

T.E.R.

PAYS BAS

T.E.R.

SOMMAIRE :

Récapitulatif des textes applicables :	
Liste des textes	1
Caractérisation des textes	2
Temps de travail	
Durée du travail	4
Durée de conduite	4
Amplitude	5
Heures supplémentaires	7
Interruptions de travail	
Coupures	8
Repos	9
Repos compensateurs	10
Jours fériés	13
Congés annuels	13
Congés exceptionnels	15
Intempéries	16
Rémunérations	
Rémunérations de base	18
Heures supplémentaires	20
Déplacements	20
Primes diverses	21
Contrôles	
Autorités chargées des contrôles	23
Règles	24
Sanctions	26
Pratique	
Données statistiques	27
Eléments d'appréciation	31
Annexe	
Temps pour temps	33

**MONOGRAPHIE
PAYS-BAS**

ANALYSE DE LA REGLEMENTATION SOCIALE

I. RECAPITULATIF DES TEXTES APPLICABLES

1. Textes Législatifs et Réglementaires:

a. Transports Routiers.

(a) LOI du 9 novembre 1936, sur la prévention de la fatigue des conducteurs de véhicules automobiles : Loi sur le temps de conduite de 1936
(WET van 9 november 1936, houdende bepalingen, beogend het tegengaan van oververmoeidheid van bestuurders van moterrijuigen -Rijtijdenwet 1936).

(b) DECRET ROYAL du 22 janvier 1971 sur les temps de conduite
(Rijtijdenbesluit van 22 januarie 1971. Rijtijdenbesluit)

(c) DECRET ROYAL du 21 septembre 1977, abrogeant le Décret de 1971 et qualifié de "Décret sur les temps de conduite"
(Besluit van 21 september 1977, houdende vevanging van Rijtijdenbesluit 1971).

(d) ARRETE du 29 septembre 1986, modifiant le Décret sur les temps de conduite en concordance avec les révisions du Conseil des Communautés Européennes du Règlement CEE 543/69 pour l'harmonisation des prescriptions sociales du transport routier de 1969 et du Règlement CEE 1463/69 du 20 Juillet 1970 introduisant l'appareil de contrôle.
(Besluit van 29 september 1986 tot wijziging van het Rijtijdenbesluit in verband met de herziening van een controleapparaat bij het wegvervoer van 20 juli 1970 van Raad van Europese Gemeenschappen).

b. Transports Routiers de Marchandises.

Pas de texte spécifique.

c. Transports Routiers de Voyageurs.

Pas de texte spécifique.

2. Textes Conventionnels :

a. Transports Routiers.

Pas de texte spécifique.

b. Transports Routiers Marchandises.

Convention collective de Travail pour le Transport Routier de Marchandises du 1er janvier 1987

(Collectieve Arbeidsovereenkomst voor Beroepsgoederenvervoer van 1.1.1987)

c. Transports Routiers Voyageurs.

Convention collective de Travail pour les transports touristiques, occasionnels de Voyageurs, les transport de Groupes, et les Navettes du 1 janvier 1986

(Collectieve Arbeidsovereenkomst: Toerwagenritten, Ongeregeldvervoer, Groepsvervoer Pendelvervoer van 1.1.1986)

3. Caractérisations des Textes Législatifs et Réglementaires.

La Loi du 9 novembre 1936 qui a été amendée à de multiples reprises (11 avril 1957, 2 avril 1958, 28 juillet 1960, 23 avril 1971, 8 avril 1976, et 23 juillet 1976) reste aux Pays Bas, le texte législatif de référence en matière de réglementation sociale dans le secteur des transports routiers.

La Loi n'édicte pas elle même les dispositions applicables mais en renvoie l'élaboration à des Décrets.

Elle se contente d'établir le contenu des dispositions à édicter :

(a) les temps et les circonstances durant lesquels les conducteurs ne peuvent conduire

(b) le temps de travail et de repos de certaines catégories du personnel.

(c) l'âge et la composition des équipages.

(d) la qualification professionnelle du conducteur.

(e) l'administration de contrôle des prescriptions édictées par la Loi.

La Loi prévoit par contre explicitement des modes de contrôle et de sanctions applicables en cas d'inexécution des obligations résultant de la Loi.

Le Décret Royal de 1971 met en conformité la réglementation néerlandaise avec le Règlement CEE 543/69.

Le Décret Royal du 21 septembre 1977 abroge celui de 1971, tout en respectant les dispositions introduites par le Règlement CEE 543/69.

Il constitue aujourd'hui encore le texte de base de la réglementation néerlandaise en matière de temps de travail des conducteurs routiers. Le Décret a été modifié à de multiples reprises (14.2.78 / 23.3.78 / 31.3.78 / 21.4.78 / 30.6.78 / 13.7.78 / 5.7.79 / 26.7.79 / 7.8.79). Mais les modifications introduites en 1978 et en 1979 portent essentiellement sur des points mineurs (couchette, matériel de premier secours, livret de contrôle, livret du conducteur professionnel, registre d'équipage).

Le Décret Royal du 29 septembre 1986 modifie le Décret de 1977 en prenant en compte les nouvelles dispositions introduites par les Règlements CEE 3820 et 3821/85.

Actuellement une nouvelle Loi sur les Transports vient d'être élaborée. Elle a été votée en 1986 mais son entrée en vigueur reste suspendue à l'élaboration des Décrets d'Application la concernant.

4. Caractérisation des Conventions Collectives.

Les Conventions collectives aux Pays-Bas sont conclues pour une période déterminée. Ainsi la Convention collective des Transports Routiers de Marchandises couvre la période du 1 janvier 1987 au 31 décembre 1987 et celle des Transports Routiers de Voyageurs la période du 1 janvier 1986 au 31 décembre 1988.

Les conventions sont négociées librement entre les partenaires sociaux. Elles s'appliquent immédiatement à toute entreprise adhérente à une des parties signataires (articles 1 des Conventions collectives Marchandises et Voyageurs). Elles sont étendues par décision du Ministère des Affaires Sociales et de l'Emploi.

En cas d'interprétation ou de conflit les parties s'engagent à convoquer la Commission de Conciliation (Convention collective Marchandises article 44 et annexe II / Convention Collective Voyageurs Article 35 et annexe V).

La commission peut elle même, en cas de besoin, demander le concours des Ministères de tutelle (Ministère des Affaires Sociales ou des Transports).

La renégociation des conventions se fait par demande écrite d'une des parties trois mois avant l'échéance de celle-ci. Si aucune demande n'a été faite, la convention est reconduite tacitement (Convention Marchandises article 48 / Convention Voyageurs article 36).

L'observation de la convention collective est très strictement réglementée. Pour ce, des organes à caractère paritaire, la "Commission de Surveillance" (Raad van Toezicht) pour les transports routiers marchandises et "l'Association pour la Promotion des Transports Voyageurs" (Stichting Voor Informatie en Ordening in de bedrijfstak Toerwagenritten, Ongeregeld vervoer en groepsvervoer ST & O), pour les transports de voyageurs siègent régulièrement, interviennent auprès des entreprises et les pénalisent si l'inobservation de la convention perdure (Convention Marchandises article 2 et annexe I / Convention Voyageurs article 39 et annexe 10).

5. Abréviations utilisées.

Rt. 36.....	Loi du 9 Novembre 1936 (Rijtijdenwet 1936).
Rtb. 71.....	Décret du 22 Janvier 1971 (Rijtijdenbesluit 1971).
Rtb. 77.....	Décret du 21 Septembre 1977. (Rijtijdenbesluit 1977).
W.Rtb. 86.....	Décret du 29 Septembre 1986. (Wijziging Rijtijdenbesluit 1986).
Besl. 86.....	Décret Royal du 16 Septembre 1986 (Besluit wijziging 77).
CAO-BGV.....	Convention Collective Transports Routiers de Marchandises
CAO-TOPG.....	Convention Collective Transports Routiers de Voyageurs.
T.R.M.....	transports routiers de marchandises.
T.R.V.....	transports routiers de voyageurs.
C.C.N.....	Convention Collective Nationale
" <i>italiques</i> "	Citation
(.....)	Texte non-traduit ou supprimé

II. Les TEMPS de TRAVAIL

1. La Durée du Travail.

La durée légale du travail est de 40 heures par semaine aux Pays Bas, mais elle ne s'applique pas aux transports routiers.

En effet, la notion de durée du travail (werktijd) ne constitue pas la notion de référence des transports routiers. Elle n'est abordée ni dans le décret de 1977, ni dans l'arrêté de 1986.

La Convention collective Voyageurs en donne une définition mais elle reste très imprécise :

"On comprend par temps de travail pour le personnel de conduite, le temps consacré à la conduite et à toute autre activité annexe à la conduite"

(CAO -TOPG. article 18 A 2)

La réglementation néerlandaise en matière de transport routier s'articule principalement autour de la notion "d'amplitude" ou de "temps de service plus pause" (diensttijd) .

2. Durée de Conduite :

a. & b. Journalière et hebdomadaire .

Le Décret de 1977 donne une définition précise de la notion de temps de conduite:

"Temps de conduite: temps pendant lequel un conducteur d'autobus, de camion, ou de taxi conduit son véhicule."

(Rtb 77. article 2 j.)

Le Décret Royal de 1986, qui modifie le Décret de 1977, renvoie directement au Règlement CEE 3820/85 pour la détermination de la durée journalière et hebdomadaire du temps de conduite applicable aux conducteurs entrant dans le cadre de son champ d'application .

"L'article 12 3§ (du décret de 1977) est modifié par :

Pour un conducteur d'autobus et de camions, entrant dans le champ d'application du Règlement 3820/85, le temps de conduite doit être limité conformément aux dispositions des articles 6 et 7 de ce Règlement."

(W Rtb 86. article 1 B)

Pour les conducteurs non astreints au respect des normes communautaires le temps de conduite est limitée à 4 heures.

"Il est interdit de conduire un autobus, un camion, un taxi plus de 4 heures consécutives."

(Rtb.77 article 12 § 1)

3. Le temps de service avec pause ou l'Amplitude.

La législation néerlandaise en matière de réglementation des temps de travail s'articule autour de la notion de "diensttijd" que l'on peut traduire par "temps de service plus pauses" ou par "amplitude".

On retrouve cette notion dans les principaux textes réglementaires à caractère social applicables aux transports routiers et dans les deux Conventions collectives.

Le Décret de 1977 en donne une définition précise correspondant à la notion de "temps de service plus pauses"

"temps de service (diensttijd) : le temps de conduite, les pauses, et le temps pendant lequel l'équipage ne peut pas librement disposer de son temps"

(Rtb 77. article 2 § f)

La Convention collective des Transports Routiers de Voyageurs donne une définition légèrement différente de la notion qui coïncide exactement avec la définition française de l'amplitude:

"Par amplitude (diensttijd) on comprend le temps s'écoulant entre le moment de prise de service et la fin de ce service"

(CAO - TOPG. article 18 A § 1)

Mais les textes relatifs à la notion de "diensttijd" ne s'appliquent pas aux conducteurs exécutant un transport routier en international pendant 7 jours consécutifs :

"Les articles 11 à 14 (relatifs aux temps de services plus pause, aux temps de conduite, aux repos et aux pauses) ne sont pas applicables à un membre d'équipage soumis au Règlement 3820/85 qui exécute pendant 7 jours consécutifs un travail en transport international"

(Rtb 77. article 17 § 1)

De plus, la Convention collective des transports de voyageurs introduit certains modes de comptabilisations particulières des temps passés dans le cadre du travail (amplitude) .

Dans les transports voyageurs de groupe, afin de tenir compte des interruptions, 61 minutes ne sont systématiquement pas comptabilisées dans la détermination de l'amplitude journalière:

"61 minutes sont décomptées sur toute période d'amplitude journalière (Diensttijd) et ne sont pas considérées comme temps de travail (arbeidstijd)..... "

(CAO - TOPG. article 18 B § 3)

Dans les voyages touristiques et les services occasionnels de moins de 3 jours, les temps passés dans le cadre des prestations de travail ne sont comptabilisés que pour les 5/6 de leur durée.

(1.) Le temps passé en prestation de travail par le personnel roulant dans le cadre de voyages de un à trois jours est toujours comptabilisé pour 5/6 de la durée de l'amplitude globale réalisée (diensttijd).

(2.) Pour les voyages de plus de trois jours le temps de travail est comptabilisé de la façon suivante :

pour le premier et dernier jour du voyage, 5/6 de l'amplitude réalisée telle qu'enregistrée sur les disques du chronotachygraphe sans qu'elle puisse être inférieure à 8 heures par jour;

pour les autres jours 8 heures d'amplitude ."

(CAO - TOPG. article 18 C)

Le temps de prestation de travail réalisé par les conducteurs de cars en voyage touristique, en service occasionnel, en voyage navette, et sur les lignes internationales présente plusieurs particularités. Ce temps n'est pas comptabilisé dans son intégralité pour la détermination de la durée maximum de l'amplitude. Les repos même de moins de 8 heures sont eux aussi exclus du périmètre comptabilisé.

"Service Navette et Lignes Internationales.

(1.) Le temps de prestation de travail exécuté par un conducteur est comptabilisé pour 5/6 de l'amplitude réalisée et pour un double équipage pour 3/4 de l'amplitude réalisée. Dans le temps de service on inclue le temps nécessaire au transport vers le lieu de prise en charge de la clientèle et le retour de ce lieu.

(2.) Pour les services "navette" et les lignes internationales on ne prend pas en compte pour la rémunération le temps de repos entre deux amplitudes (diensttijd), même si ce temps comporte moins de 8 heures."

(CAO - TOPG. article 18 D)

a. Journalier.

Le Décret de 1977 limite l'amplitude de la journée de travail d'un simple équipage, à 10 heures par jour, pouvant être étendue à 12 heures 2 fois par semaine.

"L'amplitude d'une journée de travail d'un membre d'équipage ne peut s'étendre sur plus de 10 heures et durant plus de 12 heures deux fois par semaine.

L'amplitude d'une journée de travail d'un membre d'un double équipage ne peut s'étendre à la différence de l'alinéa 1, sur plus de 16 heures par jour. Si la cabine est équipée d'une couchette ce temps peut être prolongé au maximum à 19 heures et demi.."
(Rtb 77. article 11 § 1)

Mais ces limites peuvent être dépassées de droit, dans certaines conditions, et en vertu de dérogations, dans d'autres conditions.

Ans le Décret de 1977 lui-même autorise des dérogations à la durée limite de l'amplitude dans certaines circonstances,

qui peuvent être consécutives à une initiative des conducteurs :

"Il est permis aux membres d'équipage, à la condition de ne pas porter atteinte à la sécurité routière, de déroger aux articles 11 à 17 de la présente Loi (articles relatifs à l'amplitude, aux temps de conduite, aux temps de repos, aux pauses..) en cas de danger immédiat, de force majeure, de dépannage, de secours aux personnes, pour la préservation du véhicule et des marchandises, ou encore, si les circonstances le permettent, pour atteindre le lieu de livraison ou le lieu de repos...."

(Rtb 77. article 18 § 1)

ou qui peuvent être autorisées par l'administration de tutelle :

1. En cas de surcroît de travail ou pour régulariser le trafic routier, l'Inspecteur du Travail (chef de district) ou en cas de refus la Direction Générale du Ministère des Affaires Sociales peut dans certaines cas accorder des dérogations

2. L'Inspecteur du travail (chef de district) ne peut accorder de telles dérogations sans en référer à la direction générale dans les cas suivants :

a) si la dérogation couvre une période de plus de 15 jours

b) si moins de 6 jours se sont écoulés depuis la dérogation précédente

c) si la dérogation a trait au transport international."

(Rtb 77. article 26 § 1)

Près de 700 dérogations sont accordées chaque année.

b. Amplitude Hebdomadaire.

Le Décret de 1977 limite, hors circonstances exceptionnelles et dérogations, à 64 heures la durée maximum de l'amplitude hebdomadaire, et à 108 heures la durée maximum de l'amplitude étalée sur une quinzaine.

"La semaine ne peut pas comporter plus de 6 périodes "d'amplitude", et deux semaines successives ne doivent pas en comporter plus de 10"
(Rtb.77. article 11 § 3)

c. Autres Périodes.

Le Décret de 1977 limite les périodes de travail nocturne.

"Le temps de service plus pause peut comporter une période de travail nocturne: pour un membre d'équipage, le travail nocturne est limité sur deux semaines à 6 périodes comprises entre 01 h. et 05 h."
(Rtb 77. article 16)

4. Les Heures Supplémentaires :

Les Conventions collectives définissent la notion d'heure supplémentaire en se référant à l'amplitude:

La Convention collective marchandises détermine l'existence des heures supplémentaires sur la base d'une comptabilisation hebdomadaire.

"Pour le personnel roulant les heures supplémentaires sont les heures réalisées au delà de 40 heures d'amplitude (diensttijd) par semaine, ne se situant ni le samedi après 7 heures ni le dimanche"
(CAO - BGV. article 24 § 2)

La Convention collective voyageurs détermine l'existence des heures supplémentaires sur la base d'une comptabilisation mensuelle ou de 4 semaines consécutives.

"Pour le personnel de conduite les heures supplémentaires sont celles dépassant la moyenne de 40 heures hebdomadaire calculée sur un mois calendaire ou 4 semaines consécutives "
(CAO - TOPG. article 20 § 2.)

III. Les INTERRUPTIONS de TRAVAIL

I. Les Coupures :

La réglementation néerlandaise distingue deux types de coupures :

La première notion concerne la coupure au cours de la journée de travail, dénommée dans le texte néerlandais "pauze". Elle est valable pour tout conducteur, qu'il soit ou non astreint à la réglementation européenne.

La deuxième notion concerne la coupure durant le temps de conduite et s'applique selon le cas aux conducteurs soumis aux dispositions du Règlement CEE 3820/85 (Article 7) ou aux conducteurs soumis aux dispositions nationales (Rtb 77. article 12 § 2).

Le Décret de 1977 définit la notion de pause dans le cadre de l'amplitude :

" Pause: un temps d'au moins 15 minutes mais de moins de 8 heures pendant lequel un membre d'équipage peut librement disposer de son temps."

(Rtb 77. article 2 § h)

Le Décret de 1977 détermine d'autre part, la durée minimum de ces "pauses" en fonction de l'amplitude de la journée de travail des conducteurs en simple et double équipage :

" Au cours de l'amplitude de la journée de travail (diensttijd) les pauses doivent être observées de la façon suivante:

<i>Pause</i>	<i>Amplitude</i>
<i>30 mn</i>	<i>4 1/2 h < X < 7 1/2 h</i>
<i>1 h</i>	<i>7 1/2 h < X < 10 1/2 h</i>
<i>1 1/2 h</i>	<i>10 1/2 h < X < 13 1/2 h</i>
<i>2 h</i>	<i>13 1/2 h < X < 16 1/2 h</i>
<i>2 1/2 h</i>	<i>16 1/2 h < X</i>

(Rtb 77. article 14.)

Les coupures durant le temps de conduite sont déterminées dans le même Décret :

.soit par référence au Règlement CEE 3820 / 85 (Article 7)

.soit spécifiquement

"1. Il est interdit de conduire....plus de 4 heures consécutives

2. On comprend par interruption de conduite :

- soit une pause

- soit une interruption de conduite d'au moins une heure effectuée par un des membres d'un double équipage dans un véhicule en marche.

3. Pour les conducteurs entrant dans le champ d'application du Règlement CEE 3820/85, les dispositions communautaires s'imposent."

(Rtb 77. article 12)

2. Les Repos :

a. Journalier.

Définition:

Le Décret de 1977 donne une définition large de la notion "temps de repos". Il se distingue de la "coupure" par sa durée qui doit être d'au moins 8 heures.

"Temps de repos: une période d'au moins 8 heures, qui n'est pas consacrée à la conduite, pendant laquelle un membre d'équipage peut librement disposer de son temps."

(Rtb 77. article 2 § g)

La Convention collective des transports voyageurs donne la définition suivante :

" On comprend par temps de repos, toute période de 8 heures ou plus située entre deux amplitudes, durant laquelle le salarié peut disposer librement de son temps."

(CAO - TOPG. article 18 A § 3)

Le Décret précise expressément que le repos doit être pris hors du véhicule, sauf si le véhicule est équipé d'une couchette et se trouve à l'arrêt :

" Le temps de repos doit être pris hors du véhicule. Si le véhicule est équipé d'une couchette, le temps de repos peut être pris dans le véhicule sous condition que le véhicule soit à l'arrêt. "

(Rtb 77. article 13 § 2)

Durée :

La durée journalière du temps de repos n'est pas là même selon que le conducteur relève ou ne relève pas des dispositions du Règlement CEE 3820/83 .

Pour tout conducteur astreint au Règlement CEE 3820/85, les dispositions du règlement communautaire s'appliquent (article 8 § 1 et 2). C'est à dire :

"un repos journalier d'au moins 11 heures consécutives qui peut être réduit à un minimum de 9 heures consécutives 3 fois par semaine au maximum"

(WRtb 8. article 1 C § 2 a)

Par contre, pour les conducteurs non visés par les dispositions communautaires, la durée journalière du temps de repos, inséré entre deux amplitudes de journée de travail doit être d'au moins 11 heures mais cette durée peut être réduite à 8 heures, 2 fois par semaine.

"Entre deux périodes de service (diensttijd) un membre d'équipage doit prendre un temps de repos d'au moins 11 heures .

Si ce temps de repos est pris hors du lieu d'attache , ce temps peut être raccourci deux fois par semaine à 8 heures."

(Rtb 77. article 13 § 1)

b. Hebdomadaire.

Comme pour le repos journalier, le régime du repos hebdomadaire relève selon le cas, des dispositions communautaires ou des dispositions nationales.

Le Règlement CEE 3820/85 introduit un repos hebdomadaire minimum de 45 heures alors que le Décret de 1977 se limite à un repos de 40 heures (ou 37 heures respectivement).

Concrètement, le Décret précise que le repos hebdomadaire doit être accolé à un repos journalier afin de permettre une meilleure récupération :

" Au moins une fois par semaine le temps de repos d'un membre d'équipage doit être de 29 heures consécutives. Ce temps de repos doit être immédiatement précédé ou suivi par un temps de repos tel que prévu à l'alinéa 1 (relatif au repos journalier de 11 heures)"
(Rtb 77. article 13 § 3)

Le repos hebdomadaire doit comprendre au moins un dimanche sur trois.
"Le repos hebdomadaire d'un membre d'équipage doit comporter au moins un dimanche sur trois semaines."
(Rtb 77. article 15 § 1)

La Convention collective marchandises renforce les prescriptions réglementaires en accroissant le nombre de week-ends de repos obligatoires et la durée de ce repos par rapport aux dispositions nationales.

"Par année calendaire le personnel roulant a droit à 26 week-ends de repos, comprenant 45 heures consécutives et se situant entre le vendredi 12 h. et le lundi 12 h."
(CAO - BGV. article 28 B)

Quant à la Convention collective des voyageurs, elle n'intègre pas de dispositions nouvelles en matière de week-end mais étend la durée du repos hebdomadaire à 48 heures :

" Pour la présente Convention Collective la semaine ouvrable comprend 5 jours; chaque semaine comporte donc 2 jours libres."
(CAO - TOPG. article 5)

c. Autres Périodes.

Pas de disposition particulière

3. Les Repos Compensateurs.

Les textes réglementaires prévoient l'octroi de repos compensateurs en cas de dépassement de la durée légale de l'amplitude de la journée de travail, ou de la réduction des durées légales de repos.

Le Décret de 1977 spécifie qu'un repos compensateur doit être accordé en cas de dépassement des limites légales des temps d'amplitude et de repos, intervenu dans des circonstances exceptionnelles (urgence, danger immédiat, régulation du trafic imposée par les forces publiques, dérogation ...).

"Si dans ces cas, l'amplitude a été dépassée de plus de 1 heure ou si le temps de repos a été raccourci de plus de 1 heure, une compensation doit être accordée dans les meilleurs délais."
(Rtb 77. Article 18 §2)

De la même manière, le Décret de 1977 mentionne les modalités de prise de repos compensateur pour les conducteurs travaillant en double équipage.

Si dans la semaine, la durée de service des conducteurs en double équipage a été prolongée au delà de 16 heures ou de 19 1/2 heures, pour ceux dont la cabine est équipée d'une couchette, comme mentionné à l'article 11 §2 du Décret de 1977 (*L'amplitude de travail d'un membre de double équipage ne doit pas durer plus de 16 heures par jour. Si la cabine est équipée d'une couchette ce temps peut être prolongé au maximum à 19 1/2 heures*) le repos compensateur doit être accolé au repos hebdomadaire:

"Le repos hebdomadaire doit être complété par le repos compensateur du fait du dépassement du temps de service au delà de 16 heures spécifiées à l'article 11, alinéa 2."
(Rtb 77. article 13 § 3)

Les Conventions collectives, de leur côté multiplient les dispositions en matière de repos compensateur. L'expression néerlandaise pour "repos compensateur" est "régulation temps pour temps" (tijd voor tijd regeling). Cette expression employée dans les accords collectifs reflète l'intention des partenaires sociaux de maintenir un équilibre entre "Amplitude" et "Temps de Repos":

Pour les Transports Routiers de Marchandises, toute prestation réalisée au delà de 220, 230 ou 240 heures (selon le cas) calculée sur une période de 4 semaines consécutives, donne lieu à l'attribution d'un repos compensateur d'une durée équivalente.

"Règle obligatoire du temps pour temps.

A. Compensation "temps pour temps"

(1.) Toute heure de travail, accomplie entre le lundi et le vendredi, au delà du plafond de 220 heures calculées sur 4 semaines donne lieu à repos compensateur.

(2.) En dérogation aux dispositions du paragraphe 1, un employeur peut modifier le plafond des 220 heures et le fixer à 230 heures calculées sur quatre semaines, sous réserve de ne le faire qu'une seule fois au cours de la durée de validité de la présente Convention collective.

(3.) Pour les membres d'un double équipage le plafond des heures calculées sur quatre semaines est de 240 heures.

(4.) Pour les salariés conduisant tantôt en double, tantôt en simple équipage, la norme à appliquer sur quatre semaines est respectivement de 240 et 230 heures.

(5.) Chaque heure dépassant les plafonds visés aux paragraphes 1 à 4 donne droit à une heure de repos compensateur.

(6.) La compensation en temps doit s'effectuer dans les 12 semaines suivant la période de dépassement.

(7.) Autant que possible, les repos compensateurs seront regroupés sur une période de trois jours consécutives.

(8.) Mode d'attribution des repos compensateurs, selon les seuils respectifs :

Pour 11 heures réalisées au delà de 220 heures : 1 jour de congé rémunéré sur la base de 11 heures

Pour 11 heures 1/2 réalisées au delà de 230 heures : 1 jour de congé rémunéré sur la base de 11 heures 1/2

Pour 12 heures réalisées au delà de 240 heures : 1 jour de congé rémunéré sur la base de 12 heures

Le salarié peut à sa demande prendre les repos compensateurs qui lui sont dus par période de 8 heures.

(9.) Les repos compensateurs ne peuvent être attribués pendant les jours où il n'y a pas de travail dans l'entreprise.

(10.) La prise des jours de compensation doit se faire par accord mutuel entre employeur et salarié.

(11.) L'employeur doit mentionner sur le bulletin de salaire le nombre d'heures de compensation à prendre ou prises dans la période.

B. Compensation volontaire.

(1.) *L'employeur peut fixer, après accord des organisations patronales et salariées, un plafond inférieur à celui visé au paragraphe A 1 et 3, mais cette possibilité ne peut pas être inférieure 160 heures pour une période de 4 semaines.*

(2.) *Dans ce cas, les paragraphes A 6,7 et 9 à 11 restent en vigueur.*

(3.) *Chaque heure supplémentaire réalisée dans le cadre de la compensation volontaire entre 160 heures et le plafond visé au paragraphe A 1 et 3 donne droit à l'attribution de 1,3 heures de repos, ou à l'attribution de 1 heure de repos compensateur et au paiement de 30 % de salaire complémentaire.*

(4.) *Cette compensation volontaire doit être ratifiée par un accord d'entreprise et remis au Conseil de Surveillance du Transport routier Marchandises.*

(CAO - BGV. article 26)

D'après la Convention collective des voyageurs, toute prestation réalisée au delà de 213 heures par mois ou de 196,6 heures calculées sur 4 semaines donne lieu à l'attribution de repos compensateur rémunéré en vertu de la règle du "temps pour temps":

"Règles du système "temps pour temps".

A. Compensation des jours de repos.

(1.) *Si, sur une période de 4 semaines ou d'un mois un salarié n'a pas bénéficié de 8 jours ou de 8 2/3 jours de repos comme indiqué à l'article 5, le temps de travail comptabilisé sur le bulletin de paye est réduit de 8 heures par jour de repos non pris.*

(2.) *Chaque période de 8 heures de repos en retard est compensée avant le 31 mars de l'année suivante par autant de repos payé.*

B. Application obligatoire du "Temps pour Temps".

(1.) *En dehors des dispositions de l'alinéa 1 du présent article, toute période de travail réalisée au delà du plafond de 213 heures par mois (196,6 h par 4 semaines) au cours de la période allant du 1er avril au 30 septembre est compensée par une période équivalente de temps de repos compensateur.*

Pour la période courant du 1 octobre au 31 mars tout temps dépassant 183 h. par mois (168,9 h par 4 semaines) est compensé par autant de temps de repos compensateur.

(2.) *Toute heure de travail réalisée au delà des plafonds de 213 h, de 196,6 h ou de 183h, de 168,9 h donne droit à une heure rémunérée de repos.*

(3.) *La compensation en temps est accordée avant le 31 mars de l'année suivante sur le lieu de résidence soit par journée entière soit par demi-journée au choix du salarié. La compensation une fois attribuée ne peut être retirée qu'avec l'accord express du salarié.*

(4.) *Chaque demi-journée ou journée entière prise en vertu du précédent article donne lieu au paiement de 4 ou 8 heures de travail et à la réduction d'un temps équivalent sur le crédit de repos compensateurs.*

(5.) *Un repos compensateur ne peut être attribué pendant les jours fériés, ou les fêtes locales.*

(6.) *L'employeur fixe les dates des jours de compensation en accord avec le salarié. Cet accord doit être conclu au moins 24 heures avant le premier jour du repos compensateur.*

(7.) *L'employeur doit inscrire sur le bulletin de paye le nombre d'heures de repos compensateur à prendre (.....)*

C. Règle facultative de la compensation "Temps pour Temps (.....)**D. Personnel de conduite embauché (.....)**

après le 1 janvier..

E. Généralités.

(1). *L'application des règles A à D ne peut en aucun cas diminuer le temps de travail à moins de 173 h. ou 160 h sur 4 semaines.*

(2). *Si un employeur demande à être dispensé des dispositions du présent article, les parties signataires exigeront en cas d'accord un supplément salarial d'au moins 35% sur les heures à compenser .*

(CAO TOPG. article 19)

Remarque : Les modalités pratiques de mise en jeu des règles du "temps pour temps" sous développées dans la Partie VI de cette monographie relative aux Règles particulières.

4. Les Jours Fériés.

Les deux conventions collectives retiennent les mêmes fêtes en reprennant celles qui sont de droit commun.

Les fêtes reconnues sont:

 Jour de l'An,
 Lundi de Pâques,
 Ascension,
 Lundi de Pentecôte,
 deux jours à Noël,
 l'Anniversaire du Souverain.

(CAO - BGV. article 8 et CAO - TOPG. article 7 § 1.)

5. Les Congés Annuels.

Les conventions collectives reconnaissent aux salariés des droits à congés payés annuels qui varient selon les conventions, l'ancienneté, et l'âge entre 22 et 27 jours ouvrables.

De plus la réglementation néerlandaise reconnaît aux salariés le droit de prendre un certain nombre de jours d'absence rémunérés qui s'ajoutent au contingent des congés annuels. Ces "absences" peuvent être prises à la demande du salarié, pourvu que cette demande soit faite suffisamment à l'avance.

a. Transports Routiers de Marchandises.

La Convention collective des marchandises détermine les droits à congés payés (de 23 à 27 jours) en fonction de l'âge du conducteur et de son ancienneté (le calcul le plus avantageux prévalant).

"A. Congés.

(1.) *Conformément à la Loi sur les Congés payés du 14 juillet 1966 et aux paragraphes 2 à 8 de cet article, le droit aux congés payés s'applique selon les dispositions visées aux paragraphes 2 à 4.*

(2.) *La période donnant droit aux congés s'étend du 1 janvier au 31 décembre.*

(3.) *Durée annuelle des congés:*

a. durée normale:

<i>Age du salarié</i>	<i>Congé</i>
<i>16 ans et moins</i>	<i>26 jours</i>
<i>17 et 18 ans</i>	<i>24</i>
<i>19 à 39 ans</i>	<i>22</i>
<i>40 à 44 ans</i>	<i>23</i>
<i>45 à 49 ans</i>	<i>24</i>
<i>50 à 54 ans</i>	<i>25</i>
<i>55 à 59 ans</i>	<i>26</i>
<i>60 ans et plus</i>	<i>27</i>

b. durée avec ancienneté dans l'entreprise:

<i>Ancienneté</i>	<i>Congé</i>
<i>10 ans</i>	<i>23 jours</i>
<i>15</i>	<i>24</i>
<i>20</i>	<i>25</i>
<i>25</i>	<i>26</i>
<i>30</i>	<i>27</i>

c. L'attribution des jours de congés est déterminée d'après l'âge du salarié ou son ancienneté dans l'entreprise. Dans tous les cas, le nombre de jours le plus élevé prévaut.

d. Le salarié a droit au nombre de jours de congés énumérés sous a et b à partir du 1 juillet de l'année en cours

(4.) Le salarié n'a pas droit aux congés en cas d'inexécution du travail prévu par son contrat. (c.f. Code du Droit Civil, article 1638)

(CAO - BGV article 36 A)

La Convention collective des Transports Routiers de Marchandises attribue aux salariés 5 jours de droit "d'absence rémunérée".

"A partir du 1er juillet 1987, le salarié a droit à 5 jours libres par an."

(CAO - BGV, article 36 B)

b. Transports Routiers de Voyageurs.

La Convention collective des voyageurs détermine les droits à congés payés en fonction de l'âge du conducteur uniquement. La durée varie entre 23 et 27 jours.

(1.) rappel des dispositions légales (.....)

(2.) L'année donnant droit aux congés va du 1 janvier au 31 décembre.

(3.) Le congé est de

24 jours pour les salariés de moins de 20 ans;

23 jours pour les salariés de plus de 21 ans;

24 jours pour les salariés de plus de 50 ans;

26 jours pour les salariés de plus de 55 ans;

27 jours pour les salariés de plus de 60 ans.

La date à prendre en compte pour l'obtention de l'anniversaire est le 1 mai.

(4 à 7.) coordination des congés; droit aux congés en cas de départ (.....)

(CAO - TOPG article 32.)

La Convention collective des transports de voyageurs accorde aux salariés 4 jours d'absence rémunérée.

"En plus des congés payés mentionnés à l'article 32, les salariés ont droit à 4 jours d'absence rémunérée, sous réserve que le dépôt de la demande d'absence soit faite suffisamment à l'avance."
(CAO - TOPG. article 33)

6. Les Congés Exceptionnels.

a. Transports Routiers de Marchandises.

<i>(2) Absences rémunérées</i>	<i>jours</i>
<i>a. préparation du mariage civil.....</i>	<i>1</i>
<i>b. mariage - du salarié.....</i>	<i>2</i>
<i>- d'un membre de la famille.....</i>	<i>1</i>
<i>c. accouchement de l'épouse.....</i>	<i>1</i>
<i>d. décès - conjoint, enfant.....</i>	<i>4</i>
<i>- parents, beaux-parents.....</i>	<i>2</i>
<i>- autre membre de la famille.....</i>	<i>1</i>
<i>e. ordination sacerdotale d'un enfant, frère.....</i>	<i>1</i>
<i>f. vœux religieux enfant, frère, soeur.....</i>	<i>1</i>
<i>g. - 25, 40 ans de mariage de le salarié.....</i>	<i>1</i>
<i>- 25, 40, 50 ans de mariage parents.....</i>	<i>1</i>
<i>h. 25, 40, 50 ans de service du salarié.....</i>	<i>1</i>
<i>i. déménagement.....</i>	<i>2</i>
<i>j. départ de l'entreprise.....</i>	<i>1</i>
<i>k. obligation publique non-rémunérée.....</i>	<i>12 heures.</i>
<i>l. examen professionnel.....</i>	<i>temps nécessaire.</i>
<i>m. consultation d'un médecin, dentiste, etc.....</i>	<i>temps nécessaire.</i>
<i>n. élections publiques.....</i>	<i>temps nécessaire.</i>
<i>o. activités d'une organisation prof. syndicale.....</i>	<i>temps nécessaire.</i>

Le bureau d'une organisation syndicale professionnelle peut demander à un employeur d'accorder un jour d'absence rémunérée par an par tranche de 10 adhérents dans l'entreprise. Le nombre des adhérents est arrondi à la dizaine supérieure, à l'exception de la première dizaine. Le nombre de jours d'absence accordés par l'entreprise sur cette base ne peut dépasser 20 jours ouvrables.

p. participation à une session de préparation à la retraite pour les salariés de 60 ans et plus:une semaine annuellement.

(3) Absences non-rémunérées.

a. participation à un organe exécutif d'une association officiellement reconnue, sous réserve que cette participation ne nuise pas aux intérêts de l'entreprise;

b. rappel pour obligations militaires;

c. participation aux commissions paritaires de la branche dans la limite de 6 jours par an et sous condition que cette absence ne nuise pas aux intérêts de l'entreprise;

d. contraire à l'art.35 2 o, les syndiqués d'une entreprise où une organisation syndicale n'atteint pas le quorum requis, peuvent participer à raison de 1 jour par an aux activités de leur organisation, sous réserve que cette absence ne nuise pas aux intérêts de l'entreprise. L'organisation syndicale peut récupérer les pertes de salaire de ces salariés dans le cadre de l'Association pour la Formation du Personnel des Transports."

(CAO - BGV. article 35)

b. Transports Routiers de Voyageurs.

De la même manière la Convention collective de voyageurs détermine des absences rémunérées dans les circonstances exceptionnelles suivantes :

"(1) Les absences suivantes sont permises avec maintien du salaire:

décès de l'épouse (époux), enfant:.....	4 jours
mariage du salarié:.....	2 jours;
décès des parents, des beaux-parents, enfant n'habitant pas son domicile, gendre, bru.....	2 jours;
mariage d'un enfant, frère, soeur, beau- frère, belle-soeur:.....	1 jour;
naissance d'un enfant:.....	2 jours;
décès d'un frère, soeur, beau-frère, belle-soeur, grand-parent:.....	1 jour;
ordination sacerdotale/voeux religieux d'un enfant, frère, soeur:.....	1 jour;
anniversaire de mariage(25, 40 ans):.....	1 jour;
anniversaire mariage parents, beaux-parents(25, 40, 50, 60ans):.....	1 jour;
25, 40, 50 ans service dans l'entreprise:.....	1 jour;
recherche de travail après démission:.....	5 heures;
obligation civile:.....	12 heures;
préparation de mariage civil:.....	1/2 journée;
examen professionnel:.....	1 jour minimum.
(2) Déménagement:.....	2 jours par an.
(3) Obligations syndicales:.....	1 jour *

par 10 salariés syndiqués pour le bureau syndical."
(CAO - TOPG. article 30)

7. Les Intempéries.

"Par delà les dispositions de l'article 1638 d. du Code Civil , les mesures suivantes sont à prendre:

L'employeur est obligé de verser normalement le salaire en période de gel et de ses conséquences ainsi qu'en cas d'ennuis causés par les eaux (inondation, manque d'eau, terrain impraticable, etc)

(a) Au cours de la période courant du 1 décembre au 1 mai le délai pour intempérie prend fin au terme de quinze jours consécutifs sans que les causes de l'interruption du travail (gel ou eaux) n'aient à être distinguées.

(b) Au cours de la période courant du 1 mai au 1 décembre les causes des interruptions c.a.d. interruption pour gel, interruption pour inondation ont à être distinguées (pour la détermination des périodes de rémunération couvertes)

(c) Au cours de la période courant du 1 octobre au 1 juin le nombre total de jours indemnisés est de 21 jours, quelque soit le nombre des périodes consécutives passées en intempérie et compte tenu des dispositions du n° b."

(CAO - BGV. article 7)

8. Les Autres Interruptions.

La convention collective des transports routiers de marchandises comme celle des transports routiers de voyageurs autorisent d'autre part les salariés à s'absenter pour certains motifs sans bénéficier de rémunérations.

"Absences non-rémunérées :

a) participation à un organe exécutif d'une association officiellement reconnue, sous réserve que cette participation ne nuise pas aux intérêts de l'entreprise.

b) rappel pour obligations militaires

c) participations aux commissions paritaires de la branche dans la limite de 6 jours par an et sous réserve que cette absence ne nuise pas aux intérêts de l'entreprise

d) activité dans une organisation syndicale non prévue à l'article 35 § 2 alinéa (o).

Les syndiqués d'une entreprise où une organisation syndicale n'atteint pas le quorum requis peuvent participer aux activités de leur organisation à raison de 1 jour par an sous réserve que cette absence ne nuise pas aux intérêts de l'entreprise. L'organisation syndicale peut déclarer les pertes de salaires de ces salariés dans le cadre de l'Association pour La formation des personnels des transports."

(CAO -BGV. article 35 §3)

"Absences sans rémunération ou avec rémunération partielle.

(1) Il est autorisé de s'absenter de son travail sans rémunération pour l'exercice de fonctions publiques, ainsi que pour des périodes militaires.

(2) En fonction des tableaux de services, il est permis de s'absenter du travail sans rémunération pour l'exercice de fonctions syndicales auprès des organisations signataires de la présente Convention collective."

(CAO - TOPG. article 31)

IV. LES REMUNERATIONS.

1. La Rémunération de Base

a. Transports Routiers de Marchandises.

La Convention collective des transports routiers de marchandises précise les modes de rémunération salariale tant en ce qui concerne le calcul de la rémunération de base que les modes de versement.

" Calcul du salaire journalier et horaire.

(1.) Le salaire journalier et le salaire horaire sont calculés en divisant le salaire de référence,

s'il est calculé sur 4 semaines par 20 pour obtenir le salaire journalier, ou par 160 pour déterminer le salaire horaire

s'il est calculé sur un mois par 21,75 pour obtenir le salaire journalier ou par 174 pour déterminer le salaire horaire

(2.) a. Pour les salariés occasionnels, le salaire de référence est majoré de 8% pour intégrer le règlement des congés payés.

b. Pour un travail de moins de 4 heures ou équivalent, le salarié est rémunéré au prorata des heures travaillées.

c. Pour un travail de plus de 4 heures, le salaire journalier intégral est versé."

(CAO - BGV. article 10)

Versement du salaire.

1. Les salaires de référence mentionnés à l'art.21, sont versés sur 4 semaines ou sur le mois.

2. Les heures supplémentaires doivent être payées au plus tard dans la période suivant celle durant laquelle elles ont été effectuées.

3. Le calcul sur une période de quatre semaines ou sur un mois n'empêche pas le cas échéant, de dénoncer le contrat de travail au cours de cette période.

(CAO - BGV. article 11)

" Calcul des salaires.

1.a. Les salaires de référence se calculent sur la base de 160 heures pour une période de 4 semaines ou 174 heures pour un mois

b. La règle mentionnée au § 1 a. signifie que la semaine est calculée sur un minimum de 40 heures d'amplitude.

2.a. Le calcul des salaires prend en compte les heures suivantes consacrées respectivement à :

A. la conduite,

B. le chargement et le déchargement / la conduite des appareils de manutention,

C. aux temps d'attente,

D. les formalités de passage en douane,

E. les activités diverses liées à la profession,

F. les passages sur les ferrys, les trains en trafic international entre 8 h et 18 h., ainsi que les passages sur les bacs en trafic national,

G. les repos incluant les repas

H. les corrections de temps (opérées par l'employeur dans le but de corriger les décomptes d'heures présentés par les conducteurs)

b. le calcul du salaire se fait à partir des feuilles de travail comprenant les points A à G diminués du temps consacré aux repas (repas compris) et du temps résultant des corrections.

- c. le récapitulatif du temps de travail doit être rempli sous la responsabilité de l'employeur à partir des feuilles de travail. Le modèle de cette feuille de travail est annexé à la présente Convention collective.
 - d. la feuille de travail doit contenir au moins les points A à H.
 - e. le modèle de la feuille de travail utilisée dans l'entreprise doit avoir obtenu l'agrément du Conseil de Surveillance des T.R.M
 - f. le salarié reçoit après contrôle par l'entreprise un double de la feuille de travail signée par l'employeur.
 - g. l'entreprise doit garder les fiches de temps durant au moins un an.
 - h. les disques du tachygraphe doivent être joints aux feuilles de temps de travail pour permettre les contrôles.
3. a. L'employeur peut normaliser le nombre d'heures de travail en se basant sur la pratique courante de l'entreprise, en respectant les obligations sociales et économiques et en informant, après consultation du Comité d'Entreprise, le Conseil de Surveillance du T.R.M.
- b. Si les raisons ayant amenées à une normalisation changent, il convient de réviser les règles de normalisation.
- c. L'application d'une règle de normalisation ne dispense pas l'employeur de faire remplir les feuilles de travail.
- d. Dans tous les cas, toute règle de normalisation doit être déposée 2 semaines après sa signature pour enregistrement au Conseil de Surveillance du T.R.M."
(CAO - BGV. article 23)

b. Transports Routiers de Voyageurs.

La Convention collective des transports routiers de voyageurs précise elle aussi les modes de rémunération des conducteurs.

"Rémunérations des Personnel de Conduite et d'Accompagnement:

- (1) (tableau de salaires: annexe 2.....)
 - (2) (classification.....)
 - (3) *Personnel saisonnier: si le salarié a effectué plusieurs contrats dans une même entreprise, son ancienneté est calculée en cumulant les durées de ses différents contrats.*
 - (4) *Trajets sans guide-accompagnateur:*
 - (a) *Si plusieurs trajets s'effectuent dans la même journée sans guide-accompagnateur, à l'exception des services navettes, on versera au conducteur un supplément de fl. 25 brut par jour.*
 - (b) *Si l'autocar est conduit par un double équipage, le supplément mentionné à l'alinéa (a) est partagé entre les deux membres de cet équipage.*
 - (c) *Si le supplément mentionné à l'alinéa (a) est compris dans le salaire brut, l'employeur n'est pas obligé de le verser. Si par contre, le salaire brut n'atteint pas le minimum requis, le versement est obligatoire."*
- (CAO - TOPG. article 16)

"Calcul des rémunérations du personnel roulant:

- (1) *La base de tout calcul est constituée par le temps de travail (arbeidstijd)*
 - (2) *Les rémunérations du personnel de conduite sont basées sur une moyenne de 40 heures par semaine.*
 - (3) *La moyenne de la durée de travail sur une semaine est calculée sur une période de 4 semaines ou d'un mois calendaire."*
- (CAO - TOPG. article 17)

2. Les Heures Supplémentaires.

a. Transports Routiers de Marchandises.

La Convention collective des transports marchandises précise les modalités et les circonstances de prise en compte des heures supplémentaires. Elle introduit une revalorisation de 30% du salaire de base.

" Rétribution des heures supplémentaires.

A. Règles générales.

(1.) *Les heures supplémentaires sont arrondies à la demie-heure supérieure; tout temps ne dépassant pas 15 minutes n'est pas pris en compte.*

(2.) *Les heures supplémentaires ne sont pas dûes si elles sont réalisées en vertu d'une autorisation spéciale ou si elles résultent d'un retard imputable au conducteur....."*

B. Rétribution supplémentaire.

(1.) *Les heures supplémentaires donnent lieu à une majoration de 30 % du salaire de base.*

(CAO - BGV. article 25)

b. Transports Routiers de Voyageurs.

La Convention collective voyageurs introduit un mode de rémunération uniforme pour le personnel roulant, en lui faisant bénéficier d'une majoration de 35% .

" Rémunération des heures supplémentaires.

Toute heure supplémentaire est rémunérée en intégrant les revalorisations suivantes :

(1.) *pour le personnel sédentaire:*

(a) *pour les jours ouvrables: 30 %,*

(b) *pour le samedi: 50 %,*

(c) *pour le dimanche et les jours fériés: 100 %.*

(2.) *pour le personnel roulant: 35 % pour tous les jours.*

(CAO - TOPG. article 21)

3. Les Déplacements.

a. Transports Routiers de Marchandises.

" A. Frais de trajet domicile-travail

(1.) *Le salarié qui exécute un travail hors de son lieu d'attache habituel et pour lequel l'entreprise n'a pas mis en place de dispositions spéciales, a droit au remboursement intégral de ces frais de transport*

(2.) a. *L'entreprise qui change de lieu de domiciliation et demande à ses salariés de se déplacer, doit indemniser son personnel pour le voyage et/ou pour le déménagement selon les normes fiscales en vigueur.*

b. *Si dans le cas du paragraphe 2 a, les frais de voyage se produisent de façon constante, l'entreprise est tenue de rembourser ces frais pendant une année sur la base du salaire horaire correspondant au salaire de fonction, sans que pour autant ces heures puissent être comptabilisées comme heures supplémentaires.*

B. Frais de déplacements.**1. Dispositions générales.**

A partir du 1 janvier le remboursement se fait sur le calcul suivant:

en cas d'absence sur 1 jour.

<i>entre 00 h. et 06 h.</i>	<i>4,60 florins.</i>
<i>entre 06 h. e 18 h.</i>	<i>0,80 florins.</i>
<i>entre 18 h. et 24 h.</i>	<i>3,80 florins.</i>

en cas d'absence de plusieurs jours, pour le premier jour:

<i>entre 00 h. et 06 h.</i>	<i>4.60 florins.</i>
<i>entre 06 h. et 12 h.</i>	<i>0,80 florins.</i>
<i>entre 12 h. et 18 h.</i>	<i>2,05 florins.</i>
<i>entre 18 h. et 24 h.</i>	<i>3.80 florins.</i>

pour les jours suivants

<i>entre 00 h. et 06 h.</i>	<i>4;60 florins.</i>
<i>entre 06 h. et 12 h.</i>	<i>1.65 florins.</i>
<i>entre 12 h. et 18 h.</i>	<i>2.05 florins.</i>
<i>entre 18 h. et 24 h.</i>	<i>3.80 florins.</i>

le maximum sur 24 heures au 1 janvier 1987 est de 72,60 florins.

(2.) Voyage à l'étranger.

.....augmentation journalière de 36,30 florins.

(3.) Indexation des remboursements de déplacements.

Au 1 janvier 1987 les indemnités seront indexées sur les prix C.B.S. d'octobre 1987 par rapport à octobre 1986."

(CAO - BGV. article 21)

b. Transports Routiers Voyageurs.

"Frais de voyage.

Les frais de voyage d'un employé sont remboursés d'après les factures réelles, à défaut d'autre moyen de remboursement."

(CAO - TOPG. article 23)

"Frais de déplacement.

(1.) Déplacement d'une journée:

dîner fl.15,30 -

chambre et petit déjeuner fl.33,73 -

déjeuner fl.9,37 (.....)

(2.) Déplacement de deux jours ou plus:

Durant la période de son absence l'employeur versera au salarié un dédommagement qui lui permet de couvrir l'hébergement, les trois repas et une consommation durant la journée."

(CAO - TOPG. article 27)

4. Primes Diverses.**a. Transports Routiers de Marchandises.**

Des primes et des revalorisations particulières des rémunérations sont accordées pour :

.des prestations de travail réalisées les samedi, dimanche et jours fériés

.le transport des matières dangereuses.

et dans certains cas des primes de rendement.

Les heures travaillées le samedi et le dimanche ouvrent droit à une majoration de 50% et 100% respectivement du salaire de base.

"Toute heure travaillée le samedi donne lieu à une rémunération majorée de 50%..."
(CAO - BGV. article 27)

*"1. Toute heure travaillée le dimanche donne lieu à une rémunération majorée de 100%.
2. Toute heure travaillée un jour férié ne coïncidant pas avec un dimanche, ouvre droit à rémunération et à un jour de repos compendateur rémunéré. Ce jour de repos doit être pris dans un délai de 8 semaines. La rétribution financière de ce jour est effectuée sur la base de 8 heures."*
(CAO - BGV. article 28)

Manipulation des matières dangereuses ou toxiques.

"L'employeur est autorisé d'attribuer une prime de 47,76 florins par quatre semaines ou 54,94 florins par mois aux salariés qui manipulent des matières dangereuses ou toxiques." (CAO - BGV. article 33)

Prime de rendement.

"Le Conseil de Surveillance du TRM peut autoriser les entreprises qui attribuaient à leur personnel (roulant ou non) avant le 1 janvier 1973 une prime de rendement de plus de 6% à continuer à leur attribuer une prime comprise entre 1% et 2%."
(CAO - BGV. article 32)

b. Transports Routiers de Voyageurs.

Prime d'interruption.

"(1) Le personnel de conduite affecté aux transports de groupes a droit à une prime d'interruption si cette interruption dure plus d'une heure et si le temps de service ne dépasse pas 12 heures

Si le temps de service dépasse 12 heures et s'il y a plusieurs interruptions, il a droit au maximum à 2 primes d'interruptions.

(....)

(4) La prime d'interruption est de f.20,40."

(CAO - TOPG. article 18 B)

Prime d'irrégularité.

"(a.) Conducteurs: tourisme, services irréguliers, navettes, lignes internationales.

a. Pour tout service le samedi, dimanche et jours fériés: fl. 30,11;

b. Si le service ne prend qu'une demie-journée: fl.15,06.

(b.) Conducteurs: service de groupes:

a. fl 2,13 pour les heures de travail entre 20 h. et 06 h. du lundi au vendredi;

b. fl 3,21 pour les heures de travail entre 0 h. et 24 h. le samedi, dimanche et jours fériés."

(COA - TOPG. article 25 § 2 et 3)

V. LES CONTROLES.

1. Autorités chargées du Contrôle.

Les contrôles sont effectués aux Pays Bas par:

L'Inspection du travail :

Ce service dépend du Ministère des Affaires sociales et emploie 120 inspecteurs affectés à l'ensemble des secteurs du commerce et de l'industrie. Leur mission consiste surtout au contrôle du respect de la réglementation sociale de droit commun.

Les inspecteurs du travail interviennent en entreprise.

Ils ne sont pas spécialisés et ne tiennent pas toujours compte des spécificités de la réglementation sociale dans les transports routiers (réglementation nationale de 1977 "Rijtijdenwet" et réglementation communautaire).

L'Inspection d'Etat pour le Trafic Routier (Rijksverkeersinspectie - R.V.I.):

Ce service dépendant directement du Ministère des Transports. Il procède principalement par des contrôles sur route et vérifie les documents de transports dans les entreprises de transports pour compte autrui et dans les entreprises ayant des véhicules en compte propre.

Le nombre de contrôleurs directement chargés des contrôles sur route et en entreprises était en 1987 de 113 employés.

Ces inspecteurs travaillent par équipe de 6 contrôleurs (Rijkscontroleur), dirigée par un "contrôleur d'état en chef" (Rijkshoofdcontroleur).

Les équipes sont affectées à six districts: Nord (4), Est (5), Nord-Ouest (5), Ouest (7), Sud-Ouest (3) et Sud-Est (4). Chaque district a à sa tête un "Contrôleur principal d'Etat pour le trafic routier" (Rijksopzichter van het verkeer) et dispose d'un bureau administratif de 2 à 3 personnes.

La Police:

La Police nationale et/ou municipale peut aussi intervenir afin de contrôler le respect du code de la route, la législation en matière de coordination ou la réglementation sociale dans la mesure où elle a des incidences avec la sécurité routière.

Dans ces deux derniers domaines, elle agit habituellement en coordination avec l'Inspection pour le Trafic Routier (R.V.I.)

Des organismes de contrôle paritaire :

Par delà les contrôles exercés par les Ministères des Transports et des Affaires Sociales, les partenaires sociaux ont institué en 1977 deux associations de "surveillance des Conventions Collectives dans les transports":

- . S.T.R.B. (transport de marchandises)
- . S.T.O. (transports interurbains et tourisme)

Les fonctions du "Conseil de Surveillance du transport routier de marchandises" sont décrites à l'article 40 de la Convention Collective des TRM et ses statuts figure à l'annexe I de la convention.

La direction de ces organismes est assurée par une commission exécutive paritaire de 12 membres. Le personnel employé par les deux associations est de 17 personnes, dont 14 à plein temps et 3 à temps partiel.

Comme le montre le tableau ci-dessus pour les transports routiers de marchandises, les interventions de ces organismes paritaires tendent à se développer.

Les demandes, interventions, procédures émanent soit d'un des partenaires sociaux, soit des entreprises.

	1985	1986	1987
Demande organisation des repos compensateurs (art. 26 bis)	16	5	5
" organisation du travail en équipes tournantes (art. 30 § 4)	2	1	2
" normalisation de la durée de travail (art. 23 § 4)	3	0	4
" réduction de la durée de travail (art. 23 § 3 d)	2	1	6
" dispenses partielles ou totales de la Convention Collective	-	8	19
Interventions en cas de faillite	-	1	0
Procédures engagées contre des entreprises	-	-	27
Contrôles dans les entreprises	64	69	96

2. Les règles.

Le Décret du 21 septembre 1977 qui constitue le texte de base en matière de droit social des transports aux Pays Bas, précise aussi les moyens de contrôle qui permettent de s'assurer du respect de la réglementation.

Chronotachygraphe et disques d'enregistrements :

La réglementation néerlandaise suit sur ce point les prescriptions communautaires, adoptées par le Décret du 29 septembre 1986.

" Employeur et salarié sont obligés d'observer les dispositions ministérielles en ce qui concerne (a) l'installation du chronotachygraphe, (b) l'utilisation du chronotachygraphe et des disques d'enregistrement, (c) l'obtention et la conservation des disques d'enregistrement, (d) le contrôle des données fournis par les disques d'enregistrement."
(Rtb 77. article 20 § 3)

Horaire de service et tableau de service dans les T.R.V.

Dans les transports routiers de voyageurs en ligne régulière la réglementation prescrit que les horaires soient à disposition dans les entreprises et que le conducteur en possède copie.

"(1) Dans le transport régulier de personnes les employeurs et les artisans sont tenus d'observer les dispositions prises par le Ministère des Transports en ce qui concerne la programmation, la publication et l'observation des horaires de service public.

(2) Pendant son service tout conducteur affecté à un transport public en ligne régulière doit pouvoir produire copie de l'horaire de service."

(Rtb 77. article 21 § 1 et 2)

Quant aux autres transports de personnes cette obligation se limite au tableau de service.

"(1) Pour les transports de personnes tout employeur ou artisan est obligé de tenir un tableau de service du personnel conforme au modèle fourni par le Ministère des Transports.

(2) Pendant le service tout conducteur doit pouvoir produire le tableau de service."

(Rtb 77. article 22 § 1 et 2)

Registre des équipages :

Pour les transports de marchandises et de voyageurs, parmi les autres documents à fournir (disques, livret individuel de contrôle, feuille hebdomadaire de travail, autorisation professionnelle du conducteur, certificats de dérogation) toute entreprise doit pouvoir fournir un registre du personnel.

"Tout employeur et/ou artisan est astreint (a) d'établir un registre du personnel selon les instructions des Ministres des Affaires Sociales et des Transports; (b) de remplir convenablement le registre du personnel et l'archiver."
(Rtb 77. article 23)

Autorisation professionnelle:

Depuis le "Décret sur les Temps de Conduite" de 1971 obligation est faite à tout conducteur professionnel d'un véhicule de plus de 7 tonnes 5 d'être en possession d'une "autorisation de travail professionnel de conducteur" (werkmap). Cette autorisation, délivrée par les autorités compétentes contient une carte professionnelle, le livret individuel de contrôle et, pour les conducteurs nés après le 30 juin 1955, le certificat professionnel.

Ce certificat professionnel, dit "CCV. diplôme B" ne peut être obtenu qu'après acquisition du permis C ou D par une session professionnelle de 6 semaines spécifiques suivie d'un examen. L'enseignement est distribué par l'Institut C.C.V., association paritaire de formation, subventionnée par l'Etat au titre de l'enseignement technique. Cette mesure tend à ne plus considérer le permis de conduire comme le moyen d'accès au métier de conducteur, à limiter progressivement le nombre de conducteurs "occasionnels" et à promouvoir la prise en considération de la profession.

"(1) Tout conducteur doit posséder une autorisation professionnelle.

Pendant son travail le conducteur doit être en capacité de la produire.

(2) L'autorisation contient l'identité du conducteur, l'autorisation proprement dite (une formation professionnelle est obligatoire pour la plupart des conducteurs), et le livret individuel de contrôle.

(3) La demande et la prolongation de l'autorisation doit être faite par le conducteur lui-même soit auprès de la mairie de son domicile, soit auprès de l'administration centrale de la population, soit pour les étrangers ou néerlandais résidant à l'étranger auprès de la Direction Générale du Travail.

(4) Tout changement du contenu de l'autorisation est du ressort de l'autorité des Ministres des Affaires Sociales et des Transports après consultation auprès du Ministre de l'Intérieur.

(5) Le livret individuel de contrôle s'obtient gratuitement auprès de l'employeur du salarié.

(6) Employeur et membre d'équipage sont responsables du respect des instructions des Ministres concernant : (a) l'utilisation de l'autorisation; (b) la conservation et le tableau de service des livrets individuels de contrôle; (c) l'observation des instructions du livret individuel de contrôle."

(Rtb 77. article 19)

Remarques:

Les règles de coordination des transports routiers de marchandises aux Pays-Bas ont été fixées par la Loi W.A.G. votée le 4 août 1951, qui est entrée en vigueur le 15 février 1954.

A la suite des changements importants intervenus dans l'économie des transports une nouvelle loi de coordination, dite "W.A.G. II" a été votée au début de l'année 1986. Les décrets d'application de cette loi sont en cours d'élaboration.

Dans les décrets d'application de la nouvelle Loi "W.A.G. II", le Ministère des Transports a pour la première fois l'intention d'insérer des dispositions sociales concernant les contrôles et les pénalités bien que la nouvelle loi n'ait pour vocation que de couvrir les aspects de coordination et de régulation économique des transports.

Néanmoins, les infractions sociales ayant un impact sur l'économie des transports (concurrence déloyale par exemple), l'introduction des aspects sociaux dans les décrets d'application de la Loi WAG a fait l'objet d'un consensus de tous les partenaires sociaux siégeant dans les Commissions dit du "Convenant" (Commissions instituées par le Ministère des Transports par un accord du 2.9.85., où siègent partenaires sociaux, consommateurs et représentants des Ministères de Transports et des Affaires Sociales pour préparer les décrets d'application de la nouvelle Loi Transport).

3. Les Sanctions.

Les sanctions peuvent aller jusqu'au retrait des autorisations de transports des contrevenants, mais la procédure qu'il convient de conduire pour y parvenir et qui se déroule devant la Commission de Surveillance du T.R.M. souffre de sa longueur et de sa complexité. Aussi la plupart des sanctions s'articulent autour de la délivrance d'amendes financières.

Actuellement les peines requises peuvent atteindre 300 fl. par infraction; les peines minimales varient selon les régions entre 100 à 150 fl.

Les amendes peuvent être délivrées par les autorités administratives de contrôle ou par le conseil de surveillance de la convention collective.

" 5. Le Bureau Exécutif du Conseil de Surveillance est mandaté par les signataires de la présente Convention Collective pour agir contre toute infraction à la présente Convention Collective soit par des mesures internes, soit par des mesures extérieures.

6. Un employeur qui, après constat par le Conseil de Surveillance d'une pratique douteuse de la présente Convention Collective dans l'entreprise moyennant des relevés et des preuves, ne veut pas rectifier après 15 jours cette pratique se met en infraction envers le Conseil de Surveillance et est passible par mesure interne d'une amende dénommée "B", B étant égal à "A x W x I florin".

A : contribution annuelle de l'entreprise au Conseil de Surveillance, ou 0,75 % de la masse salariale, ou une somme forfaitaire décidée par le Conseil.

W : le nombre de semaines durant lesquelles l'infraction est constatée.

7. Les frais de procédure interne ou devant un tribunal compétent sont à la charge de l'entreprise accusée.

8. (...) Procédure par laquelle le Conseil se désiste des procédures prévues à l'article 5 en vue d'un arrangement à l'amiable."

CAO - BGV article 40)

4. La pratique :**Données statistiques**

Les statistiques relatives aux contrôles procédés au cours des années 1984 - 1986 et 1987 sont extraites des rapports annuels "Rijksverkeersinspectie" 1986 et 1987.

Contrôles de la Réglementation Sociale.

	1987*	1986	1985	1984
Interventions sur route...	71.585	97.799	84.053	114.160
Interdiction de continuer le voyage.....	4.809	2.720	1.971	1.540
Contrôles en Entreprise....	678	801	709	inconnu
Infractions sur Route.....	13.862	20.419	16.587	12.780
Infractions en Entreprise...	14.393	16.024	16.323	9.663
Total des infractions constatées	28.255	36.445	32.910	22.443

* (provisoire)

De 1984 à 1987, on relève globalement une diminution du nombre des contrôles aussi bien sur routes qu'en entreprises.

On relève d'autre part un accroissement du nombre d'infractions constatées, qui peut se justifier par une augmentation des infractions commises et par une plus grande "sévérité" des contrôles réalisés.

Nombre de Procès Verbaux :

	1987	1986	1985	1984
Sur route.....	11.070	7.979	6.076	4.803
En entreprise.....	372	422	353	260
Total des Procès Verbaux	11.442	8.401	6.429	5.063

Le nombre des procès verbaux rédigés a considérablement augmenté en 4 ans.

Evolution des Contrôles.

Nombre de contrôles

	sur Route Pour 1 infraction	sur Route Pour 1 PV	en Entreprise Pour 1 PV
1986	4.7	12.3	1.9
1985	5.1	13.8	2.0
1984	9.0	23.8	inconnu
1983	10.2	27.3	1.7

La fréquence des infractions constatées à l'occasion des contrôles sur route a doublé en 4 ans. En entreprise, on note au contraire une certaine stabilité.

Nombre de contrôles sur route : équipages néerlandais - équipages étrangers.

Contrôle	Total	Equipages néerlandais		Equipages étrangers	
1984	114.160	94.804	83 %	19.356	17 %
1985	84.053	67.085	80 %	16.968	20 %
1986	97.799	75.646	78 %	22.153	22 %
Infractions					
1984	12.780	8.848	69 %	3.932	31 %
1985	16.587	inconnu		inconnu	
1986	20.419	13.110	64 %	7.311	36 %
Procès Verbaux					
1984	4.803	inconnu		inconnu	
1985	6.076	inconnu		inconnu	
1986	7.979	8.616	70 %	2.363	30 %
Interdictions de continuer le voyage					
1984	1.540	780	51 %	760	49 %
1985	1.971	973	49 %	998	51 %
1986	2.720	1.163	43 %	1.557	57 %
Infractions en % par rapport au nombre de contrôles sur route.					
1984	11.2 %		9.3 %		30.3 %
1985	19.7 %		inconnu		inconnu
1986	20.8 %		17.3 %		33.0 %
Procès Verbaux en % par rapport au nombre de contrôles sur route.					
1984	4.2 %		inconnu		inconnu
1985	7.2 %		inconnu		inconnu
1986	8.2 %		7.4 %		11.3 %
Interdictions de circuler en % par rapport au nombre de contrôles sur route					
1984	1.3 %		0.8 %		3.9 %
1985	2.3 %		1.5 %		5.9 %
1986	2.8 %		1.5 %		7.5 %
1987	4.8 %		2.7 %		10.8 %

On relève :

1. un accroissement sensible des équipages étrangers contrôlés qui ne compense pas la diminution du nombre d'équipages néerlandais contrôlés
2. une sévérité accrue à l'égard des équipages étrangers, qui se trouvent probablement, du fait des trajets qu'ils réalisent, de façon plus fréquente que les équipages néerlandais en infractions.
3. une augmentation de la sanction "d'interdiction de circuler" qui serait surtout employée à l'encontre des équipages étrangers.

remarque : "l'interdiction de continuer le voyage" sanctionne surtout les infractions aux repos journaliers et hebdomadaires.

L'augmentation des infractions constatées chez les étrangers peut s'expliquer par la place occupée par les Pays-Bas dans le transport en longue distance et par le port de Rotterdam en particulier.

Ce constant rejoint celui de l'Université de Groningue (1986) qui fait ressortir que la distance (nombre de kilomètres entre le point de chargement et le point de livraison) a une influence directe sur la fréquence des infractions aux temps de repos.

Contrôles de véhicules étrangers.

Nationalité	1987		1986	
	nombre	% du total	nombre	% du total
Belgique	5 903	33.8 %	6 829	33.3 %
R.F.A.	5 284	30.3 %	6 498	31.7 %
France	2 036	11.7 %	2 186	10.6 %
Danemark	879	5.0 %	1 010	4.9 %
Italie	500	2.9 %	421	2.1 %
Espagne	495	2.9 %	544	2.7 %
Autriche	437	2.5 %	597	2.9 %
Gr.Bretagne	371	2.1 %	484	2.4 %
Autres pays	1 541	8.8 %	1 936	9.4 %
TOTAL	16 466	100.0 %	20 505	100.0 %

Les résultats de 1987, bien qu'encore partiels, permettent d'observer de façon assez précise le contrôle des véhicules étrangers.

On constate que le nombre de contrôles a diminué de 1986 à 1987 comme pour les équipages néerlandais, mais que les pourcentages par pays ne varient guère

Nombre de Procès Verbaux délivrés en % des contrôles pratiqués

Nationalité	1987	1986
Belgique	19.8 %	14.5 %
R.F.A.	12.4 %	8.5 %
France	22.3 %	17.0 %
Danemark	9.7 %	13.2 %
Italie	23.2 %	13.1 %
Espagne	20.6 %	13.1 %
Autriche	9.8 %	6.0 %
Gr.Bretagne	2.4 %	1.0 %
Autres pays	10.0 %	11.3 %
TOTAL	16.0 %	11.3 %

La fréquence des procès verbaux délivrés a fortement augmenté pour toutes les nationalités sauf pour les danois.

Les italiens, les français, les espagnols et les belges sont par ordre d'importance, les plus souvent sanctionnés, ce qui dénoterait un moindre respect de la réglementation.

Interdictions de continuer le voyage

Nationalité	1987	1986
Belgique	11.7	7.7
R.F.A.	8.7	5.8
France	17.0	13.9
Danemark	8.1	10.5
Italie	20.6	11.6
Espagne	18.6	11.4
Autriche	7.3	4.4
Gr. Bretagne	1.9	0.8
Autres pays	8.8	4.2
TOTAL	11.0	7.5

Les statistiques 1986 - 1987 pour les "interdictions de continuer le voyage" font également apparaître une augmentation sensible de ce type de sanction, notamment pour la France, l'Espagne et l'Italie.

Contrôles en entreprises de Transports Routiers Marchandises en 1986.

Nombre d'employés	Nombre d'entreprises	Entreprises contrôlées	% entreprises contrôlées
de 0 à 5	5.337	211	4 %
de 6 à 20	1.714	416	24 %
plus de 20	317	112	35 %
Total	7.390	739	10 %

Contrôles en entreprises effectuant des Voyages de Personnes à l'étranger en 1986.

Nombre d'employés	Nombre d'entreprises	Entreprises contrôlées	% entreprises contrôlées
de 0 à 5	77	1	1 %
de 6 à 20	166	34	20 %
plus de 20	45	21	47 %
Total	288	56	19 %

L'effort des autorités néerlandaises semble se concentrer sur les moyennes et grandes entreprises, surtout pour les entreprises de TRV ayant des activités internationales.

Remarques diverses.

Dans un rapport dit "rapport n° 52", la Commission spéciale chargée des contrôles, fonctionnant durant les années 1984-87 et composée de fonctionnaires du R.V.I., d'inspecteurs du travail et de représentants des organisations professionnelles a exprimé le souhait que les contrôles s'exercent en priorité en entreprises, et de façon

occasionnelle sur route.

La Commission justifiait cette recommandation afin de bâtir un contrôle sur le long terme et cerner ainsi de plus près les entreprises fautives. Dans une réponse datée du 20 novembre 1987, les Ministres des Affaires sociales et des Transports ont rejeté cette orientation et exprimé le souhait que les deux méthodes de contrôle (sur route et en entreprise) gardent la même importance.

Les ministères s'efforcent de coordonner les trois groupes d'intervention de contrôles (R.V.I. - inspection du travail - police) pour que les mêmes méthodes s'appliquent dans les transports routiers de marchandises (compte propre ou de compte autrui) et de voyageurs, que les dates de contrôle coïncident, et que les suites juridiques soient les mêmes.

Enfin, le Ministère souhaite que les contrôles se renforcent sur toute la C.E.E. de façon coordonnée.

Eléments d'appréciation :

Indications recueillies:

Auprès de K.N.V.T.O.(Fédération Néerlandaise Royale des Entreprises de Transports):
Les contrôles sont à maintenir à tout prix afin de régulariser le transport routier, mais leur fréquence est actuellement suffisante.

En cas d'infraction, KNVTO souhaite que l'employeur ne soit pas le seul responsable comme il est de règle actuellement. Un changement s'impose donc dans la législation.
La Fédération constate que les contrôles ne sont pas sérieusement menés dans le reste de la C.E.E. et notamment en Belgique, en Italie et en Grande Bretagne.

Auprès de N.O.B.(Organisation Nationale des Transports Routiers de Marchandises):
La NOB estime qu'il faut encadrer la libéralisation des transports par des mesures sociales (la durée de travail par exemple) et des règlements empêchant une concurrence déloyale.

Auprès de FNV Vervoersbond(Confédération Néerlandaise des Syndicats de Transport)
La Confédération souhaite le renforcement de deux points:

.l'application plus rigoureuse des Conventions Collectives. Selon elle, c'est la seule méthode pour assainir et régulariser la corporation.

.le renforcement des contrôles sur la durée de travail.

La Confédération ne serait pas opposée à l'établissement de pénalités financières plus importantes en cas d'infraction à la législation au lieu du retrait des autorisations de transport par procédure juridique, qu'elle juge trop lente et coûteuse.

Rapport RVI de 1986.

L'inspecteur général adjoint du "Rijksverkeersinspectie" (R.V.I.) Mr.Th.C.Luijks commente le rapport 1986 de ses services dans la revue "Nederlands Transport" (n° 18 de 1987) dans les termes suivants (traduction TER):

Quiconque regarde de plus près les chiffres du rapport R.V.I. de 1986 s'aperçoit que le nombre d'infractions a augmenté de façon significative. On serait donc tenté de dire que ce mal dit "la controlite" progresse.... " Ce qui est sûr, déclare Mr.Luijks, c'est que la R.V.I. travaille avec plus d'efficacité, et cela malgré une baisse du nombre de personnes affectées aux contrôles.....Nous voyons que l'efficacité des contrôles malgré la baisse des personnes affectées à ce service se traduit à la fin d'une année par une augmentation sensible des constats d'infraction... Quelles sont les causes de cette augmentation ? "

Il est en effet désagréable de parler du nombre exact des infractions à la réglementation aux Pays-Bas. Mr.Luijks exprime l'opinion que les services de la R.V.I. ne s'aperçoivent que de la partie visible de l'iceberg.

"Nous appliquons pendant les contrôles certaines tolérances. Autrement dit, nous ne regardons pas de près certaines infractions mineures. D'ailleurs nous sommes incapables, disons physiquement, de consigner sur un seul P.V. toutes les infractions constatées."

Mr.Luijks relève que les points sur lesquels les contrôles s'exercent ne sont plus les mêmes: on ne regarde plus les petites infractions, mais surtout les infractions majeures, comme celles concernant le dépassement des temps de conduite ou la non-prise des temps de repos.

" C'est sur ces points-là que sont constatées des augmentations.."

Dans le rapport R.V.I. on constate que le contrôle en entreprise touche davantage les moyennes et grandes entreprises, dans le secteur des transports de marchandises comme dans celui des transports de personnes. Mr.Luijks :

" Les infractions se constatent autant dans les grandes entreprises que dans les petites. Il est donc faux de dire que les grandes entreprises sont meilleures et vice-versa. Remarquons que les petites entreprises réalisent surtout des transports régionaux et que dans ce cadre, les règles relatives aux temps de conduite et de repos entrent moins en considération....Je dirai par définition que nous rencontrons davantage d'infractions graves dans les grandes entreprises."

Dans le cadre de ce constat, Mr.Luijks nous fait savoir qu'il s'inquiète des fraudes relatives aux appareils de chronotachygraphe.

"Les conducteurs trafiquent les tachygraphes avec le consentement de leur employeur ...par exemple en employant pour un seul conducteur plusieurs disques par jour sur le même véhicule.....ou dans le transport routier de voyageurs de tourisme en employant des disques portant comme nom du conducteur un nom fictif.."

En conclusion Mr.Luijks nous confie son étonnement sur le soi-disant avantage économique obtenu par les infractions réglementaires.

"Dans nos services nous estimons que les peines financières encourues par les infractions à la réglementation sont adéquates. Mais si j'étudie le nombre d'infractions, je ne peux que tirer la conclusion qu'il est avantageux d'enfreindre la réglementation.....En effet, il arrive que les amendes atteignent les 20.000 fl. pour une seule entreprise. Reconnaissons que le prix payé est plutôt élevé. Pourtant si nous procédons quelques temps plus tard à une nouvelle inspection dans la même entreprise, nous constatons que nous verbalisons des infractions conduisant à des amendes atteignant le même montant... Même si les contrôles auxquels nous avons procédé ont été plus efficaces en 1986, il semble que le risque d'être pris en flagrant délit est encore trop faible."

VI . ANNEXE : "le temps pour temps" (tijd voor tijd regeling)

Depuis 1982, les conventions collectives des transports routiers ont introduit un système relativement complexe de récupération des heures supplémentaires qui correspond au régime français des repos compensateurs.

L'expression néerlandaise employée pour ce régime est "tijd voor tijd regeling" ou "compensation temps pour temps", qualifié en langage commun de "temps pour temps"

Rappel : Aux Pays Bas,

.la Convention des transports routiers de marchandises détermine l'existence des heures supplémentaires sur la base d'une comptabilisation hebdomadaire (les heures supplémentaires sont les heures réalisées au delà de 40 heures d'amplitude par semaine)

.la Convention des transports routiers de voyageurs détermine l'existence des heures supplémentaires sur la base d'une comptabilisation mensuelle ou de 4 semaines consécutives (les heures supplémentaires sont les heures dépassant la moyenne de 40 heures hebdomadaires calculée sur un mois calendaire ou sur 4 semaines consécutives).

Dans les transports de marchandises, les heures supplémentaires sont rémunérées en intégrant une revalorisation du salaire de base de 30% quand elles sont réalisées du lundi au vendredi, et de 50% quand elles sont effectuées le samedi.

Dans les transports de voyageurs la majoration à laquelle donnent lieu les heures supplémentaires est uniformément fixée à 35%.

L'octroi de repos compensateur n'intervient pas à partir du seuil retenu pour les heures supplémentaires mais à partir d'un seuil particulier.

Ce seuil particulier, dit "seuil du temps pour temps", donne droit à repos compensateur (1 heure de repos pour 1 heure de travail) payé à 100%, à prendre de préférence par jour entier.

Quand le salarié prend une journée de repos compensateur, bien que la durée effective de cette journée de repos soit de 8 heures, il bénéficie d'une rémunération correspondant à 12 heures de travail (voir ci après).

Le seuil du temps pour temps a été fixé dans les conventions collectives par les partenaires sociaux qui ont convenu d'en abaisser le niveau au cours des 3 dernières années.

Dans les transports de marchandises ce seuil était de :

240 heures mensuelles en 1985,
220 heures en 1987 et
210 heures en 1988.

Quelques exemples permettent de comprendre le système "heures supplémentaires rémunérées" et "repos compensateur", les exemples étant pris dans les transports de marchandises.

- . pour l'accord paritaire de 1985 (seuil de 240 heures)
- . Sem : semaine
- . H. à 100 % : heures effectués à taux de rémunération normale
- . H. à 130 % : heures supplémentaires à 30 % (lundi à vendredi)
- . H. à 150 % : heures supplémentaires à 50 % (à partir de 7 h. samedi matin)
- . Tt.Hrs : total des heures prises en compte
- . R.C. : repos compensateur, dit "temps pour temps"
- . Cm.R.C. : cumul des heures de repos compensateur.

Période	Sem.	H. à 100 %	H. à 130 %	H.à 150 %	Tt.Hrs.	R.C.	Cm.R.C.
I	1	40	15	3	58		
	2	40	15	2	57		
	3	40	17	3	60		
	4	40	15	2	57		
Total I		160	62	10	232	0	0

Le conducteur "X" pris en exemple, a travaillé 232 heures durant cette première période de 4 semaines. En plus de son salaire de base correspondant à 160 heures de travail, il a réalisé 62 heures supplémentaires rémunérées à 130 % (effectuées en semaine) et 10 heures supplémentaires rémunérées à 150 % (effectuées le samedi après 7 heures du matin).

Ayant travaillé moins de 240 heures, il n'a pas droit à des heures de repos compensateurs.

Période	Sem.	H. à 100 %	H. à 130 %	H.à 150 %	Tt.Hrs.	R.C.Cumul	R.C.
II	5	40	15	3	58		
	6	40	20	4	64		
	7	40	19	6	65		
	8	40	17	3	60		
Total II		160	71	16	247	7	7

Au cours de la seconde période, le conducteur "X" dépasse de 7 heures le seuil du "temps pour temps" de 240 heures. Ces 7 heures constituent un capital d'heures de repos compensateurs, mais ces heures sont déduites des 71 heures supplémentaires qu'il a réalisé durant cette seconde période.

Sur son bulletin de salaire il ne perçoit une rémunération que pour 64 heures supplémentaires à 130 %.

Période	Sem.	H. à 100 %	H. à 130 %	H.à 150 %	Tt.Hrs.	R.C.Cumul	R.C.
III	9	40	20	7	67		
	10	40	30	5	75		
	11	40	30	9	79		
	12	40	25	3	68		
Total III		160	105	24	289	49	56

Au cours de la troisième période, le nombre d'heures dépassant le seuil ouvrant droit à repos compensateur est : $289 - 240 = 49$ heures.

Les heures supplémentaires à 130 % rémunérées pour cette troisième période sont : $105 - 49 = 56$ heures.

Le total du capital d'heures de repos compensateurs passe à : $7 + 49 = 56$ heures

Période	Sem.	H. à 100 %	H. à 130 %	H.à 150 %	Tt.Hrs.	R.C.Cumul	R.C.
IV	13	40	15	3	58		
	14	40	17	4	61		
	15	40	19	6	65		
	16	40	17	3	60		
Total IV		160	68	16	244	4	60

Le nombre d'heures dépassant le seuil du "temps pour temps" est de $244 - 240 = 4$
 Le capital d'heures de repos compensateurs passe à : $56 + 4 = 60$ heures.

Période	Sem.	H. à 100 %	H. à 130 %	H.à 150 %	Tt.Hrs.	R.C.Cumul	R.C.
V	17	40 + 20	-	-	40 + 20		- 60
	18	40	16	7	63		
	19	40	15	4	59		
	20	40	19	3	62		
Total V		160+20	50	14	224+20	-	0

Le conducteur "X" bénéficie d'un capital de 60 heures de repos compensateurs, qu'il est tenu de prendre dans les 12 semaines. Il décide de les prendre en bloc au cours de la première semaine de la cinquième période, la semaine n° 17 (bien qu'il puisse les prendre par tranche d'une journée).

Pour ces 5 jours l'employeur "Y" verse au salarié une rémunération correspondant à 12 heures payées à 100 % soit : $5 \times 12 \text{ h.} = 60 \text{ h.}$ pour 8 heures effectives de congés par jour : $5 \times 8 \text{ h.} = 40 \text{ h.}$

Pour l'ensemble de la période V, bien que le nombre d'heures payées atteigne 244, elles n'ouvrent pas droit à repos compensateurs car les heures travaillées restent inférieures au seuil du "temps pour temps".

Période	Sem.	H. à 100 %	H. à 130 %	H.à 150 %	Tt.Hrs.	R.C.Cumul	R.C.
VI	21	40	-	-	40		
	22	40	-	-	40		
	23	40	-	-	40		
	24	40	21	5	66		
Total VI		160	21	5	186	-	0

Pendant les trois premières semaines (n° 21 à 23) de la sixième période, le conducteur "X" prend ses congés annuels. L'employeur "Y" lui verse une rémunération correspondant à 8 heures de travail par jour au titre des congés payés.

Période	Sem.	H. à 100 %	H. à 130 %	H à 150 %	Tt.Hrs.	R.C.Cumul	R.C.
VII	25	40	27	8	75		
	26	40	21	4	65		
	27	30 *	-	-	40		
	28	40	17	4	61		

Total VII	160	160	65	16	241	1	1

Pendant la semaine n° 27 l'entreprise se trouve en sous activité.

Le conducteur "X" n'effectue que 30 heures de travail. Néanmoins l'employeur "Y" doit conventionnellement lui verser le salaire hebdomadaire garanti qui est de 40 heures. Cette attribution de 10 heures complémentaire est considérée comme "effective" et est comptabilisée dans le total des heures effectives prises en compte à la fin de la période VII pour être comparées au seuil du "temps pour temps".

Au cours de la septième période il apparaît alors que les heures effectives dépassent d'une heure le seuil des 240 heures et ouvrent droit à une heure de repos compensateur.

Période	Sem.	H. à 100 %	H. à 130 %	H à 150 %	Tt.Hrs.	R.C.Cumul	R.C.
VIII	29	40	31	-	71		
	30	40	17	7	64		
	31	40	33	5	78		
	32	40	29	2	71		

Total VIII		160	110	14	284	44	45

Du fait d'un très fort accroissement de la charge de travail le nombre d'heures de repos compensateurs du conducteur "X" augmentent et atteignent 45 heures (284 - 240 : 44 heures pour la période + 1 heure de la période précédente). La rémunération versée sur la période est de 160 heures à 100 %, de 66 heures à 130 % (110 heures - 44 heures pour repos compensateur) et de 14 heures à 150 % pour le travail du samedi.

Période	Sem.	H. à 100 %	H. à 130 %	H à 150 %	Tt.Hrs.	R.C.Cumul	R.C.
IX	33	40	17	3	60		
	34	40 + 12	11	-	51 + 12		- 36
	35	40	12	5	57		
	36	40	13	6	59		

Total IX		160 + 12	53	14	227 + 12	-	9

Au cours de la 34 ème semaine le conducteur "X" prend 3 jours de repos compensateurs, équivalent à $3 \times 12 = 36$ heures payées.

Son crédit "d'heures de repos compensateurs" de 45 heures payées est donc diminué de 36 heures. Restent 9 heures à prendre ultérieurement.

Mais en temps réel, les journées de repos ont eu une durée de : $3 \times 8 = 24$ heures.

Par journée de repos, 4 heures (12 - 8) ne sont pas prises en compte dans la détermination des heures ouvrant droit à repos compensateurs au cours de la 34 ème semaine, soit globalement $3 \times 4 = 12$ heures.

La rémunération sur la semaine 34 est en ce cas de 52 heures à 100 % + 11 heures à 130 % en heures supplémentaires (semaine garantie à 40 heures; les heures réalisées au delà de 8 heures au cours des deux jours restants sont des heures supplémentaires).

T.E.R.

**REPUBLIQUE FEDERALE
D'ALLEMAGNE**

T.E.R.

SOMMAIRE :

Récapitulatif des textes applicables :

Liste des textes	1
Caractérisation des textes	2

Temps de travail

Durée du travail	5
Durée de conduite	8
Amplitude	10
Heures supplémentaires	11

Interruptions de travail

Coupures	13
Repos	14
Repos compensateurs	16
Jours fériés	16
Congés annuels	17
Congés exceptionnels	18
Intempéries	19

Rémunérations

Rémunérations de base	20
Heures supplémentaires	20
Déplacements	21
Primes diverses	22

Contrôles

Autorités chargées des contrôles	24
Règles	25
Sanctions	26
Pratique	28

MONOGRAPHIE**République Fédérale d'ALLEMAGNE****ANALYSE DE LA REGLEMENTATION SOCIALE**

I. RECAPITULATIF DES TEXTES APPLICABLES**1. Textes Législatifs et Réglementaires.****a. Transports Routiers.**

(1) ORDONNANCE SUR LA DUREE DU TRAVAIL du 30 avril 1938, repris par la Loi d'Adaptation du 10 mars 1975.

Arbeitszeitordnung (ArbZO) vom 30 April 1938 (RGBl. I S. 447), zuletzt geändert durch das Zuständigkeitslockerungsgesetz vom 10. März 1975 (BGBl. I S. 685). (BGBl. III 8050-1)

(2) DECRET D'APPLICATION DE L'ORDONNANCE SUR LA DUREE DU TRAVAIL du 12 décembre 1938, repris par le Décret-Loi du 18 avril 1975.

Ausführungsverordnung zur Arbeitszeitordnung (AV ArbZO) vom 12. Dezember 1938 (RGBl. I S. 1799) zuletzt geändert durch VO vom 18. April 1975 (BGBl. I S. 967).

(3) LOI CONCERNANT LE TRAFIC ROUTIER (Admission des personnes et des véhicules) du 15 novembre 1974, modifié par le Décret du 9 septembre 1986.

Strassenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) in der Fassung vom 15. November 1974 (Bundesgesetzbl. I S. 3193), zuletzt geändert durch Verordnung zur Änderung fahrpersonnalrechtlicher Vorschriften vom 9. Dezember 1986. (Bundesgesetzbl. I S. 2344).

(4) CODE DE LA ROUTE du 16 novembre 1970, modifié par la Loi du 28 février 1985.

Strassenverkehrs-Ordnung vom 16. November (Bundesgesetzbl. I S.1565), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 28. Februar 1985 (Bundesgesetzbl. I S. 499).

(5) LOI SUR LE PERSONNEL DE CONDUITE DE VEHICULES LOURDS ET DE TRAMS du 27 octobre 1976, modifiée par la 2 e. Loi sur le Personnel de Conduite du 8 décembre 1986.

Gesetz über das Fahrpersonal von Kraftfahrzeugen und Strassenbahnen (Fahrpersonalgesetz -FPersG) vom 27. Oktober 1976 (BGBl. I S.3046) geändert durch Zweites Gesetz zur Änderung des Fahrpersonalgesetzes vom 8. Dezember 1986 (BGBl. I S. 2323).

(6) REGLEMENT PORTANT DES DISPOSITIONS POUR LE PERSONNEL DE CONDUITE du 22 août 1969, dernièrement modifié par le Décret du 9 décembre 1986.

Verordnung zur Durchführung des Fahrpersonalgesetzes (Fahrpersonalverordnung -FPersV) vom 22. August 1969 (BGBl. I S. 1307, 1791) zuletzt geändert durch Verordnung vom 9. Dezember 1986 (BGBl. I S. 2344).

(7) **DECRET-LOI SUR L'EMPLOI DES FEMMES SUR DES VEHICULES** du 2 décembre 1971.

Verordnung über die Beschäftigung von Frauen auf Fahrzeugen vom 2. Dezember 1971 (Bundesgesetzbl. I S. 1957).

b. Transports Routiers de Marchandises.

Pas de texte spécifique.

c. Transports Routiers de Voyageurs.

Pas de texte spécifique.

2. Textes Conventionnels.

a. Transports Routiers de Marchandises :

Convention Collective Fédérale Nationale pour les Transports Routiers de Marchandises et de Déménagement à longue distance, du 23 janvier 1984. (accord-cadre)
(Bundes-Manteltarifvertrag für den Guter- und Möbelfernverkehr vom 23. Januar 1984)

b. Transports Routiers de Voyageurs :

Accord Collectif de "Allgemeinen Flensburger Autobus-Gesellschaft" du 7 mai 1986. (Manteltarifvertrag AFAG).

Accords salariaux des régions: Hamburg, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Hessen, Rheinland-Phalz, Bavière, Baden-Wurtemberg, Sarre, Schleswig-Holstein. (Lohntarifvertrag und Gehaltstarifvertrag)

Accords collectifs sur les temps de travail (après l'introduction du Règlement CEE 3820 / 85), les heures supplémentaires, les déplacements, les congés dans les régions:

- Hamburg.....	du 01.06.86. au 31.12.89
- Baden-Wurtemberg.....	du 01.01.86. au 31.12.91.
- Nordrhein-Westfalen.....	du 01.04.86. au 31.12.89.
- Bavière.....	du 01.07.87. au 31.03.91.

(Arbeitszeit, Mehrarbeit nach der Übernahme des EG-Sozialvorschriften in dem Tarifvertrag im Privaten Busgewerbe; Spesen, Urlaubsgeld)

3. Caractérisation des Textes Législatifs et Réglementaires.

La hiérarchie des normes juridiques en R.F.A. est la suivante:

1. *Gesetz* : "Loi."
2. *Verordnung* : "Décret" ou "Décret-Loi."
Ausführungsverordnung : "Décret d'application" ou "Ordonnance d'application" ou encore *Rechtsverordnung* : "Règlement d'application".
3. *Ordnung* : "Directive" L'administration emploie aussi le terme *Vorschrift* p.ex. *Verwaltungsvorschrift*.

Les textes législatifs et réglementaires présentés ci-dessus se regroupent en trois catégories:

- .les textes généraux sur la durée de travail: n° 1 et 2
- .les textes sur la circulation routière: n° 3 et 4
- .les textes concernant les transports routiers: n° 4, 5 et 6.

Précisant la réglementation de la durée de travail de droit commun édictée le 30 avril 1938, dans le Décret d'Application du 12 décembre de la même année, le législateur a eu le souci d'apporter des précisions dans la section III sur la durée du travail des conducteurs routiers. Ce texte est le premier en Allemagne concernant la situation sociale des travailleurs de la route.

Ce n'est que trente ans après la 2ème guerre mondiale (1975) que cette réglementation a été modifiée tant en ce qui concerne les dispositions de droit commun que celles concernant les transports routiers.

L'adaptation de la réglementation CEE a donné lieu à l'élaboration de 2 textes d'application:

- .la République Fédérale a intégré les prescriptions communautaires du Règlement 543/69 par un Décret Loi de 1969
- .suivi en août 1986 d'un nouveau texte adaptant le Règlement C.E.E.3820 et 3821/85.

La R.F.A. a de plus légiféré en 1971 sur la situation des femmes conductrices professionnelles. Ce texte lève l'interdiction qui était faite aux femmes en Allemagne Fédérale de conduire des véhicules de plus de 3,5 t.

4. Caractérisation des Conventions Collectives.

Les Conventions Collectives en RFA (Manteltarifvertrag) sont conclues soit au niveau national (Bundes-Manteltarifvertrag), soit au niveau d'une région (Land) soit au niveau d'un arrondissement (Bezirk).

Une convention collective nationale-cadre a été élaborée pour les transports routiers de marchandises. Elle établit certaines règles sociales communes applicables à toute la R.F.A. tout en renvoyant à des conventions collectives régionales pour la détermination de certaines dispositions spécifiques comme celles relatives aux classifications, aux salaires, aux congés annuels.

Dans les transports routiers des voyageurs aucune convention fédérale n'a été élaborée, l'ensemble des dispositions relatives au droit du travail négocié ont été élaborées dans le cadre de conventions collectives régionales.

La R.F.A. se caractérise donc par la multiplicité des conventions collectives applicables qui s'insèrent généralement dans un cadre régional (Land).

Les conventions collectives sont conclues pour une durée déterminée et établies par négociation entre partenaires sociaux.

Il est également possible de conclure des accords d'entreprise.

En cas de problème d'interprétation ou de conflit, un ou plusieurs partenaires sociaux peuvent faire appel à l'arbitrage de personnalités neutres (sages) proposées par les partenaires sociaux eux-mêmes ou par le Ministère concerné, et acceptées par les deux parties.

Les textes étudiés présentent tous les cas de figures:

- .une convention collective nationale-cadre pour les transports routiers de marchandises;
- .des conventions des Länder pour les transports routiers de voyageurs;
- .un accord d'entreprise d'une société de transport de voyageurs du Schleswig-Holstein.

5. Abréviations utilisées.

.ArbZO.....	Ordonnance sur la durée du travail du 30.4.38, modifiée par la Loi d'Adaptation du 10.3.75.
.AVArbZO....	Décret d'Application de l'Ordonnance sur la durée du travail du 12.12.38, modifié par le Décret-Loi du 18.4.75.
.StVZO.....	Loi concernant le trafic routier (admission des personnes et des véhicules) du 15.4.74, modifiée par le Décret du 9.9.86.
.StVO.....	Code de la Route du 16.11.70., modifié par la Loi du 28.2.85.
.FPersG....	Loi sur le Personnel de Conduite de Véhicules Lourds et de Trams du 27.10.76., modifiée par la 2ème Loi sur le Personnel de Conduite du 8.12.86.
.FPersV.....	Règlement portant dispositions pour le Personnel de Conduite de véhicules du 22.8.69, modifié par le Décret du 9.12.86.
.VO üBvF....	Décret-Loi sur l'emploi des femmes sur des véhicules routiers du 2.12.71.
.BMT- F.....	Convention Collective des Transports Routiers de Marchandises et de Déménagement du 23.1.1984
.M-Afag.....	Accord Collectif A.F.A.G. du 7.5.86.
.CRS-TRV....	Convention Régionale des Salaires des Transports Routiers Voyageurs
.CCR - TRV...	Convention Collective Régionale des Transports Routiers Voyageurs.
.T.R.M.....	Transports Routiers de Marchandises.
.TRV.....	Transports Routiers de Voyageurs.
.C.C.N.....	Convention Collective Nationale.
.C.C.R.....	Convention Collective Régionale.
.....	Citation.
(.....)	Texte non-traduit ou supprimé.

n.b. (1) La législation allemande ne connaît pas la dénomination "article", mais utilise l'expression "paragraphe" Sauf pour les textes internationaux où l'expression "article" a été maintenue, nous utilisons le mot "paragraphe" (§) et alinéa (al.)

(2) Les mots "Land" (pays), ainsi que son pluriel "Länder", utilisés pour les différentes provinces de la République Fédérale ont été maintenus dans cette monographie.

II. Les TEMPS de TRAVAIL

L'Ordonnance sur la durée de travail de 1938, repris par la Loi d'Adaptation de 1975 définit le temps de travail comme le temps écoulé entre prise et fin de travail à l'exception des interruptions.

"Le temps de travail (Arbeitszeit) est le temps s'écoulant entre le début et la fin d'un travail à l'exception des temps d'interruption".

(ArbZO. § 2. al. 1)

Le Décret d'Application de l'Ordonnance de 1938, repris par le Décret-Loi de 1975 précise dans la Section III "Conducteurs Routiers et Membres d'Equipages" le contenu de la notion "temps écoulé entre prise et fin de travail"

"Le temps de travail (Arbeitszeit) est le temps qui s'écoule entre la prise et la fin du travail à l'exception des temps d'interruption.

Le temps de travail comprend le temps de conduite, les travaux de préparation et de finition du travail, les travaux annexes et le temps à disposition".

(AVArbZO. § 50)

La Convention collective des transports marchandises reprend pratiquement la même définition.

"Le temps de travail comprend le temps de conduite, le temps de chargement et de déchargement, le temps consacré à l'entretien, la prise de travail et tout autre temps, comme le temps à disposition".

(BMT - F. § 2)

Il ressort de ces textes que la définition allemande de temps de travail (Arbeitszeit) revient à assimiler les notions françaises de "durée de travail" et de "temps de service".

Sur la base de ces définitions, tout temps passé au service de l'employeur (même le temps qualifié en France de temps à disposition) est comptabilisé pour sa durée réelle et incorporé dans le périmètre de la durée du travail.

1. La durée du travail (ou temps de service) :

a. Journalière

La durée légale journalière de travail est fixée par l'Ordonnance de 1938 modifiée par la Loi d'adaptation de 1975 (ArbZO) à 8 heures:

"La durée légale du travail journalier ne doit pas dépasser 8 heures."

(ArbZO. § 3)

Mais les paragraphes 3 et suivants de l'Ordonnance introduisent un certain nombre d'exceptions, permettant d'adapter le travail aux circonstances prévisibles ou imprévisibles. La durée du travail peut sur ces bases être prolongée jusqu'à 10 heures par jour et même au delà en certaines circonstances.

Première possibilité : Aménagement du temps de travail.

Il est possible de prolonger la durée journalière du travail à 10 heures par report d'heures non travaillées.

"(1) Si la durée légale d'une journée de travail se trouve raccourcie, les heures non travaillées peuvent être reportées soit la semaine précédente, soit les autres jours de la semaine en cours, soit la semaine suivante. Cette possibilité de report peut être étendue si les fluctuations de l'activité de l'entreprise l'exigent ; l'inspection du travail doit dans ce cas être saisie.

(2) Les heures chômées du fait d'un jour de fête interne à l'entreprise, ou d'une fête locale, peuvent être rattrapées en étant réparties sur les 5 semaines suivant ce jour non travaillé.

Les mêmes dispositions s'appliquent quand l'entreprise décide d'octroyer à ses salariés un pont à l'occasion de certains jours fériés.

(3) En cas d'application des alinéas 1 et 2 ci-dessus, la durée journalière du travail ne doit pas dépasser 10 heures.

L'inspection du travail peut autoriser un dépassement de ce quota."

(ArbZO. § 4)

Deuxième possibilité : Travaux accessoires réalisés en début ou fin de journée de travail
"(1) Tout en ne dépassant pas la limite de 10 heures par jour, il est possible d'augmenter la durée journalière du travail de 2 heures dans les cas suivants:

*.travaux de nettoyage et d'entretien dans le cadre d'un travail en continu,
 .maintenance technique."*

(ArbZO. § 5)

Troisième possibilité : La durée légale du travail peut être prolongée 30 fois par an.

" 30 jours par an, la durée légale du travail peut être prolongée de deux heures par jour moyennant le paiement d'heures supplémentaires, sans que la durée totale de la journée ne puisse dépasser 10 heures."

(ArbZO. § 6)

Quatrième possibilité : La prolongation de la durée du travail peut être prévue par convention.

La durée de travail peut être prolongée jusqu'à 10 heures par accord conventionnel et même au delà en cas de surcroît durable de travail.

" (1) La durée du travail journalière peut être prolongée jusqu'à 10 heures par accord conventionnel.

"(2) La durée du travail peut être prolongée au delà de 10 heures en cas de surcroît de travail"

(ArbZO. § 7)

Cinquième possibilité : La prolongation de la durée du travail peut être autorisée par l'inspection du travail au delà du plafond de 10 heures.

"(1) En cas d'urgence, l'inspection du travail peut, à titre exceptionnel, donner l'autorisation de déroger aux paragraphes 3, 4 et 7.

(2) L'inspection du travail ne peut autoriser le dépassement du plafond des 10 heures qu'en cas de surcharge importante de travail ou d'un besoin urgent requis par l'intérêt général."

(ArbZO. § 8)

Possibilité complémentaire : En cas de circonstances exceptionnelles, la prolongation de la durée de travail est possible.

"Les dispositions des paragraphes 3 à 13 relatifs aux temps de travail, aux jours de congés et aux repos ne sont pas applicables en cas de force majeure... en particulier en ce qui concerne la production et la conservation des matières premières et des denrées périssables..."

La même dérogation s'applique, si le manque de personnel et l'absence de solution alternative risquent d'entraîner des conséquences dommageables et irréparables ."

(ArbZO. § 14)

Quoiqu'il en soit, mis à part certains cas exceptionnels, la durée maximale du travail journalier reste limitée à 10 heures.

"Mises à part les exceptions prévues aux paragraphes 4.3., 5.3, 7.2, 8.2, 10 et 14, la durée du travail ne peut dépasser 10 heures par jour, même en cas de cumul de motifs."

(ArbZO. § 11)

Le Décret-Loi de 1975 (Section III) paru à la suite de la Loi d'Adaptation (ArbZO) de 1975, précise que le travail du conducteur routier doit être conforme aux dispositions du Règlement sur la durée du travail de 1938, repris par la Loi d'Adaptation sur la durée du travail de 1975.

"Le temps de travail d'un conducteur routier et d'un membre d'équipage ne doit pas dépasser les limites de la durée du travail fixée par l'Ordonnance du 30 Avril 1938, paragraphe 3 à 11 et paragraphe 17."
(AVArbZO. § 50)

Ainsi, en RFA, la réglementation sur la durée journalière du travail applicable dans les transports routiers est la réglementation de droit commun.

b. Hebdomadaire.

Il n'y a pas de texte législatif ou réglementaire relatif à la durée du travail hebdomadaire.

Par contre, la Convention collective des transports routiers de marchandises introduit des dispositions relatives à la durée hebdomadaire du travail qui est limitée à 60 heures pour un simple équipage, sous réserve qu'elle ne dépasse 113 heures sur 2 semaines consécutives et 244 heures sur un mois (voir ci dessous). Dans le cas d'un double équipage, la limite est de 85 heures par semaine.

Les conventions collectives de transport voyageurs introduisent elles-aussi des plafonds hebdomadaires.

Dans la Convention régionale du Baden-Württemberg, la durée hebdomadaire légale du travail est de 40 heures avec un maximum de 60 heures (jusqu'au 31.3.88), 39 heures avec maximum de 58 heures (à partir du 1.4.88), 38 heures avec maximum de 57 heures (à partir du 1.4.90).

L'accord d'entreprise voyageurs AFAG, quant à lui, autorise une extension de la durée hebdomadaire de travail (ou temps de service) jusqu'à 54 heures.

"Le temps de travail hebdomadaire, comprenant les temps d'attente, les tâches de préparation et d'achèvement de la journée de travail, et les temps à disposition peut atteindre 54 heures si les exigences du service le demandent de façon régulière et habituelle."

(M-AFAG. § 2. al.3)

c. Autres Périodes.

La Convention collective des transports routiers de marchandises introduit de plus des plafonds aux temps de travail sur la quinzaine et sur le mois.

Pour un simple équipage, le plafond sur la quinzaine proprement dite est de 113 heures Sur le mois, il est de 244 heures.

Pour le double équipage, les dispositions conventionnelles de la RFA introduisent une notion apparemment nouvelle, appelée "Temps de Cabine". Cette notion a en réalité le même contenu que celle adoptée par la C.E.E. pour évaluer le temps des doubles équipages dans le Règlement 3820/85.

"Maximum du temps de travail.

Le temps de travail y compris les temps à disposition peut être au choix par les entreprises décompté:

1 a. sur deux semaines avec un maximum de 113 heures,

b. sur un mois calendaire avec un maximum de 244 heures.

2. *Le temps de travail décrit aux alinéas 1 a et b peut être prolongé*
 a. *de 34 heures de cabine, sur deux semaines*
 b. *de 74 heures de cabine, sur un mois calendaire*
 3. *L'alinéa 2 ne s'applique pas aux véhicules conduits par un simple équipage, ou ne disposant pas d'une couchette ou d'un autre équipement tenant lieu de couchette.*"
 (BMT-F. § 3)

Il en résulte que les transporteurs doivent respecter simultanément des maxima par quinzaine et par semaine.

"(1) Il n'est pas possible de dépasser la durée maximale fixée au § 3 sur une quinzaine (cf § 3: 113 heures), celle-ci étant définie comme la succession de deux semaines.

(2) La durée maximale de travail fixée au § 3.1 (113 heures) peut être répartie de façon irrégulière sur 2 semaines sans dépasser pour autant 60 heures par semaine.

(3) Selon le paragraphe 3.2. (pour les doubles équipages) la durée maximale peut être répartie de façon irrégulière entre les 2 semaines sans que pour autant le maximum hebdomadaire de 85 heures puisse être dépassé.

(4) Les alinéas 1 à 3 du présent paragraphe ne s'appliquent pas si le temps de travail est décompté sur un mois calendaire."

(BMT-F. § 4)

Dans les transports routiers de voyageurs, certaines conventions collectives introduisent elles-aussi des maxima par quinzaine:

Dans la Convention collective de Nordrhein-Westfalen, la limite est de 106 heures et 125 heures en saison touristique.

2. La Durée de Conduite.

Dans le cadre de son champ d'application, la durée de conduite est définie par le Règlement CEE comme le précise la Loi sur le Personnel de Conduite de Véhicules lourds et de Trams de 1976, modifiée en 1986 :

"Le Ministre fédéral des Transports en accord avec le Ministre fédéral du Travail et des Affaires Sociales est mandaté par le Parlement fédéral pour arrêter les dispositions relatives à :

(1) l'application du Règlement C.E.E. 3820/85 et 3821/85."

(FPersG. § 2)

a. Journalière.

L'application du Règlement CEE 3820/85 conformément au paragraphe 2 de la Loi sur le Personnel de Conduite de Véhicules Lourds et de Trams de 1986 (FPersG) (voir ci-dessus) est obligatoire pour tous ceux qui entrent dans le champ d'application de la réglementation communautaire. Ce temps est de 9 heures de conduite par jour et deux fois par semaine, il peut être porté à 10 heures par jour selon les dispositions de l'article 6 § 1 du Règlement CEE 3820/85.

La Loi concernant le Trafic Routier de 1974, modifiée en 1986, reprend elle aussi les dispositions communautaires:

"(1) Un conducteur ne peut pas conduire un véhicule de plus de 2,8 t. ou un véhicule destiné au transport en commun plus de 9 heures par période de travail, extensible deux fois par semaine à 10 heures. Sur deux semaines consécutives le temps de conduite est limité à 90 heures.

Les temps de conduite des véhicules soumis au Règlement CEE 3820/85 (ABI.EG. L370 S 1) sont par conséquent respectés dans cette disposition."

(StVZO. § 15. al.a. n° 1)

Le décret d'application de l'Ordonnance de 1938 (reprise par le décret loi de 1975) et la Convention collective des transports routiers marchandises imposent le respect de règles de conduites journalières plus restrictives.

D'après le décret, la durée journalière de conduite ne doit pas dépasser 8 heures.
"Le temps de conduite ne doit pas dépasser 8 heures par période de travail."
 (AV ArbZO. § 50)

La Convention collective limite à 8 heures le temps de conduite journalier des camions de plus de 20 tonnes et à 8 heures prolongeables à 9 heures deux fois par semaine le temps de conduite des véhicules dont le P.T.A.C. est compris entre 2 tonnes 8 et 20 tonnes.

" Temps de Conduite:

*I Véhicules de + 20 t. (1) (a) temps de conduite continue: 4 heures
 (b) temps de conduite journalière: 8 heures (.....)*

*II Véhicules de 2 t 8 à 20 t (1) temps de conduite continue: 4 heures
 temps de conduite journalière: 8 heures
 possibilité de 2 fois 9 heures par semaine (.....)"*

(BMT-F. § 6)

Dans les faits on constate de la part des autorités chargées du contrôle et des organisations professionnelles des interprétations et des pratiques divergentes:

Les organisations d'employeurs et les autorités fédérales de contrôle (BAG) estiment que doivent être appliquées les règles communautaires alors que les organisations professionnelles de salariés, et les autorités de contrôle de certains "land" (Hesse et Nordrheint-Westfalen) estiment qu'il convient d'appliquer les règles conventionnelles pour le trafic intérieur et de limiter les dispositions communautaires au seul trafic international.

Ces divergences doivent malgré tout être nuancées par le fait que la Convention collective, derrière sa rédaction apparemment restrictive, laisse ouverte un certain nombre de souplesses qui sont largement utilisées.

(5) Il est possible en cas de nécessité ou de retard imprévu de dépasser les temps de conduite et de travail réglementaires afin d'atteindre le lieu de repos ou de domicile sous réserve que la sécurité routière ne soit pas mise en danger.

En ce cas le conducteur doit mentionner sur le disque du chronotachygraphe et sur le livret individuel de contrôle l'importance du dépassement."

(BMT-F. § 9. 5)

b. Hebdomadaire.

La convention collective des transports routiers de marchandises limite à 48 heures le temps de conduite hebdomadaire.

"Le temps de conduite maximum est de 48 heures par semaine .."

(BMT-F § 6. 3)

c. Autres Périodes.

La convention collective des transports routiers de marchandises limite à 92 heures le temps de conduite sur la quinzaine.

"Le temps de conduite maximum est de (...) 92 heures sur 2 semaines consécutives."

(BMT-F § 6. 3)

3. L'Amplitude.

Le Décret d'application de l'Ordonnance de 1938 repris par le Décret Loi de 1975, introduit une notion complémentaire au temps de travail (Arbeitszeit) qu'il qualifie de "Arbeitsschicht". Ce terme correspond à la notion française d'amplitude.

L'accord collectif d'entreprise de AFAG de Flensburg donne une définition précise de l'amplitude (Arbeitsschicht):

"L'amplitude (Arbeitsschicht) comprend :

- a) le temps de conduite*
- b) le temps d'entretien*
- c) les tâches de préparation et d'achèvement des journées de travail*
- d) les temps à disposition et les interruptions."*

(M-AFAG. § 2. al. 6)

La notion d'amplitude est utilisée en RFA pour les transports de voyageurs comme pour les transports de marchandises.

a. Journalière.

L'amplitude journalière maximum est de 12 heures.

"Le temps de travail, incluant les interruptions, (Arbeitsschicht ou autrement dit amplitude) ne doit pas dépasser 12 heures".

(AVArbZ. § 50)

De plus, en vertu de l'Ordonnance de 1938, il est possible par accords conventionnels ou textes réglementaires d'introduire des mesures dérogatoires aux périodes d'amplitude, de durée du travail, de conduite et de repos.

"Un accord conventionnel ou un texte réglementaire émanant d'un Ministre fédéral peuvent introduire des mesures dérogatoires aux paragraphes 50 à 52 relatif à la durée de conduite, à l'amplitude, aux interruptions et aux temps de repos pour les conducteurs routiers et les membres d'équipage. Exceptionnellement l'inspection du travail peut prendre des mesures dérogatoires en cas de situation justifiée par une urgence".

(AVArbZO. § 53)

C'est dans ce cadre que la Convention collective des transports routiers de marchandises définit la durée journalière d'amplitude :

- " (1) Pour un simple équipage, l'amplitude maximale est de 12 heures;*
- (2) Pour un double équipage, dans un camion sans couchette, l'amplitude maximum est de 17 heures;*
- (3) Pour un double équipage, dans un camion équipé de couchette, l'amplitude maximale est de 22 heures;*
- (4) l'amplitude peut être prolongée, sans avoir été programmée à l'avance, deux fois par semaine pour un simple équipage, jusqu'à 15 heures si cette prolongation permet au conducteur d'atteindre son domicile ou un lieu de repos.*

La décision de prolongation d'amplitude appartient dans ce cas au seul conducteur".

(BMT - F. § 5)

Des dispositions plus permissives encore se retrouvent dans certaines conventions régionales de transports routiers voyageurs :

Ainsi, les accords collectifs des régions de Hambourg et de Bavière fixent à 14 heures la durée de l'amplitude journalière (CCR-TRV.Hambourg § 8; CCR-TRV Bavière).

b. Hebdomadaire.

pas de disposition particulière

4. Autres Notions ayant un rapport avec la Durée du Travail.

Pas de disposition particulière

5. Les Heures Supplémentaires.

L'Ordonnance sur la durée du travail de 1938, reprise par la Loi d'Adaptation de 1975 prévoit le paiement d'heures supplémentaires en cas de dépassement de la durée légale du travail :

" Toute prolongation de la durée légale du travail déterminée aux paragraphes 3 (8 heures par jour) et 4 (report des heures non travaillées), et effectuée en vertu des paragraphes 6 (contingent d'heures 30 fois par an), 7 (dérogation par accord conventionnel), 8 (dérogation par décision de l'inspection du travail) et 14 (situations exceptionnelles), donne droit à tout salarié, sauf aux apprentis, au paiement d'heures supplémentaires.

Cette disposition ne s'applique pas sur les heures supplémentaires réalisées en vertu du paragraphe 5 ou en cas de force majeure (.....)

Pour les entreprises, dont l'activité est fortement saisonnière, le ministre fédéral peut prendre la décision de déroger aux dispositions prévues précédemment, en tenant compte du fait qu'en période creuse des journées de travail raccourcies compensent les heures supplémentaires effectuées en période pleine."

(ArbZO. § 15)

La Convention collective des transports routiers de marchandises limite l'utilisation des heures supplémentaires aux seuls cas de circonstances exceptionnelles.

"Heures Supplémentaires.

(1) (.....)

(2) Un dépassement du temps de travail prévu aux § 3 (8 heures par jour) et 4 (report des heures non travaillées) est seulement possible en cas d'urgence, conformément aux dispositions du § 14.1 ArbZO."

(BMT - F. § 12.2)

Dans la pratique, ce paragraphe donne lieu à des interprétations extensives et permet l'utilisation dans des cas fréquents des heures supplémentaires.

Le calcul des heures supplémentaires est effectué sur des bases différentes selon les conventions collectives.

Dans les transports routiers de marchandises, le calcul est effectué sur une base hebdomadaire :

" Pour les véhicules avec un simple équipage, les heures supplémentaires sont rémunérées avec une majoration de 25% à partir de la 41ème heure/semaine...."

(BMT-F. § 12. al. 3)

Ce même principe est appliqué dans l'Accord d'Entreprise "Allgemeine Flensburger Autobus-Gesellschaft" qui établit la détermination des heures supplémentaires dans le cadre du temps de service hebdomadaire.

" Les heures supplémentaires pour le personnel de conduite sont les heures travaillées au delà de 43 heures hebdomadaires (.....)"

(M - Afag. § 5. al.1 et 2)

Les Conventions régionales voyageurs de Baden-Württemberg et Nord-RheinWestfalen, par contre, déterminent sur une base mensuelle le décompte des heures supplémentaires. *"Les heures supplémentaires d'un conducteur sont comptées en cas de dépassement de 220 heures par mois."*
(CCR - TRV. Baden-Württemberg § 8 et Nordrhein-Westfalen § 16)

III. Les INTERRUPTIONS de TRAVAIL

1. Les coupures.

La réglementation allemande introduit deux types de coupures :

.des coupures de droit commun applicables au terme d'un certain temps de travail dans l'entreprise

.des coupures spécifiques aux conducteurs routiers au terme d'un certain nombre d'heures de conduite.

Les coupures de droit commun au terme d'un certain temps de travail:

L'Ordonnance sur la durée du travail de 1938, repris par la Loi d'Adaptation de 1975 prévoit une interruption après tout travail de 6 heures.

"Le personnel masculin a droit à une interruption d'une demi-heure ou 2 fois 15 minutes après un travail continu de plus de 6 heures."

(ArbZO. § 12.2)

Le paragraphe 8 de la Convention collective des transports routiers impose des coupures d'au moins 1 heure au terme de 12 heures de présence.

"Pauses.

(1) Pause: temps durant lequel le salarié est libre de toute obligation de travail.

Les pauses doivent être prévues de telle façon qu'elles soient d'au moins 1 heure pour 12 heures de temps de présence (Arbeitschicht) et d'au moins 2 heures pour 22 heures de temps de présence.

(2) Employeurs et employés sont conjointement responsables du respect des temps de pause"

(BMT - F. § 8)

Les coupures au terme d'un certain temps de conduite :

Les règles d'interruptions applicables aux conducteurs astreints aux dispositions fédérales se trouvent dans la Section III du Décret d'Application de l'Ordonnance sur la durée du travail de 1938, repris par le Décret-Loi de 1975.

"Le temps de conduite doit être interrompu par des coupures d'une durée suffisante pour permettre aux membres d'équipage de récupérer.

L'interruption de récupération minimale est d'un quart d'heure.

Le temps de conduite ininterrompu ne peut pas excéder 4 heures et demi. Après un service de 4 1/2 heures le salarié doit prendre au moins une demie heure de repos."

(AVArbZO. § 51)

La Loi concernant le trafic routier de 1974, modifiée par le Décret 1986, adapte la réglementation allemande au Règlement C.E.E. 3820/85, en explicitant les dispositions communautaires relatives aux coupures. Le paragraphe 15 introduit à la fois les dispositions communes de l'Article 7 § 1 et § 2 du Règlement CEE et les dérogations accordées aux conducteurs d'autobus et d'autocars au § 3.

" (3) "Le conducteur d'un véhicule lourd, soumis aux dispositions du paragraphe 1 doit interrompre la conduite de son véhicule après 4 1/2 heures par un repos de 45 minutes. Cette coupure de 45 minutes peut être remplacée par des coupures d'au moins 15 minutes prises en partie pendant la conduite des 4 1/2 heures et le restant immédiatement après.

Pour ces coupures l'article 7 du Règlement C.E.E. 3820/85 s'applique.

(4) Contrairement aux dispositions du paragraphe 3, les conducteurs d'autobus de lignes régulières dépassant 50 km. doivent interrompre la conduite de leur véhicule après 4 1/2 heures de conduite pendant au moins 30 minutes. Cette coupure peut - contrairement à l'alinéa 3. 2 et 3 - être remplacée par deux coupures de 20 minutes, ou 3 de 15 minutes.

Cette disposition n'est pas applicable aux conducteurs d'autobus assurant une ligne régulière ayant en moyenne un arrêt tous les 3 km., si du moins dans l'horaire des services de l'entreprise des coupures représentant 1/6 du temps de conduite sont prévues. En ce cas, seules les coupures de moins de 10 minutes ne sont pas prises en compte. Néanmoins par accord conventionnel il est possible de convenir que les coupures de 8 minutes soient prises en compte moyennant une compensation équivalente."

(StVZO. § 15. al. a.3 et 4)

2. Les repos.

Comme pour le temps de conduite et pour les coupures, les dispositions applicables aux temps de repos ne sont pas les mêmes selon que le conducteur rentre ou ne rentre pas dans le champ d'application des règlements communautaires.

a. Journalier.

Pour les conducteurs soumis à la seule réglementation fédérale, le Règlement sur la durée du travail de 1938, repris par la Loi d'Adaptation de 1975 fixe à 11 heures la durée minimum du repos journalier auquel a droit tout salarié; mais, le Règlement autorise dans les transports routiers à réduire à 10 heures la durée du repos journalier et prévoit même que l'inspection du travail puisse accorder des dérogations complémentaires.

" Au terme de sa journée de travail, le salarié a droit à un repos ininterrompu de 11 heures minimum. Dans les professions de (.....) et dans les transports, il est possible de raccourcir le temps ininterrompu de repos à 10 heures. L'inspection du travail peut autoriser en cas de circonstances impérieuses de plus larges exceptions."

(ArbZO. § 12. 1)

Le Décret d'Application de l'Ordonnance sur la durée de travail, repris par le Décret-Loi de 1975 (Section III) semble plus restrictif car il limite la réduction à 10 heures du temps de repos des conducteurs routiers, aux seuls conducteurs ne rentrant pas à domicile.

"Le temps de repos ininterrompu entre deux périodes de travail doit être au moins de 11 heures. Ce temps peut être réduit à 10 heures en cas de repos hors du domicile."

(AVArbZO. § 52)

Mais le Décret permet qu'il soit dérogé à ces dispositions par accord conventionnel dans la mesure où ces accords entrent dans le cadre de négociations sur l'aménagement du temps de travail.

C'est sur cette base que la Convention collective des transports routiers de marchandises, permet de déroger à la règle des 11 heures obligatoires de repos, en réduisant à 9 heures deux fois par semaine les temps de repos des conducteurs en simples équipages non-soumis à la réglementation communautaire.

"Temps de repos."

(1) Véhicule avec simple équipage: 11 heures de repos avant toute prise de travail.

Il est permis deux fois par semaine d'abrégier ce temps de repos à 9 heures avec obligation de récupération la semaine suivante.

(2) Véhicule sans couchette avec double équipage: Au cours des dernières 27 heures, tout conducteur doit avoir bénéficié d'une période de repos d'au moins 10 heures.

(3) Véhicule avec couchette et avec double équipage: Au cours des dernières 30 heures, tout conducteur doit avoir bénéficié d'une période de repos d'au moins 8 heures.

(4) Le repos doit être pris hors du véhicule. Si le véhicule est pourvu d'une couchette, le repos peut être pris dans le véhicule à l'arrêt."

(BMT - F. § 9)

La loi du 15 novembre 1984 sur le trafic routier modifiée par le décret de 1986, étend les dispositions de la convention collective des marchandises aux conducteurs des transports routiers de voyageurs.

"Durée de repos des conducteurs de transport en commun : entre deux périodes de travail, les mêmes dispositions légales et conventionnelles que celles en vigueur pour les conducteurs de marchandises s'appliquent.

S'il advient que les réglementations légales diffèrent entre le lieu de domiciliation et le lieu situation de l'entreprise, la réglementation prescrivant la durée de repos la plus courte s'applique."

(StVZO. § 15 a. 5)

Les conducteurs entrant dans le champ d'application des normes communautaires doivent respecter l'article 8 du Règlement CEE 3820/85.

b. Hebdomadaire.

Pour les conducteurs non astreints à la réglementation communautaire le repos hebdomadaire doit être obligatoirement de 36 heures après une semaine de travail, avec possibilité de réduction à 24 heures, la semaine suivante.

"(.) Sur une période de deux semaines un conducteur est tenu de prendre deux périodes de repos ininterrompues, l'une d'au moins 36 heures, et l'autre d'au moins 24 heures."

(AVArbZO. § 52)

Par accord conventionnel cette prescription nationale a été révisée dans un sens plus favorable aux conducteurs, dans les transports de marchandises. En effet, la Convention collective des transports routiers de marchandises fixe à 49 heures la durée du repos hebdomadaire minimum en l'assortissant de la possibilité de la réduire à 40 heures et même 33 heures deux fois par mois sous réserve de récupération dans la semaine qui suit.

"Temps de repos hebdomadaire.

(1) Deux fois par mois le salarié a droit à un repos hebdomadaire d'au moins 49 heures continues, et deux fois par mois à un temps de repos hebdomadaire d'au moins 40 heures. Le temps de repos de 40 heures peut être diminué à 33 heures à condition que le conducteur récupère sous sa seule responsabilité ce temps dans la même semaine.

Le temps de repos doit être habituellement pris à domicile, c'est à dire au lieu d'habitation du salarié.

Le repos journalier, qui précède le repos hebdomadaire visé au § 9, est accolé à celui ci"

(BMT - F. § 10)

Pour les conducteurs soumis à la réglementation communautaire, les obligations du Règlement CEE 3820/85 s'imposent.

Les accords conventionnels prescrivent souvent que les repos hebdomadaires doivent coïncider avec les dimanches et les jours fériés. La Convention collective des transports routiers de marchandises et l'Accord d'entreprise de l'"Allgemeinen Flensburger Autobus-Geschellschaft" en donnent deux exemples:

"(2) Au moins deux repos hebdomadaires par mois doivent comprendre un dimanche, sauf motifs exceptionnels."

(BMT - F. § 10. 2)

"Au moins un jour de repos par mois doit tomber un dimanche ou un jour férié, et deux jours si le mois comporte plus de 4 dimanches et jours fériés. Ce congé s'étale au moins sur 30 heures et doit être pris dans les 4 semaines précédentes ou postérieures."

(M - Afag. § 3.3)

c. Autres Périodes.

Pas de dispositions spécifiques.

3. Le Repos Compensateur.

Les conventions collectives des transports routiers de marchandises comme celles des transports de voyageurs prévoient l'octroi de repos compensateurs en cas de travail, le dimanche, les jours fériés ou après la réalisation d'un certain nombre d'heures supplémentaires.

"Heures supplémentaires. Dans les cas où, au cours d'une quinzaine plus de 8 heures s'effectuent selon les dispositions de l'alinéa 2 (c.f. § 14.1 ArbZO : les heures supplémentaires ne peuvent être réalisées qu'en cas d'urgence), il est possible de récupérer ce temps par du temps de repos. Cette récupération doit s'effectuer dans la semaine ou dans la semaine suivante et ceci au domicile du salarié.

L'attribution d'une période de repos compensateur ne dispense pas du paiement des rémunérations supplémentaires conformément aux paragraphes 12 et 13 de la présente Convention collective (relatifs aux paiements des heures supplémentaires)."

(BMT -F. § 12.4)

"Le personnel de conduite est obligé de travailler le samedi et dimanche comme prévu dans les tableaux de service. En équivalence il lui est accordé dans le mois autant de jours de repos compensateurs que de dimanches travaillés."

(M - Afag. § 3.1)

"Les heures supplémentaires au delà de 220 heures par mois sont compensées par autant d'heures."

(CCR - TRV Baden-Würtenber article 8 / Nordrhein-Westfalen. § 16)

La Convention collective voyageurs du Nordrhein-Westfalen prévoit qu'une journée de compensation soit accordée après 70 heures accomplis le dimanche en 1987, après 60 heures en 1988, après 40 heures en 1989 (§ 16).

4. Les Jours Fériés.

Le Code de la Route (StVO) donne la liste des jours fériés durant lesquels la circulation des véhicules lourds est interdite. Les jours fériés sont au nombre de 8, auxquels s'ajoutent dans certaines régions deux jours particuliers (Fête Dieu et Toussaint).

"Les jours fériés dans le sens de l'alinéa 3 sont:

Vendredi Saint,

Lundi de Pâques,

la Fête du Travail (1er Mai),

Ascension,

lundi de Pentecôte,

Fête Dieu (uniquement pour les "land" de Baden-Wurtemberg, Bavière, Hessen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Phalz et la Sarre),

17 Juin, fête nationale,

*Toussaint (uniquement pour les "land" de Baden-Wurtemberg, Bavière, Nordrhein-Westfalen, Reinland-Phalz et Sarre).
les deux jours de Noël."
(StVO. § 30. al.4)*

5. Les Congés Annuels.

La Convention collective des TRM ne donne pas d'indication précise sur le nombre de jours de congés mais décrit avec précision les modes de calcul et les procédures de demande de congés. Le nombre de jours est fixé dans le cadre des conventions régionales (§ 6).

" Congés.

(1) Tout salarié a droit annuellement à une période de congé et de récupération avec maintien de sa rémunération. Pendant les congés le salarié ne peut pas prendre un travail de remplacement.

(2) La référence de la période ouvrant droit aux congés est l'année calendaire.

(3) N'est pas comptabilisée comme période ouvrant droit à congés le temps passé par le salarié auparavant au service d'un autre employeur. Le temps donnant droit à congés pour l'année de prise de service ou de départ est calculé à raison de 1/12 année par mois durant lequel le salarié a travaillé plus de 15 jours.

(4) Le droit au congé s'ouvre:

- pour l'année de prise de service: à partir du 6e. mois ou si la prise de service a eu lieu dans la 2ème moitié de l'année à partir du 1 décembre,

- pour l'année de départ: à partir de la notification du départ, même si le temps de prise de congé n'est pas encore accompli.

(5) Le droit au congé est retiré en cas de licenciement pour faute grave, ou en cas d'absence injustifiée de plus de 1 jour et demi par mois travaillé.

(6) La durée des congés est définie par les conventions collectives régionales. Le salarié qui a effectué son travail pendant six mois sans absence, peut bénéficier de 2 jours supplémentaires de congés. Le salarié qui a été présent sans interruption pendant cinq ans, peut bénéficier d'un congé exceptionnel de 3 jours.

(7) Les handicapés peuvent obtenir des congés exceptionnels selon les dispositions légales les concernant.

(8) Pour le calcul de la durée des congés compte tenu de l'âge ou de l'ancienneté dans l'entreprise, on prend comme date de référence le 1 janvier.

(9) Si le congé n'a pas été pris, le droit au paiement de celui-ci s'éteint.

(10) La programmation des prises de congés pour les salariés est établie de commun accord entre direction et représentants du personnel.

(11) Les congés doivent être pris si possible sans interruption.

Si un salarié tombe malade pendant la période des congés et que cette maladie est attestée par certificat médical, le congé est censé être interrompu. La reprise des congés après la maladie est possible avec l'accord de l'employeur.

(12) Le congé qui n'a pas été pris dans le courant de l'année doit être pris avant le 31 mars de l'année suivante.

(13) Durant les congés le salaire est payé sur la moyenne des rémunérations perçues au cours des trois derniers mois. Le salaire doit être payé au début de la prise de congé.

(14) S'il manque durant la durée des congés des portions de journées, les portions de moins d'une demie journée ne sont pas pris en compte.

Les demi- journées ou plus sont considérées comme une journée complète.

(15) La reconversion des congés en rétribution financière est seulement possible en cas de démission.

(16) Les accords sur l'allocation financière attribués dans le cadre des congés sont fixés par les conventions collectives régionales conclues entre partenaires sociaux."

(BMT - F. § 16)

La durée minimale est de 21 jours ouvrables dans l'accord d'entreprise M-Afag.

"Congés.

(1) *Le droit aux congés commence après 6 mois de présence.*

(2) *Référence pour les congés annuels: l'année calendaire.*

(3) *Durée: à partir de 18 ans 21 jours;*

" à partir de 35 ans 22 jours;

Augmentation des congés par ancienneté:

après 3 ans - 2 jours / 5 ans - 3 jours / 8 ans - 5 jours / 10 ans - 7 jours.

Le maximum étant de 29 jours ouvrables. "

(M - Afag. § 6)

La Convention collective des transports routiers voyageurs de la région de Hambourg fixe la durée des congés annuels à 25 jours. Avec ancienneté: 3 ans - 26 jours / 5 ans - 28 jours / 8 ans - 30 jours / 10 ans - 32 jours / 12 ans - 34 jours ouvrables (§ 13).

La Convention collective des transports routiers voyageurs du Baden-Württemberg fixe la durée des congés payés par tranche d'âge: 18, 30, 35 ans à respectivement 27, 28, 29 jours. En 1988 augmentation d'un jour pour les tranches d'âges de 18 et 30 ans; en 1989 augmentation d'un jour pour la tranche des 18 ans; en 1990 congés pour tous de 30 jours ouvrables (§ 16).

La convention collective des transports routiers voyageurs du Nordrhein-Westfalen fixe pour 1987 la durée des congés payés à 30 jours ouvrables (§ 17).

6. Les Congés Exceptionnels.

"Absences pour motifs exceptionnels.

I. Absences rémunérées. Tout salarié a droit à des absences payées exceptionnelles dans les cas suivants

(1) le temps nécessaire sur une journée:

a. en cas de convocation devant un tribunal, sauf si l'interessé comparait en tant qu'accusé ou comme partie civile. En cas de convocation devant un tribunal l'employeur est obligé de compléter le salaire-manquant à la compensation accordée par le tribunal;

b. en cas de convocation par un médecin de l'administration civile ou par un médecin d'une caisse de maladie d'un salarié en capacité de travailler, jusqu'à concurrence de la différence entre le salaire normal et le remboursement accordé par l'administration compétente;

c. en cas d'examen professionnel;

d. en cas d'inhumation ou de crémation d'un collègue de travail de l'entreprise;

(2) une journée:

a. en cas de 25 ou 50 ans de mariage de l'interessé;

b. en cas de décès d'un membre de la famille, des parents et des beaux-parents;

c. en cas de déménagement;

(3) deux jours:

a. mariage de l'interessé;

b. accouchement ou maladie grave de l'épouse;

c. décès du conjoint

(4) jusqu'à la limite de six jours:

en cas de maladie contagieuse dans la famille, le certificat du médecin traitant l'attestant;

(5) pendant toute la durée des commissions paritaire traitant de la présente convention collective;

(6) le salarié est tenu à avertir à temps la direction de l'entreprise de son absence dans le cas des alinéas 1, 2, 3, et 5.

II. Absence non-rémunérée.

Le salarié peut faire valoir un droit à une absence non-rémunérée pour préparer le permis de conduire professionnel. En ce cas, le salarié doit en avvertir la direction de l'entreprise suffisamment à temps. Pour la fixation de cette période de formation, l'employeur et l'employé doivent prendre en considération de commun accord les nécessités de travail de l'entreprise."

(BMT - F. § 18)

Congés exceptionnels payés.

-un jour pour:

accomplir des devoirs civiques ou pour comparaître dans un procès civil;

un examen médical; un examen professionnel;

les obsèques d'un collègue si on est désigné pour cette représentation;

25^{ème} anniversaire de mariage;

décès de parents et enfants;

déménagement;

maladie grave de l'épouse.

-deux jours pour:

mariage du salarié (avec préavis de 3 semaines);

décès du conjoint;

accouchement de l'épouse."

(M-Afag. § 8)

7. Les Intempéries.

Aucun texte réglementaire ou disposition conventionnelle ne vise explicitement le cas des intempéries.

La Convention collective des transports routiers de marchandises mentionne seulement:
"Pendant une interdiction légale de circulation -circulation interdite du dimanche par exemple- les rémunérations restent dues."

(BMT - F. § 7. al.5)

8. Autres Interruptions.

pas de disposition spécifique

IV Les REMUNERATIONS.

1. La Rémunération de base.

Les rémunérations de base accordées aux salariés sont déterminées dans le cadre des Conventions collectives régionales.

" (1) Les salariés sont rémunérés selon les tarifs conventionnels régionaux, établis d'après les qualifications professionnelles et le nombre d'heures travaillées. Les rémunérations comprennent les temps de "cabine".

(BMT -F. § 14.1)

Ces tarifs sont des rémunérations minimales et incompressibles.

" (2) (.....)Chaque salarié reçoit au moment de la paye une fiche de salaire mentionnant: le nombre d'heures payées, les primes, le remboursement des déplacements, et les déductions pour charges sociales.

(3) La détermination du montant des heures supplémentaires est réalisée sur la base des barèmes de rémunération établis d'après les Conventions collectives régionales ."

(BMF - F. § 14.2)

L'accord d'entreprise de l'Allgemeinen Flensburger Autobus-Gesellschaft comporte en annexe une grille de salaires et fixe les modes et les cadres de détermination des rémunérations.

"Rémunérations.

(1) Les rémunérations sont arrêtées entre les parties contractantes qui déterminent des barèmes de rémunérations minimales par catégories.

(2) Chaque salarié recevra une fiche de salaires récapitulant les heures travaillées, les heures supplémentaires, et les primes.

(3) Les modes de paiement sont réglés par chaque établissement.

(4) Chaque salarié est censé contrôler sa fiche de paie. Toute irrégularité doit être signalée dans les plus brefs délais."

(M - Afag. § 4)

2. Les Heures Supplémentaires.

L'Ordonnance sur la durée du travail de 1938 modifiée par la Loi d'adaptation de 1975 fixe à 25% la majoration des heures supplémentaires.

"Rémunération des heures supplémentaires

(2) (.....)la majoration est de 25 % (.....)"

(ArbZO. § 15.1 et 2)

Ce pourcentage s'applique à partir de la 41ème heure de travail hebdomadaire dans les transports routiers de marchandises à l'exception des doubles équipages pour qui le nombre d'heures doit s'élever à 51 avant que la majoration n'intervienne.

" Pour les véhicules en simple équipage, les heures supplémentaires sont majorées de 25% à partir de la 41ème heure/semaine.

Pour les véhicules à double équipage, les heures supplémentaires sont majorées de 25% à partir de la 51ème heure/semaine, les heures de cabine y comprises."

(BMT - F. § 12.3)

Dans les TRM, la rémunération du travail dominical est majorée de 50 % et celle des jours fériés de 120 %. Le travail le samedi ne donne pas lieu à majoration

"Dimanches et jours fériés travaillés.

(1) Le travail de dimanche ou des jours fériés se situe entre 0 h. et 24 h.

(2) La rémunération d'un travail dominical est majorée de 50 %.

(3) La rémunération d'un travail un jour férié est majorée de 120 %.

(4) En cas de coïncidences des motifs de revalorisation visés aux § 12 et 13, seule la revalorisation la plus élevée est due."

(BMT - F. § 13)

Dans les TRV, la rémunération du travail dominical est majorée de 50% et celle des jours fériés de 100%.

"Personnel de conduite:

(1) pour les heures supplémentaires: + 25 %;

(2) pour les jours non-ouvrables:

(a) dimanche travaillé hors tableau de service: + 50 %;

(b) travail un jour libre: + 50 %;

(3) travail un jour férié en semaine: + 100 %."

(M - Afag. § 5.3. I)

3. Les Déplacements.

Le remboursement des frais de déplacement varient selon les conventions collectives applicables. Mais dans tous les cas, les remboursements tiennent compte du nombre d'heures passées en déplacement et non pas - comme en France - des dépenses de restauration et d'hôtellerie engagées.

La Convention collective des transports routiers de marchandises établit des normes et des barèmes au plan national.

Dans les transports routiers de voyageurs, les conventions collectives régionales et les accords d'entreprise ne retiennent pas toujours les mêmes bases de remboursement.

"Frais de Déplacement.

(1) Les frais comprennent le remboursement des dépenses dépassant celles habituellement effectuées à domicile.

(2) Les conducteurs et les convoyeurs sont payés pendant leurs déplacements au service de l'entreprise selon la grille suivante :

- absence de plus de 5 h. et jusqu'à 7 h. : DM 9, 30.

- absence de plus de 7 h. et jusqu'à 12 h. : DM 15, 50.

- absence de plus de 12 h. et jusqu'à 18 h. : DM 27.

- absence de plus de 18 h. : DM 31, 50.

Exceptionnellement on payera aux salariés qui effectuent plus de 18 heures d'absence et dont le salaire annuel ne dépasse pas DM 25.000 une prime journalière de DM 29, 40.

(3) Est compris comme journée d'absence: le jour calendaire.

Si l'absence se prolonge au-delà d'un jour calendaire, la deuxième journée est à prendre en compte d'après les normes ci-dessus à partir de la 5^{ème} heure.

Si l'absence s'effectue sur deux jours mais sans qu'il y ait eu absence pendant la nuit, le remboursement se calcule sur l'ensemble des heures d'absence de ces deux jours comme s'il s'agissait d'une seule journée.

(4) Des dispositions plus favorables pour les frais ne peuvent pas modifier les dispositions de la présente convention.

(5) Les dépenses concernant la marche de l'entreprise (téléphone, péage) sont à rembourser au retour au vu des justificatifs.

(6) L'employeur est obligé de verser des avances sur dépenses.

(7) En cas de franchissement de frontière il faut tenir compte des pays à prix plus élevés par des accords d'entreprises."

(BMT -F. § 15)

En cas de plusieurs déplacements (service occasionnels, groupes, services usine, etc) par jour:

*.entre 5 et 7 heures de déplacements : 12 DM.
 .entre 7 et 12 heures de déplacements : 18 DM.
 .entre 12 et 18 heures de déplacements : 23 DM.
 .plus de 18 heures de déplacements : 33 DM.
 (CCR - TRV. Hambourg § 5)*

*.entre 5 et 7 heures de déplacements : 10 DM.
 .entre 7 et 10 heures de déplacements : 14 DM.
 .entre 10 et 12 heures de déplacements : 21 DM.
 .plus de 12 heures de déplacements : 29 DM.
 (CCR - TRV. Baden-Würtemberg. § 13)*

*.entre 5 et 7 heures de déplacements : 11 DM.
 .entre 7 et 10 heures de déplacements : 17 DM.
 .entre 10 et 14 heures de déplacements : 23 DM.
 .entre 14 et 18 heures de déplacements : 30 DM.
 .entre 18 et 24 heures de déplacements : 37 DM.
 (CCR - TRV. Nordrhein-Westfalen. § 19)*

4. Primes Diverses.

Deux textes, l'un réglementaire, l'autre conventionnel interdisent toute prime de rendement mettant en danger la sécurité. Ces textes reprennent exactement les dispositions de l'Article 10 du Règlement C.E.E. 3820/85 avec la particularité que cette disposition communautaire est également applicable en R.F.A. aux personnels "non soumis aux dispositions du Règlement C.E.E. 3820/85".

" Interdiction des primes et salaires au rendement.

(1) Les accompagnateurs des conducteurs ne peuvent pas être rétribués aux trajets, à la charge, que cela soit sous forme de prime ou intégré au salaire lui même. Les rétributions qui ne mettent pas en danger la sécurité routière ne sont pas visées par cette disposition.

(2) Le paragraphe 1 est également applicable aux personnels d'accompagnement qui ne sont pas soumis aux dispositions du Règlement C.E.E. 3820/85."

(FPersG. § 3)

"Les conducteurs ne peuvent pas être rétribués par des primes établies sur le kilométrage et le tonnage. Les primes ne mettant pas en cause la sécurité routière sont admises."

(BMT - F. § 14. 2)

Primes de fin d'année, d'ancienneté.

" Prime de Noël

<i>ancienneté</i>	<i>salaire mensuel brut.</i>
<i>1</i>	<i>40 %</i>
<i>2 - 5 ans</i>	<i>45 %</i>
<i>6 - 9</i>	<i>50 %</i>
<i>10</i>	<i>60 %</i>

"Prime d'encaissement par semaine: 3 DM."

(M - Afag. § 7)

*Prime exceptionnelle de fin d'année:**1987 - 250 DM;**1988 - 300 DM;**1989 - 350 DM;**1990 - 400 DM.**Prime de rendement: 52 DM. par mois.**(CCR - TRV. Baden-Württemberg § 19)**Prime de fin d'année calculée d'après l'ancienneté (1, 3, 5 ans)**en 1987 entre 715 - 915 DM;**en 1988 entre 765 - 965 DM;**en 1989 entre 815 et 1015 DM.**(CCR - TRV. Nordrhein-Westfalen § 21)**Primes de Congés Annuels:**13 DM. en 1987;**14 DM. en 1988;**15 DM. en 1989.**(CCR - TRV. Hambourg § 13)**Primes de Congés Annuels:**21 DM. en 1987;**22 DM. en 1988;**23 DM. en 1989.**(CCR - TRV. Baden-W § 17)**Prime de rendement (sous conditions....) 26 DM. par mois.**(M - Afag. § 12)*

V. LES CONTROLES.

1. Les Autorités chargées du Contrôle.

En République Fédérale d'Allemagne, les contrôles relatifs à l'application de la réglementation sociale dans les transports routiers sont confiés à 3 autorités administratives différentes (2 d'entre elles relèvent des "Länder" et 1 du gouvernement fédéral) :

1. La Police

La police contrôle le respect du Code de la Route; elle s'intéresse également aux règles de coordination en matière de transports et au respect de la réglementation sociale dans la mesure où la violation de ces règles peuvent avoir une incidence sur la sécurité publique. La polyvalence des fonctions de la police ne lui permet pas de rédiger un rapport récapitulatif de ses activités de contrôle en matière de transport. Aussi l'importance effective de ses interventions est elle mal connue.

2. L'inspection du travail (Gewerbeaufsicht)

En RFA, l'administration du travail relève de l'autorité des "lander".

Chaque land dispose d'un corps de fonctionnaires-inspecteurs du travail qui veille au respect de la réglementation sociale.

Ces fonctionnaires ne sont pas en général spécialisés par secteur d'activité et interviennent de façon polyvalente; mais certains lander ont spécialement affecté certains de leurs inspecteurs au secteur des transports afin qu'ils soient en mesure d'en maîtriser la spécificité.

Globalement les corps de l'inspection du travail emploient 300 agents en République Fédérale d'Allemagne regroupés dans 70 centres locaux.

Chaque land publie annuellement un compte rendu particulier sur l'activité de contrôle menée par ses services dans les transports routiers.

3. Les fonctionnaires du BAG (Bundesanstalt für den Güternverkehr)

A la différence des inspections du travail, le BAG est un organisme fédéral. Il siège à Cologne.

Le BAG a été fondé en 1952 dans le cadre de la Loi sur le Transport des Marchandises (Güterkraftverkehrsgesetz - GüKG) pour "*l'application des réglementations dans les transports des marchandises, ainsi que dans les branches de transport travaillant en liaison avec ce mode de transport*".

Le BAG n'intervient que dans le secteur des transports routiers de marchandises; il ne s'intéresse pas aux transports de voyageurs.

Présidé par un haut fonctionnaire et dirigé par trois fonctionnaires d'Etat, l'organisme a un caractère paritaire; son Conseil d'Administration regroupe 27 membres représentant:

- les entreprises de transports routiers (10),
- les chemins de fer (1),
- l'industrie - le commerce, et les assurances (5),
- les organisations syndicales de salariés (5),
- les autorités de la sécurité routière, représentant les Länder (6).

Le BAG emploie :

- 106 inspecteurs du trafic routier,
- 120 inspecteurs de la coordination et de la tarification intervenant en entreprises et environ 400 fonctionnaires d'administration.

Les inspecteurs du trafic routier sont affectés à des services administratifs déconcentrés

dans 12 villes provinciales; ils opèrent par contrôles routiers en collaboration avec la Police. Leur champ d'intérêt s'étend "des poids et dimensions" jusqu'au temps de conduite, de repos.....

Les inspecteurs de la coordination effectuent des contrôles en entreprises; mais dans ce cadre, ils ne s'intéressent qu'au respect de la réglementation relative à la coordination et aux tarifs.

Le BAG n'a pas de rôle coordonateur en matière de contrôle sauf en ce qui concerne le suivi des infractions commises par les équipages des véhicules étrangers.

La multiplicité des services compétents, leur polyvalence et leur indépendance rendent difficile l'appréciation effective :

- .du nombre d'agents qui sont affectés au contrôle.
- .et de l'intensité des contrôles opérés en RFA

C'est ainsi que les statistiques communautaires font ressortir que 2800 fonctionnaires interviendraient dans les contrôles en RFA. En fait ce chiffre regroupe les effectifs des trois corps de contrôle, police, BAG et inspection du travail, au prorata des temps qu'ils estiment consacrer aux transports routiers.

De là même manière, la décentralisation administrative et l'éclatement des corps d'inspection ne permet pas actuellement la rédaction d'un rapport de synthèse sur les contrôles réalisés annuellement.

2. Les Règles.

Les principales règles applicables en matière de contrôle ont été édictées dans la Loi sur le personnel de conduite des véhicules lourds en trafic routier du 27 octobre 1976, modifiée par la Loi du 8 décembre 1986 (FPersG 1976).

Cette loi réaffirme le pouvoir de tutelle du ministère des transports
 .en soulignant son rôle en matière de rédaction des textes d'application
 .et en rappelant son pouvoir en matière d'octroi de dérogations

Le Ministre fédéral des transports est autorisé à arrêter, en accord avec le Ministre fédéral du Travail et des Affaires Sociales et sous réserve d'accord du Parlement fédéral:

1. les dispositions d'application du Règlement CEE. 3820/85 du 20 décembre 1985 ainsi que le Règlement CEE 3821/85 du 20 décembre 1985 en ce qui concerne:

(a) l'organisation, les procédures et les moyens de contrôle pour l'application des Règlements CEE 3820 et 3821/85,

(b) la réalisation et le suivi de l'installation des appareils de contrôle,

(c) les dérogations accordées au personnel de conduite et les dérogations sur les dispositions concernant la durée ininterrompue de conduite, les coupures et les repos,

(d) l'utilisation des véhicules, en tant que les dispositions des articles 5,13,et 17 du Règlement 3820/85, des articles 3,15,16, et 19 du Règlement CEE 3821/85 et l'annexe du Règlement précité sont imposées et appliquées dans la République fédérale d'Allemagne, (.....)

3. la garantie de la sécurité dans le trafic routier, la protection de la santé, de la sécurité et de l'hygiène des accompagnateurs en prenant les décisions concernant

(a) le temps de travail, le temps de conduite, les coupures et les périodes de travail,

(b) le repos et les périodes de repos,

(c) le contrôle des activités,

(d) l'organisation, les procédures et les moyens de contrôle pour l'application de la présente loi,

(e) le contrôle des mesures prises dans les accords conventionnels concernant la durée ininterrompue de conduite, les coupures et les repos.

(FPersG §2)

La loi du 8 décembre 1976 établit d'autre part la compétence générale des lander en

matière de contrôle social et la compétence résiduelle du BAG.

"(1) Le contrôle de l'exécution des Règlements CEE 3820 et 3821/85, de l'accord AETR, ainsi que de cette loi et des décrets d'application en découlant, à moins que la loi n'en dispose autrement, relève des autorités des Lander et de leurs inspections du travail.

(2) Les dispositions du § 8.2 de cette loi et du § 54.3 du Décret d'application de l'Ordonnance sur la durée du travail demeurent de la compétence des autorités fédérales pour les transports routiers de marchandises en zone longue (BAG)."

(FPersG § 4.1)

Elle spécifie les obligations des conducteurs et des entreprises ainsi que les pouvoirs d'inspection dont disposent les autorités de contrôle.

" Le chef d'entreprise et les membres d'équipage sont tenus de fournir à l'autorité compétente, dans les délais fixés par cette dernière

1) Toutes les données nécessaires à la mise en oeuvre des dispositions visées au paragraphe ci-dessus (respect du Règlement CEE 3820 et 3821/85, des dispositions AETR, et de la législation nationale).

(2) Les documents justificatifs de ces données ou du versement des rémunérations pour qu'elle puisse les contrôler.

(5) Les autorités de contrôle ont accès aux terrains, installations, locaux et moyens de transport des entreprises qu'elles contrôlent pour y effectuer des vérifications et prendre connaissance des livres des personnels. Elles ne peuvent en revanche accéder à des locaux d'habitation que pour prévenir des risques graves pour la sécurité et l'ordre public. Le droit à l'inviolabilité du domicile (§ 13 de la Constitution) est restreint dans cette seule mesure."

(FPersV. § 4. al. 3)

3. Sanctions.

Les sanctions qui peuvent être infligées sont de plusieurs degrés :

1. l'avertissement écrit (Verwarnung) pendant un contrôle routier avec ou sans amende financière (Verwarnungsgeld) et comprenant parfois l'interdiction de continuer le voyage en cas d'infraction sur les temps de conduite et de repos (Vorübergehende Untersagungen der Weiterfahrt).

2. la sanction financière (Geldbusse) pour chaque infraction constatée payable dans les trois mois. Le montant de la sanction est indiqué dans une grille de sanctions élaborée au niveau fédéral.

3. la poursuite pénale (Rechtsanwendung).

La Loi sur le Personnel de Conduite des véhicules lourds et des trams (FPersG) amendée en 1986, se contente de déterminer les montants plafonds des amendes qui peuvent être infligées aux conducteurs et aux entreprises contrevenant à la réglementation en vigueur.

".....Les infractions visées au point (1) alinéa 1 c (c'est à dire temps de conduite ininterrompue, temps de repos, interruptions. principalement ...) sont punies d'une amende pouvant aller jusqu'à DM 10 000. Les autres infractions visées sont punies d'une amende pouvant aller jusqu'à DM 1 000."

(FPersG § 7 a - par exemple)

D'autre part la loi précise que l'autorité chargée du contrôle peut confisquer les

chronotachygraphes et les feuilles d'enregistrement, immobiliser le véhicule ou lui interdire le territoire allemand.

"(1) L'autorité compétente peut interdire à un membre d'équipage ne pouvant pas produire à sa demande un document réglementaire de poursuivre sa route, tant qu'il n'a pas remédié aux lacunes constatées.

(2) Les services chargés des contrôles de police ou des contrôles frontaliers sont en ce cas habilités à immobiliser le véhicule ou encore à lui interdire l'accès du territoire national."

(FPersG § 5)

Afin d'éviter de trop grands écarts entre les sanctions infligées, les autorités fédérales ont édicté au début de l'année 1988 une grille indicative des amendes applicables en fonction des infractions commises.

("Ministerialblatt " du Nordrhein-Westfalen n° 18 du 14 avril 1988, pages 320 - 326).

Infractions	Amende
-------------	--------

1er exemple :

Non respect des temps de conduite journaliers	DM 160
Non utilisation du chronotachygraphe.....	DM 300

En cas de cumul d'infractions :

Amende la plus élevée	DM 300
25% de l'amende la plus faible.....	DM 40

DM 340

Au cas où dans une même entreprise, 10 conducteurs auraient commis les infractions visées précédemment :

Amende globale pour un conducteur	DM 340
9 x 10 % x 340.....	DM 306

DM 646

2ème exemple :

Prime d'intéressement, au tonnage, au kilométrage.....	DM 3 000
--	----------

(l'amende tiendra compte du montant de la prime versée et du profit réalisé)

3ème exemple :

Non respect des temps de conduite journaliers	
limite de 9 heures : 1ère heure, puis chaque demi-heure	DM 80
limite de 10 heures : chaque demi-heure	DM 80

4ème exemple :

Omission de réparation du chronotachygraphe	DM 400
Non remise de la feuille de route	DM 500
Non respect du temps de conduite journalier à 10 h. : 2 x 80	DM 160
Cumul d'infractions :	
Amende la plus élevée	DM 500
25 % des autres amendes : 25% x (400+160)	DM 140

soit -----
DM 640

4. Indications brèves sur la Pratique.Données quantitatives :

Les seules données globales concernant les contrôles pratiqués en RFA se retrouvent dans les rapports rédigés pour la commission de la C.E.E.

	En entreprise	Sur route
1978	11.459	36.762
1981	26.647	266.000
1982	18.980	297.000
1984	26.439	305.328

L'hétérogénéité des sources et des services nous conduit à regarder ces chiffres avec prudence; il peut être par contre intéressant d'examiner les rapports d'activité rédigés annuellement par les lander, comme par exemple les deux tableaux ci-dessous, publiés par les services d'inspection du ministère du travail et des affaires sociales de Bavière, (Land représentatif par sa superficie et l'importance de son trafic routier) ("Schutz und Sicherheit haben Vorfahrt - Ergebnisbericht der Gewerbeaufsicht zum Vollzug der Sozialvorschriften im Strassenverkehr 1986, annexes 5 et 6).

Contrôles effectués sur Route et Autoroute en 1986

	Marchandises			Voyageurs			Ensemble		
	cont.	sanct.	%	cont.	sanct.	%	cont.	sanct.	%
Belgique	43	25	58.1	1	-	-	44	25	56.8
Danemark	72	33	45.8	4	1	25.0	76	34	44.7
R.F.A.	4.814	2.482	51.6	454	206	45.4	5.268	2.688	51.0
Gr.Br.	9	4	44.4	1	-	-	10	4	40.0
France	45	13	28.9	-	-	-	45	13	28.9
Grèce	11	6	54.5	-	-	-	11	6	54.5
Italie	119	69	58.0	3	2	66.7	122	71	58.2
Irlande	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Luxemb.	5	1	20.0	-	-	-	5	1	20.0
Pays-Bas	114	46	40.4	16	8	50.0	130	54	41.5
Esp/Port.	8	3	37.5	1	-	-	9	3	33.3
Ss-total CEE	5.240	2.682	51.2	480	217	45.2	5.720	2.899	50.7
Autriche	255	94	36.9	9	3	33.3	264	97	36.7
Bulgarie	8	3	37.5	-	-	-	8	3	37.5
Suisse	11	4	36.4	3	1	33.3	14	5	35.7
Tchécosl.	25	6	24.0	2	1	50.0	27	7	25.9
Hongrie	10	2	20.0	1	-	-	11	2	18.2
Roumanie	16	11	68.8	-	-	-	16	11	68.8
Turquie	15	8	53.3	-	-	-	15	8	53.3
Yougosl.	22	9	40.9	58	44	75.9	80	53	66.3
Ss-total autres	483	175	36.2	81	49	60.5	564	224	39.7
Total	5.723	2.857	49.9	561	266	47.4	6.284	3.123	49.7

cont. : véhicules contrôlés / sanct.: véhicules sanctionnés : avertissement ou procès-verbal

Infractions aux REGLEMENTS NATIONAUX - C.E.E. - A.E.T.R.

Type	R.F.A.			C.E.E.			Autres		
	march.	voy.	Total	march.	voy.	Total	march.	voy.	Total
Conduite ininterrompue	222	23	245	22	-	22	16	15	31
Conduite journalière	295	10	305	36	3	39	16	9	25
Conduite hebdomadaire	3	-	3	-	-	-	-	-	-
Conduite: pauses	141	6	147	11	-	11	6	1	7
Repos journalier	326	18	344	31	-	31	19	-	19
Repos hebdomadaire	1	-	1	-	-	-	-	-	-
Absence livret de contrôle	-	25	25	-	-	-	1	2	3
Tenue livret de contrôle	7	129	136	1	-	1	32	29	61
Affichage horaires	6	9	15	-	-	-	-	-	-
Utilisation tachygraphe	22	-	22	1	-	1	1	-	1
Fonctionnement tach.	1.195	105	1.300	62	5	67	38	11	49
Entretien tachygraphe	31	2	33	1	-	1	2	-	2
Notation manuelle(hors tach)	17	1	18	1	-	1	-	-	-
Conservation des disques	108	5	113	7	-	7	9	-	9
Présentation des disques	934	132	1.066	80	3	83	64	22	86
Falsification tach/disques	9	1	10	1	-	1	1	-	1
Infractions diverses	162	29	191	24	-	24	21	11	32
TOTAL	3.479	495	3.974	278	11	289	226	100	326

D'autres statistiques sont parfois réalisées dans certains "Lander" sur des contrôles spécifiques (Schwerpunktkontrollen).

C'est ainsi que trois contrôles sur les vitesses maximales de véhicules lourds sur autoroute, dans le land Nordrhein-Westfalen, ont donné les résultats suivants:

En mars 1985 :

- .sur 10.208 véhicules contrôlés 33,30 % dépassaient la vitesse autorisée
- .parmi les véhicules en infraction 242 dépassaient les 100 km/heure

En avril 1985:

- .sur 8.483 véhicules contrôlés 28,70 % dépassaient la vitesse autorisée
- .parmi les véhicules en infraction 129 dépassaient les 100 km/heure

Au mois de juin 1985:

- .sur 6.160 véhicules contrôlés 27,90 % dépassaient la vitesse autorisée
- .parmi les véhicules en infraction 219 dépassaient les 100 km /heure

Un contrôle spécial à la frontière de Kiefersfelden en Bavière les 6 et 7 février 1986 donnait les résultats suivants:

Sur la base de 4000 contrôles

- .1500 avertissements ont été délivrés;
- .DM 30.000 d'amendes ont été infligées ;

Les infractions les plus constatées étaient relatives à:

- .la durée de conduite
- .les surcharges
- .les dépassements de la vitesse autorisée.

Des contrôles techniques sur l'état des véhicules sont également effectués. En 1985 sur 796 000 poids-lourds contrôlés, ont été relevées:

- .défectuosités légères dans 333.000 cas;
- .défectuosités importantes dans 127.000 cas;
- .défectuosités mettant en danger la sécurité routière dans 9.000 cas.

Le nombre total de défauts constatés était de 1.015.000.

Les défauts les plus fréquents étaient:

l'éclairage:	194 000
la direction :	51 000
les freins:	46 000
les pneumatiques:	46 000
la carrosserie :	313 000
les gaz d'échappement:	48 000

Éléments qualitatifs :

La pratique observée en RFA en matière de contrôle a fait l'objet d'un certain nombre de rapports comme celui rédigé par le syndicat professionnel ÖTV (Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr) qui met en avant les critiques suivantes:

1. Type de Contrôle

Les contrôles des disques... sont aussi bien effectués sur route qu'en entreprise. Sur route, ce sont aussi bien la police, que l'administration fédérale pour le trafic routier (BAG) qui effectuent les contrôles. Le BAG est par ailleurs habilité à percevoir directement auprès des routiers étrangers les amendes qui peuvent leur être infligées.

Si à l'occasion de contrôles successifs, une entreprise commet à plusieurs reprises des infractions relevées par le BAG. ou par la police, ceux-ci avertissent l'inspection du travail du "Land" afin qu'elle procède à une vérification en entreprise.

Ces contrôles en entreprise s'effectuent en se concentrant principalement sur les temps de conduite, en se référant à ce titre au Règlement C.E.E. (et non pas aux dispositions conventionnelles).

Les contrôles sont rendus difficiles par le fait que les disques ne sont pas numérotés et que les conducteurs mentionnent leur nom sur plusieurs disques le même jour, si ce n'est à la même heure.

Dans de telles circonstances, les fonctionnaires requièrent de 2 à 3 semaines pour éclaircir les situations et effectuer un contrôle sérieux.

Après contrôle, les amendes peuvent varier entre DM.17 000 et DM 20.000.

En général, l'entreprise fait appel en arguant du fait qu'elle a mis les conducteurs en demeure de respecter la réglementation sur les temps de conduite.

En contrepartie de l'octroi d'une prime qui leur est attribuée avant comparution au tribunal, les conducteurs soutiennent parfois l'argumentation de leurs employeurs et acceptent de prendre à leur charge les infractions.

Cette pratique permet aux entreprises d'éviter d'avoir à figurer sur le registre central à Berlin comme entreprise susceptible de se voir retirer une concession de transport sur longue distance (Loi sur le transport de marchandises, § 102. al. b).

Les contrôles en entreprises ne sont réalisés que de façon très épisodique; selon une fréquence moyenne située entre 4 et 8 ans, les contrôleurs étant surchargés.

Les contrôles sur route sont réalisés plus fréquemment, comme les statistiques l'indiquent. Mais l'efficacité des contrôles sur route est réduite par le fait que les amendes infligées sont faibles.

2. Objectifs du contrôle:

La réglementation allemande rend les employés conjointement responsables de l'observation des dispositions relatives aux temps de conduite. Pour le trafic en zone longue ces dispositions se retrouvent au sein de l'accord-cadre national; pour la zone courte ainsi que pour le trafic "voyageurs" au sein des conventions régionales.....

La police procède généralement au contrôle de 1 à 2 disques en vérifiant principalement les cas de dépassement des 10 heures de conduite et des vitesses autorisées... Le contrôle s'effectue aussi... sur le nombre de disques présentés: semaine courante ou semaine précédente.

Les contrôles tiennent compte des règles édictées par les Règlements CEE. Or, en RFA certaines dispositions nationales d'origine conventionnelle relatives aux temps de travail et de conduite des conducteurs routiers sont plus favorables pour les salariés que les règles communautaires. La législation fédérale du travail permet aux dispositions inférieures plus favorables de prévaloir sur les normes supérieures, comme le permet d'ailleurs aussi l'article 11 du Règlement CEE 3820/85.

Mais il y a actuellement des pressions importantes en RFA de la part des organisations professionnelles patronales et des autorités fédérales pour abolir les dispositions nationales plus favorables et ne retenir que les dispositions de la réglementation CEE.

3. Les contrôles internes :

Les Comités d'Entreprise ont un droit de regard sur les pratiques sociales (Mitbestimmungsrecht) d'après le paragraphe 87 de la "Loi sur l'organisation des entreprises".

Sur cette base, les comités d'entreprises peuvent réaliser des contrôles internes sur la durée du temps de travail et en particulier sur les heures supplémentaires.

Dans une entreprise comme les Transports Talke à Cologne, le Comité d'entreprise contrôle les disques des véhicules dès leurs retours à l'entreprise. Mais cette pratique est peu étendue.

D'autre part, près des deux tiers des entreprises de transport n'ont pas de comité d'entreprise faute d'employer des effectifs suffisants. Par ailleurs, seules 15 % des entreprises pouvant prétendre à la mise en place d'un comité en ont effectivement un...

Les organisations syndicales se plaignent enfin de faire l'objet de multiples pressions de la part des administrations qui cherchent à restreindre les contrôles qui risqueraient selon elles de défavoriser les entreprises allemandes face à leurs concurrents étrangers.

