convention collective marchandises du 25 janvier 1985 qui les considèrent comme la somme des temps suivants :

- 4.3.1. L'interruption réglementaire du temps de conduite*
 - 4.3.2. Le temps consacré aux repas*
 - 4.3.3. Le temps dont le travailleur peut disposer librement*
 - 4.3.4. Le temps que le travailleur s'octroie."*
- (CCT marchandise du 25/1/1985 article 4)

Les temps de coupures applicables sont conformes aux dispositions introduites par le Règlement CEE (article 7)

L'Arrêté royal du 15 mai 1986 prévoit de faire bénéficier les transports réguliers nationaux de voyageurs des dérogations prévues par le Règlement CEE.

2. Les repos journaliers et hebdomadaires

a. Journalier.

Pour tout conducteur rentrant dans le champ d'application du Règlement CEE 3820/85, les dispositions communautaires s'appliquent (art 8 alinéa 1 et 2); c'est à dire *"un repos journalier d'au moins 11 heures consécutives qui pourraient être réduit à un minimum de 9 heures consécutives 3 fois au maximum par semaine...."*

Par contre, pour les conducteurs non soumis aux dispositions CEE et en particulier pour les services spéciaux d'autobus le temps de repos peut être réduit à 10 heures en règle générale et à 8 heures dans des cas particuliers:

"Repos minimum par jour. L'ouvrier a droit à un repos ininterrompu d'au moins dix heures entre deux temps de service journalier".
(CCT services spéciaux du 31/10/1968 article 8)

"Le temps de repos journalier peut être ramené tous les deux jours à 8 heures, si le début et la fin du temps de service d'un même ouvrier n'ont pas quotidiennement un caractère identique, à condition que sur deux semaines, la durée moyenne du temps de repos ne soit pas inférieure à 10 heures pour cet ouvrier.

Ce temps de repos est également ramené à 8 heures si, au cours d'un même temps de service, l'ouvrier ne rentre à son dépôt de départ qu'à la fin de son service, au cours duquel un stationnement d'au moins 4 heures consécutives est intervenu, dont 2 heures ne sont pas comprises dans le calcul du temps de service.

Il en va de même, si au cours d'un même temps de service, une coupure d'au moins 4 heures consécutives intervient, dont 60 minutes ne sont pas comprises dans le calcul du temps de service."

(CCT services spéciaux du 31/10/1968 article 9)

La Convention collective marchandises précise que se trouvent compris dans le temps de repos journalier : le temps nécessaire à l'habillage et à la toilette avant et après le travail, et le temps nécessaire pour parcourir la distance de son domicile à l'entreprise et inversement.

b. Hebdomadaire.

La convention collective marchandises précise :

" Temps de repos. (1) le temps de repos journalier et hebdomadaire sont fixés dans les dispositions réglementaires en la matière."

(CCT marchandises du 25/1/1985 article 4 § 4)

Le Règlement CEE 3820/85 introduit un repos hebdomadaire de 45 heures réductible à 36 heures et même à 24 heures (hors domicile).

Par contre, pour les conducteurs non soumis aux dispositions communautaires et en particulier pour les services spéciaux d'autobus, le temps de repos hebdomadaire peut être réduit à 30 heures ou 36 heures dans certains cas particuliers.

"Jour de repos hebdomadaire. Une fois par semaine l'ouvrier a droit à un repos d'au moins 30 heures consécutives. Ce temps de repos est de 36 heures consécutives, si l'hypothèse, avancée à l'Article 6.2 de la présente Convention collective de travail, (c'est à dire d'un conducteur dont le temps de service est interrompu par une coupure de 4 heures consécutives), se réalise le jour précédent celui du repos hebdomadaire ou lorsque le temps de repos commence après 19 heures et avant 2 heures"
(CCT services spéciaux du 31/10/1968 article 10)

La loi de 1971 interdit en principe le travail le dimanche, en laissant ouvert des possibilités de dérogations.

"Il est interdit d'occuper les travailleurs le dimanche sauf pour des....travaux de réparation, travaux urgents, travaux nécessaires pour empêcher la détérioration de produits, oupar autorisation expresse des autorités compétentes".
(Loi de 1971 article 11, 12 et 13)

3. Les repos compensateurs :

La loi de 1971 prévoit des repos compensateurs en cas de travail dominical.

" Les travailleurs qui travaillent le dimanche en application des Art. 12, 13, 14 et 15 ont droit à un repos compensatoire au cours des six jours qui suivent le dimanche. Le repos doit être d'une journée entière si le travail du dimanche a duré plus de 4 heures et d'une demi-journée au moins s'il n'a pas excédé 4 heures. Dans ce dernier cas, le repos compensatoire doit être accordé avant ou après 13 heures et, ce jour-là, la durée du travail ne peut excéder 5 heures."

(Loi de 1971 article 16)

L'Arrêté royal du 25 avril 1986 a introduit des délais dans l'octroi des repos compensateurs :

"Le repos compensatoire auquel ont droit les ouvriers occupés au travail le dimanche est octroyé dans les 13 jours qui suivent le dimanche."

(AR du 25/4/1986 article 4)

La Convention collective marchandises se réfère à ces dispositions législatives:

"Prise de repos compensatoire. Le repos compensatoire est pris d'un commun accord entre parties pendant le délai et suivant les dispositions fixées par la Loi."

(CCT marchandises du 25/1/1985 article 10)

En matière de transport voyageurs, le travail dominical ouvre droit de la même manière à repos compensateur.

Pour les services spéciaux, ce repos compensateur est accordé dans les 6 jours.

Pour les autocars (lignes et occasionnels), les jours de compensation peuvent être reportés annuellement par arrêté royal dans la période du 1er avril au 31 septembre.

4. Les Jours Fériés:

La législation belge récapitule dix jours fériés payés par an :

1 Janvier,
Pâques et Lundi de Pâques,
Ascension,
Pentecôte et Lundi de Pentecôte,
15 Août,
Toussaint,
Noël,
Fête Nationale (21 Juillet)

"L'employeur garantit le paiement de dix jours fériés par année."
(CCT marchandises du 24/4/69 article unique)

"L'employeur paye, pour les dix jours fériés légaux et leurs jours de remplacement la rémunération aux travailleurs qui satisfont aux dispositions légales et réglementaires."
(CCT services spéciaux Règlement de travail. article 13)

5. Les congés annuels.

La loi de 1978 établit le principe des congés annuels.

"L'exécution du contrat de travail est suspendue:

1§ en cas de fermeture de l'entreprise pendant les vacances annuelles ainsi que pendant les vacances annuelles prises par le travailleur en dehors de la dite période de fermeture..."

(Loi du 3/7/78 relative aux Contrats de Travail. article 28 §1)

CCT marchandises du 29/7/82. *Modification de la CCT du 5.5.80 concernant l'octroi d'une indemnité complémentaire exceptionnelle de vacances.*

CCT marchandises du 2/4/73 *Octroi de vacances supplémentaires.*

CCT marchandises du 1/4/74. *Octroi d'une 4^{ème} semaine de vacances.*

Dans le transport routier de voyageurs tous les salariés ont droit à 24 jours de congés annuels (semaine de 6 jours) lorsqu'ils ont travaillé au moins 275 jours au cours de l'année écoulée; 20 jours en semaine de 5 jours. Si le temps travaillé est moins de 275 jours/an., les jours de congés sont proportionnels au nombre de jours oeuvrés (p.ex de 104 à 115 jours = 10; de 208 à 218 jours = 18.). Pour 4 semaines de vacances le travailleur reçoit 37 semaines de pécule de vacances du Fonds des Vacances. Le pécule vacances est égal à 14% de 1,08 du salaire brut que l'intéressé a gagné pendant l'exercice des congés, majoré éventuellement du salaire fictif pour les jours assimilés. Des retenues sociales et fiscales sont effectuées sur le pécule de vacances.

Références:

(Règlement de travail article 14. Organisation

CCT services spéciaux et autocars du 2/4/73 *Octroi de vacances supplémentaires*

CCT services spéciaux et autocars du 1/4/74 *Octroi d'une 4^{ème} semaine de vacances)*

6. Les congés exceptionnels.

Dans des circonstances à caractère exceptionnel, les conducteurs ont droit à des congés de 2 natures :

- .avec maintien de la rémunération (5 jours par an)
- .sans maintien de la rémunération (10 jours par an)

"Congés à l'occasion d'évènements particuliers.

<i>mariage:</i>	<i>3 jours.</i>
<i>communion solennelle d'un enfant</i>	<i>1 jour</i>
<i>fête de la jeunesse laïque</i>	<i>1 jour</i>

(CCT marchandises du 26/6/74)

"Absences justifiées pour raisons familiales.

Les ouvriers peuvent s'absenter du travail pour des raisons familiales impérieuses et ceci pour un maximum de 10 jours par an et de trois jours consécutifs. Ces absences n'ouvrent toutefois pas le droit à la rémunération"

(CCT marchandises du 7/9/78 article 2)

7. Les intempéries:

" Les intempéries suspendent l'exécution du contrat dans la mesure où elles empêchent le travail et à la condition que l'ouvrier ait été averti de n'avoir pas à se présenter (....) Lorsque la période de suspension de l'exécution du contrat visée à l'alinéa 1er dépasse un mois, l'ouvrier a le droit de mettre fin au contrat sans préavis."

(Loi du 3 Juillet 1987 relative aux Contrats de Travail article 50)

IV. LES REMUNERATIONS.

1. La rémunération de base:

a. Transports routiers de marchandises :

Les conventions collectives intègrent des barèmes de rémunération et indiquent les modalités de calcul.

La rémunération des conducteurs est calculée par semaine en transport national, et par 2 semaines en international.

".....Le calcul de la rémunération est effectuée sur une période d'une semaine en transport national et sur une période de deux semaines en transport international."
(CCT marchandises du 25/1/1985 article 5)

Les barèmes de rémunération varient selon la fonction et la charge du véhicule conduit.
*"Pour les membres d'équipage le salaire est fixé en fonction des classes de personnels ci-dessous: .convoyeur-manoevre
.chauffeur d'un véhicule dont la charge utile est inférieure à 7 tonnes
.chauffeur d'un véhicule dont la charge utile est de 7 à moins de 15 tonnes
.chauffeur d'un véhicule de charge utile de 15 tonnes et plus."*

(CCT marchandises du 25/1/1985 article 6)

"(1) Si la rémunération se produit sur base de la semaine de travail en régime de 5 jours, l'on tient compte du salaire journalier de ce régime de travail.

Si la rémunération se produit sur base de semaine de travail en régime de 6 jours, l'on tient compte du salaire journalier de ce régime de travail.

(2) tableau de salaire journalier au 1/11/1985 (FB).

<i>semaine</i>	<i>de 5 jours</i>	<i>de 6 jours</i>	<i>avec samedi</i>
<i>fonction</i>	<i>.....salaire par jour.....</i>		
<i>convoyeur-manoevre</i>	<i>1.724,15</i>	<i>1.508,65</i>	<i>1.007,55</i>
<i>chauffeur - 7 T.</i>	<i>1.793,65</i>	<i>1.569,40</i>	<i>1.121,05</i>
<i>chauffeur de 7 T à 15 T.</i>	<i>1.836,10</i>	<i>1.606,60</i>	<i>1.147,55</i>
<i>chauffeur + 7 T.</i>	<i>1.903,50</i>	<i>1.665,55</i>	<i>1.189,65</i>

(3) Les salaires visés à l'article 7.2 de la présente Convention collective de travail sont liés à l'indice des prix à la consommation. Ils correspondent à l'indice de référence

(4) Un salaire forfaitaire correspondant à 6 heures de travail est accordé au personnel roulant en cas de séjour fixe à l'étranger.

(5) Pour la présente Convention collective de travail, le salaire horaire de base est établi en divisant le salaire journalier en régime de travail de la semaine de 5 jours par 8. (6) Conformément à l'article 27 de la Loi sur les Contrats de Travail, toute journée commencée est due complètement."

(CCT marchandise du 25/1/1985 article 7)

b. Transport routier de voyageurs :

La rémunération de base en matière de transport voyageurs (services spéciaux et autocars) est déterminée par les conventions collectives applicables.

Les rémunérations s'intègrent au sein d'une échelle des salaires, dont la valeur du point est liée à l'indice des prix à la consommation (au 1/1/1987: 213,66 FB/ heure)

Le secteur des transports voyageurs est régi par la notion de "Revenu Hebdomadaire Garanti". Cette notion, définie par le commission paritaire du transport, ne doit pas être confondue avec celle de salaire hebdomadaire garanti, qui est fixé par la législation.

Le "revenu hebdomadaire garanti" prévoit le nombre d'heures minimum à payer à tout conducteur.

Pour le Services Spéciaux d'Autobus, d'après la Convention collective du 31/10/1968 (article 14) la garantie court sur 21 jours avec un minimum de 117 heures.

Pour les Autocars: le "revenu hebdomadaire garanti" est inclu dans l'échelle des salaires fixée par CCT. Ce revenu est toujours calculé sur la base de la durée hebdomadaire du travail, éventuellement y compris la prime de stationnement, mais à l'exclusion des heures supplémentaires.

Au 1/1/1987, le revenu hebdomadaire garanti pour une prestation de travail de 39 heures s'élevait à FB.9 975.

2. Les heures supplémentaires.

La loi de 1971 fixe les modalités de droit commun, de rémunérations des heures supplémentaires; les majorations accordées varient entre 50 et 100%.

"Le travail supplémentaire est rémunéré à un montant qui dépasse 50 % au moins celui de la rémunération ordinaire. Cette majoration est portée à 100 % lorsque le travail supplémentaire est effectué un dimanche ou pendant les jours de repos accordés en vertu de la législation sur les jours fériés."

(Loi de 1971 article 29)

Ces dispositions sont confirmées par les conventions collectives marchandises et voyageurs.

"Si un sursalaire est dû, celui ci s'élève à 50 % du salaire.... lorsque le temps de travail tombe le dimanche ou pendant les jours de repos accordés en vertu de la législation sur les jours fériés payés, le salaire est augmenté de 100 % "

(CCT marchandises du 25/1/1985 article 8)

"Les heures supplémentaires durant les jours de semaine sont majorées de 50 % et le dimanche et jours fériés à 100 % "

(CCT services spéciaux du 22/9/1967 article 16)

(CCT autocars du 8/5/85)

3. Les déplacements:

Les remboursements des déplacements dans les transports routiers de marchandises s'opèrent selon 2 modes différents :

Le premier mode consiste dans l'attribution d'une prime pour tout conducteur obligé de se nourrir ou de se loger hors domicile. Cette prime est dite "R.G.P.T." (Régime Général de Protection des Travailleurs). L'indemnité R.G.P.T. est calculée au prorata des heures de travail effectif et des heures de liaison réalisées. Cette prime est exonérée de charges sociales.

Au 1.3.85. son montant était de FB 20 par heure, limité à FB 240 par journée.

(CCT marchandises du 31/3/1987)

Le deuxième mode concerne les frais de déplacements au sens strict du mot. Ces remboursements ne sont attribués qu'aux seuls conducteurs faisant des trajets à l'étranger. Il s'agit d'une somme forfaitaire, calculée d'après le type de déplacement (en 1986 la base était de FB 206). Ce remboursement des frais s'ajoute à la prime de 6 heures de salaire accordée à tout conducteur effectuant un déplacement à l'étranger mentionnée ci-dessus.

(CCT marchandises du 26/7/1986 article 3 §3)

Les conventions collectives voyageurs ne prévoient aucune disposition en la matière.

4. Les primes diverses.

a. Transports routiers de marchandises :

De nombreuses primes ou rémunérations forfaitaires sont prévues dans les transports routiers marchandises. On distingue :

- .indemnisation des temps de liaison
- .indemnité de sacoche
- .frais de transport
- .primes et indemnités du fonds social
- .prime syndicale

Le temps de liaison qui n'est pas inclus dans la comptabilisation du temps de travail donne lieu à une indemnisation forfaitaire.

"Une indemnité forfaitaire est accordée pour chaque heure de temps de liaison (au 1/1/1985: FB 200 pour le conducteur jusqu'à 7 tonnes et FB 210 au delà) . Les indemnités de liaison sont portées à FB 300 lorsque le temps de liaison tombe un dimanche ou un jour férié en vertu de la législation sur les jours fériés. Ce montant sera renégocié au cours du premier trimestre de chaque année civile en fonction de la hausse du coût de la vie et pour la première fois en 1986. Ce nouveau montant entrera en vigueur le 1 avril de l'année civile en cours."

(CCT marchandises du 25/1/85. article 11)

"Indemnité journalière pour responsabilité de sacoche. L'indemnité journalière pour responsabilité de sacoche est maintenue à FB 10 au moins, quel que soit le système adopté pour son calcul"

(CCT marchandises du 10/2/66 article 2)

"Fixation de l'intervention des employeurs dans les frais de transport des ouvriers et ouvrières... Les ouvriers et ouvrières domiciliés à 5 km. et plus du lieu de travail et pour autant qu'ils fassent usage de transport en commun, ont droit, à charge de l'employeur, à un remboursement des frais occasionnés pour un montant de 50% du prix d'un abonnement social de 2^{ème} classe de la S.N.C.B. pour la distance, aller et retour, parcourue par le service de transport en commun entre le domicile et le lieu de travail."

(CCT marchandises du 13/7/72 article 3)

"Les avantages prévus par la CCT. du 13.7.72. rendue obligatoire par AR. du 12.9.72, relative à l'intervention des employeurs dans les frais de transport, sont étendus aux ouvriers et ouvrières qui n'ont pas la possibilité d'utiliser un moyen de transport en commun."

(CCT marchandises du 6/10/75 article 2)

Dans le cadre du "Fonds Social pour le transport de choses", les conducteurs ont droit à

une double "prime" composée de :

- (1) l'allocation sociale supplémentaire fixée chaque année par le Fonds Social (FB 2300 pour 1985 payable en 1986)
 - (2) une prime de fin d'année équivalant, en 1984, à 90 fois le salaire horaire fixé par la Commission Paritaire du Transport pour un conducteur d'un véhicule de 7 à 15 tonnes (quelle que soit la fonction du bénéficiaire).
- (CCT marchandises du 25/1/85)

Une prime syndicale est versée chaque année (fin février-début mars) par le Fonds Social des transports routiers marchandises aux Organisations Syndicales qui en reversent le montant à leurs adhérents.

b. Transports routiers de voyageurs :

"Prestation imprévue" Sont considérés comme prestations imprévues, tous les travaux effectifs, qui sont complémentaires en regard des horaires, fixés par le Règlement du travail, dont l'ouvrier n'a pas été avisé la veille, (par exemple rentrée tardive à cause d'un détournement, bouchon, panne, accident). Paiement: majoration de l'heure de 25% (CCT.services spéciaux - AR. du 16/9/69)

"Prime de stationnement." La prime de stationnement est égale au salaire versé pour 15 minutes de temps de travail, majoré d'un certain nombre de minutes correspondant à la moitié du temps de stationnement."
(CCT services spéciaux du 31/10/68)

"Prime d'Interruption " (CCT services spéciaux du 31/10/68 article 13)

Il s'agit du temps entre deux périodes de conduite sur des lignes régulières ou entre deux missions. La prime d'interruption est égale au salaire, versée pour un temps de travail de durée identique avec un maximum de 60 minutes. Aucune prime n'est payée pour la première interruption, dont la durée excède 60 minutes.

"Allocation de fin d'Année" (Fonds Social des TRV.)

Le personnel roulant touche une allocation de fin d'année, dont la valeur correspond au salaire d'un mois, sur base de la moyenne des catégories salariales.

"Prime de stationnement" (CCT autocars du 22/9/67)

Le "stationnement" est dans cette branche l'arrêt au cours d'un voyage, pendant lequel le conducteur est totalement libre et ceci hors repos quotidien lors d'un voyage de plusieurs jours. Valeur de la prime: la première demie-heure et la moitié du reste du temps de stationnement.

"Prime d'Interruption." (CCT autocars du 22/9/67)

"L'interruption" est un arrêt au dépôt de départ, au cours duquel le conducteur peut être totalement libre. Le dépôt de départ peut être le garage, l'hôtel où l'on séjourne, le lieu où un trajet commence régulièrement. Le paiement se fait:

- chaque interruption de moins de 60 minutes: paiement intégral;
- première interruption de plus d'une heure: pas de paiement;
- interruptions suivantes: salaire horaire plein.

Ces interruptions sont payées comme prime, mais rentrent dans le revenu hebdomadaire garanti. Les jours d'arrêt au cours d'un voyage de plusieurs jours, au cours desquels on est totalement libre, sont considérés comme interruption.

En ce cas ils sont payés sous forme de prime, correspondant au salaire à raison de 1/6 e. du revenu hebdomadaire garanti.

"Allocation de fin d'année."

L'allocation est composée de deux parties: une partie fixe de FB. 14.746 et une partie variable fixée par la commission paritaire du transport sous-commission autocars. En 1986 le montant total de l'allocation - payée par le Fonds Social - était de FB.19.956.

"Prime syndicale" (c.f. ci-dessus transports routiers de marchandises) Le montant pour les services spéciaux et pour les autocars était de FB 3500 en 1987.

V. Les CONTROLES.

1. Les autorités chargées du contrôle:

L'arrêté royal du 13 mai 1987 portant exécution du Règlement CEE 3820/85 désigne 8 autorités chargées de rechercher les infractions :

- 1. le personnel du corps de la gendarmerie*
- 2. les fonctionnaires et agents de la police locale*
- 3. les fonctionnaires et agents de l'administration des transports investis d'un mandat de police judiciaire*
- 4. les fonctionnaires et agents du comité supérieur de contrôle, investis d'un mandat de police judiciaire*
- 5. les ingénieurs et conducteurs des Ponts et Chaussées et les fonctionnaires et agents des services voyers provinciaux en service actif, autres que les employés de bureau*
- 6. les cantonniers et autres agents préposés à la surveillance de la voie publique*
- 7. les agents des douanes dans l'exercice de leurs fonctions*
- 8. les inspecteurs et contrôleurs sociaux du ministère de l'emploi et du travail"*
(Arrêté Royal du 13 mai 1987)

En fait, trois corps de fonctionnaires exécutent principalement les mesures de contrôle:
.l'Inspection du Travail, dépendant du Ministère de l'Emploi et du Travail
.la Gendarmerie;
.la Police Urbaine.

La principale administration compétente est le Service de l'Inspection des Lois Sociales. Le service de l'Inspection des Lois Sociales (I.L.S) regroupe 250 agents; il comprend une administration centrale et des services extérieurs divisés en 25 districts sur l'ensemble du territoire.

Quelques rares districts ont tendance à spécialiser leurs inspecteurs.

2. Les règles

Le respect des règles du droit du travail et la sanction de leurs violations dans le secteur des transports, relève des dispositions de droit commun belge.

En ce qui concerne le respect de la Convention collective du 25 janvier 1985 (relative aux conditions de travail et au mode de rémunération du personnel roulant), les parties signataires ont convenu d'établir une feuille journalière de prestation. Ce document sert de référence à la détermination des salaires et au contrôle du respect de la législation du travail.

Pour le respect des Règlements communautaires, le fondement légal pour l'intervention du gouvernement belge en matière de contrôle se trouve dans la loi du 18 février 1969 "relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par route, par chemin de fer et par voie navigable".

Cette loi confie au Roi (et donc au gouvernement) le soin de prendre les mesures nécessaires à l'exécution des obligations résultant des traités et actes internationaux.

"Le Roi peut prendre en matière de transport par route, par chemin de fer ou par voie navigable, toute mesure nécessaire pour assurer l'exécution des obligations résultant des traités et actes internationaux."

(Loi du 18/2/1969 article 1)

C'est sur cette base qu'a été élaboré l'Arrêté Royal du 13 mai 1987.

3. Les sanctions :

En ce qui concerne le respect des dispositions d'origine communautaire, plusieurs sanctions sont prévues par la Loi de 1969 et l'Arrêté Royal de 1987.

La Loi de 1969 prévoit des sanctions sous forme d'amendes ou même de peines d'emprisonnement.

"Les sanctions applicables en cas d'infractions aux arrêtés d'applications peuvent être: un emprisonnement de 8 jours à 6 mois et une amende de 50 à 10 000 FB, ou l'une de ces peines seulement. Ce sont les tribunaux de police qui connaissent des infractions prévues."

(Loi 18/2/1969 article 2)

L'arrêté royal de 1987 prévoit des sanctions sous forme de retraits d'autorisations.

" Lorsque les transports visés au Règlement précité (3820/85) sont soumis à une autorisation, celle-ci peut, lorsque son titulaire ou la personne chargée de la gestion journalière de la personne morale titulaire a été condamnée par décision judiciaire ayant force de chose jugée pour une infraction aux dispositions du même Règlement, être retirée temporairement ou définitivement dans les conditions et suivant la procédure visée :

1° pour ce qui concerne les transports rémunérés de personnes:

à l'article 22 de l'Arrêté-loi du 30/12/1946...aux articles 19 & 20 du Règlement annexé à l'Arrêté du régent du 20/9/1947....

2° pour ce qui concerne les transports rémunérés de choses:

à l'article 5 de la loi du 1/8/1960... aux articles 10 §1, 26 §1, 42 § 1 et 66 de l'arrêté royal du 9/9/1967...

(AR 13/5/1987 article 5)

Afin de pallier aux manques d'effectivité des sanctions prononcées à l'égard des chauffeurs provenant de pays étrangers, du fait de la difficulté de mise en exécution à l'étranger d'une sentence prononcée en Belgique, le ministère des communications a fait approuver une loi par le parlement qui fixe une nouvelle procédure pour la perception des amendes.

Elle fixe à l'égard des transporteurs n'ayant pas de siège en Belgique une procédure de perception immédiate de l'amende ou de consignation d'une somme d'argent en cas de refus de la part du conducteur de payer l'amende immédiatement.

L'arrêté d'application de cette loi était encore en discussion en 1987.

4. La pratique:

Il existe deux types de contrôle : le contrôle sur route et le contrôle en entreprise :

Le contrôle sur route :

Le contrôle sur route est effectué à l'initiative de l'administration des transports, de la police, la gendarmerie ou des agents des douanes.

L'administration des transports dispose d'environ 50 contrôleurs qui effectuent environ 8000 contrôles par an.

La gendarmerie et la police locale effectuent également des contrôles sur route mais elles ne transmettent que peu d'informations au ministère des communications qui coordonne les actions de contrôle.

Le contrôle en entreprise :

Le contrôle en entreprise est effectué par les inspecteurs et les agents de l'inspection des lois sociales dépendant du ministère de l'emploi et du travail.

En Belgique toute question à caractère social, même en matière de transport, relève directement du ministère de l'emploi et du travail et non pas du ministère des transports.

Il n'existe pas de corps d'inspecteurs du travail spécialisé chargé des transports routiers, connaissant donc les spécificités du secteur et de sa réglementation.

Les missions de l'I.L.S. sont déterminées dans le cadre de la Convention 81 de l'OIT relative à l'inspection du travail, ratifiée par la Belgique le 29/3/1957.

Les inspecteurs ont, pour faire appliquer la législation, la possibilité :

-soit de donner des avertissements

-soit de fixer au contrevenant un délai pour se mettre en règle

-soit de signaler les infractions au pouvoir judiciaire en dressant des procès verbaux.

Cette dernière précision explique le fait que dans les statistiques officielles concernant les contrôles des Règlements communautaires présentent un écart important entre le nombre d'infractions constatées et le nombre d'infractions effectivement sanctionnées.

Seuls 700 contrôles environ sont réalisés en entreprises de transport chaque année en Belgique.

Malgré cela, les organisations professionnelles d'employeurs se plaignent de la tendance nouvelle de la Gendarmerie et de la Police locale à inspecter les disques de chronotachygraphe à l'intérieur des entreprises.

VI. ANNOTATIONS.

1. Le permis de conduire :

Les frais occasionnés pour l'obtention du permis de conduire sont pris en charge par l'employeur.

*"Remboursement des frais afférents à l'obtention du permis de conduire.
L'employeur supporte les frais afférents pour l'obtention du permis de conduire pour le personnel chargé de la conduite d'un véhicule automobile, lorsque ce personnel est en service au sein de l'entreprise depuis au moins 6 mois au moment de la délivrance du permis de conduire."*

(CCT marchandises du 24.4.69. Art 2)

"L'employeur supporte les frais pour l'obtention du permis de conduire de tout le personnel, chargé de la conduite Les travailleurs sont obligés de passer les examens médicaux, prescrits par l'autorité, ainsi que ceux, imposés par l'employeur. Les frais, qui en résultent, doivent être supportés par l'employeur."

(CCT services spéciaux et autocars 2.6.67 Art 2)

2. Le fonds social :

Le Fonds Social pour le Transport de Choses par Véhicules Automobiles" a été instauré par AR du 29.9.70. Le financement du fonds social se fait par une cotisation payée par les transporteurs qui occupent du personnel. Pour faciliter le recouvrement de cette cotisation, un accord a été pris avec l'Office National de la Sécurité Sociale, qui l'encaisse pour le compte du fonds social. En plus du paiement des primes mentionnées ci-dessus, le fonds social intervient également dans les frais de fonctionnement de plusieurs centres de formation professionnelle pour conducteurs poids lourds.

Les transports routiers de voyageurs bénéficient d'un Fonds Social du même type.

T.E.R.

ESPAGNE

T.E.R.

SOMMAIRE :

Récapitulatif des textes applicables :

Liste des textes	1
Caractérisation des textes	2

Temps de travail

Introduction	4
Durée du travail	5
Durée de conduite	5
Temps de service	6
Heures supplémentaires	7

Interruptions de travail

Coupures	9
Repos	10
Repos compensateurs	11
Jours fériés	11
Congés annuels	12
Congés exceptionnels	12
Intempéries	13

Rémunérations

Rémunérations de base	14
Heures supplémentaires	15
Déplacements	16
Primes diverses	16

Contrôles

Règles	18
Sanctions	18

**MONOGRAPHIE
ESPAGNE**

ANALYSE DE LA REGLEMENTATION SOCIALE

I. RECAPITULATIF DES TEXTES APPLICABLES.

1. Textes Législatifs et Réglementaires :

a. Textes de Droit Commun :

(1) LOI 8/1980 du 10 Mars 1980 portant Statut des Travailleurs.

(2) LOI 4/1983 du 29 Juin 1983, fixant la semaine de travail à 40 heures maximum et les congés annuels à 30 jours minimum
(Boletín Oficial del Estado - Gaceta de Madrid - Jueves 30 de Junio de 1983- 18136)

b. Transports Routiers :

(1) ORDONNANCE sur le Droit du Travail dans le Transport Routier du 20 Mars 1971
(Ordenanza Laboral de Transportes por Carretera de 20 de Marzo de 1971)

(2) DECRET ROYAL 2001/1983 du 28 Juillet 1983 portant sur la réglementation de la durée de travail de droit commun et spécifique et des repos
(Boletín Oficial del Estado - Gaceta de Madrid - Viernes 29 de Julio de 1983- 20906)

(3) DECRET ROYAL 1270/1984 du 23 Mai 1984, fixant les durées maximales de conduite journalière et hebdomadaire, les temps de repos quotidien minimum des conducteurs routiers et les systèmes de contrôle correspondant.
(Boletín Oficial del Estado - Gaceta de Madrid - 4 Julio 1984- 15025)

c. & d. Transports Routiers de Marchandises et de Voyageurs :

Pas de texte spécifique

2. Textes Conventionnels :

(1) Convention Collective de la Principauté des Asturies pour le Transport Routier, signée le 26 mai 1986
(Convenio Colectivo para Transportes por Carretera del Principado de Asturias, suscrito el 26-V-1986)

(2) Convention Collective de Madrid et de sa Province pour le Transport Routier de Marchandises, signée le 8 mai 1985
(Convenio Colectivo para Transportes de Mercancias por Carretera de Madrid y su provincia, suscrito el 8-V-1985)

(3) Convention Collective de Cadix et de sa Province pour le Transport Routier de Marchandises Longue Distance -novembre 1985-
(Convenio Colectivo para Transportes de Mercancias (Largas distancias) de Cadiz y su provincia)

(4) Convention Collective de Barcelone et sa Province pour le Transport Routier de Marchandises -octobre 1986-
(Convenio Colectivo para Traccion Mecanica de Mercancias de Barcelona y su Provincia)

(5) Convention Collective de la Province de Malaga pour les Entreprises de Transport Routier, Agences de Transports, de Groupage et Auxiliaires ferroviaires -27 mai 1987-
(Convenio para Empresas de Transportes de Mercancias por carreteras, Agencias de Transportes y Despachos centrales y Auxiliares de Ferrocarriles)

3. Caractérisation des Textes Législatifs et Réglementaires :

L'ensemble des dispositions législatives de droit commun en matière de Droit du Travail a été repris en 1980 dans une Loi cadre portant "Statut des travailleurs". Cette Loi s'applique aux transports routiers pour tous les aspects qui ne font pas l'objet d'une réglementation spécifique au secteur.

La Loi 4/1983 du 29 juin 1983, d'application générale, fixe la durée hebdomadaire du travail à 40 heures et les congés annuels à 30 jours. Elle habilite, dans ses dispositions complémentaires, le gouvernement à prendre des dispositions particulières dans des secteurs spécifiques, ayant besoin du fait de leurs pratiques professionnelles d'un certain nombre d'aménagements.

C'est dans ce cadre que le Gouvernement prend le 28 juillet 1983, un Décret Royal portant sur la réglementation du temps de travail dans des secteurs spécifiques, dont le le secteur des Transports Routiers (Décret Royal 2001/1983 du 28 juillet 1983 Titre III Sections 1 et 5). Ce texte, qualifié "2001", par les professionnels routiers espagnols, constitue un texte de référence.

Il a été complété par le Décret Royal 1270/1984 du 23 mai 1984 qui introduit de nouvelles dispositions en matière de temps de conduite, de repos et de contrôle. Ce texte vise à rapprocher la réglementation espagnole de celles des autres pays européens.

L'Espagne, avant son entrée dans la C.E.E., a signé plusieurs accords internationaux dont : l'accord AETR et la Convention 153 de l'O.I.T. de 1979.

A ce jour, l'Espagne n'a pas pris de dispositions légales ou réglementaires d'adaptation des Règlements CEE 3820 et 3821/1985.

4. Caractérisation des Textes Conventionnels :

Le secteur des Transports Routiers en Espagne n'est pas régi par une Convention collective nationale . Les conventions collectives sont négociées et s'appliquent dans le cadre des Provinces.

Les conventions collectives sont à durée déterminée.

La Convention collective des Asturies par exemple, prévoit une renégociation limitée aux salaires tous les ans, et une renégociation globale tous les 2 ans :

" La durée de la présente Convention est de deux années, incluant la période courant du 1er janvier 1986 au 31 décembre 1987. Mais les dispositions salariales applicables pour l'exercice 1986, devront être renégociées pour 1987." (CC.Asturies article 5)

5. Abréviations utilisées :

Loi 4/83.	Loi 4/83 du 29 JUIN 1983.
DR. 2001.	Décret Royal 2001/1983 du 28 Juillet 1983.
DR. 1270.	Décret Royal 1270/1984 du 23 Mai 1984.
BOE.	Boletin Oficial del Estado - Journal Officiel de l'Etat.
BO...	Boletin... - Journal Officiel d'une Province.
CC.	Convention Collective.
CC.Asturies	Convention Collective de la Principauté des Asturies.
CC.Madrid	" " de Madrid et de sa Province.
CC.Cadix	" " de Cadix et de sa Province.
CC.Barcelone	" " de Barcelone et de sa Province.
CC.Malaga	" " de Malaga et de sa Province.
TRM.	Transports Routiers de Marchandises.
TRV.	Transports Routiers de Voyageurs.
"....."	citation.
(.....)	texte non-traduit ou supprimé

II. Les TEMPS de TRAVAIL

Introduction.

La notion de temps de travail dans le secteur des Transports Routiers fait l'objet d'une définition spécifique pour les conducteurs. Le Décret 2001/83 introduit une distinction entre "Temps de travail effectif" et la notion plus générale de "Temps à disposition de l'employeur" aussi qualifié "Temps de présence". Cette distinction est reprise par les conventions collectives applicables au secteur.

"Dans les Transports routiers, ferroviaires et aériens ainsi que pour le travail en mer, la comptabilisation de la durée d'activité est effectuée en distinguant le travail effectif, et le temps de présence du travailleur rendu nécessaire pour fait d'attente, de surveillance, de voyage sans conduite, d'incidents techniques, de déjeuner en route ou de toute autre activité du même type pour lesquelles le travailleur, bien qu'il ne fournisse pas un travail effectif se trouve à la disposition de son employeur.

Les conventions collectives détermineront dans chaque cas d'espèce les hypothèses concrètes considérées comme temps de présence."

(DR. 2001 article 9 § 1)

La Convention collective des Asturies fait une distinction claire entre :

- Temps de travail effectif
- Temps de repas
- Temps d'attente
- Heures supplémentaires

Elle donne d'autre part une définition précise du "temps de travail effectif" qui constitue la notion de référence en matière de détermination de "durée du travail":

"Temps de travail effectif : on entend par temps de travail effectif le temps durant lequel le salarié conduit ou surveille son véhicule, le salarié étant alors soumis à l'autorité hiérarchique du chef d'entreprise et se trouvant à sa disposition.

Entrent sous cette rubrique, les temps consacrés au casse-croûte ou à d'autres occupations, dans la mesure où cela a été prévu par une disposition légale ou conventionnelle, ou si cette mesure est imposée par l'organisation du travail, même si la journée n'est pas continue...."

(CC.Asturies article 10. A)

Pour permettre un certain contrôle, le Décret Royal 2001/83 rend d'autre part obligatoire la tenue d'un planning-calendrier de travail récapitulant l'ensemble des horaires de travail:

" Le planning de travail auquel fait référence le paragraphe 4 de l'article 34 du Statut des Travailleurs comprend les horaires de travail, le calendrier annuel des journées de travail, les jours fériés et les jours de repos hebdomadaires.

Ce planning-calendrier doit être présenté aux services de l'administration du travail, annuellement ou à l'occasion de toute modification, accompagné d'un avis des représentants du personnel, sollicitant le cas échéant la saisine de l'inspection du travail. Une fois visé le planning-calendrier doit être affiché en un endroit visible de chaque établissement de travail.

Après visa, les services de l'administration du travail doivent soumettre un exemplaire de ce planning-calendrier à l'Inspection du travail".

(DR. 2001 article 4 § 3)

1. La Durée du Travail.

a. Journalier :

La durée journalière de Travail ne fait pas l'objet d'une réglementation spécifique.

b. Hebdomadaire :

La durée hebdomadaire du Travail a été limitée par la Loi (de droit commun) du 29 juin 1983 qui a abrogé les dispositions de la Loi du 10 mars 1980:

"Les paragraphes 1 et 2 de la deuxième partie de l'article 34 de la Loi 8/1980, du 10 Mars 1980, portant Statut des travailleurs sont remplacés par la formule suivante: § 2 la durée maximale de travail hebdomadaire est de 40 heures de travail effectif."
(Loi 4/83 article 1 § 1 et 2)

Ce texte est repris par le Décret Royal 2001 du 28 juillet 1983 qui, comme les conventions collectives en vigueur précise que les dispositions relatives à la semaine de 40 heures s'appliquent à la notion de "Temps de Travail effectif".

"Le régime juridique de la journée de travail de droit commun, tant en ce qui concerne sa durée maximale, son organisation générale que les temps de repos est celui qui est établi à l'article 34 du Statut des Travailleurs, conformément aux modifications introduites par la Loi 4/1983, du 29 juin 1983, qui dispose que le temps de travail effectif maximum, calculé sur une base hebdomadaire, est de quarante heures"
(DR. 2001 article 4 § 1)

"Pour ce qui concerne la durée de travail effectif, la semaine de 40 heures s'applique ainsi que les limites fixées aux heures supplémentaires, sauf dispositions contraires prévues par le présent Décret Royal pour des activités particulières."
(DR. 2001 article 9 § 2)

"La durée de travail dans les entreprises soumises à cette Convention est de 40 heures de travail effectif hebdomadaire....."
(CC.Asturies article 10)

2. La Durée de Conduite (sous réserve du Règlement CEE 3820/85).

Définition.

Le Décret Royal 1270 du 23 Mai 1984 en donne la définition suivante :

"Dans le cadre de ce Décret Royal, on entend par temps de conduite le temps passé au volant du véhicule."
(DR. 1270 article 4)

Durée.

Les Décrets Royaux 2001/83 et 1270/84 imposent des durées de temps de conduite plus restrictives que le Règlement CEE 3820 :

"Le temps de conduite maximum journalier ne peut excéder 9 heures, sauf cas de force majeure ou proximité immédiate du lieu de destination."
(DR. 2001 article 16 § 2)

"La durée totale des temps de conduite effective qui peut être effectuée entre 2 périodes successives de repos telles que définies au précédent article, ne doit pas dépasser 9 heures par jour, ni 48 heures par semaine".
(DR. 1270 article 3 § 1)

Les temps de conduite imposés par la réglementation nationale espagnole se réfèrent aux dispositions de la Convention 153 de l'OIT, comme le précise la Convention collective des Asturies.

"Conformément à la Convention Internationale de l'O.I.T. il est interdit de conduire plus de 9 heures par jour. La durée maximale de conduite ininterrompue est de 4 heures. Par nécessité de service, la durée de conduite journalière ou de conduite ininterrompue peut être augmentée d'une heure."
(CC.Asturie article 10)

3. Le Temps de Service :

Comme il a été signalé dans la définition de la notion de "Temps de Travail", la réglementation sociale espagnole distingue :

- le temps de travail effectif,
- le temps de repas,
- le temps d'attente
- et les heures supplémentaires.

Le temps du repas peut selon le cas, être comptabilisé comme "temps de travail effectif" ou "temps de service".

"Temps de repas: on ne comptabilise pas le temps du repas en tant que tel, dans la mesure où ce temps ne dépasse pas deux heures."
(CC.Asturies article 10 .A)

Le temps d'attente n'est pas comptabilisé dans le calcul de la durée de travail, mais seulement dans la détermination de la rémunération ainsi que le précisent le Décret Royal 2001 et la Convention collective des Asturies :

"Les heures de présence ne sont comptabilisées ni dans le calcul des heures de travail effectif ni dans la détermination des maxima d'heures supplémentaires, même si ces heures de présence sont payées sur la même base que des heures ordinaires."
(DR. 2001 article 9 § 3)

"Temps d'attente: on appelle temps d'attente le temps pendant lequel le travailleur est libre de ses obligations envers l'entreprise, où qu'il se trouve. Ce temps ne compte pas dans le calcul total de la durée journalière de travail et n'est comptabilisé que pour moitié dans la détermination du salaire."
(CC.Asturies article 10 C)

Des limites sont malgré tout introduites quant à la durée du temps de service, soit sur une base hebdomadaire (20 heures de temps d'attente maximum -Décret Royal 2001), soit sur une base journalière (12 heures de temps de service - CC. Asturies):

"Pour l'ensemble du personnel visé au paragraphe précédent, la journée de travail ordinaire peut être prolongée d'un temps de présence hebdomadaire qui ne peut excéder 20 heures.

Les temps d'attente, qui ne sont effectués ni dans la localité de départ ni d'arrivée du parcours, et durant lesquels le travailleur n'est pas tenu d'assurer la surveillance de son véhicule sont comptabilisés pour moitié."

(DR.2001 article 17 § 2)

"Les personnels de conduite et d'accompagnement peuvent rester à la disposition de l'entreprise au maximum 12 heures par jour....."

(CC.Asturies article 10)

4. Les Heures Supplémentaires :

Définition.

Le Décret Royal 2001 et la Convention collective des Asturies donnent une définition hebdomadaire de la notion d'heures supplémentaires :

" (.....) chaque heure de travail effectif réalisée au delà de la durée maximum de la semaine de travail fixée de façon légale ou conventionnelle....."

(DR.2001 article 40 § 1)

"Heures supplémentaires: ce sont les heures de travail effectif qui dépassent le nombre d'heures définies au premier alinea de cet article (qui précise : la durée de travail est de 40 heures de travail effectif hebdomadaire) ."

(CC.Asturies article 10 D)

Mais, le Décret Royal 2001 prévoit des possibilités de déroger à cette définition hebdomadaire en autorisant les accords conventionnels à élargir la base de détermination des heures supplémentaires sur une période annuelle ou intermédiaire :

"Les heures de travail qui excèdent la durée de travail hebdomadaire légale sans dépasser le maximum légal calculé sur une base annuelle ou sur une base plus réduite n'ont pas le caractère d'heures supplémentaires si elles ont été prévues dans un accord conventionnel....."

(DR. 2001 article 40 § 2)

Application.

L'utilisation des heures supplémentaires fait l'objet d'une réglementation particulière visant à en faire contrôler la durée par les services de l'administration du Travail..

"La réalisation d'heures supplémentaires qui n'ont pas fait l'objet d'autorisation administrative, doivent être comptabilisées et communiquées mensuellement aux services de l'administration du travail et aux représentants du personnel."

(DR. 2001 -Article 41)

Une interdiction générale est introduite par le Décret Royal 2001 sur l'utilisation des heures supplémentaires de nuit, mais cette interdiction est de peu d'effet dans le secteur des transports du fait des dérogations qui peuvent être introduites de droit en raison de l'amplitude de la journée de travail des conducteurs:

"Les heures supplémentaires réalisées de nuit sont interdites, sauf dans les cas suivants :

- a) si elles résultent de la durée des amplitudes journalières de travail réalisé dans les secteurs et les activités visés dans ce Décret;*
- b) si elles ont pour objet de prévenir ou de réparer des sinistres ou toutes autres dommages à caractère exceptionnel et urgent;*
- c) si elles sont dûes à des dérapages dans la relève d'équipes travaillant par roulement non imputables à l'entreprise.*

Dans tous les autres cas, si par exception il est fait appel au travail nocturne, il est nécessaire d'obtenir une autorisation des services administratifs compétents qui doivent en informer l'Inspection du travail et entendre les représentants du personnel."

(DR. 2001 article 42)

III . Les INTERRUPTIONS de TRAVAIL

1. Les Coupures :

En droit commun, la coupure, au cours d'une journée continue est d'au moins 15 minutes, et au cours d'une journée ordinaire de 1 heure.

"Dans le cadre d'une journée continue, la pause est de quinze minutes minimum. Dans le cas d'une journée ordinaire, le temps de la pause ininterrompue doit être d'au moins une heure. Le temps de pause pris au cours d'une journée continue, visé dans cet article, peut être comptabilisé comme temps de travail effectif si le principe en a été arrêté dans le cadre d'un accord collectif ou individuel signé entre employeur et employés."
(Loi 4/83 article 1)

"La prise d'une pause d'au moins 15 minutes dans le cadre de la journée continue, tel que visé à l'article 1 de la loi 4/1983, s'opère selon les modalités acceptées entre les parties"
(DR. 2001 article 4 § 2)

Dans le secteur des transports routiers, des règles de coupures particulières sont introduites au cours du temps de conduite.

*"Il n'est pas possible de conduire de façon ininterrompue pendant plus de 4 heures. La conduite peut être prolongée d'une demi heure, si elle permet au conducteur de parvenir à destination ou à une place de stationnement plus adéquate. Dans tous les autres cas, la conduite doit être interrompue pour une durée de 30 minutes qui peut être remplacée par 2 pauses de 20 minutes ou 3 de 15 minutes intercalées durant le parcours.
De façon particulière, la conduite de véhicules articulés, d'ensembles routiers de transport de marchandises dont le poids maximum autorisé dépasse 20 tonnes, de tracteurs quand la remorque ou le semi-remorque dépasse 5 tonnes, doit être interrompue pendant une heure qui peut être remplacée par 2 pauses de 30 minutes intercalées durant le parcours.
Durant les périodes de pause, le conducteur ne doit réaliser aucune activité à caractère professionnel si ce n'est la surveillance du véhicule et de son chargement."*
(DR. 1270 article 3 § 2)

*"Dans les transports interurbains (marchandises et voyageurs), aucun conducteur ne peut conduire de façon ininterrompue durant plus de quatre heures, sans faire de pause; cette durée maximale pouvant être prolongée d'une demi-heure si cela lui permet d'atteindre son point de destination.
La durée minimale de la pause est d'une demi-heure et peut être fractionnée durant le temps de conduite."*
(DR. 2001 article 16 § 1)

Ces dispositions sont conformes à la Convention 153 de l'OIT mais ne concordent pas avec les nouvelles dispositions introduites par le Règlement CEE 3820/1985.

2. Les Repos.

a. Journalier :

Le Décret Royal 1270/84 prévoit d'entrecouper deux journées de travail par une période de repos de 10 heures qui peut être réduite hors domicile, à 8 heures :

"Au cours de toute période de 24 heures, comptabilisée à partir du début de la conduite, les conducteurs doivent prendre un repos d'au moins 10 heures consécutives. Ce repos ininterrompu peut être réduit à 8 heures s'il est pris en route mais sans que cela puisse se répéter plus de 2 fois consécutives ni plus de 2 fois par semaine."

(DR. 1270 article 2)

Certaines conventions collectives, comme celle des Asturies, sont plus strictes que le Décret Royal car elles imposent un temps de repos journalier de 12 heures minimum :

"Dans tous les cas, deux journées de travail doivent être entrecoupées d'un temps de repos continu de 12 heures, ou de un jour et demi dans le cas du repos hebdomadaire, sans réduire pour autant les repos prévus conventionnellement entre les partenaires sociaux."

(CC.Asturies article 11)

Pour faciliter l'organisation du travail des entreprises, le Décret Royal 2001/83 a introduit une souplesse de calcul pour le travail par roulement:

"Dans les entreprises qui pratiquent le travail par roulement, et quand l'organisation du travail le requiert, il est possible de comptabiliser sur une période de 4 semaines les repos journaliers et hebdomadaires tels que visés aux articles 34.2 et 37.1 du Statut des Travailleurs."

(DR. 2001 article 6)

b. Hebdomadaire :

Le repos hebdomadaire est de 1 jour et demi :

"Les salariés ont droit à un repos hebdomadaire de 1 jour et demi, comprenant en règle générale le samedi soir ou, le lundi matin et la journée complète du dimanche. Sans préjudice de dispositions particulières prévues par la loi, les conventions collectives, les contrats de travail, ou des autorisations express des autorités compétentes peuvent établir un régime spécifique de repos pour certaines activités."

(DR. 2001 article 44 § 1)

Les conventions collectives établissent le même principe mais en laissant ouvert certaines possibilités de dérogations; ainsi la Convention collective des Asturies prévoit un mécanisme de récupération au cas où la durée d'un voyage vient à dépasser 6 jours (comme le prévoit l'article 6 du règlement CEE 3820/85 pour les transports voyageurs):

"..... En cas d'exécution à titre habituel ou exceptionnel de voyages occasionnels ou réguliers de plus de 6 jours, les temps de repos correspondants sont rajoutés au repos de la semaine suivante, tout en respectant les cycles prévus."

(CC.Asturies article 11)

3. Les Repos compensateurs :

Le Décret Royal 2001 laisse aux conventions collectives la possibilité d'introduire des périodes de repos compensateurs à la suite de l'exécution d'heures supplémentaires :

"Les conventions collectives peuvent établir un régime de compensation des heures supplémentaires par des périodes de repos."

(DR. 200 article 40 § 3)

La Convention collective des Asturies prévoit un repos compensateur pour les récupérations de jours fériés :

"Un jour de repos compensateur est accordé, au cas où un jour de fête chômé annuel coïncide avec un jour de congé hebdomadaire....."

(CC.Asturies article 11)

4. Les Jours Fériés :

Le Décret Royal 2001 prévoit l'octroi d'un nombre important de jours fériés, certains de caractère national, d'autres de caractère provincial, d'autres enfin de caractère local :

"(1§.) Les fêtes à caractère national, indiquées dans le planning annuel comme jours fériés, rétribués et non récupérables, sous réserve qu'elles ne coïncident pas avec un dimanche, sont les suivantes:

(a) Conformément au Statut des Travailleurs

- le 1er Janvier, Jour de l'An
- le 1er Mai, Fête du Travail
- le 25 Décembre, jour de la Nativité

(b) En complément de l'article III du Concordat du 3 Janvier 1979 signé avec le Saint Siège :

- le 15 Août, jour de l'Assomption
- le 1er Novembre, la Toussaint
- le 8 Décembre, fête de l'Immaculée Conception
- le Vendredi Saint

(c) le 12 Octobre, fête Nationale de l'Espagne et du Monde Hispanique

(d) les lundi de Pâques et en complément de l'article 3° du Concordat du 3/1/1979

- le 6 Janvier, Epiphanie
- le 25 Juillet, fête de Saint Jacques, Apôtre
- le 19 Mars, fête de Saint Joseph
- Fête Dieu
- Jeudi Saint

(2§) Le planning annuel du travail doit faire figurer les fêtes signalées au paragraphe précédent (a), (b) et (c), si elles ne coïncident pas avec un dimanche. On peut rajouter d'autres fêtes comme signalées au paragraphe (d), jusqu'à un maximum de 12 jours.

(3§) Les Communautés autonomes peuvent au plus, remplacer 3 des fêtes signalées au paragraphe (d) par des fêtes qui rappellent les traditions locales, qu'elles aient un caractère annuel régulier ou un caractère exceptionnel."

(DR. 2001 article 45)

"Seront aussi considérés comme jours fériés, rétribués et non récupérables, deux jours maximum par année calendaire ayant le caractère de fêtes locales attachées à la tradition municipale, choisis par les services de l'administration du travail compétents -sur proposition du Conseil Municipal réuni en séance plénière- et publiés dans le journal officiel de la Communauté Autonome ou de la Province."
(DR. 2001 article 46)

5. Les Congés Annuels :

La Loi du 29 juin 1983 a fixé à 30 jours calendaires la durée minimum des congés annuels :

"Le paragraphe 1 de l'article 38 du Statut des Travailleurs est remplacé par la formule suivante :

(1.) La durée des congés annuels rétribués, sans possibilité de compensation financière, est celle qui est prévue dans les conventions collectives ou les contrats individuels de travail, sans qu'elle ne puisse être inférieure à 30 jours calendaires."

(Loi 4/83 article 2)

"L'ensemble du personnel salarié par une entreprise, soumise à la présente convention a droit à 30 jours de congés annuels, rémunérés sur la base du salaire brut, comprenant l'ensemble des rémunérations perçues à l'exception des frais de déplacement et des heures supplémentaires. (...)

Le planning annuel des congés sera établi au cours du mois de décembre de chaque année.

Tout ce qui n'a pas fait l'objet d'une disposition particulière dans les articles précédents doit être conforme à l'article 38 du Statut des Travailleurs."

(CC.Asturies article 14)

L'occurrence d'une maladie ou d'un accident en période de vacances n'a d'effet suspensif sur la comptabilisation des jours de congés qu'en cas d'hospitalisation :

"Quand un travailleur doit interrompre ses vacances à la suite d'une maladie ou d'un accident rendant nécessaire son hospitalisation, les journées passées à l'hôpital sont décomptées de ses jours de vacances."

(CC.Asturies -Chapitre V. Dispositions Complémentaires.15^{ème})

6. Les Congés Exceptionnels :

Les conventions collectives prévoient l'octroi de congés exceptionnels dans des circonstances exceptionnelles, explicitement énumérées :

"Après en avoir avisé la direction et moyennant une justification postérieure, tout salarié peut bénéficier d'absences de travail rémunérées dans les circonstances suivantes :

(a) 15 jours pour mariage personnel;

(b) 3 jours pour le décès d'un parent, conjoint, enfant, neveu, grand parent, frère ou soeur qu'ils soient parents par consanguinité ou par alliance, ainsi que pour la naissance d'un enfant. Si l'événement intervient en dehors de la province, la durée de congé est portée à 5 jours;

(c) 2 jours en cas de maladie grave d'un parent, conjoint, enfant, neveu, grand parent,

frère ou soeur qu'ils soient parents par consanguinité ou par alliance;

Cette autorisation pourra être répartie en demi journées à la demande du travailleur. Si l'événement intervient en dehors de la province, la durée pourra être augmentée du temps nécessaire au déplacement;

(d) 1 jour pour le décès d'un oncle ou d'une tante, consanguin ou par alliance. Si l'événement intervient en dehors de la province, la durée pourra être augmentée du temps nécessaire au déplacement;

(e) 1 jour pour le mariage d'un frère ou d'une soeur, d'un enfant ou d'un des parents, ce jour correspondant au jour des noces;

(f) 1 jour pour le déménagement de sa résidence habituelle;

(g) le temps nécessaire à l'accomplissement d'une tâche indispensable à caractère public ou personnel. Si cet absence correspond à une disposition légale ou conventionnelle, on se réfère à ces dispositions pour la durée de l'absence et pour sa contrepartie financière.

Si l'accomplissement de l'obligation, définie précédemment, entraîne des absences dépassant 20% des heures normalement affectées au travail sur une période de 3 mois, l'entreprise pourra appliquer au travailleur en question l'alinéa 1 des articles 46 du Statut des Travailleurs.

Si le travailleur perçoit une indemnité pour l'accomplissement d'une obligation ou d'une charge, la somme correspondante pourra être déduite du salaire auquel il aurait droit normalement.

(h) les heures employées à l'accomplissement de fonctions syndicales ou de représentation du personnel, conformément aux dispositions légales ou conventionnelles;

(i) les heures nécessaires au contrôle du permis de conduire et aux examens psychotechniques."

(CC.Asturies article 15)

Aux congés exceptionnels, s'ajoute le droit de bénéficier annuellement de 5 jours de congés sans solde :

"Tout salarié peut, après en avoir avisé préalablement l'entreprise, prendre chaque année 5 jours de congés sans solde."

(CC. Asturies article 16)

7. Les Intempéries :

Le Décret Royal 2001/83 laisse ouverte la possibilité de récupérer les journées non travaillées pour intempéries :

"Sauf dispositions contraires visées dans un contrat de travail ou une convention collective, les heures non travaillées pour raison de force majeure, état de la mer, perturbations atmosphériques, rupture de force énergétique ou manque de matières premières non imputables à l'entreprise peuvent être récupérées à raison d'une heure par jour au maximum.

Au préalable, les employeurs doivent informer les représentants du personnel et l'Inspection du travail des raisons invoquées pour procéder à la récupération."

(DR. 2001 article 5)

IV. Les REMUNERATIONS.

1. La Rémunération de Base :

Les règles applicables en matière de rémunération ne sont pas identiques selon la nature de la prestation réalisée.

Si dans certains cas (voir précédemment) le temps de repas peut être comptabilisé comme temps de travail effectif, la rémunération du temps d'attente par contre fait l'objet d'un mode de comptabilisation particulier :

" (...) Les temps d'attente, qui ne sont effectués ni dans la localité de départ ni d'arrivée du parcours, et durant lesquels le travailleur n'est pas tenu d'assurer la surveillance de son véhicule sont comptabilisés pour moitié."

(DR.2001 article 17 § 2)

Ce mode de comptabilisation se retrouve dans les conventions collectives :

" (...) le temps d'attente ne compte pas dans le calcul total de la durée journalière de travail et n'est comptabilisé que pour moitié dans la détermination du salaire."

(CC.Asturies article 10 C)

Les conventions collectives provinciales déterminent de façon précise les échelles de rémunérations en prévoyant de les renégocier annuellement :

"Le salaire déterminé par la présente Convention est celui qui figure dans le tableau annexé au présent texte en se reportant pour chaque catégorie professionnelle à la ligne lui correspondant. Ce tableau sert de base de référence à partir de laquelle peuvent être établies les augmentations individuelles de salaires, fixées librement en fonction des postes de travail, de la quantité ou de la qualité des prestations, exception faite des heures supplémentaires qui font l'objet d'une mention précise dans le tableau annexé."

(CC.Asturies article 17)

Tableau des salaires :

<i>Catégorie Professionnelle</i>	<i>Salaire de base Ptas / jour</i>	<i>Prime Ptas / jour</i>	<i>Tarif H.S. Ptas / heure</i>
<i>1. Chef de Service</i>	<i>2 300</i>	<i>239</i>	<i>570</i>
<i>2. Inspecteur Principal, Technicien moyen</i>	<i>2 117</i>	<i>239</i>	<i>554</i>
<i>3. Responsable de trafic et de station</i>	<i>2 033</i>	<i>239</i>	<i>544</i>
<i>4. Premier Adjoint au chef de trafic, Chef de quai, Chef d'équipe,</i>	<i>1 911</i>	<i>239</i>	<i>535</i>
<i>5. Second du Chef de Quai Deuxième Adjoint du responsable de trafic,</i>	<i>1 849</i>	<i>239</i>	<i>517</i>
<i>6. Contre-maître, Conducteur-mécanicien, Conducteur-Encaisseur,</i>	<i>1 787</i>	<i>239</i>	<i>507</i>
<i>7. Conducteur de fourgonette,</i>	<i>1 715</i>	<i>239</i>	<i>482</i>
<i>8. Guichetier, Encaisseur d'autobus,</i>	<i>1 606</i>	<i>239</i>	<i>453</i>
<i>9. Manoeuvre spécialisé, Aide conducteur</i>	<i>1 600</i>	<i>239</i>	<i>453</i>
<i>10. Homme d'entretien,</i>	<i>1 549</i>	<i>239</i>	<i>453</i>

"(1 e) - La prime fixée dans la Convention (Tableau Salarial) se divise par le nombre de jours effectivement travaillé et ceci sans répercussion sur les rémunérations en période de congés (.....)

(4 e) - Afin de déterminer le montant du salaire nominal, les montants désignés comme "salaire" dans la Convention doivent être multipliés par le nombre de jours que compte le mois.

(5 e) - Le travailleur, qui réalise des fonctions relevant d'une catégorie professionnelle supérieure à celle qu'il occupe en titre pendant cinq mois au cours d'une même année, ou pendant sept mois au cours de deux années consécutives, peut demander l'attribution professionnelle correspondante.

Pendant le temps où il occupe des fonctions relevant d'une catégorie professionnelle supérieure à celle qu'il occupe en titre, mais qui ne fait pas l'objet d'un avancement catégoriel le travailleur a droit de bénéficier de la différence du salaire correspondant.

Si du fait de circonstances occasionnelles et imprévues imposées par son activité, l'entreprise vient à demander à un travailleur de réaliser des tâches relevant d'une catégorie professionnelle inférieure à celle pour laquelle il travaille, elle ne peut le faire au delà de la période strictement nécessaire, doit maintenir la rémunération correspondante à la classification professionnelle en titre, et prévenir les autorités administratives légales."

(CC. Asturies - Chapitre V. Dispositions complémentaires. n° 1 à 5)

2. Les Heures Supplémentaires :

Le Décret Royal 2001 précise les modes de rémunérations des heures supplémentaires, en prévoyant une revalorisation de 75% du salaire de base (tout en laissant aux conventions collectives la possibilité d'y déroger en élargissant la base de détermination -voir précédemment) :

"(1§) Chaque heure de travail effectif réalisée au delà de la durée maximum de la semaine de travail fixée de façon légale ou conventionnelle, est revalorisée conformément aux dispositions prévues dans la convention collective ou le contrat de travail.

Cette revalorisation ne peut être inférieure à 75% du salaire dû au titre d'une heure de travail ordinaire sauf dans le cas du travail en mer.

(2§) Les heures de travail qui excèdent la durée de travail hebdomadaire légale sans dépasser le maximum légal calculé sur une base annuelle ou sur une base plus réduite n'ont pas le caractère d'heures supplémentaires si elles ont été prévues dans un accord conventionnel....."

(DR. 2001 article 40 § 1 et 2)

Le mode de rémunération des heures supplémentaires s'applique aussi à la rémunération des jours fériés travaillés :

"Quand exceptionnellement pour des raisons techniques ou d'organisation, un employé ne peut profiter d'un jour férié ou d'un jour de repos hebdomadaire, l'entreprise est tenue de verser au salarié une rémunération comprenant le salaire dû au titre de la journée travaillée revalorisé au minimum de 75%, sans compter l'attribution d'un repos compensateur."

(DR 2001/1983 article 47)

La comptabilisation d'une heure de prestation comme heure supplémentaire est réservée au travail effectif et ne s'applique pas aux heures de présence :

"En matière de transport, les heures qui excèdent les 40 heures hebdomadaires de travail effectif se calculent comme des heures supplémentaires, les heures de présence se calculent au prorata du salaire de base."

(DR.2001 article 43 § 4)

3. Les déplacements :

Les remboursements des frais de déplacement sont abordés au sein des conventions collectives :

"Durant la période de validité de la présente Convention, le montant des frais de déplacement est de :

1500 pesetas pour le Transport de Voyageurs au sein de la Province

2300 pesetas pour le Transport de Marchandises et les Transports Nationaux de Voyageurs.

4800 pesetas pour les Transports Internationaux de Marchandises et de Voyageurs.

Le remboursement des repas et du découchage (y compris le petit déjeuner) est de 35% et de 30% des montants indiqués précédemment."

(CC.Asturies article 19)

4. Les Primes diverses :

Les conventions collectives prévoient le versement d'un certain nombre de primes, par exemple :

Prime de nuit :

"Les heures de travail de nuit comprises entre 22 heures et 06 heures sont rémunérées en intégrant une revalorisation de 20% du salaire de base, sauf si le salaire a été spécifiquement déterminé pour la réalisation d'un travail de nuit."

(CC.Asturies article 12)

Prime d'ancienneté :

"Le personnel ayant au moins dix ans d'ancienneté a droit à une gratification égale à deux mois de salaire, versée en une seule fois."

(CC.Asturies Chapitre V. Dispositions Complémentaires n° 11)

Prime de sacoche :

"Les conducteurs-encaisseurs et les conducteurs-mécaniciens percevront un complément de salaire de 372 Pesetas par jour de travail."

(CC.Asturies article 20)

Primes exceptionnelles :

"Les primes exceptionnelles de Mars, de Juillet et de Noël sont chacune égales à 30 journées de salaires de base, augmentées des primes d'ancienneté, dont le montant sera déterminé d'après le tableau annexé à la présente Convention en se reportant à la ligne correspondant au salaire de référence du salarié. Les primes sont payées dans la première quinzaine de mars, juillet et décembre."

(CC.Asturies article 18)

Assurance :

"Assurance des accidents de travail. Les entreprises s'engagent à faire les démarches nécessaires afin de verser les indemnités suivantes dans la mesure où elles résultent d'accidents de travail, et cela dans les 20 jours après publication au B.O.P. de la présente convention:

<i>Accident du Travail</i>	<i>Pesetas</i>
<i>Décès</i>	<i>1 500 000</i>
<i>Incapacité Professionnelle</i>	<i>1 500 000</i>
<i>Invalidité permanente totale</i>	<i>1 500 000</i>
<i>Invalidité permanente partielle</i>	<i>1 500 000</i>

Seront compétents en la matière: la Commission médicale, la Commission technique qualifiée, les Tribunaux du travail ou, selon le cas, les Tribunaux supérieurs.

Tout salarié sera protégé par cette assurance, dès qu'il aura effectué la période d'essai légale préalable à son embauche dans l'entreprise."

(CC. Asturies - Chapitre V. Dispositions Complémentaires 19 ème)

V. LES CONTROLES

1. Les règles :

Le Décret Royal 1270 du 23 mai 1984, après le Décret Royal 2916 du 30 octobre 1981 porte entre autres sur l'introduction échelonnée d'un appareil de contrôle, en préparation de l'entrée de l'Espagne dans la Communauté européenne :

"Cependant, des raisons d'ordre pratique et d'ordre économique ont empêché que tout le parc automobile soumis à l'utilisation du chronotachygraphe, en soit équipé rapidement. C'est la raison pour laquelle, il a semblé nécessaire d'imposer de façon transitoire l'usage d'un livret individuel de contrôle aux entreprises dont les véhicules sont dépourvus d'appareil de contrôle, pour pouvoir en être encore exempté comme le prévoyaient les dispositions transitoires du Décret Royal 2916/1981"
(DR.1270 Introduction.)

A défaut de chronotachygraphe, l'utilisation du livret individuel de contrôle reste en vigueur :

"Il est prescrit à toutes les entreprises d'enregistrer le temps de travail journalier sur un cahier à feuilles numérotées en double, dont une copie doit être mise à la disposition du travailleur à sa demande"
(CC.Asturies article 10)

2. Les Sanctions :

Le Décret Royal 1270 prévoit des sanctions en cas de violation des dispositions qu'il édicte :

"Les infractions aux dispositions de ce Décret Royal, seront sanctionnées conformément à la procédure établie au chapitre 17 du Code de la Route; l'amende est celle prévue à l'annexe I de ce même Code pour les articles 190 et 197 a) paragraphe 2, dont les dispositions sont remplacées par les règles établies par le présent décret."
(DR.1270 article 5)

T.E.R.

FRANCE

T.E.R.

SOMMAIRE :

Récapitulatif des textes applicables :

Liste des textes	1
Caractérisation des textes	3

Temps de travail

Durée du travail	6
Durée de conduite	10
Temps de service	10
Amplitude	11
Heures supplémentaires	12

Interruptions de travail

Coupures	15
Repos	15
Repos compensateurs	17
Jours fériés	18
Congés annuels	19
Congés exceptionnels	20
Intempéries	21

Rémunérations

Rémunérations de base	22
Heures supplémentaires	23
Déplacements	24
Primes diverses	25

Contrôles

Autorités chargées des contrôles	26
Règles	27
Sanctions	28
Pratique	28

MONOGRAPHIE

FRANCE

ANALYSE DE LA REGLEMENTATION SOCIALE

I RECAPITULATIF DES TEXTES APPLICABLES

I. Textes Législatifs et Réglementaires.

a. Textes de droit commun :

CODE du TRAVAIL

ORDONNANCE n° 82-41 du 16 janvier 1982 relative à la durée de travail et aux congés payés.

LOI du 19 juin 1987 relative à la durée et l'aménagement du temps de travail.

b. Transports Routiers.

DECRET 49-1467 du 9 novembre 1949 concernant la durée du travail dans les entreprises de transports routiers et assimilées.

ORDONNANCE 88-1310 du 23 décembre 1958, concernant les conditions de travail dans les transports routiers publics et privés en vue d'assurer la sécurité de la circulation routière, modifiée par le Titre I de la Loi n° 75-1335 du 31 décembre 1975 relative à la constatation et à la répression des infractions en matière de transports publics et privés.

DECRET 71-125 du 11 février 1971, portant règlement d'administration publique, relatif à l'application des dispositions du Règlement n° 543/69 du 25 mars 1969 du Conseil des communautés européennes concernant les conditions de travail dans les transports routiers.

ARRETE du 11 février 1971 sur le contrôle de l'application de la réglementation des conditions de travail des membres d'équipage des transports par route en vue d'assurer la sécurité routière.

DECRET 72-1269 du 30 décembre 1972, portant application de l'ordonnance du 23 décembre 1958 en ce qui concerne l'installation et l'utilisation d'un appareil destiné à faciliter le contrôle des conditions de travail dans les transports routiers publics et privés et complétant le décret 71-125 du 11 février 1971.

ARRETE du 20 décembre 1972 relatif à l'installation et l'utilisation d'un appareil destiné à faciliter le contrôle des conditions de travail dans les transports routiers publics et privés, modifié par les arrêtés du 12 octobre 1973, du 31 décembre 1974, et du 16 juin 1976.

CIRCULAIRE ministérielle 76-42 du 9 mars 1976 relative au contrôle des membres d'équipage dans les transports routiers publics et privés.

LOI 82-1153 d'Orientation des Transports Intérieurs du 30 décembre 1982.

DECRET 83-40 du 26 janvier 1983 relatif aux modalités des dispositions du Code du Travail concernant la durée du travail dans les entreprises de transports routiers.

CIRCULAIRE ministérielle 83-45 du 18 juillet 1983 relative aux conditions de travail et à la sécurité dans les transports routiers.

CIRCULAIRE ministérielle 86-1130 du 29 septembre 1986 relative à la réglementation sociale européenne dans les transports routiers.

DECRET 86-1130 du 17 octobre 1986 relatif à l'application du Règlement C.E.E. 3820/85 du 20 décembre 1985 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route et du Règlement 3821/85 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine de transport par route.

CIRCULAIRE ministérielle 87-42 du 12 mai 1987 relative au contrôle des réglementations applicables aux transports routiers.

b. Transports Routiers de Marchandises.

Pas de texte spécifique.

c. Transports Routiers de Voyageurs.

Pas de texte spécifique.

2. Textes Conventionnels.

a. Transports Routiers.

Convention Collective Nationale des Transports Routiers et Activités Auxiliaires du Transports du 21 décembre 1950 et avenants.

Accord paritaire du Département de la Gironde du 12 février 1972

Convention Collective de la Région Nord-Pas de Calais pour les villes Roubaix-Tourcoing et Environs

b. Transports Routiers de Marchandises.

Protocole d'accord pour le personnel exerçant une activité de transport de fonds du 4 décembre 1985.

Accord local pour les entreprises de Déménagement situées dans un rayon de 25 km de Notre Dame de Paris. (le dernier avenant sur les salaires et les déplacements est du 5.1.83)

c. Transports Routiers de Voyageurs.

Convention Collective Nationale de Travail et Réglementation du travail du personnel des Voies Ferrées d'Intérêt Local (1974).

Accord relatif à la rémunération des conducteurs de cars des transports voyageurs occasionnels et touristiques de Paris et des départements de la Petite Couronne du 20 mars 1980.

3. Caractérisation des Textes Législatifs et Réglementaires.

Les textes relatifs à la réglementation sociale des transports routiers en France s'articulent autour de 3 thèmes principaux :

1. La réglementation de la durée du travail :

Le Décret du 9 novembre 1949 n° 49-1467 constitue le premier texte de référence en matière de réglementation sociale des transports; il introduit des dispositions spécifiques relatives à la durée du travail dans les entreprises de transports routiers et assimilées. Il a été appliqué jusqu'à la promulgation du décret 83-40.

Le Décret 83-40 (dit "Décret Fiterman" du nom du ministre des transports de l'époque) abroge les dispositions de 1949 sur la durée de travail dans les entreprises de transports routiers.

Le décret se caractérise par une nouvelle répartition des jours ouvrables, par l'introduction du travail par relais ou par roulement, par de nouvelles prescriptions de repos pour les conducteurs non-soumis au règlement communautaire, et par l'introduction de la notion "temps de service". Le nouveau décret recommande d'autre part l'établissement d'un calendrier de réduction des "temps d'équivalence" et du "temps à disposition".

2. Les textes européens :

Le Décret 71-125 de 1971 adapte le Règlement CEE 543/69 sur les temps de conduite et les repos des conducteurs et l'Arrêté du 30.12.72 spécifie le Règlement CEE 1463/70 concernant l'introduction d'un appareil communautaire de contrôle.

Cette première période européenne a été marquée par "la Circulaire Cavaillé" du nom du Secrétaire d'Etat au transports en 1976. Devant les difficultés d'application du règlement communautaire, la circulaire ministérielle, reconductible chaque année, admettait un certain nombre d'assouplissements concernant les durées maximales de conduite et de repos journaliers, ainsi que l'exercice effectif des contrôles.

La France s'est trouvée citée devant la Cour de Justice des Communautés européennes, pour cette circulaire considérée par les uns comme "une violation du Règlement CEE 543/69", et par les autres comme un tolérance dans le contrôle "qui ne peut être considérée comme une dérogation...ni comme...constitutive d'un droit" (Lamy Transports 1983).

Le Décret 86-1130 du 17.10.86 et la Circulaire ministérielle 86-66 du 29.9.86 adaptent les Règlements CEE 3820/85 et 3821/85.

3. Les mesures de contrôle :

Quant aux mesures de contrôle déjà introduites dans la Circulaire 83-45 du 18 juillet 1983, et le Règlement CEE 3821/85, elles ont été explicitées par la Circulaire ministérielle 87-42 du 12.5.1987 qui actualise et renforce les mesures applicables.

4. Caractérisation des Conventions Collectives.

Les articles L131 à 136 du Code de travail régissent les modes d'élaboration et d'application des conventions collectives.

Les transports par route - à l'exclusion des transports urbains et des transports des voies ferrées d'intérêt local - sont régis par une seule Convention Collective Nationale signée le 21 Décembre 1950 à l'initiative de l'Union des Fédérations de Transport (UFT), de la Fédération Nationale Force Ouvrière des Transports (CGT-FO) et de la Fédération Française des Syndicats Chrétiens d'Ouvriers des Transports sur Route et Similaires (CFTC).

Ont adhéré depuis : la Fédération Nationale des Chauffeurs Routiers (FNCR) en 1963, la Fédération Générale des Transports et de l'Equipement CFDT en 1964 lors de la création de la CFDT, la Fédération Nationale des Moyens de Transports CGT en 1966, et l'Union Nationale des Organisations Syndicales des Transports Routiers Automobiles (UNOSTRA) en 1982.

Le champ d'application de la Convention s'étend aux transports de marchandises pour compte d'autrui, aux transports voyageurs par route pour compte d'autrui, au déménagement, à la location des véhicules industriels, aux commissionnaires de transport, aux ambulanciers, et aux transports de fonds.

La Convention Collective des Transports Routiers et Activités Annexes est négociée sous la présidence d'un fonctionnaire, Inspecteur du travail du Ministère des Transports.

Sa durée est illimitée, sauf mention spéciale pour une disposition particulière.

Contenu de la Convention :

- .dispositions générales;
- .annexe I. dispositions particulières aux ouvriers;
- .annexe II dispositions particulières aux employés;
- .annexe III dispositions particulières aux techniciens et agents de maîtrise;
- .annexe IV dispositions particulières aux ingénieurs et cadres;
- .annexe V dispositions relatives aux régimes complémentaires de retraite;
- .annexe VI dispositions relatives à la participation;
- .protocole national sur la réduction et l'aménagement du temps de travail du 9.12.82
- .protocole d'accord sur l'inaptitude à la conduite du 24.9.80.
- .protocole d'accord pour le personnel des transports de fonds du 4.12.85.
- .protocole d'accord sur la formation professionnelle continue du 25.2.83.
- .accord national sur la formation professionnelle et l'emploi dans les transports routiers et activités auxiliaires du transports du 5.2.85

Bien que prévues à l'article 132-11 du Code du Travail et par la Convention Collective Nationale des Transports Routiers à l'article 4, peu de conventions régionales ou départementales ont été élaborées en France pour les Transports Routiers, à l'exception d'une Convention Collective pour la région "Roubaix-Tourcoing et Environs", et d'accords locaux limités à des points particuliers, comme celui du transports voyageurs de Paris et Petite Couronne (relatif aux salaires), celui des déménageurs d'Ile de France (relatif aux salaires et aux primes), celui de Gironde (relatif à l'ancienneté, au minimum salarial et à la classification).

Une partie du secteur des transports routiers de voyageurs, héritier des "Voies ferrées d'Intérêt local", relève d'une réglementation particulière avec:

.la Loi du 3 octobre 1940 "relative aux régimes de travail des chemins de fer régionaux et des chemins de fer nationaux".

.l'Arrêté du 22 octobre 1941

.la Convention Collective des VFIL de 1974.

On ne cite ces textes que pour mémoire car, le secteur n'occupe qu'une place marginale; il ne regroupe en effet que 17 entreprises, employant 5 000 salariés environ.

5. Abréviations utilisées.

- | | |
|------------------------|--|
| - CCN | Convention Collective Nationale des Transports Routiers et Activités Auxiliaires des transports. |
| - TRM. | Transports Routiers de Marchandises. |
| - TRV. | Transports Routiers de Voyageurs. |
| - " <i>italiques</i> " | Citation. |
| - (.....) | Texte supprimé. |

II. Les TEMPS de TRAVAIL

Le temps de travail dans le secteur des transports routiers est soumis en France aux règles de droit commun instituées par le Code du Travail.

Mais afin de tenir compte de l'intermittence du travail des personnels roulants, les textes réglementaires propres au transport ont institué à titre transitoire, deux types d'assouplissements:

- .des possibilités de prolongation (ou régime des temps d'équivalence)
- .des modes de comptabilisation particulière des temps passés au service de l'employeur (ou régime des temps à disposition)

Ces assouplissements connaissent des limites qui ont conduit à multiplier les dispositions réglementaires applicables.

Aussi distingue-t-on selon les types de prestations réalisées, 4 notions qui sont :

1. "le temps de conduite"
2. "le temps de travail effectif"
3. "le temps de service"
4. "l'amplitude"

Ces notions vont du plus restrictif au plus général (le temps de conduite correspond au temps passé au volant du véhicule en marche alors que l'amplitude est égale au temps écoulé entre deux périodes de repos journalier).

Les développements réglementaires auxquels ont donné lieu ces notions permettent, tout en n'étant pas dissociées de la législation générale relative à la durée du travail de prendre en compte la nature de l'activité transport, les contraintes de la sécurité routière et les conditions de travail.

Actuellement c'est le Décret 83-40 du 26 janvier 1983 qui sert de texte de référence aux modalités d'application de la durée du travail dans le secteur des transports routiers de marchandises et de voyageurs.

Le Décret 83-40 réglemente la durée du travail pour l'ensemble de la branche transport pour compte d'autrui en s'intéressant au personnel sédentaire comme au personnel roulant. On ne s'intéressera ici qu'aux dispositions spécifiques applicables à la seconde catégorie.

I. La Durée du Travail.

Définition générale :

L'article L 212-4 du Code de Travail définit la durée du travail de la façon suivante :
" La durée du travail.....s'entend du travail effectif à l'exclusion du temps nécessaire à l'habillage et au casse-croûte ainsi que des périodes d'inaction dans les industries et commerces....."

(L 212-4 du Code de Travail)

La définition de la durée du travail donnée par le Décret 83-40 est conforme à la définition donnée par le Code du travail. En effet, le Décret du 26 janvier 1983 définit la durée du travail du personnel roulant dans les termes suivants:

"La durée du travail effectif est égale à l'amplitude de la journée de travail, telle que définie à l'article 6, paragraphe 1, diminuée de la durée totale des interruptions dites "coupures" et du temps consacré aux repas, à l'habillage et au casse-croûte"

(Décret 83-40 article 5 § 1)

L'amplitude et les coupures étant respectivement définies comme:

"...l'intervalle existant entre deux repos journaliers successifs ou entre un repos hebdomadaire et le repos journalier immédiatement précédent ou suivant"
(Décret 83-40 article 6 § 1)

"Par "coupure" il faut entendre toute interruption de travail pendant laquelle le salarié n'exerce aucune activité et dispose librement de son temps : il est alors en repos....."
(Circulaire 83-45 I F a)

Modes de comptabilisation du temps de travail effectif:

Le Décret 83-40 énonce comme principe que tout temps passé au service de l'employeur est pris en compte pour sa durée réelle à l'exception des coupures, repas, casse-croûte et habillage.

Mais il introduit - à titre transitoire - des modes de comptabilisations particulières pour certaines périodes passées au service de l'employeur (qui sont encore en application).

Pour le personnel roulant des transports de marchandises ne rentrant pas quotidiennement à l'établissement d'attache (zone longue) et pour le personnel roulant des transports de voyageurs, les périodes durant lesquelles les conducteurs n'exécutent aucune activité effective tout en restant à la disposition de l'employeur sans disposer librement de leur temps ne sont décomptées comme travail effectif que pour les 2/3 de leur durée réelle.

"les périodes de simple présence, d'attente ou de disponibilité passées au lieu de travail ou sur le véhicule ...pendant lesquelles le personnel ne dispose pas librement de son temps mais reste à la disposition de l'employeur, sont dénommées "temps à disposition" et ne sont comptées comme travail effectif que pour une fraction égale à deux tiers."
(Décret 83-40 article 5 § 3)

Pour le personnel roulant travaillant en double équipage, le temps non consacré à la conduite pendant la marche du véhicule est comptabilisé pour moitié.

"Lorsque l'équipage comprend deux conducteurs à bord...le temps non consacré à la conduite pendant la marche du véhicule est compté comme travail effectif pour une fraction égale à la moitié."
(Décret 83-40 article .§ 5)

Pour le personnel roulant des transports routiers de marchandises rentrant habituellement à l'établissement d'attache (zone courte), le Décret 83-40 n'introduit pas de mode de comptabilisation particulière mais il reprend la notion de "temps d'équivalence" déjà introduite dans le décret 49-1467 qui permet une prolongation de 3 heures de la durée légale du travail.

Remarque : Le Décret 83-40 a introduit une notion nouvelle: "le personnel roulant effectuant des transports de marchandises affecté à des services *"impliquant habituellement"* - *"n'impliquant pas habituellement"* le retour quotidien au domicile."

La Circulaire ministérielle 83-45 du 18 juillet 1983 explicite cette notion dans les termes suivants:

"Dans la pratique l'employeur a dû normalement affecter son personnel soit à un service impliquant habituellement un retour quotidien à l'établissement d'attache, soit à un service effectuant des transports de longue distance. En cas de difficultés on pourra considérer que le personnel prenant au moins 6 repos par mois hors de son domicile effectue des transports de longue distance pour l'application de l'article 5."
(Circulaire 83-45 I F b)

a. Journalière.

La durée du travail appliquée dans le secteur des transports est définie à l'article L212-1 du Code de Travail qui fixe à 10 heures la durée quotidienne maximum du travail.

"La durée quotidienne du travail effectif par salarié ne peut excéder dix heures sauf dérogations dans des conditions fixées par décret".
(Code du Travail article L 212-1)

Le Décret 83-40 reprend cette règle, en autorisant de façon exceptionnelle des dépassements jusqu'à 12 heures :

"La durée quotidienne du travail effectif considérée isolément ne peut excéder dix heures"
(Décret 83-40 article 7 § 1)

"En application du deuxième alinéa de l'article L 212-1 du Code de Travail, cette durée pourra être portée à douze heures une fois par semaine pour le personnel roulant....."
(Décret 83-40 article 7 § 2)

"Cette durée pourra être portée à douze heures une seconde fois par semaine, dans la limite de six fois par période de douze semaines, à condition que la durée hebdomadaire du travail ait été répartie sur cinq jours au moins"
(Décret 83-40 article 7 § 3)

Néanmoins il est en ces cas, nécessaire de consulter le comité d'entreprise :

" Le Comité d'entreprise ou, à défaut, les délégués du personnel, s'ils existent, émettent un avis sur les dépassements à la durée quotidienne de dix heures"
(Décret 83-40 article 7 § 4)

b. Hebdomadaire.

Comme la durée quotidienne du travail, la durée hebdomadaire du travail dans les transports routiers prévue par le décret 83-40 est conforme à celle qui est définie dans le Code du Travail.

Le Code du Travail à l'article 212-1 et suivants fixe la durée hebdomadaire du travail à 39 heures de travail effectif.

".....la durée légale du travail effectif des salariés est fixée à 39 heures par semaine".
(L 212-1 du Code du travail)

Le décret 83-40 prévoit un certain nombre de dérogations et de dépassements mais elles sont limitées aux seuls cas d'urgence :

" La prolongation est limitée à :

.huit heures par semaine pour les mesures de sécurité, sauvegarde ou réparations en cas d'accidents survenus aux installations ou bâtiments;

.six heures par semaine pour le dépannage des véhicules, sans que la durée journalière de travail puisse excéder quatorze heures.

Le chef d'entreprise qui veut faire usage de la faculté de prolongations temporaires à la durée de travail prévue au présent article doit en informer immédiatement l'inspecteur du travail."

(Décret 83-40 article 9)

De plus pour le personnel travaillant en zone courte (rentrant habituellement à l'établissement d'attache), il est prévu d'établir une équivalence entre heures de présence et heures de travail effectif qui prennent en compte les temps d'inaction. Cette équivalence est de 3 heures maximum; elle revient à étendre à 42 heures le temps de présence hebdomadaire des conducteurs en le rendant "équivalent" à 39 heures de travail légal.

"Pour tenir compte de l'intermittence du travail, et à titre transitoire, la durée hebdomadaire de travail effectif prévue à l'article L 212-1 du Code de Travail peut être prolongée des temps de présence suivants.....pour le personnel roulant effectuant des transports de marchandises affecté à des services impliquant habituellement un retour quotidien à l'établissement d'attache: trois heures."

(Décret 83-40 article 5 § 2 et 2 c)

c. Autres périodes.

Pour les transports de marchandises, le Décret 83-40 permet en certaines circonstances de calculer la durée du travail sur la quatorzaine.

"...dans le cas où, pour des raisons techniques d'exploitation, il serait impossible d'organiser le travail sur une semaine pour certains personnels roulants effectuant des transports de marchandises, la durée hebdomadaire de travail peut être calculée sur deux semaines consécutives...après avis du comité d'entreprise ou, à défaut, des délégués du personnel, s'ils existent, et autorisation du ministre chargé des transports"

(Décret 83-40 article 4 § 3)

La Convention Collective a par ailleurs intégré cette disposition en précisant néanmoins:

"Sous réserve du respect de l'article 4.3 du décret du 26 janvier 1983.....dans le cadre d'un cycle régulier, la durée hebdomadaire du travail effectif est calculée, en moyenne, sur la durée de ce cycle....Est considéré comme cycle régulier ..toute période de deux semaines consécutives -comportant une répartition inégale de l'horaire de travail sur chaque semaine - impliquant une durée de travail inférieure à la durée de travail sur chacune des semaines - se renouvelant au moins une fois chaque mois."

(CCNA. annexe I, article 23 § 2)

Pour les transports routiers de voyageurs, la Convention Collective Nationale retient elle aussi la quatorzaine comme base de calcul :

" La durée moyenne maximale hebdomadaire de travail effectif calculée par période de 12 semaines consécutives ne peut excéder 88 heures par quatorzaine"

(CCNA. annexe I. article 17 § 1)

La Loi du 19 juin 1987 relative à la durée et à l'aménagement du temps de travail (nouvel article 212-15 du code du travail) prévoit aussi la possibilité d'organiser la durée de travail sous forme de cycles pluri-hebdomadaires par un décret ou une convention collective étendue. Mais cette dernière condition n'est pas encore remplie dans les transports routiers

2. La Durée de Conduite

La durée de conduite applicable en France (journalière, hebdomadaire, autres périodes) est celle définie à la Section IV du Règlement CEE 3820/85.

La notion de temps de conduite n'a pas donné pas lieu à l'élaboration de prescriptions spécifiques dans le cadre de textes légaux et réglementaires nationaux; elle n'est donc pas opposable aux véhicules ne rentrant pas dans le champ d'application des normes communautaires.

Le Décret 86-1130 du 17.10.86 précise à propos de la réglementation CEE 3820 et 3821/85 en France :

" Pour les transports entrant dans le champ d'application des règlements CEE 3820-85 et 3821-85 du 25 décembre 1985 susvisés, les prescriptions énoncées par ces règlements valent obligations définies par décrets en Conseil d'Etat en vertu de l'article 1er de l'Ordonnance du 23 décembre 1985 et du Décret du 31 juillet 1980 susvisés."
(Décret 86-1130. article 1)

Remarque: la Circulaire 86-66 du 29 septembre 1986 précise la définition de la semaine calendaire

"La semaine est désormais calendaire - et donc fixe- et remplace la semaine glissante (période de sept jours consécutifs). Elle commence le lundi à 0 heure et se termine le dimanche à 24 heures. C'est donc cette période ainsi définie qui doit servir de cadre pour la détermination des durées de conduite sur deux semaines consécutives et de repos hebdomadaires."
(Circulaire 86-66 I A 3)

3. Le Temps de Service

Le temps de service ne fait pas l'objet d'une définition précise dans le Décret 83-40 mais on peut en déterminer les composantes à la lecture du texte du décret et de la circulaire 83-45.

Dans le temps de service, ne sont pas pris en compte les coupures et le temps consacré au repas, à l'habillage et au casse croûte, mais seulement le travail effectif et le temps à disposition pris pour leur durée réelle.

La notion de temps de service s'applique exclusivement au "personnel roulant effectuant des transports de marchandises affectés à des services n'impliquant pas habituellement le retour quotidien à l'établissement d'origine" c'est à dire au personnel roulant marchandises longue distance.

a. Journalière :

Le temps de service est limité sur une journée à 12 heures avec possibilité d'extension à 13 heures sous certaines conditions.

"le temps passé au service de l'employeur (avant application du coefficient des 2/3) ne peut excéder sur une journée: douze heures, avec possibilité d'extention à treize heures lorsque la durée quotidienne de travail effectif excède dix heures, en application de l'article 7 § 2 et 3 ci-après."
(Décret 83-40 article 5 § 4)

Rappel: les dérogations citées à l'article 7 § 2 et 3 concernent les dispositions suivantes *"En application du deuxième alinéa de l'article L 212-1 du Code de Travail, cette durée pourra être portée à douze heures une fois par semaine pour le personnel roulant....."* (Décret 83-40 article 7 § 2)

" Cette durée pourra être portée à douze heures une seconde fois par semaine, dans la limite de six fois par période de douze semaines, à condition que la durée hebdomadaire du travail ait été répartie sur cinq jours au moins" (Décret 83-40 article 7 § 3)

b. Hebdomadaire et autres périodes :

Le temps de service fait d'autre part l'objet de plusieurs autres limitations: sur la semaine (55 heures), sur la quatorzaine (52 heures par semaine en moyenne), sur 12 semaines (50 heures par semaine en moyenne).

".....le temps passé au service de l'employeur, avant application du coefficient de deux tiers, ne peut excéder :

sur une semaine isolée: cinquante-cinq heures;

sur une période de deux semaines : cinquante-deux heures par semaine en moyenne;

sur une période de douze semaines: cinquante heures par semaine en moyenne."

(Décret 83-40 article 5 § 4)

4. L'Amplitude :

Le Décret 83-40 donne une définition précise de la notion d'amplitude.

"L'intervalle existant entre deux repos journaliers successifs ou entre un repos hebdomadaire et le repos journalier immédiatement précédent ou suivant "

(Décret 83-40 article 6)

La notion d'amplitude est employée par les professionnels pour les transports routiers de voyageurs et les dispositions relatives à cette notion figurant dans le décret 83-40 ne sont applicables qu'au seul personnel roulant voyageur.

Comme le temps de service, cette notion a pour objectif de limiter le temps de présence des personnels roulants;

Comme la norme temps de service , la règle relative à l'amplitude a pour but essentiel de limiter le temps de présence au travail, pris au sens large."

(Circulaire 83-45 G alinéa 3)

a. Journalière.

L'amplitude de la journée de travail ne doit pas excéder 12 heures, sauf dans le cas des doubles équipages où elle peut atteindre 18 heures, sans possibilité de dépassement.

"Pour le personnel roulant des entreprises de transport de voyageurs , l'amplitude de la journée de travail ne doit pas excéder 12 heures. Elle ne doit pas excéder 18 heures dans le cas d'un équipage composé de plusieurs conducteurs."

(Décret 83-40 article 6 § 2)

Lorsque les conditions d'exploitation le rendent nécessaires, des prolongations d'amplitude jusqu'à 14 heures sont possibles mais alors, plusieurs conditions doivent être remplies :

- .le temps de service ne doit pas excéder 9 heures
- .le conducteur doit pouvoir disposer d'interruptions suffisamment importantes pour pouvoir se reposer
- .l'employeur doit consulter au préalable le Comité d'Entreprise ou les délégués du personnel et obtenir l'autorisation de l'inspection du travail.

"Dans le cas où les conditions d'exploitation le rendent nécessaire et après avis du comité d'entreprise ou, à défaut, des délégués du personnel, s'ils existent, et autorisation de l'Inspecteur du travail, l'amplitude peut être prolongée jusqu'à 14 heures sous réserve des conditions suivantes :

.la durée quotidienne du temps passée au service de l'employeur ne doit pas excéder neuf heures;

.le service doit comporter :

-une interruption d'au moins 2 heures et demie continues ou deux interruptions d'au moins une heure et demie chacune, lorsque l'amplitude est prolongée au delà de 12 heures et jusqu'à 13 heures;

-une interruption d'au moins 3 heures continues ou 2 interruptions d'au moins 2 heures continues chacune, lorsque l'amplitude est prolongée au delà de 13 heures...."

(Décret 83-40 article 6 § 3)

b. Hebdomadaire.

pas de disposition spécifique

5. Autres notions ayant un rapport avec la Durée du Travail.

La semaine de travail peut être de 5 ou 6 jours sans que la durée journalière du travail ne puisse excéder le maximum prévu.

La semaine peut sous certaines conditions être de moins de 5 jours :

" La répartition de la durée de travail sur un nombre inférieur à cinq ne peut être effectuée qu'avec l'accord du Comité d'Entreprise ou, à défaut, des délégués du personnel. Dans les entreprises qui ne sont pas légalement dotées d'une représentation du personnel, cette répartition pourra être autorisée par l'inspecteur du travail après enquête auprès des salariés."

(Décret 83-40 article 2 § 2)

" Sous réserve du respect des dispositions prévues à l'article 2 - 2ème alinéa du Décret du 26 janvier 1983, l'horaire hebdomadaire du travail peut être réparti également ou non sur 4 jours ou 4 jours 1/2 consécutifs."

(CCNA. article 12 § 5)

6. Les Heures Supplémentaires.

Les heures supplémentaires sont les heures de travail effectif réalisées au delà de 39 heures par semaine (Code du travail L. 212-5).

"Un décret détermine un contingent annuel d'heures supplémentaires pouvant être effectuées après information de l'inspecteur du travail et, s'ils existent, du Comité d'entreprise ou à défaut des délégués du personnel.

Un contingent d'un volume supérieur ou inférieur peut être fixé par une convention ou

un accord collectif étendu."
(Code du travail article L 212-6)

Le décret n° 83-101 du 27 janvier 1983 a fixé le contingent légal pouvant être effectuées sans autorisation de l'Inspecteur du travail à 130 heures par an et par salarié.

Comme l'y autorise le code du travail, la Convention collective des transports routiers fixe un contingent annuel d'heures supplémentaires plus élevé qui atteint 195 heures pour le personnel roulant.

"En application de l'article L 212-6 du Code de travail, le contingent d'heures supplémentaires pouvant être effectuées après information de l'Inspection du travail est fixé, par période de douze mois....à 195 heures pour le personnel roulant voyageurs, marchandises et déménagement."
(CCNA. article 12 § 2)

Afin de pouvoir contrôler ce contingent,
" le bulletin de paie ou la fiche annexée au bulletin de paie prévue à l'article D 212-11 du Code du travail doit préciser le total cumulé des heures supplémentaires effectuées par le salarié depuis le début de l'année civile."
(Décret 83-4 . article 10 § 6)

Mais des dérogations ont été introduites à l'imputation de certaines heures réalisées au delà du maximum légal hebdomadaire

- .dans certaines circonstances (surcroit de travail).
- .en vertu de la modulation (aménagement du temps de travail)
- .en vertu d'un régime de dérogation au calcul hebdomadaire des heures

En cas de surcroît exceptionnel de travail, dû à des circonstances extérieures à l'entreprise, les heures supplémentaires ne s'imputent pas sur les contingents.

" En cas de surcroit de travail consécutif à des circonstances imprévisibles et étrangères à l'entreprise, les heures supplémentaires effectuées à titre exceptionnel, après information de l'inspection du travail et des délégués du personnel, ne s'imputent pas sur les contingents...."
(CCNA. article 12 § 3)

De plus, en vertu des dispositions du Code du travail relatives à l'aménagement ou la modulation du travail, la convention collective des transports routiers a introduit un certain nombre d'assouplissements quant au calcul du seuil au delà duquel sont dues les majorations de salaires prévues au titres des heures supplémentaires.

"Une convention ou un accord collectif étendu peut prévoir que les majorations de salaires prévues ne sont pas dues pour les heures effectuées, dans la limite de 41 heures par semaine, au delà de la durée légale du travail"
(Code du travail article L212-8)

La modulation du travail consiste dans l'annualisation de la durée du travail. Elle permet de faire varier la durée hebdomadaire du travail d'une semaine sur l'autre sur 12 mois, à condition que sur les 12 mois, la durée du travail n'excède pas en moyenne 39 heures par semaine travaillée. Dans la pratique ce système que la Convention collective généralise pour tous les salariés selon des types de travail défini (tourisme, déménagement, denrées périssables, etc) n'est, dans la pratique, guère applicable qu'aux conducteurs livreurs.

" En référence à l'article 212-8 du Code de travail, l'amplitude maximale de la modulation de la durée légale hebdomadaire est fixée comme suit

.service de tourisme "voyageurs : + ou - 4 heures
.transports de masses indivisibles : + ou - 5 heures (.....)"
(CCNA. article 12 § 4)

Si le calcul de la durée du travail semaine par semaine est la règle générale pour le décompte des heures supplémentaires, il est possible dans certains cas de procéder à un calcul sur 2 semaines :

"Pour le personnel roulant effectuant des transports de voyageurs, la durée hebdomadaire peut être calculée sur deux semaines consécutives à condition que cette période comprenne au moins trois jours de repos. Sous réserve que soit respectée pour chacune des semaines la durée maximale pouvant être accomplie au cours d'une même semaine telle que définie à l'article L 212-7 du Code du Travail, il peut être effectué, au cours de l'une ou l'autre semaine, des heures de travail en nombre inégal . La durée hebdomadaire du travail des intéressés est considérée comme étant le résultat de la division par deux du nombre d'heures accomplies pendant les deux semaines."
(Décret 83-40 article 4 § 2)

De même :

Par dérogation....dans le cas où, pour des raisons techniques d'exploitation, il serait impossible d'organiser le travail sur une semaine pour certains personnels roulants effectuant des transports de marchandises, la durée hebdomadaire du travail peut être calculée sur 2 semaines consécutives..."
(Décret 83-40 article 4 § 2)

III. Les INTERRUPTIONS de TRAVAIL

1. Les Coupures.

Mentionnées par le Décret 83-40 article 5 §1, les "coupures" ont fait l'objet d'une définition précise dans la Circulaire ministérielle 83-45 du 18 juillet 1983.

"Par "coupures" il faut entendre toute interruption de travail pendant laquelle le salarié n'exerce aucune activité et dispose librement de son temps; il est en repos. Les temps d'attente considérés comme temps à disposition et décomptés partiellement comme travail effectif, ne sont pas des coupures. Par contre, les repos pris en vue du respect des dispositions du règlement CEE 543/69 relatives à la conduite continue constituent bien des coupures."

(Circulaire 83-45 1ère Partie F)

Les coupures n'entrent pas dans la durée effective du travail, elles s'effectuent principalement en application de la réglementation communautaire au terme d'un certain temps de conduite.

"1. Après 4 heures et demie de conduite, le conducteur doit respecter une interruption d'au moins 45 minutes, à moins qu'il n'entame une période de repos.

2. Cette interruption peut être remplacée par des interruptions d'au moins 15 minutes chacune, intercalées dans la période de conduite ou immédiatement après cette période, de manière à respecter les dispositions du paragraphe 1 (.....)"

(Règlement CEE 3820/85 article 7 § 1 et 2).

Des coupures prolongées sont imposées aux conducteurs voyageurs quand l'amplitude de leur journée de travail dépasse 12 heures.

Jusqu'à 13 heures, elles doivent être de 2 h 30 en continue ou de 2 fois 1 h 30.

Au delà de 13 heures, et jusqu'à 14 heures, elles doivent être de 3 h en continue ou de 2 fois 2 h.

"L'amplitude peut être prolongée jusqu'à 14 heures sous réserve des conditions suivantes:...

Le service doit comporter...

...une interruption d'au moins deux heures et demie continues ou deux interruptions d'au moins une heure et demie continue chacune, lorsque l'amplitude est prolongée au delà de 12 heures et jusqu'à 13 heures;

...une interruption d'au moins trois heures continues ou deux interruptions d'au moins deux heures continues chacune, lorsque l'amplitude est prolongée au delà de 13 heures.

Au cours de ces interruptions, le salarié n'exerce aucune activité et dispose librement de son temps."

(Décret 83-40 article 6 § 3)

2. Les Repos journaliers et hebdomadaires.

Le repos s'effectue en application des dispositions communautaires, si le conducteur est soumis à la réglementation CEE, ou selon les normes nationales, si le conducteur n'est pas soumis aux règlements CEE.

a. Journalier.

Pour les conducteurs astreints au Règlement CEE 3820/85, le repos journalier doit être d'au moins 11 heures consécutives; il peut être réduit sous condition à 9 heures, 3 fois par semaine.

"Dans chaque période de 24 heures, le conducteur bénéficie d'un temps de repos journalier d'au moins 11 heures consécutives, qui pourrait être réduit à un minimum de 9 heures consécutives 3 fois au maximum par semaine, à condition qu'un temps de repos correspondant soit accordé par compensation avant la fin de la semaine suivante. Les jours où le repos n'est pas réduit conformément au 1er alinéa, il peut être pris en 2 ou 3 périodes séparées au cours de la période de 24 heures, l'une de ces périodes devant être d'au moins 8 heures consécutives. Dans ce cas, la durée minimale du repos est portée à 12 heures.

Pendant chaque période de 30 heures dans laquelle il y a au moins deux conducteurs à bord d'un véhicule, ceux ci doivent chacun bénéficier d'un repos journalier d'au moins 8 heures consécutives."

(Règlement CEE 3820/85 article 8 § 1, 2 et 3)

Pour les conducteurs non soumis à la réglementation communautaire le repos journalier est d'au moins 10 heures :

" Le personnel roulant des établissements....effectuant des transports non-soumis au Règlement CEE...doit bénéficier d'un repos journalier d'au moins 10 heures consécutives pendant les vingt-quatre heures précédant tout moment où il exécute un travail effectif ou est à disposition."

(Décret 83-40 article 8)

b. Hebdomadaire.

Pour les conducteurs astreints au Règlement CEE, le repos hebdomadaire est de 45 heures consécutives, il peut être réduit à 36 heures au point d'attache du véhicule ou du conducteur, ou même à 24 heures, hors ce point d'attache, si le raccourcissement est compensé par un temps de repos équivalent.

"Au cours de chaque semaine, une des périodes de repos...est portée, à titre de repos hebdomadaire à un total de 45 heures consécutives. Cette période de repos peut être réduite à 36 heures consécutives, si elle est prise au point d'attache habituel du véhicule ou au point d'attache du conducteur, ou à un minimum de 24 heures consécutives si elle est prise en dehors de ces lieux. Chaque raccourcissement est compensé par un temps de repos équivalent pris en bloc avant la fin de la troisième semaine suivant la semaine concernée."

(Règlement CEE 3820 article 8 § 3)

Pour les conducteurs de transport de voyageurs en service occasionnel international, les repos hebdomadaires correspondant à deux semaines de travail peuvent être pris en bloc à l'issue de la deuxième semaine.

(cf. Règlement CEE 3820 article 8 § 5)

Le Code de travail établit le principe d'un repos hebdomadaire d'une durée minimale de 24 heures (Code du Travail articles L 221 et suivants). En règle générale, ce repos doit être accordé le dimanche mais les entreprises de transport sont admises de droit à donner le repos hebdomadaire par roulement (article L 221-9).

La Convention Collective précise les aménagements applicables.

"Le repos hebdomadaire sera accordé conformément aux lois en vigueur. Il aura lieu normalement le dimanche, sauf nécessité impérieuse de l'exploitation....."

Le personnel roulant marchandises et déménagement bénéficie d'un repos d'une durée moyenne de 48 heures sous la forme de repos successifs de durée égale ou inégale sans que cette durée puisse être inférieure à 35 heures au domicile et 24 heures hors du domicile.

En cas de ou des repos continu(s) hebdomadaire(s) inférieur(s) à 48 heures, le ou les reliquat(s) de repos non pris s'ajoute(nt) au plus proche repos continu hebdomadaire pris au domicile.

Dans le cas de repos inégaux, dont le plus court est pris hors domicile, la durée totale des deux repos hebdomadaires consécutifs est portée de 96 à 105 heures."

(CCNA. annexe I article 8 bis)

Le personnel roulant voyageurs bénéficie de repos consécutifs égaux ou inégaux, dont, à la fois :

-la durée minimale est de 24 heures accolées à un repos journalier, sous réserve des dispositions du Règlement CEE 543-69

-la durée moyenne de 96 heures par quatorzaine.

Si les repos pris au cours d'une quatorzaine considérée n'atteignent pas 96 heures, le repos est reporté par journée ou demi-journée accolée à un repos hebdomadaire à prendre :

- dans les trois mois, notamment pendant la période des vacances scolaires pour le personnel des services concernés

- dans la période de novembre à mars pour le personnel des services de tourisme.

Les durées de repos fixées par la présente convention s'entendent de la durée totale de repos continu, hebdomadaire et journalier, dont bénéficie le personnel en principe en fin de semaine."

(CCNA. annexe I article 17 § 3)

c. Autres périodes.

Pas de dispositions spécifiques.

3. Les Repos Compensateurs.

Les dispositions relatives aux repos compensateurs sont établies par le Code du Travail aux articles L 212-5-1, et suivants.

Les repos compensateurs s'appliquent en premier lieu sur les heures de travail effectif supplémentaires réalisées et en second lieu en cas de dépassements d'amplitudes.

Sur les heures supplémentaires :

Toute heure supplémentaire effectuée au delà de 42 heures donne droit légalement à un repos compensateur égal à 20% dès lors que l'entreprise compte plus de 10 salariés. Toute heure supplémentaire réalisée au delà du contingent annuel donne droit à un repos compensateur égal à 50% dans toutes les entreprises.

Le contingent annuel pris en compte est le contingent de droit commun (130 heures) et non le contingent conventionnel (195 heures).

Ainsi, jusqu'à 130 heures, la compensation est de 20% par heure supplémentaire.

De 131 heures à 195 heures la compensation est de 50 % par heure supplémentaire.

Le repos compensateur s'ajoute au paiement des heures supplémentaires.
L'information du cumul des heures à prendre doit être marquée sur le bulletin de paie ou sur une fiche jointe à ce bulletin (Décret 83-40 article 10 §6). Une fois atteint le total de 8 heures, le repos compensateur doit être pris dans un délai de deux mois.

Toute heure supplémentaire ouvre droit à repos compensateur, dans les conditions fixées à l'article L212-5-1, même si ces heures ne sont pas imputées sur le contingent, comme en cas de travaux d'urgence:

"Les heures ainsi accomplies sont des heures supplémentaires et sont rémunérées comme telles. Elles ouvrent droit, s'il y a lieu, au repos compensateur....Elles ne sont pas imputées sur le contingent déterminé....."
(Décret 83-40 article 9)

Il peut être dérogé au principe des repos compensateurs par l'instauration du travail sur des cycles plurihebdomadaires. En effet dans ce type de distribution de la durée du travail, les semaines comportant des heures au delà de 39 heures sont compensées au cours du cycle par des semaines ayant un travail effectif inférieur à 39 heures.(Loi du 19.6.87 article 6). Néanmoins cette dérogation n'est applicable que dans le cadre d'un accord de branche (ce qui n'est pas le cas pour les TRM et TRV) ou dans le cadre d'un accord d'entreprise.

En cas de dépassements d'amplitudes :

Le Décret 83-40 prévoit des compensations lorsque l'amplitude est prolongée au delà de 12 heures. Ces compensations peuvent être accordées sous forme de rémunération, ou sous forme de repos compensateur.

"Les dépassements d'amplitude, considérée isolement, résultant d'application des dispositions du paragraphe 3 ci dessus (voir amplitude) donnent lieu à compensation dans les conditions ci-après :

- 75% de la durée des dépassements entre la douzième et la treizième heure,
- 100% de la durée des dépassements au delà de la treizième heure.

(Décret 83-40 article 6 § 4)

4. Les Jours fériés.

Les jours fériés légaux relevés par le Code du Travail sont au nombre de 11.

"Les fêtes légales ci-après désignées sont des jours fériés:

- le 1er janvier;
- le lundi de Pâques;
- le 1er mai;
- le 8 mai;
- l'Ascension;
- le lundi de Pentecôte;
- le 14 Juillet;
- l'Assomption;
- la Toussaint;
- le 11 Novembre;
- le Jour de Noël. "

(Code du Travail. article L 222-1)

La Convention Collective retient deux cas d'espèce :

Si le personnel peut justifier de 6 mois d'ancienneté, il peut prétendre à 5 jours fériés rémunérés;

Si le personnel est mensualisé et bénéficie de plus d'un an d'ancienneté, il a droit à une indemnité pour chaque jour férié légal non travaillé (en plus du 1er Mai)

"Le personnel ouvrier justifiant d'au moins six mois d'ancienneté dans l'entreprise bénéficie du paiement de cinq jours fériés légaux par année civile (non compris le 1er mai), sous réserve d'avoir travaillé les jours ouvrés précédant et suivant immédiatement chaque jour férié considéré....."

A défaut de décision de l'employeur, les jours fériés payés sont les suivants:

- lundi de Pâques
- lundi de Pentecôte
- Fête nationale
- Toussaint
- Noël

le personnel ouvrier mensualisé justifiant d'une année d'ancienneté ...bénéficie... d'une indemnité pour chaque jour férié légal non travaillé (autre que le 1er Mai).
(CCNA. annexe I article 7 bis)

A ces dispositions générales s'ajoutent les dispositions particulières de droit commun applicables au 1er mai qui ne peut, quelles que soient les conditions d'exercice donner lieu à réduction de salaire.

"Le 1er mai est jour férié et chômé"
(Code du Travail article L222-5)

"le chômage du 1er mai ne peut être cause de réduction des traitements et salaires"
(Code du Travail article L222-6)

5. Les Congés annuels.

Les congés payés s'acquièrent à raison de 2 jours et demi ouvrables par mois de travail, sur une période s'étendant du 1er juin au 31 mai.

"Le travailleur qui, au cours de l'année de référence, justifie avoir été occupé chez le même employeur pendant un temps équivalent à un minimum d'un mois de travail effectif, a droit à un congé dont la durée est déterminée à raison de 2 jours et demi ouvrables par mois de travail sans que la durée totale du congé exigible puisse excéder 30 jours ouvrables."

(Code de Travail article L 223-2)

La durée du congé annuel peut de plus être majorée en raison de l'âge ou de l'ancienneté selon des modalités qui sont déterminées par convention ou accord collectif de travail. (article L 223-3)

La période de congé payé est fixée par les conventions ou les accords collectifs de travail.

La convention collective des transports routiers prévoit des périodes différentes selon l'activité exercée.

Pour l'ensemble du personnel (sauf voyageurs services réguliers, occasionnel et déménagement) :

" La période des congés annuels s'étend à l'année entière, étant précisé que, dans tous les cas, et par dérogation à l'article L 223-8 du Code de travail, le personnel bénéficiera sur sa demande d'au moins vingt-quatre jours ouvrables de congé au cours de la période allant du 1er juin au 31 octobre, sous réserve des dispositions des articles

20, 21 et 31 ci-dessous (personnel voyageurs et déménagement)- soit en continu - soit si les conditions d'exploitation l'exigent en deux fractions de 18 jours et 6 jours. Lorsque la fraction la plus longue du congé annuel est de 18 jours, le solde de ce congé peut être pris en une seule fois."

(CCNA. annexe I article 7)

Pour les conducteurs voyageurs des services réguliers:

" Par dérogation aux dispositions de l'article 7 précité, alinéa 3, la période pendant laquelle le personnel visé par le présent article bénéficiera, sur sa demande, d'au moins vingt-quatre jours ouvrables de congé continu, s'étend du 15 avril au 15 novembre."

(CCNA. annexe I article 20 § 4)

Pour les conducteurs voyageurs tourisme:

" Par dérogation (.....) la période (.....) s'étend du 1 mars au 31 octobre."

(CCNA. annexe I article 21 § 4)

Pour le personnel de déménagement:

" Par dérogation (.....) la période (.....) s'étend du 1 mai au 31 octobre."

(CCNA. annexe I article 31)

6. Les Congés exceptionnels.

La Convention Collective des transports donne une liste détaillée des congés exceptionnels payés en cas d'absence dans des circonstances particulières :

" En dehors des congés de paternité prévus par la loi, des congés exceptionnels payés seront accordés aux ouvriers dans la limite de la perte de salaire effectif, dans les conditions suivantes:

- sans condition d'ancienneté:

mariage de l'intéressé	4 jours
mariage d'un enfant	1 jour
décès du conjoint	2 jours
décès d'un enfant	2 jours
décès du père ou de la mère	1 jour

- sous réserve d'avoir trois mois de présence dans l'entreprise:

mariage d'un enfant	2 jours
décès du conjoint	3 jours
décès d'un ascendant ou descendant	2 jours
décès d'un frère ou d'une soeur	1 jour
décès de l'un des beaux-parents	1 jours
stage pré-militaire (au maximum)	3 jours

Ces jours s'entendent en jours ouvrables habituellement travaillés dans l'entreprise.

Les congés doivent être pris, en une seule fois, dans les jours mêmes où ils sont justifiés par les événements précités."

(CCNA. annexe I article 8)

7. Les Intempéries.

Les arrêts de travail consécutifs à des intempéries sont indemnisés sous certaines conditions.

" Les arrêts de travail consécutifs à des intempéries dûment constatées par les services des directions départementales de l'Équipement donnent lieu à indemnisation dans les conditions suivantes:

(a) Le salarié contraint, au cours d'un voyage, de rester sur place avec son véhicule bénéficie du maintien de sa rémunération habituelle et du versement des frais de déplacement dans les conditions fixées par le Protocole joint à la présente Convention.

(b) L'employeur contraint de ne pas faire rouler ses véhicules doit, pour chaque journée d'arrêt de travail, verser au salarié:

- qui n'aurait pas été affecté, pour la durée des intempéries, à un emploi temporaire...,*
- ou qui n'aurait pas de droits acquis à faire valoir en matière de repos compensateur, une indemnité correspondant à la rémunération de huit heures de travail effectif.*

Dans le cas où la durée de la journée de travail qu'aurait dû effectuer l'intéressé est inférieure à 8 heures, l'indemnité visée ci-dessus est calculée en fonction de cette durée.

Les heures ainsi indemnisées ne sont pas décomptées comme temps de travail effectif.

(c) Les entreprises admises au bénéfice du chômage partiel doivent assurer à leurs salariés une indemnisation globale équivalente à celle définie au paragraphe (b) du présent article."

(CCNA. annexe I article 10 bis)

IV. Les REMUNERATIONS.

1. La Rémunération de base.

La rémunération des conducteurs routiers est déterminée de façon précise par la Convention Collective des transports routiers; elle s'appuie sur la notion fondamentale de "Rémunération Globale Garantie".

Rémunération effective

Aucun ouvrier ne peut percevoir, quelque soit le mode de rémunération en vigueur dans l'entreprise, une rémunération inférieure à la rémunération globale garantie correspondant à son emploi, à son ancienneté dans l'entreprise et à la durée du travail effectif pendant la période considérée.....

.... la rémunération à prendre en considération comprend l'ensemble des éléments de rémunération assujettis aux cotisations sociales et auxquels le salarié a droit du fait de son activité professionnelle pendant le mois considéré, quelles que soient la date ou les modalités de leur paiement.

Ne sont pas comprises dans la rémunération effective au sens du présent article:

. les sommes...relatives... aux dépassements d'amplitude et ...à l'indemnisation de l'amplitude,

. les gratifications ayant un caractère bénévole et exceptionnel,

. les indemnités ayant le caractère d'un remboursement de frais."

(CCNA. annexe I article 12)

Rappel : le travail effectif des différentes catégories de conducteurs est composé :

.Pour les conducteurs courte distance: des temps de conduite et de travaux annexes calculés à 100%, moins 3 heures d'équivalence par semaine.

.Pour les conducteurs longue distance et pour les conducteurs voyageurs: des temps de conduite et de travaux annexes calculés à 100%, et des temps à disposition comptés que pour une fraction égale à 2/3.

Néanmoins la durée du travail effectif après prise en compte des temps à disposition ne peut être inférieure à 92 % de la totalité du temps passé au service de l'employeur.

(cf Décret 83-40 article 5 § 3)

La rémunération globale garantie

La rémunération globale garantieest égale aux sommes fixées en francs par les tableaux joints à la présente Convention collective nationale et augmentées le cas échéant:

.du montant conventionnel des indemnités complémentaires...(jours fériés travaillés, dimanches travaillés, travail de nuit),

.des majorations conventionnelles (ancienneté, conducteurs-mécaniciens, encaisseurs, langues étrangères)....

Les tableaux joints à la présente Convention collective nationale annexe fixent les rémunérations globales garanties pour une durée de travail de 39 heures par semaine et 169 heures par mois ou une durée équivalente,

. d'une part pour chaque groupe d'activités (...marchandises,...voyageurs...)

. d'autre part pour chaque groupe d'emplois par référence aux nomenclatures...

. et, enfin, pour chaque tranche d'ancienneté."

(CCNA. annexe I article 13)

" L'ancienneté est comptée à partir de la date de formation du contrat de travail. Elle donne lieu aux majorations suivantes:

2 % après 2 années de présence dans l'entreprise, 4% après 5 ans, 6% après 10 ans, 8% après 15 ans.

(CCNA. annexe I article 13 a)

Certains Accords locaux prévoient parfois des conditions de rémunérations plus avantageuses comme l'accord de la Gironde, par exemple, qui revalorise les majorations d'ancienneté: 3 % pour 3 ans, 6 % pour 6 ans, jusqu'à 15 % pour 15 ans.

Dans les faits, les tableaux des rémunérations, servant de référence à la détermination de la RGG (Rémunération Globale Garantie) ne sont pas toujours applicables dans la mesure où cinq groupes professionnels sur sept des personnels ouvriers marchandises (7 sur 9 pour les voyageurs) se verraient attribuer sur la base de ces tableaux des rémunérations inférieures au salaire minimal (SMIG) qui est d'ordre public.

Indemnisation de l'Amplitude.

Pour le personnel roulant voyageurs, les indemnisations de l'amplitude s'ajoutent à la rémunération effective selon des modalités déterminées par la convention collective.

" La rémunération effective du personnel roulant voyageurs à l'exception des titulaires d'un contrat à temps partiel ne peut être inférieure :

-à 100% des heures de travail effectif avec le cas échéant, les majorations pour heures supplémentaires;

-à 25% des amplitudes, décomptées quotidiennement, limitées à 12 heures et diminuées

.d'une part des temps ayant donné lieu à rémunération,

.d'autre, d'une durée forfaitaire de 2 heures au titre du temps de repas et des interruptions aux cours desquelles le salarié n'a aucune obligation vis-à-vis de son employeur, n'est tenu à aucune tâche, demeure libre de son temps;

-à 75 % des amplitudes décomptées quotidiennement de 12 à 13 heures;

-à 100 % des amplitudes décomptées quotidiennement de 13 à 14 heures.

La rémunération des heures d'amplitude définies ci-dessus s'entend sans application des majorations pour heures supplémentaires."

"Dans le cas particulier où le salarié bénéficie d'une rémunération effective fixée sur la base d'un horaire théorique déterminé, cette rémunération effective comprend tous les éléments de rémunération y compris les sommes versées au titre de l'amplitude jusqu'à concurrence de la rémunération globale garantie correspondant à l'horaire théorique de référence."

(CCNA. annexe I article 17 § 2)

2. Les Heures Supplémentaires.

Conformément aux dispositions du Code du travail, les heures supplémentaires sont payées:

- à 25% de la 40^{ème} heure à la 47^{ème} heure

- à 50% au delà de la 47^{ème} heure.

"Dans les industries et les professions assujetties à la réglementation de la durée du travail, les heures supplémentaires effectuées au-delà de la durée hebdomadaire du travail... ou de la durée considérée comme équivalente donnent lieu à majoration de salaire fixée comme suit :

-25% pour les 8 premières heures

-50% pour les heures suivantes"

(Code du travail L212-5)

3. Les Déplacements.

Le règlement des frais de déplacements est régi par un "Protocole relatif aux frais de déplacement" joint à l'annexe I de la Convention collective nationale.

Tableau des remboursements (au 7.12.87)

<i>Marchandises et Voyageurs (taux communs)</i>	
<i>Repas</i>	47,45
<i>Repas unique</i>	29,35
<i>Casse-croûte</i>	29,35
<i>Chambre et petit déjeuner</i> <i>(pour marchandises et grand tourisme)</i>	97,30
<i>Indemnité spéciale</i> <i>(intervient pour les journées continues)</i>	14,55
<hr/>	
<i>Voyageurs (taux spécifiques)</i>	
<i>Petit Déjeuner seul</i>	14,55
<i>Chambre et petit déjeuner</i>	82,55

Des dispositions particulières sont prévues pour les déplacements à l'étranger.

"A défaut d'accord d'entreprise ou de convention individuelle de travail fixant les modalités de remboursement des frais de déplacement du personnel à l'étranger, ces frais seront réglés sur la base du montant des indemnités forfaitaires fixé par le présent protocole et majoré de 18%".

(CCNA. Protocole article 13)

4. Les Primes diverses.

Prime au rendement:

L'article 14 de la Convention collective des transports routiers autorise la prise en compte du rendement dans la détermination de la rémunération des salariés.

" Dans le cas où, dans certaines entreprises, la rémunération globale garantie comprend des éléments calculés en fonction du rendement individuel du salarié, prime kilométrique notamment, l'ensemble de ces éléments ne peut dépasser 25 % du montant global de cette rémunération."

(CCNA. annexe I article 14)

Cet article a fait l'objet d'une dénonciation par les organisations syndicales de salariés.

Pour les conducteurs soumis aux dispositions communautaires, l'article 10 du Règlement CEE 3820/85 qui est plus restrictif, s'applique par contre:

" Il est interdit de rémunérer, même par l'octroi de primes ou de majorations de salaire, les conducteurs salariés en fonction des distances parcourues et/ou du volume des marchandises transportées, à moins que ces rémunérations ne soient pas de nature à compromettre la sécurité routière."

Jours fériés travaillés:

Pour le personnel mensualisé:

Les jours fériés légaux relevés par la Convention (5 jours) et le 1er mai, quand ils sont travaillés, donnent lieu en sus du salaire, au règlement d'une indemnité égale au montant de ce salaire.

Les jours fériés légaux non relevés par la convention et les dimanches, quand ils sont travaillés, donnent lieu en sus du salaire, au règlement d'une indemnité forfaitaire de 29,75 Frs (au 1.9.87) pour moins de 3 heures de travail, portée à 68,40 Frs pour plus de 3 heures.

(CCNA. annexe I article 7 ter et quater)

Travail de nuit des conducteurs marchandises :

" Pour le personnel roulant effectuant un service continu entre 22 heures et 5 heures, les sommes fixées en francs par les tableaux joints à la présente Convention sont, pour la détermination de la rémunération globale garantie définie à l'article 13 de la présente Convention, majorées dans la mesure où les intéressés ne bénéficient pas déjà d'une indemnité en application du Protocole relatif aux frais de déplacement des ouvriers. Cette majoration est égale à la différence entre le montant de l'indemnité de chambre et de casse-croûte et le montant de l'indemnité versée effectivement aux intéressés en application dudit Protocole."

(CCNA. annexe I article 24 bis)

Conducteurs-mécaniciens ou encaisseurs :

Les conducteurs-mécaniciens et les conducteurs-encaisseurs bénéficient d'une majoration de 3 % de leur rémunération déterminée par les tableaux du RGG.

(CCNA. annexe I article 13. b et c)

Conducteurs de services occasionnels ayant à utiliser une langue étrangère :

Si, en cas d'absence de courrier ou de guide et sur ordre de son employeur, un conducteur de car de tourisme utilise une langue étrangère qu'il parle couramment, il a droit, en sus de son salaire garanti de son emploi et pour chaque journée ou fraction de journée d'utilisation, à une indemnité complémentaire calculée à raison de 2,5 % du salaire professionnel hebdomadaire, sans ancienneté, d'un conducteur-receveur de car (emploi n°9)."

(CCNA. annexe I article 21)

Prime de congés du personnel roulant voyageurs :

"Pour compenser le travail des dimanches et des jours fériés et l'allongement de la période des congés payés de ce personnel, il lui est garanti, par ailleurs - sous réserve d'un an de présence continue dans l'entreprise au 31 mai - une indemnité spéciale. Cette indemnité payable dans les mêmes conditions que l'indemnité de congé annuel est égale au 4/30 ème du montant de cette dernière."

(CCNA. annexe I article 20 § 4)

V. Les CONTROLES.

Les mesures prises en matière de contrôle, en France, se trouvent explicitées dans 4 textes :

- . Décret 83-40 du 26.1.83. article 10.
- . Circulaire n° 86-66 du 29.9.85. 2ème partie.
- . Circulaire n° 87-42 du 12.5.87
- . CEE D.G. VII/ C-3 Note du 20.10.87.

1. Les autorités chargées du Contrôle.

Si les contrôles sur route peuvent être réalisés aussi bien par les agents du ministère des transports, par les agents de police, par les agents des douanes, que par les inspecteurs du travail, les contrôles en entreprises sont principalement le fait des agents des transports: inspecteurs et contrôleurs du Ministère des Transports.

Sur route:

"Sont habilités à effectuer des contrôles sur route plusieurs corps de fonctionnaires énumérées à l'article 2 de l'Ordonnance n° 58-1310 du 23 décembre 1958 modifiée: inspecteurs, contrôleurs et adjoints de contrôle des transports terrestres, inspecteurs et contrôleurs du travail, gendarmes, agents de police (polices urbaines, CRS, police de l'air et des frontières), agents des douanes."

(Circulaire 86-66 II B)

Dans les entreprises:

"Bien que les dispositions de l'article 2 de l'Ordonnance 58-1310 du 23 décembre 1958 ne limitent pas à un type de contrôle particulier la capacité des agents qui y sont énumérés, les contrôles en entreprises sont pour des raisons d'organisation administrative principalement de la compétence des agents relevant du Ministère des Transports: inspecteurs, contrôleurs, et adjoints de contrôle des transports terrestres, inspecteurs du travail dans les transports."

(Circulaire 86-66 II C 1)

En 1987, l'effectif budgétaire du corps des contrôleurs et adjoints de contrôle était de 322 agents et celui du corps de l'inspection du travail de 91. En 1986, il était respectivement de 325 et de 117 agents.

Seule une partie de ces agents exerce effectivement leurs fonctions sur le terrain; de plus, ils ne consacrent qu'une partie de leur temps d'activité au contrôle de la réglementation des temps de travail, de conduite et de repos.

Sur le plan matériel, l'administration déclare disposer de deux appareils de lecture semi-automatiques, capables d'analyser annuellement 380 000 disques environ.

La Circulaire n° 87-42, après avoir précisé dans l'introduction qu'il est *"aujourd'hui nécessaire de rédéfinir et bien préciser une politique nouvelle de contrôle axée sur des priorités en harmonie avec la politique des transports menée actuellement"*, insiste sur la coordination des contrôles : *"Dans ce but, le rôle des directeurs régionaux de l'Équipement, sous l'autorité des préfets de région, est renforcé en leur confiant la responsabilité fonctionnelle dans leur région sur les corps de contrôle relevant de leur autorité."*

(Circulaire 87-42 introduction et n° 3 le contrôle)

Afin de mieux coordonner les contrôles, le Ministre Délégué aux Transports a créé en décembre 1987 le poste d'un délégué aux contrôles dans les transports routiers chargé dans un premier temps d'un rapport de constats et de propositions.

2. Les Règles.

Le contrôle s'exerce sur route ou en entreprise. Aussi bien la Circulaire 86-66.(II. A. 1 à 4) que la Circulaire 87-42 (n° 3 "Etendue du contrôle") insistent sur les caractéristiques du contrôle: *"le contrôle doit être général... permanent... coordonné... efficace."*

Sur route le contrôle doit porter en priorité sur:

- chronotachygraphe (Circulaire 86-66. II.B.3.a)
- les documents manuscrits: horaire et registre de service, livret individuel (II.B.3 b)
- les normes: conduite continue et journalière, les coupures et le repos journalier (II.B.4)

Les instructions soulignent que pour tout contrôle sur route un bulletin de contrôle doit être délivré *"systématiquement"* afin de permettre l'attestation de *"la matérialité du contrôle aussi bien vis-à-vis de l'employeur que des agents de contrôle"*

(Circulaire 86-66 II B 5)

Ces bulletins constituent *"également une importante source de renseignements sur l'action de contrôle et sont utilisés pour apprécier le comportement des entreprises vis-à-vis des réglementations."* (Circulaire 87-42 n° 3)

En entreprise, l'observation de la réglementation doit s'exercer:

.directement par l'obtention d'autorisations d'exception auprès de l'inspection du travail après avis du Comité d'entreprise ou des délégués du personnel: répartition de la durée hebdomadaire légale du travail, prolongation de l'amplitude, dépassement de la durée quotidienne de travail (Décret 83-40, article 2, article 4 §3, article 7 §5) ou par la tenue des documents: affichage des horaires et des équipes, registre d'observation, inscription au bulletin de paie des heures supplémentaires cumulées sur une année.

(Décret 83-40 article 10)

. indirectement par les autorités compétentes qui doivent à un rythme régulier apprécier le comportement général des entreprises, et sélectionner notamment les entreprises qui respectent le moins la réglementation sociale. (Circulaire 86-66 II C 2)

Le suivi du contrôle s'étend au comportement des transporteurs français à l'étranger et à celui des transporteurs étrangers en France.

Les DRE sont chargées de prendre en compte les infractions des transporteurs français à l'étranger

"ces listes sont désormais envoyées aux Directions Régionales de l'Équipement où se situe le siège des entreprises en cause; elles permettent ainsi de compléter les informations sur le comportement des entreprises"

(Circulaire 86-66 II E 1),

et d'exercer le contrôle des équipages étrangers en France afin de transmettre

"les informations ainsi recueillies ...à chacun des Etats concernés"

(Circulaire 86-66 II E 2)

Enfin la "Loi d'Orientation des Transports Intérieurs" (LOTI) de 1982 prévoit à l'article 9 une *"mise en jeu éventuelle de la responsabilité pénale des donneurs d'ordre. Le 2^{ème} alinéa de cet article pose le principe de la responsabilité d'intervenants dans le transport, autres que les transporteurs. Elle permet aux parquets et aux tribunaux d'engager la responsabilité totale ou partielle de l'expéditeur, du commissionnaire, de l'affrèteur, du mandataire, du destinataire ou de tout autre donneur d'ordre, lorsque les infractions à la réglementation des conditions de travail et de sécurité leur sont imputables."*

(Circulaire 86-66 II F)

3. Les Sanctions.

Elles peuvent être distinguées en deux catégories:

. les mesures immédiates:

l'immobilisation du véhicule en cas d'infraction grave ou dépassement des heures de conduite

(Circulaire 83-45 C 2 et Circulaire 86-66 II B 6 a)

la consignation: versement d'une somme qui sert de dépôt de garantie

(Circulaire 83-45 C 1 et Circulaire 86-66 II B 6 b)

. les mesures de sanction devant un tribunal après procès-verbal.

pour chaque infraction: de 1300 à 2500 frs

en cas de récidive: de 2500 à 5000 frs

consignation: de 600 à 900 frs

(source: CEE. DG.VII : C-3 Note du 20.10.87)

Les textes servant de base juridique aux sanctions sont:

.l'Ordonnance du 23 décembre 1958

.le Décret qui se substitue aux Décrets 71-125 et 72-1279.

(Circulaire 86-66 II D 1)

4. La pratique.

Importance des contrôles :

La pratique des contrôles opérés en France au cours des dernières années est récapitulée dans les rapports que remet la commission sociale et de la sécurité du CNT (Rapports sur "l'évolution sociale dans les activités du transport terrestre")

Nombre d'entreprises contrôlées :

	1983	1984	1985	1986	1987
par contrôleurs des transp.	4 848	3 807	3 483	3 085	3 007
par inspecteurs du travail	2 722	3 180	4 473	6 099	6 820
Total	7 570	6 987	7 956	9 184	9 827

Sur 5 ans, on relève une diminution des contrôles sur route plus que compensée par un accroissement des contrôles en entreprises.

Ces données concernent aussi bien les entreprises réalisant des transports pour compte propre que pour compte d'autrui.

Nombre d'équipages contrôlés (tous corps de contrôle) :

	1983	1984	1985	1986	1987
sur route	207 047	252 530	233 826	244 477	230 715
en entreprise	39 967	36 794	34 608	38 450	43 628

Le nombre d'équipages étrangers contrôlés tend d'autre part à augmenter :
De 1983 à 1987, le pourcentage d'équipages étrangers soumis à contrôle est ainsi passé de 16% à 21%.

Nombre de journées de transports contrôlés (tous corps de contrôle) :

	1983	1984	1985	1986	1987
sur route	414 094	505 060	467 652	488 954	461 430
en entreprise	479 604	441 528	415 296	461 400	523 536

Infractions constatées :

L'exploitation des disques prélevés en entreprises permet de reproduire des statistiques des infractions constatées (par rapport au nombre de périodes analysées).

En dépit d'une diminution très sensible sur une période de 10 ans, on constate que les infractions continuent à être nombreuses.

On relève même une progression des infractions depuis 1985; mais, il convient de remarquer à ce titre que depuis 1985, les services de contrôle n'envoient plus aux services d'analyse les disques manifestement sans infraction.

	Conduite continue	Conduite journalière	Conduite hebdomad.	Conduite sur 14 jours	Repos journalier
1978	9.8%	16.4%	11.8%	12.2%	24.2%
1979	8.1%	15.2%	10.6%	10.4%	24.6%
1980	5.6%	11.4%	8.0%	8.4%	20.7%
1981	4.3%	8.7%	5.3%	5.1%	15.1%
1982	5.9%	6.9%	3.6%	3.4%	14.2%
1983	6.4%	6.2%	2.6%	3.0%	15.0%
1984	4.1%	5.4%	2.4%	1.0%	13.6%
1985	3.6%	6.4%	3.0%	3.0%	15.0%
1986	3.9%	8.0%	3.9%	3.4%	17.0%
1987	4.4%	9.2%	4.4%	4.4%	21.0%

Sanctions prononcées :

En 1986, 13 707 amendes ont été prononcées; et en 1987, 12 062.

Parmi celles-ci, on dénombre :

	en 1986	en 1987
inférieures à 160 Frs	35.7%	21.6%
entre 160 et 600 Frs	43.8%	51.6%
supérieures à 600 Frs	20.5%	26.8%
Immobilisations*	2 924	3 172

*hors immobilisations prononcées par la gendarmerie qui ne transmet pas de statistique.