



Ministère des Transports et de la Mer
Observatoire
Economique et Statistique
des Transports
55 rue Brillat Savarin
75013 Paris
Tél. : 45 89 89 27

Transports Études Recherches
8 rue de Richelieu
75001 Paris
Tél. : 42 96 88 29

LA REGLEMENTATION DU TRAVAIL DES CONDUCTEURS ROUTIERS EN EUROPE

COMPARAISON ET ANALYSE

Décembre 1988

Cette étude a été réalisée par

Jean Marie GUGENHEIM, Directeur associé TER
Paul MORSINK, Consultant TER
Pierre SELOSSE, chargé d'études à l'O.E.S.T.

avec la collaboration de :

Pierre HANROT, Directeur d'études SEDES
Christophe POUTHIER, Directeur associé TER
Jean Claude MERCIOL et Mireille MULLER, chargés d'études à l'O.E.S.T.
René BARLET et Marianne TERRASSE, D.T.T. - S.T.A.S.

Ce document de synthèse a été réalisé à partir de l'étude "**Réglementation du travail des conducteurs routiers en Europe**" qui comprend un recueil des traductions des textes législatifs, réglementaires et conventionnels applicables en **Belgique, Espagne, Grande Bretagne, Italie, Pays Bas et R.F.A.** et une analyse monographique de la réglementation du travail dans ces pays ainsi qu'en France. Cette étude est disponible à l'Observatoire Economique et Statistique des Transports (3 tomes - 491 pages - 800 Francs).

PREFACE

Nous sommes à 1500 jours de l'échéance du grand marché unique.

Il faut donc nous préparer à relever le défi.

Il faut progresser vers une harmonisation, aussi large que possible, des conditions de concurrence au sein de la CEE.

Dans le domaine des transports routiers, outre les volets fiscaux et techniques, le domaine social constitue l'un des facteurs de distorsion des termes de la compétition entre européens.

Pour autant, jusqu' alors, les données sociales nationales étaient largement méconnues en dehors des frontières de chaque Etat.

J'ai été surpris pour ma part, lors de ma prise de fonction, de constater qu'il n'existait au sein de la CEE, aucun recueil des textes sociaux appliqués, aucune évaluation de leurs incidences.

Les chiffres sont pourtant parlants.

D'après les différentes évaluations nationales, hélas bien hétérogènes sur le plan de la méthode de calcul, la part du coût de la main d'oeuvre dans les prix de revient routier varie entre 25 et 35 %.

L'Observatoire Economique & Statistique des Transports a entrepris avec le concours financier de la Direction des Transports Terrestres, de diriger une étude visant à éclairer les termes du débat sur l'harmonisation des conditions sociales dans les transports routiers.

Faisant suite à un important travail - disponible par ailleurs à l'OEST - de recueil des textes législatifs, réglementaires, et conventionnels, et à leur traduction, le document qui suit permet de disposer d'une analyse synthétique et d'éléments de comparaison relatifs à la réglementation du travail des conducteurs routiers.



La publication de cette étude répond à une double préoccupation.

- Il importe en effet que l'ensemble des partenaires sociaux disposent d'une information objective sur une matière qui s'avère extrêmement complexe. Diverses études, d'origines nationales diverses, et publiées ces derniers mois, aboutissent en effet à des résultats parfois contradictoires, et souvent hétérogènes.

La qualité première de l'étude de l'OEST est de procéder avant tout d'une volonté de mise à plat objective, et d'identifier les facteurs concrets de distorsion. Ce sera par conséquent LA base de toute réflexion.

Bien que limitée - outre la France - à nos partenaires Allemands, Belges, Espagnols, Britanniques, Italiens et Néerlandais; l'étude permet en effet de prendre la mesure de la diversité des définitions du temps de travail et de sa prise en compte, les distorsions dans les systèmes de protection sociale, de comptabilisation ou de plafonnement des heures supplémentaires ou encore de calcul des congés.

- Par ailleurs, une telle analyse est utile au ministre français chargé des transports dans la perspective de la présidence du Conseil des Ministres dont nous aurons la charge en 1989.

A cet égard, j'ai été frappé par l'incidence de nos cultures sociales et juridiques sur le contenu pratique - et la lisibilité - des règles sociales. Cela montre le chemin à parcourir pour construire, dans les faits, l'Europe sociale. Cependant, derrière cette complexité juridique, l'étude a su nous ramener à l'essentiel : je veux parler de l'intensité annuelle du travail et de son organisation.

Il serait vain de cacher la réalité. L'écart est grand entre certains pays. Des simulations l'estiment à un maximum de 15 à 25 %. C'est beaucoup. C'est sûrement trop. Et c'est en définitive un réel problème politique pour l'Europe.

C'est en ce sens que de telles analyses sont indispensables tant au gouvernement qu'aux professionnels et aux organisations syndicales.

Elles contribuent à la clarté et à la transparence du dialogue social que j'appelle de mes vœux.



Michel DELEBARRE

Ministre des Transports
& de la Mer



PLAN :

Introduction : Réglementation sociale et concurrence	5
<u>I. Articulation des réglementations nationales :</u>	11
1. Place respective de la Loi, du Règlement et des Conventions Collectives	13
2. Contenu et champ d'application des conventions collectives	14
3. Réglementation et Déréglementation	15
<u>II. Contenu des réglementations nationales :</u>	17
1. La notion de temps de travail	20
2. Les limites à la durée du travail	23
3. Les heures supplémentaires	25
4. Les repos compensateurs	27
5. Les congés	30
6. Les frais de déplacement	32
<u>III. L'application de la réglementation sociale :</u>	33
1. Les autorités compétentes	35
2. Les sanctions applicables	38
3. La pratique	40
4. Réglementation et Economie Duale	41
<u>IV. Comparaison des coûts des conducteurs :</u>	43
1. Les études existantes sur le coût de la main d'oeuvre	48
2. Le rendement des conducteurs	58
3. Conclusion sur les coûts des personnels de conduite	63
<u>V. Annexes diverses :</u>	
1. Structure des prix de revient	69
2. Vocabulaire	79
3. Régimes de protection sociale en Europe	101
4. Simulations du rendement des personnels de conduite	121

INTRODUCTION :
REGLEMENTATION DU TRAVAIL
ET CONCURRENCE EN EUROPE

La réglementation sociale européenne applicable aux transports routiers a été élaborée dans le cadre du Règlement CEE 543/69 du 25 Mars 1969, et modifiée par les Règlements CEE 3820 et 3821/85 du 20 Décembre 1985 applicables depuis le 29 septembre 1986.

Cette réglementation sociale européenne vise 3 objectifs, clairement affichés dans les textes :

.un objectif de sécurité publique :

Améliorer la sécurité routière

.un objectif social :

Favoriser l'amélioration des conditions de travail et de vie des conducteurs

.un objectif économique :

Harmoniser les conditions de concurrence

Pourtant, on remarque que si les textes européens ont un champ d'application étendu, ils ne constituent qu'un premier pas vers l'harmonisation de la réglementation sociale dans les transports, dans la mesure où leur objet reste limité et où les sanctions infligées pour violation des règles qu'ils édictent (comme l'ensemble du droit pénal d'ailleurs), relèvent encore des souverainetés nationales.

On peut dès lors se demander dans quelle mesure les différences de réglementation sociale nationale des transports entre les pays membres de la Communauté européenne continuent d'être des facteurs de distorsion de concurrence en Europe.

Si le champ d'application des textes communautaires est étendu, leur objet reste limité :

Des textes à champ d'application étendu :

Les Règlements CEE 3820 et 3821/85 s'appliquent à tout conducteur conduisant un véhicule de plus de 3,5 tonnes pour les transports de marchandises, et de plus de 9 places pour les transports de voyageurs, qu'il soit salarié ou conducteur indépendant, qu'il effectue un transport pour compte d'autrui ou pour compte propre, qu'il conduise en transport national ou international.

Les Règlements communautaires concernent par là-même l'essentiel du transport routier et ne laissent de côté qu'un champ spécifique de conducteurs constitué principalement par ceux qui sont au volant de véhicules de petits gabarits.

Des textes à objet limité :

En fait, si le champ d'application des Règlements communautaires est étendu, leur objet est limité. En effet, les Règlements européens ne couvrent qu'une partie réduite de la réglementation sociale applicable dans les pays membres. Ils réglementent uniquement les temps de repos et de conduite des conducteurs.

Par là-même, la plus grande partie des dispositions relatives aux conditions de travail et de protection sociale des conducteurs routiers relèvent encore des compétences nationales.

Chaque Etat continue en particulier d'appliquer des textes légaux, réglementaires et conventionnels nationaux régissant les rapports des conducteurs salariés et de leurs employeurs, dans la mesure où ces textes n'introduisent pas de dispositions moins favorables que les Règlements CEE.

Les temps de travail, les repos compensateurs, les congés, les heures supplémentaires, les rémunérations, les frais de déplacements, les régimes de protection sociale... continuent d'être réglementés dans le cadre des Etats membres et échappent aux Règlements communautaires.

Si les textes communautaires harmonisent les techniques de contrôle, les moyens et les sanctions mises en oeuvre continuent de relever des souverainetés nationales.

Afin de pouvoir s'assurer de l'application effective des dispositions communautaires, le Règlement CEE 3821/85 harmonise les techniques de contrôle. Il rend obligatoire la mise en place d'un chronotachygraphe homologué. De plus, une Directive en préparation tend à fixer de façon uniforme la fréquence et le type des contrôles (principe du contrôle de 1% des journées de travail sur routes et en entreprises).

Par contre, les Etats membres restent souverains quant aux moyens qu'ils souhaitent mettre en oeuvre et aux sanctions qu'ils souhaitent infliger pour assurer le respect effectif des textes en vigueur (disposition qui n'est pas propre au transport mais qui découle du traité de Rome).

Chaque Etat membre peut affecter les effectifs de son choix aux tâches de contrôle et organiser selon sa propre logique les services d'inspection qu'il désigne; il peut de plus fixer souverainement le niveau des sanctions applicables en cas d'infraction aux dispositions communautaires.

Par là même, en dépit d'un début d'harmonisation, les réglementations sociales nationales continuent d'avoir une influence sur la compétitivité des entreprises de transport en Europe:

La superposition de domaines de souveraineté nationale, en matière de réglementation du travail, de protection sociale et de contrôle ne manque pas d'avoir une incidence sur la productivité et le coût de la main d'oeuvre.

De par l'importance du poste "frais de personnel" dans le prix de revient des transports (entre 25 et 30%), on peut mesurer l'incidence que la diversité des réglementations sociales peuvent avoir sur la compétitivité des entreprises de transport européennes.

Contenu des principales dispositions communautaires :

	Règlement 543 / 69	Règlement 3820 / 85
Durée de conduite journalière	8 heures 9 heures 2 fois / semaine	9 heures 10 heures 2 fois / semaine
Durée de conduite hebdomadaire	48 heures	56 heures (par déduction) 1 jour de repos après 6 jours
Durée de conduite sur 2 semaines	92 heures	90 heures
Durée de conduite ininterrompue	4 heures	4 1/2 heures
Durée des interruptions	1/2 heures (autocars) 1 heure (camion lourd)	3/4 heures
Repos journalier	11 heures	11 heures 9 heures 3 fois/sem.avec comp.
Repos hebdomadaire	29 heures + 11 heures	45 heures 24 heures hors domicile 36 heures à domicile compensées dans les 4 semaines

Le règlement CEE 3820 de 1985 est moins contraignant que le règlement CEE 543 de 1969. Les assouplissements qui ont été introduits en 1985 dans les dispositions communautaires ont été justifiés par la volonté d'en faciliter l'application.

I ère PARTIE :
ARTICULATION DES REGLEMENTATIONS
SOCIALES NATIONALES

Les Etats membres de la communauté ont tous élaborés des textes réglementant le travail de leurs conducteurs routiers salariés. La plupart de ces textes ont pour objet de régir les rapports des conducteurs routiers et de leurs employeurs.

Mais on remarque que derrière ce point commun, l'existence d'une réglementation du travail spécifique au transport, les textes élaborés au sein des divers pays européens ne s'articulent pas du tout selon les mêmes principes de construction juridique.

Plusieurs césures s'opèrent selon la source des réglementations, le contenu et les champs d'application des textes.

1. Place respective de la Loi, du Règlement et des conventions collectives

Droit du travail légal et droit du travail négocié :

Dans les différents pays européens, la place respective de la Loi et des conventions collectives n'est pas la même.

Alors qu'en France, le Décret 83-40 dit Décret Fiterman et la Circulaire 83-45 réglementent l'essentiel des dispositions relatives aux conditions de travail des conducteurs, en Grande Bretagne, le Transport Act amendé reflète le désengagement de l'Etat au profit du développement d'un droit du travail négocié.

C'est ainsi que dans un certain nombre de pays européens, la réglementation sociale a pour principale source la Loi et les Règlements d'origine publique et étatique comme en France... Dans d'autres pays au contraire (Grande Bretagne), la réglementation sociale échappe à l'influence de l'Etat, en étant principalement établie au travers des conventions négociées entre les partenaires sociaux.

Plus généralement, on distingue :

- .les pays européens qui se contentent d'édicter des lois ou des règlements pour introduire dans les transports des dérogations aux dispositions de droit commun relatives aux durées de travail.

C'est ainsi que les Décrets Royaux 2001/83 et 1270/84, en Espagne et le Décret Royal 2657/1923, en Italie, se contentent de préciser que le secteur des transports échappe aux dispositions de droit commun relatives à la limitation de la durée hebdomadaire du travail.

.les pays européens qui introduisent une véritable réglementation sociale transport spécifique.

C'est ainsi que le Décret 547/1977, aux Pays Bas, l'Ordonnance de 1938 (ArbZo) et la Loi de 1974 (StVZO), en Allemagne, et le Décret 83-40 et la Circulaire 83-45, en France, constituent de véritables textes de référence récapitulant les principales dispositions sociales applicables aux conditions de travail dans les entreprises de transport.

2. Contenu et champ d'application des conventions collectives :

Convention collective à objet général ou convention collective spécialisée :

En Belgique, la presque intégralité des dispositions sociales en matière de transport ont une origine conventionnelle. Négociées dans le cadre de commissions et de sous commissions paritaires spécialisées, les conventions collectives belges ont un objet réduit, chacune d'entre elles ne s'intéresse qu'à un objet précis. C'est ainsi que plus de 10 conventions collectives à objet spécifique dans les transports de marchandises et autant dans les transports de voyageurs fixent les règles sociales applicables aux transporteurs belges.

Dans les autres pays européens, au contraire, l'objet des conventions collectives est général. C'est ainsi que les conventions collectives françaises, espagnoles.. récapitulent l'ensemble des dispositions sociales applicables aux personnels visés par l'accord collectif....

Conventions collectives nationales ou locales :

Les conventions collectives établies en Europe n'ont pas le même champ d'application. L'uniformisation ou au contraire l'éclatement de ces textes tiennent en grande partie aux traditions et aux sociologies politiques, juridiques ou syndicales des différents Etats membres.

Aux traditions centralisatrices françaises, correspond dans le droit du travail des transports une convention collective nationale applicable aussi bien aux transports routiers voyageurs qu'aux transports routiers de marchandises.

Aux principes décentralisateurs germaniques et espagnols, correspondent des conventions collectives régionales attachées aux länder allemands et aux provinces ibériques.

Aux principes d'autonomie et de liberté des volontés des parties correspondent en Grande Bretagne une multiplication d'accords d'entreprises.

Conventions collectives applicables aux signataires ou étendues :

Alors qu'en Grande Bretagne, les accords collectifs d'entreprises ne sont applicables qu'aux parties signataires, c'est à dire aux organisations signataires et à leurs membres, la plupart des autres pays européens ont introduit des dispositions légales et réglementaires permettant l'extension et l'élargissement des accords professionnels à l'ensemble du secteur concerné.

C'est ainsi qu'en Belgique, en particulier, bien que l'objet des conventions collectives soit à chaque fois réduit, leur champ d'application est presque systématiquement étendu par Arrêté Royal.

3. Réglementation et déréglementation :

Aux différences d'articulations juridiques s'ajoutent des évolutions différentes des textes nationaux.

En France, le Décret 83-40 est venu harmoniser et reformuler l'ensemble des dispositions sociales réglementaires relatives aux transports en affichant une volonté de ne constituer qu'une étape dans la voie de la codification des conditions de travail dans les transports (il recommande par exemple l'établissement d'un calendrier de réduction "des temps d'équivalence" et "des temps à disposition").

A l'opposé, en Grande Bretagne, les amendements au "Transport Act" au cours des années 1980 ont abrogé l'essentiel des dispositions sociales relatives aux durées de travail, aux temps de conduite, de repos et d'amplitudes introduites à l'origine par le "Transport Act de 1968". Il ne conserve pour ainsi dire plus que des dispositions sociales conformes aux Règlements communautaires.

Ces deux évolutions divergentes reflètent des politiques économiques et sociales différentes s'appuyant sur l'affirmation dans un cas d'une volonté de libéralisme et dans l'autre cas d'une conception d'un Etat régulateur partagée par l'administration et l'ensemble des partenaires sociaux.

Ces évolutions ont pour effet d'accentuer les différences existant entre les diverses réglementations nationales.

II ème PARTIE :
LE CONTENU DES REGLEMENTATIONS
NATIONALES

Caractérisation de la réglementation du travail dans les transports routiers:

La réglementation du travail dans les transports routiers en Europe se caractérise par 2 traits majeurs :

1. sa spécificité par rapport au droit commun.
2. sa complexité.

De par la nature des prestations qui sont demandées aux conducteurs routiers, la réglementation du travail des transports déroge au droit commun. Elle introduit en particulier des dispositions spécifiques sur la durée du travail des conducteurs et par là-même sur toutes les dispositions qui en résultent : heures supplémentaires, temps de repos, interruptions du travail, repos compensateurs s'il y a lieu.....

Le droit du travail dans les transports routiers peut par là même être caractérisé comme dérogatoire du droit commun.

De par la diversité des exigences parfois contradictoires qu'elles tentent de satisfaire, et par la volonté qu'elles affichent de s'adapter aux réalités économiques et sociales, les réglementations nationales du travail des transports en Europe sont complexes et sophistiquées. Au sein même des règles qu'elles édictent, elles introduisent de multiples possibilités de dérogations, de nombreuses exceptions et parfois même certaines exonérations.

Le droit du travail dans les transports routiers peut être qualifié de droit d'exceptions.

Pourtant, par delà ces traits de caractère diversifiés au sein même des pays membres de la communauté, il est possible de déceler un certain nombre de différences fondamentales entre les réglementations des Etats membres qui permettent de les caractériser et cela au niveau :

- .de la notion de temps de travail
- .des limites imposées à la durée du travail
- .des heures supplémentaires
- .des repos compensateurs
- .des congés
- .des frais de déplacement

1. La notion de temps de travail :

Les premières spécificités des réglementations sociales nationales des transports routiers se situent au niveau de la notion de temps de travail.

Ces spécificités ont pour effet de modifier :

- .les limites imposées à la durée légale du travail
- .le mode de comptabilisation du temps de travail
- .le mode de rémunération du travail

L'activité de conducteur routier se caractérise par la spécificité de l'organisation et du déroulement de son travail. Entre la prise et la fin de son service, le conducteur exécute de multiples prestations qui obéissent à des règles différentes selon les législations nationales.

On distingue habituellement :

- .le temps de conduite
- .le temps de chargement, déchargement exécuté par le conducteur
- .les travaux d'entretien
- .les travaux de prise et d'achèvement de la journée de travail
- .les repas
- .les temps d'attente en douane ou ailleurs
- .les coupures, pauses ou interruptions
-

Si le temps consacré à la conduite du véhicule, fait l'objet d'une réglementation uniforme introduite en particulier par le Règlement CEE 3820/85 (dans le cadre de son champ d'application), en revanche les temps annexes (coupures, attentes ou temps à disposition...) donnent lieu à de multiples interprétations tant :

- .au niveau de leur comptabilisation par rapport à la durée légale du travail
- .qu'au niveau de leur rémunération

Si les définitions des temps de conduite, des temps de repos et des interruptions ont été harmonisées en Europe par l'introduction des Règlements CEE, la définition du "temps de travail" donne, lui, lieu à de larges divergences d'interprétations : certains pays en donnent une définition extensive d'autres au contraire en donnent une définition restrictive.

Les pays donnant une définition extensive de la notion de temps de travail :

Les Pays Bas sont le pays qui donne la définition la plus large de la notion de temps de travail. Est considéré comme temps de travail (diensttijd) et rémunéré comme tel tout

temps s'écoulant entre la prise et la fin de service. Cette définition recouvre la notion française "d'amplitude" ou de "temps de service plus pause".

Cette définition large doit malgré tout être nuancée par le fait qu'elle ne s'applique pas à un membre d'équipage qui exécute pendant 7 jours consécutifs un transport international.

En République Fédérale d'Allemagne, le temps de travail (Arbeitszeit) 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 à disposition. La définition allemande correspond à la notion française de temps de service. Sur cette base, 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 l'enveloppe de la durée de travail.

En France, la durée de travail effectif est égale à l'amplitude de la journée de travail (temps passé entre la prise et la fin de service) diminuée de la durée totale des interruptions dites coupures et du temps consacré aux repas, à l'habillage et au casse croûte. De plus, pour le personnel roulant "voyageurs" et "marchandises longue distance", les temps de simple présence, d'attente ou de disponibilités passées sur le véhicule...pendant lequel le conducteur ne dispose pas librement de son temps mais reste à la disposition de l'employeur, sont dénommés "temps à disposition" et ne sont décomptés comme temps de travail effectif que pour une fraction égale à 2/3. (Décret 83/40)

Les pays donnant une définition restrictive de la notion de temps de travail :

En Espagne, le temps de travail qualifié de "temps de travail effectif" (trabajo efectivo) comprend la conduite, le chargement, le déchargement et la surveillance du véhicule. Toutes les autres activités relèvent du temps dit de "présence" (tiempo de presencia); elles ne rentrent pas dans le calcul du temps de travail effectif mais elles sont rémunérées à 50%. De plus, certaines conventions collectives limitent le cumul des heures de travail effectif et de présence à 12 heures par jour.

En Italie, le temps de travail (tempo di lavoro effettivo) couvre les activités consacrées à la conduite, au chargement - déchargement et parfois aux opérations en douane. Les autres tâches, qualifiées de "temps à disposition" ou temps d'attente (tempo di presenza a disposizione) ont un traitement différent selon le secteur d'activité. Dans les transports routiers de marchandises, les temps à disposition ne rentrent pas dans le calcul du temps de travail mais ils sont rémunérés au 1/3 de leur valeur. Dans les transports routiers de voyageurs, les temps à disposition sont intégrés pour 60% de leur durée dans la détermination des heures de travail effectif.

En Belgique, dans les "transports de choses", la définition du temps de travail est limitée aux temps consacrés "à la conduite et aux opérations de chargement et de déchargement, quand elles sont effectuées par le conducteur lui-même" (Arrêté Royal du 25/4/1986).

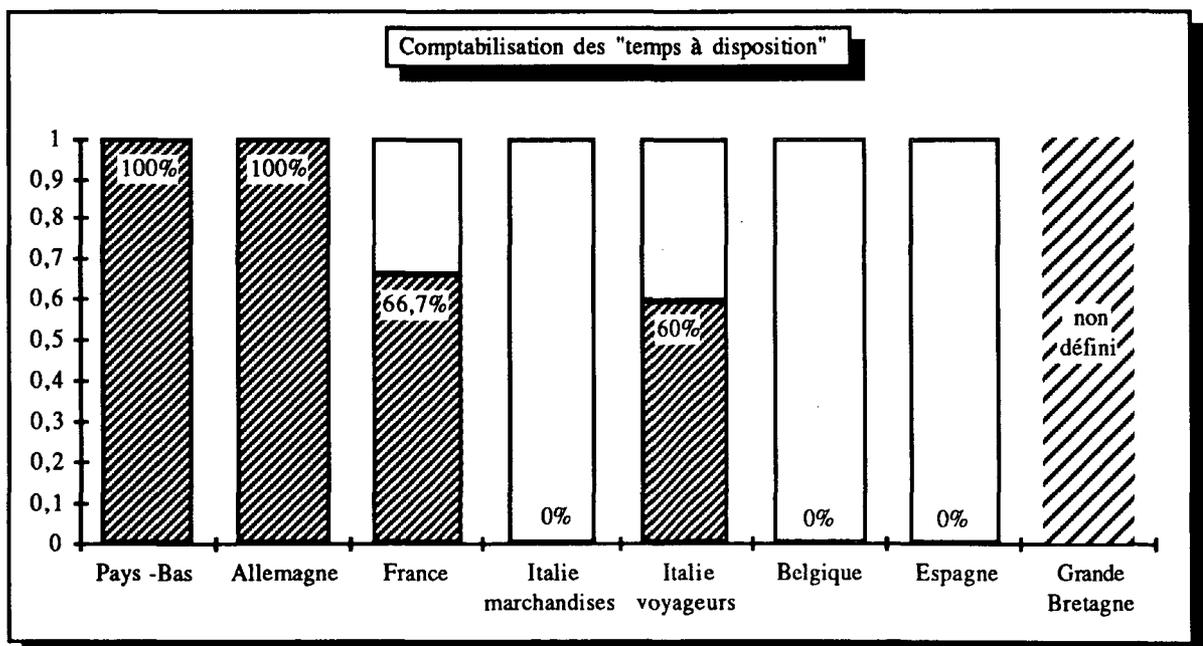
Les autres temps, qui ne rentrent ni dans la définition du temps de travail (défini comme ci-dessus), ni dans celle du temps de repos, ni dans celle des interruptions sont qualifiés de "temps de liaison". Ils ne sont pas comptabilisés comme temps de travail, ne connaissent aucun maximum légal et ne donnent lieu qu'à une rémunération forfaitaire.

Ces différences de conception se ramènent à une différence de prise en compte du "temps à disposition" ; c'est ainsi que l'on distingue :

	Pays Bas	Allemagne	France	Italie mar.	Italie voy.	Belgique	Espagne	Royaume Uni
Comptabilisation	100%	100%	2/3	0	60%	0	0	non défini
Rémunération	100%	100%	2/3*1	1/3	60%	forfait	1/2	non défini

*1 sous réserve de la règle du butoir de 92% (le temps de travail effectif + les temps à disposition pris pour les 2/3 de leur durée réelle ne peuvent donner lieu à une rémunération inférieure à 92% de leurs durées cumulées sans abattement).

De façon graphique, le mode de comptabilisation des "temps à disposition" peut être schématisé de la façon suivante.



2. Les limites aux durées de travail :

Durée du travail	Pays Bas	RFA	France	Italie	Belgique	Espagne	GB
journalière légale	10*1	8			8		
journalière max.	12	10	10 / 12		9 / 10	12	
hebdomadaire légale							
-pour marchandises			39	40	40	40	
-pour voyageurs			39	40	39	40	
hebdomadaire max.	64	60*2	48*4		48*3		
2 semaines	108	113*2			92 *3		

*1 Rappel : aux Pays Bas : Durée du travail = Amplitude (définition française)

*2 variables selon les conventions collectives

*3 Disposition applicable aux transports de choses seulement

*4 46 heures sur 12 semaines (Art. L 212-7 Code du Travail)

On remarque que 2 pays, les Pays Bas et la RFA, fixent des plafonds particulièrement élevés aux durées de travail de leurs conducteurs nationaux. Dans les faits, ces tolérances ne sont qu'apparentes car elles sont dues aux définitions extensives qui sont données aux notions de durée de travail que ces pays utilisent (prenant en compte l'intégralité des "temps à disposition", voir précédemment).

Si la comparaison porte sur la base d'une même notion comme l'amplitude qui est définie comme l'intervalle séparant 2 repos journalier, on relève au contraire que les Pays Bas et la RFA imposent à leurs transporteurs de respecter des plafonds à l'amplitude de la journée de travail de leurs conducteurs plus contraignants que leurs partenaires européens (à l'exception de la France, voir ci dessous).

La limite commune applicable à l'ensemble des conducteurs soumis aux dispositions du Règlement CEE 3820/85 peut être déterminée par soustraction de la durée minimum du repos journalier (11 heures réductible à 9 heures 3 fois par semaine) à la durée d'une journée complète (24 heures): soit respectivement 13 et 15 heures d'amplitude journalière voire 16 heures en cas de repos fractionné.

Certaines dispositions nationales sont plus permissives que les dispositions communautaires, elles ne sont dans ce cas applicables qu'aux conducteurs ne rentrant pas dans le champ des normes européennes.

	Amplitude journalière	Sous conditions	Observations
Belgique	14	15 / 16	Voyageurs uniquement, 16 heures en cas d'interruption continue de 4 heures limite de 72 heures cumulées hebdomadaires
Espagne			
France	12	14	Voyageurs uniquement
Grande Bretagne	11	16	16 heures si conducteur bénéficie 4 heures de repos
Italie	12		Hors temps de repas, Voyageurs uniquement
Pays Bas	10	12	
RFA	12	14	14 heures variables selon les conventions des länder

3. Les heures supplémentaires :

		Seuil	Contingent	Rémunération
Belgique	Marchandises	9 H/jour ou 40 H/sem.		+ 50%
	Voyageurs	78 H/2sem.		+ 50%
Espagne	Marchandises & Voyageurs	40 H/sem.		+ 75%
France	Marchandises & Voyageurs	39 H/sem.		+ 25% (40 à 47 H) + 50% (après 47 H)
GB	Règles variables	8 H/jour		+ 50%
Italie	Marchandises	40 H/sem.	17 H/mois	+ 30%
	Voyageurs	40 H/sem.	2 H/jour ou 12 H/sem.	+ 25%
Pays Bas	Marchandises & Voyageurs	40 H/sem.		+ 30%
RFA	Marchandises & Voyageurs	40 H/sem.		+ 25%
	Qq conv.régionales	220 H/mois		

La plupart des pays européens considèrent comme heures supplémentaires les heures réalisées au delà de la durée légale hebdomadaire du travail qu'ils fixent.

Seule la Belgique, pour les transports de voyageurs et certaines conventions régionales allemandes fixent un seuil de déclenchement différent qui est respectivement la quinzaine et le mois.

De plus, certaines réglementations nationales permettent en certaines circonstances : régime de flexibilité, de modulation ou pour des raisons d'exploitations techniques, de calculer la durée du travail sur une période élargie (2 semaines pour le Décret 83/40 par exemple...).

Si les seuils d'ouverture des droits à heures supplémentaires sont relativement homogènes en Europe, des différences importantes se constatent en revanche au niveau des modes de rémunération de ces heures supplémentaires :

.4 pays (la RFA, les Pays Bas, l'Italie, et la France -jusqu'à 47 heures-) limitent les majorations pour heures supplémentaires à 25 et 30 %

.alors que 3 autres pays membres (la Belgique, l'Espagne, et la Grande Bretagne) accordent à leurs salariés des revalorisations variant entre 50 et 75 %.

Ces disparités de traitement ne sont qu'apparentes, car, comme on l'a vu précédemment, "les temps de présence", en Espagne, et "les temps de liaison", en Belgique, ne sont pas considérés comme du temps de travail ; ils ne sont par là-même pas comptabilisés dans l'assiette de détermination des heures supplémentaires.

En RFA, aux Pays Bas et en France (dans une proportion des 2/3), au contraire, toute heure, même de simple présence est considérée comme heure de travail et comme heure supplémentaire si elle est réalisée au-delà des seuils légaux.

En Italie, la revalorisation des salaires pour heures supplémentaires est modulée selon le mode de comptabilisation des "temps à disposition"; ainsi, les heures supplémentaires dans les transports de marchandises (qui n'intègrent pas les temps à disposition dans l'assiette de la durée du travail) sont revalorisées de 30%; les heures supplémentaires dans les transports routiers de voyageurs (qui intègrent les temps à disposition pour 60% de leur durée) sont revalorisées de 25%.

4. Les repos compensateurs :

Certaines réglementations sociales nationales prévoient l'octroi de repos compensateurs dans 3 cas de figure :

- .en compensation d'un travail réalisé un dimanche ou un jour férié
- .en substitution d'heures supplémentaires
- .en complément d'heures supplémentaires

Repos compensateurs pour jour férié ou Dimanche

Belgique	Pour travail dominical 1 jour si travail de plus de 4 Heures 1/2 jour si travail de moins de 4 Heures
Espagne	Pour travail jour férié
France	1 ^{er} Mai chômé et payé
Grande Bretagne	Pour travail jour férié
Italie	En cas d'extension à 6 jours d'1 semaine de 5
Pays Bas	
RFA	Pour travail Dimanche ou jour férié

L'octroi de jour de repos compensateur en cas de travail dominical ne constitue pas un facteur de différenciation des réglementations nationales des pays membres de la Communauté. En effet, le règlement CEE impose la prise d'un repos hebdomadaire qui, s'il n'est pas pris le dimanche doit être pris un autre jour de la semaine, même si les textes nationaux ne le précisent pas explicitement. L'obligation de prendre ce congé le dimanche, enlève malgré tout, une certaine souplesse de gestion aux entreprises.

 Repos compensateurs pour heures supplémentaires

 Belgique

 Espagne

 France

toute Heure à partir de 42 Heures/sem.
20% par Heure jusqu'à 130 Heures suppl/an*1
50% par Heure au delà de 130 Heures suppl/an

 Grande Bretagne

 Italie

en substitution d'Heures suppl.

 Pays Bas

marchandises	toute H.réalisée au delà de 220 heures/ 4 sem.
voyageurs	toute H.réalisée au delà de 213 heures/ mois

 RFA

à partir d'un certain nbre d'Heures suppl.

*1 Entreprises de plus de 10 salariés

L'octroi d'heures de repos compensateurs en cas de réalisation d'heures supplémentaires n'est pas prévu par toutes les réglementations nationales.

Dans 3 pays européens, la France, les Pays Bas et dans certaines conventions collectives régionales allemandes, l'attribution d'heures de repos compensateurs s'impose en cas de réalisation d'heures supplémentaires dépassant un certain seuil. Cette attribution s'ajoute aux rémunérations majorées qui sont dues en cas de réalisation d'heures supplémentaires et ne s'y substitue pas comme dans le cadre des régimes de flexibilité.

En France, le droit à heures de repos compensateurs s'acquiert sur une base hebdomadaire dans les entreprises de plus de 10 salariés, dès la réalisation de la 42^{ème} heure de travail mais selon des prorata réduits (de 20 à 50%).

Dans les entreprises françaises de moins de 10 salariés, le droit à repos compensateurs n'est ouvert qu'à partir du dépassement du quota annuel de 130 heures.

En RFA et aux Pays Bas, le droit à repos compensateur s'acquiert sur une base mensuelle et selon une règle de "temps pour temps" (parfois assortie de modalités de mise en application complexes comme aux Pays Bas).

Cette pratique a pour effet de renchérir de façon importante les heures de travail réalisées au delà d'un certain plafond ; on relève que cette pratique se retrouve dans les pays européens qui donnent par ailleurs la définition la plus extensive à la notion de temps de travail (RFA, Pays Bas et France : voir précédemment).

5. Les congés :

La durée des congés annuels et des jours fériés en Europe est très variable.

Congés annuels	Belgique	Espagne	France	Grande Bret.	Italie	Pays Bas	RFA
Marchandises	4 semaines	30 jours calendaires	5 semaines	3 semaines	22 jours si sem.de 5 jours	22 jours ouvrables	24 jours ouvrables
Voyageurs	24 jours si sem.de 6 jours 20 jours si sem.de 5 jours	voir ci-dessus	voir ci-dessus	voir ci-dessus	26 jours si sem.de 6 jours 22 jours si sem.de 5 jours	23 jours ouvrables	21 à 30 jours ouvrables selon conv. coll
Observations				4 semaines si 2 ans d'ancienneté	congés majorés pour ancienneté	+4 à 5 jours max. pour ancienneté	+ 3 à 8 jours d'ancienneté + 2 jours d'assiduité
Suppléments éventuels	-	-	1 à 2 jours si hors saison	-	4 à 5 jours au choix	4 à 5 jours au choix	-
Nbre de jours du lundi au samedi							
minimum	24	26	30	18	26	27	21
Total annuel possible	24	26	31 / 32	24	26 / 31	31 / 32	34
Jours fériés	8 / 10	15	11	9	12	7	8 / 10
Fériés+congés mini	32 / 34	41	41	27	38	34	29 / 31
Congés exceptionnels (exemples)							
mariage (jours)	3	15 calendaires	4	nc	15 calendaires	2	2
décès conjoint	*1	3	3	nc	3	4	2
Décès ascendant	*1	3	2	nc	3	4	1
.....							

*1 globalement 15 jours par an, dont 5 non rémunérés et 10 rémunérés

Les premiers écarts se notent entre les Etats membres :

C'est ainsi :

.que la durée des congés annuels est de 18 jours ouvrables minimum en Grande Bretagne contre 30 jours en France.

.et que la durée des jours fériés varie entre 7 jours aux Pays Bas et 15 jours en Espagne.

Globalement, on constate que les jours non travaillés (congés annuels et jours fériés cumulés) sont :

.importants dans les 3 pays latins de la communauté, en France, en Espagne et en Italie (entre 38 et 41 jours minimum)

.qu'ils sont peu nombreux en République Fédérale d'Allemagne et en Grande Bretagne (entre 27 et 31 jours minimum)

.et que les Pays Bas et la Belgique se situent dans une situation intermédiaire (de 32 à 34 jours).

D'autres écarts se notent au sein des Etats membres eux mêmes :

Certains pays, comme la Grande Bretagne, les Pays Bas et la République Fédérale d'Allemagne accordent des jours de congés complémentaires en fonction de l'ancienneté acquise par les salariés des entreprises. Ces jours complémentaires peuvent atteindre dans certains cas une semaine. On remarque par ailleurs que ce sont les pays qui accordent le moins de jours de congés légaux à la base, qui en accordent le plus en fonction de l'ancienneté.

Enfin, on relève qu'aux congés annuels et aux jours fériés, s'ajoutent les congés à caractère exceptionnel dont la durée varie fortement en fonction des traditions culturelles et religieuses ... des Etats membres ; c'est ainsi qu'en Espagne et en Italie, les jours de congés accordés en cas de mariage peuvent s'étendre sur quinze jours contre seulement deux en Allemagne et aux Pays Bas.....

4. Les frais de déplacement :

Les remboursements pour frais de déplacements sont fondés sur des logiques différentes selon les pays membres de la communauté.

On distingue :

- les remboursements en fonction des frais engagés (réels ou forfaitaires)
- les remboursements en fonction du nombre d'heures passées hors du lieu d'attache du véhicule.

Mais, certains pays recourent à une combinaison des deux types de remboursements.

De plus, si la logique de remboursement est homogène au sein d'un même pays, les taux appliqués diffèrent selon que le conducteur effectue des transports de voyageurs ou de marchandises, des transports nationaux ou internationaux. Négociés entre partenaires sociaux, ils varient aussi d'une convention collective à l'autre.

Il est dès lors difficile de procéder à des comparaisons entre pays; d'autant plus que dans la pratique, les frais de déplacements constituent souvent, en transport international, un complément de salaire.

Remboursement des frais engagés :

Espagne (tout transport)	Primes fixes variant selon la zone de déplacement
Belgique (marchandises/international)	Indemnité forfaitaire complémentaire au "RGPT"
France (tout transport)	Primes spécifiques pour casse-croûte, repas, journée continue, chambre et petit déjeuner (forfait)
Pays Bas (voyageurs)	Déjeuner, dîner, chambre (forfait)

Nombre d'heures hors du lieu d'attache :

Belgique (marchandises / national)	Prime "RGPT"
Italie (marchandises)	Prime fixe croissant par tranche de service
Pays Bas (marchandises)	Allocation par tranche horaire augmentée d'une prime fixe en transport international
RFA (tout transport)	Prime variant selon le nombre d'heures de service passées

Combinaison des 2 logiques :

Italie (voyageurs)	Allocation d'absence et remboursement de frais forfaitaire
--------------------	------------------------------------------------------------

III ème PARTIE :
L'APPLICATION DES REGLEMENTATIONS

De par les dispositions du traité de Rome, les sanctions pénales comme les autorités chargées de contrôler les infractions continuent de relever de la souveraineté des Etats membres.

On constate par là-même en Europe une grande disparité tant au niveau :

- .des administrations compétentes pour sanctionner la violation des règles applicables en matière de réglementation sociale
- .que des sanctions qui peuvent être infligées en cas d'infraction.
- .ou même du suivi de l'application des réglementations.

1. Les autorités compétentes :

Pour les règles applicables en matière de transport routier qui, comme les temps de repos et les temps de conduite, relèvent de la sécurité routière, les autorités nationales de police sont toujours compétentes pour procéder aux contrôles correspondants.

A ce type de contrôle s'ajoutent les vérifications en matière de respect de l'ensemble de la réglementation du travail, pour lesquelles on constate une grande disparité au niveau européen entre les pays qui attribuent cette fonction à des organes spécialisés en matière de transport et ceux qui la confient aux organes d'Inspection du travail de droit commun.

Si les modes de contrôle employés en Europe sont identiques, c'est à dire selon le cas, "contrôle sur routes" et "contrôle en entreprises", les organisations et les attributions des autorités compétentes sont très différentes.

Globalement on peut distinguer 3 types d'organisation :

1. Les pays disposant d'organes de contrôle spécialisés qui interviennent tant en matière de contrôle sur routes qu'en entreprises :

- . En Grande Bretagne, le contrôle de l'application des dispositions nationales et européennes est assuré par une administration spécialisée qui relève du "Department of Transport" lui même rattaché au Ministère des Transports; cette administration dispose d'un corps de 235 fonctionnaires (les "Traffic Areas Examiners") qui s'intéressent au respect des dispositions relatives aux temps de conduite et de repos, aux licences, à l'état des véhicules.....

En matière de poids et dimensions, une administration polyvalente, les "Trading Standard Officers", intervient de façon parallèle. Mais le domaine de compétence de ce corps de contrôle est très large, il s'étend des "poids et dimensions" jusqu'aux règles d'hygiène alimentaire.....

. La France dispose de 2 catégories de corps de contrôle rattachés au Ministère des transports :

.les inspecteurs des transports, les contrôleurs et adjoints de contrôle qui interviennent pour réaliser les contrôles sur routes et en entreprises tant en matière de coordination que de réglementation sociale.

.les inspecteurs du travail-transport qui interviennent principalement en entreprise pour vérifier le respect de la réglementation sociale.

En 1987, l'effectif budgétaire du corps des inspecteurs des transports était de 120 agents, celui des contrôleurs et adjoints de contrôle était de 322 agents et celui du corps de l'inspection du Travail attaché au Ministère des Transports était de 91 agents.

. Aux Pays Bas, l'Inspection d'Etat pour le Trafic Routier (RVI Rijksverkeersinspectie), qui dépend directement du Ministère des Transports, est le principal service compétent en matière de contrôles sur routes et en entreprises. Il emploie 113 agents regroupés dans 6 districts.

Les partenaires sociaux ont de plus institué en 1977, deux "Organes de Surveillance des Conventions Collectives dans les Transports" qui sont respectivement le "STRB" (pour les transports de marchandises) et le "STO" (pour les transports de voyageurs) qui emploient 17 salariés.

2. Les pays ne disposant pas d'organes spécialisés de contrôle :

. En Belgique, le respect des dispositions applicables en matière sociale est assuré par le corps commun des inspecteurs du travail (les "ILS", Inspecteurs de la Législation Sociale). Ces inspecteurs qui sont au nombre de 250 interviennent dans toutes les branches d'activité économique.

. De même, en Italie les contrôles en matière de respect de la réglementation sociale relève du corps des inspecteurs du travail "généraliste".

Les inspecteurs des transports relevant de la "Direzione Generale della motorizzazione e del trasporto" ne s'intéressent qu'au respect des règles relatives à la coordination des transports.

3. Les pays en situation intermédiaire ne disposant d'organes de contrôle spécialisés que pour certains types d'interventions.

. En République Fédérale d'Allemagne, deux types d'autorités se superposent : une autorité fédérale, le BAG, et des autorités de contrôle relevant des divers länder, les corps d'inspection du travail.

Le BAG n'intervient que dans le secteur des transports routiers de marchandises; il ne s'intéresse pas aux transports de voyageurs. Le BAG emploie 106 inspecteurs du trafic routier et 120 inspecteurs de la coordination.

Les inspecteurs du trafic routier opèrent par contrôle routier en collaboration avec la Police. Leur champ d'intérêt s'étend des "poids et dimensions" jusqu'aux temps de conduite et 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 contrôle de la réglementation sociale en entreprise est effectué par les corps d'inspection du travail de droit commun (Gewerbeaufsicht) qui relèvent de l'autorité des "länder". Globalement les corps de l'inspection du travail emploient 300 agents en République Fédérale d'Allemagne regroupés en 70 centres locaux.

. En Espagne, les contrôles sur route sont principalement effectués par les autorités de police.

Les contrôles en entreprises sont réalisés par les administrations des communautés autonomes.

D'autre part, la sous-direction de l'Inspection du Ministère national des Transports, qui regroupe 14 inspecteurs et 30 auxiliaires procède à l'examen périodique des disques de chronotachygraphe.

2. Les sanctions applicables :

Les sanctions applicables en matière de respect des réglementations sont d'un niveau très divers en Europe. Dans tous les pays européens, elles peuvent être de nature financière ou entraîner une immobilisation du véhicule...

En Belgique, les sanctions applicables en cas d'infractions peuvent varier entre 50 et 10 000 francs belges.

En Espagne, le montant des amendes varie selon la gravité des infractions :

- .moins de 40 000 pesetas pour les infractions légères (dépassement du temps de conduite de moins de 20%)
- .de 40 000 à à plus de 200 000 Pesetas pour les infractions graves (dépassement du temps de conduite compris entre 20% et 33%)
- .de 200 000 à 400 000 Pesetas pour les infractions très graves (dépassement du temps de conduite de plus de 33%)

De plus, les amendes sont immédiatement exigibles, tout en pouvant être ultérieurement contestées.

En France, la plupart des sanctions financières varient entre 1 300 et 5 000 Francs selon la nature de l'infraction.

En Grande Bretagne, les sanctions financières s'étalent entre 400 Livres pour un défaut de présentation de disques lors d'un contrôle à 2 000 Livres ou même une peine d'emprisonnement pour la falsification des disques. Les conducteurs étrangers peuvent se trouver incarcérés dans l'attente du paiement de l'amende et se voir interdire temporairement l'accès du territoire britannique en cas de paiement tardif.

En Italie, les pénalités minimales varient entre 500 et 20 000 Lires, pour des infractions mineures comme la tenue incorrecte des documents de bord. Les pénalités maximales peuvent atteindre 600 000 Lires (et même 1 600 000 Lires) en cas de récidive de défaut d'installation du chronotachygraphe ou falsification de cet instrument de contrôle.

Pour les véhicules immatriculés hors d'Italie, la poursuite du voyage peut se trouver subordonnée au paiement immédiat d'une somme égale au quart de la peine maximale ou au versement d'une caution égale à cette même peine maximale.

Aux Pays Bas, les sanctions peuvent aller exceptionnellement jusqu'au retrait des autorisations de transports des contrevenants ; mais la plupart des sanctions s'articulent autour de la délivrance d'amendes financières ; les peines minimales varient de 100 à 150 Florins selon les régions et peuvent atteindre 300 Florins.

En République Fédérale d'Allemagne les amendes financières peuvent varier entre 80 DM en cas de dépassement d'une demi-heure des temps de conduite journalier, et 3 000 DM en cas d'attribution d'une prime d'intéressement au tonnage ou au kilomètre.

Si on compare les sanctions applicables dans les divers pays membres de la CEE en cas d'infraction à une même règle, par exemple pour manquement aux dispositions relatives aux temps de conduite et de repos, on peut noter les écarts suivants :

Pays	amende minimale	amende maximale	valeur ECU minimale	valeur ECU maximale
Belgique	Fb 10 000	Fb 50 000	230	1 150
Espagne	Ptas 10 000	Ptas 400 000	73	2 930
France	FF 1 300	FF 5 000	183	705
Grande Bretagne	-	£ 1 000	-	1 531
Italie	L 50 000	L 200 000	32	129
Pays Bas	Fl 100	Fl 300	43	128
R.F.A.	Dm 160	Dm 500	77	241

On constate d'autre part que la façon de poursuivre les auteurs des infractions, une fois les contraventions établies n'est pas identique selon les Etats membres.

3. La pratique :

Les rapports rédigés par la Commission de la Communauté Economique Européenne, par la diversité des informations fournies par les organismes nationaux de surveillances sur lesquels ils s'appuient, ne permettent pas de comparer les pratiques nationales.

Les rapports rédigés par les Etats membres permettent de mieux mesurer les pratiques effectives. Mais la diversité des autorités compétentes et du contenu de ces rapports ne permettent pas d'établir des conclusions tranchées.

En France, la commission sociale et de la sécurité du CNT relève dans son rapport annuel que 274 000 équipages ont été contrôlés en 1987 (84% sur route et 16% en entreprise), et 12 000 amendes ont été prononcées (en matière sociale uniquement).

En Grande Bretagne, un compte rendu d'activité est rédigé annuellement par chaque responsable des autorités locales de contrôle des divers districts, les "Patron Officers" des "Traffic Examiners". De leurs rapports pour 1986, il ressort que, dans les 8 districts britanniques, plus de 150 000 véhicules ont été contrôlés (en matière de réglementation sociale et de poids et dimensions) et 22 000 d'entre eux ont été verbalisés (dont un grand nombre pour surcharges..).

En Italie, le ministère du travail a répertorié pour 1986, 1 598 infractions aux règlements sociaux CEE dont près de la moitié pour défaut de présentation ou de conservation de disques.

Aux Pays Bas, le rapport annuel de l'Inspection d'Etat pour le trafic routier (Rijksverkeersinspectie) relève que plus de 72 000 interventions ont été pratiquées en 1987 (dont 678 en entreprises), plus de 28 000 infractions ont été constatées et 11 000 procès verbaux rédigés (partie pour infractions sociales, partie pour infractions aux poids et dimensions..).

En République Fédérale d'Allemagne, l'éclatement des services compétents (inspections du travail des länder) ne permet pas d'avoir de vision globale. Par contre, le rapport rédigé par les services de l'inspection du travail de Bavière pour 1986 permet de mesurer l'importance des contrôles dans un "land" représentatif. Dans la seule Bavière et pour des infractions aux dispositions sociales uniquement, plus de 6 000 contrôles ont été réalisés sur routes et autoroutes et 3 000 sanctions ont été prononcées.

S'il est difficile de conclure sur des niveaux comparés de sévérités du contrôle dans les différents pays, compte tenu de la grande diversité des données, on peut cependant constater que les pays qui ne disposent pas d'autorités spécialisées de contrôle, ne

parviennent pas à une pratique satisfaisante. C'est le cas de la Belgique où l'on ne dispose pas de statistiques, et aussi de l'Italie où l'infraction la plus couramment constatée est l'absence ou la mauvaise utilisation du chronotachygraphe.

4. Réglementation et économie duale :

Les principales dispositions légales, réglementaires et conventionnelles nationales, à l'exception du Transport Act britannique, ne codifient que les conditions de travail des conducteurs salariés. Echappent par là même à ces textes, l'ensemble des conducteurs - artisans. Il convient dès lors de s'interroger afin de déterminer si les Etats aux réglementations nationales contraignantes ne s'exonèrent pas des dispositions sociales qui s'imposent à eux par une structure de production favorisant les sous-traitants artisans.

Véhicules	Moins de 5	Plus de 5	Total	
Belgique	67.2 %	32.8 %	100 %	Moins de 5 exclus
Espagne	98.2 %	1.8 %	100 %	Moins de 5 inclus
Grande Bretagne	nc	nc	nc	
France	76.3 %	23.7 %	100 %	Moins de 5 salariés inclus
Italie	95.0 %	5.0 %	100 %	Moins de 5 inclus
Pays Bas	70.6 %	29.4 %	100 %	Moins de 5 inclus
RFA	75.5 %	24.5 %	100 %	Moins de 6 inclus

La Belgique répertorie les entreprises de moins de 4 véhicules inclus et de plus de 4 véhicules exclus.

La RFA établit ses relevés sur la base des cartes de transport (zone courte et zone longue) délivrées.

La France établit ses relevés statistiques sur la base du nombre de salariés employés ce qui n'introduit que de faibles distorsions dans les entreprises de petite taille.

On relève 2 grandes catégories de pays :

1. Ceux dont près du quart des entreprises disposent de plus de 5 véhicules (RFA, Pays Bas, France, Belgique) et dont une partie importante du trafic routier est par là-même assurée par des conducteurs salariés.
2. Ceux dont plus de 90% des entreprises ont moins de 5 véhicules (Espagne, Italie) et dont une partie importante du trafic routier est par là-même assurée par des conducteurs artisans.

C'est dans la première catégorie que se placent les Etats les plus réglementés. On relève donc que les pays aux réglementations les plus contraignantes ne sont pas pour autant ceux dans lesquels le secteur artisanal est le plus développé.

IVème PARTIE :

COUTS COMPARES DES CONDUCTEURS ROUTIERS

INTRODUCTION :

L'utilisation des statistiques nationales existantes est inopérante pour 3 raisons :

- 1.les approches méthodologiques ne sont pas les mêmes.
- 2.les conditions d'exploitation actuelles ne sont pas identiques.
- 3.l'ouverture des frontières en 1992 bouleversera les conditions de concurrence des entreprises.

1.Des différences d'approche méthodologique :

Le prix de revient du transport se détermine à partir de plusieurs postes qui sont :

- .le carburant
- .le coût des pneumatiques
- .les charges d'entretien et de réparations
- .les frais de personnel
- .les frais de route
- .les assurances
- .les taxes et cotisations
- .le coût de renouvellement du matériel
- .le coût des capitaux investis
- .les charges de structure.

L'ensemble des pays européens procèdent au suivi des prix de revient de leurs entreprises nationales de transport en accordant une attention particulière à ces divers postes.

Mais des différences d'approche méthodologique, qui se retrouvent même entre des organismes d'observation nationaux différents (DTT et CNR en France par exemple) ne permettent pas de procéder à des comparaisons poste à poste.

En France par exemple, 18.3% des frais ne sont pas affectés, en Belgique et aux Pays Bas 13% ne le sont pas alors qu'en Italie, tous les frais sont répartis entre les divers postes...

L'enquête réalisée en France par la DTT isole un poste péage alors que les autres enquêtes européennes ne le font pas.

De plus, la plupart des données statistiques relevées par les observatoires nationaux, prennent en compte les évolutions d'une année ou d'un mois sur l'autre des prix des facteurs de production, en laissant de côté l'évolution des volumes d'activité qui

influence le taux d'utilisation des capacités de production. Phénomène qui explique les évolutions des écarts constatés en France par exemple entre les prix de revient estimés par le CNR et les prix de vente relevés sans se traduire sur les résultats effectivement dégagés par les entreprises.

Enfin les échantillons d'entreprises sélectionnées pour la détermination des prix de revient sont très différents d'un pays à l'autre.

2. Des conditions d'exploitation différentes :

Les données statistiques qui sont relevées par les divers observatoires nationaux s'appuient sur les parcours, les circuits actuellement pratiqués par les entreprises nationales de transport .

Ces parcours sont à l'heure actuelle majoritairement réalisés au sein des pays d'origine des entreprises de transport. Il en résulte que les prix de revient en termes de consommation, d'usure du matériel, de frais de route (péage..) sont marqués par les données physiques, géographiques, routières nationales.

Les conditions d'exploitation des entreprises des pays membres de la communauté qui se reflètent dans les prix de revient nationaux ne sont pas identiques et rendent par là-même inopérantes les comparaisons qui pourraient être menées.

3. 1992 bouleversera les règles de concurrence :

L'ouverture des frontières en 1992 modifiera profondément les données d'exploitation des entreprises de transport.

De par la nature même des parcours réalisés par les entreprises européennes intervenant sur des marchés étrangers, certains postes de charges sont d'ores et déjà identiques.

C'est ainsi que le poste "carburants" dont le poids varie entre 16 et 24% dans la formation des prix de revient, et dont le prix de vente dépend des conditions constatées aux diverses pompes nationales, ne constitue quasiment plus un facteur de distorsion de concurrence sur un parcours international.

En 1992, l'ouverture des frontières aura pour effet d'harmoniser les prix de vente des pneumatiques, des lubrifiants, des assurances et même du matériel ...

Ne resteront plus comme facteurs effectifs de concurrence que :

- .les taux d'intérêt et de change
- .les taxes et impôts
- .et les coûts de la main d'oeuvre, incluant les indemnités de déplacement

L'impact des taux d'intérêt et des taux de change se fera sentir tant que l'harmonisation monétaire de la CEE amorcée avec la mise en place du SME, ne sera pas achevée.

Le poids des impôts et des taxes a déjà été abordé par ailleurs (cf étude OEST de 1986 de M.Carvounis).

Le poids que le dernier poste occupe d'ores et déjà dans la formation des prix de revient permet de mesurer l'importance du facteur humain.

Part du coût de la main d'oeuvre dans la formation des prix de revient :

Coût Main d'Oeuvre	
Italie	30.7%
France	29.2%
Belgique	32.7%
Pays Bas	36.2%
Espagne	23.5%
Allemagne	25.6%
Grande Bretagne	28.6%

(Sources : suivis nationaux des prix de revient - voir annexe 1)

1. Les études européennes en matière de coût de la main d'oeuvre :

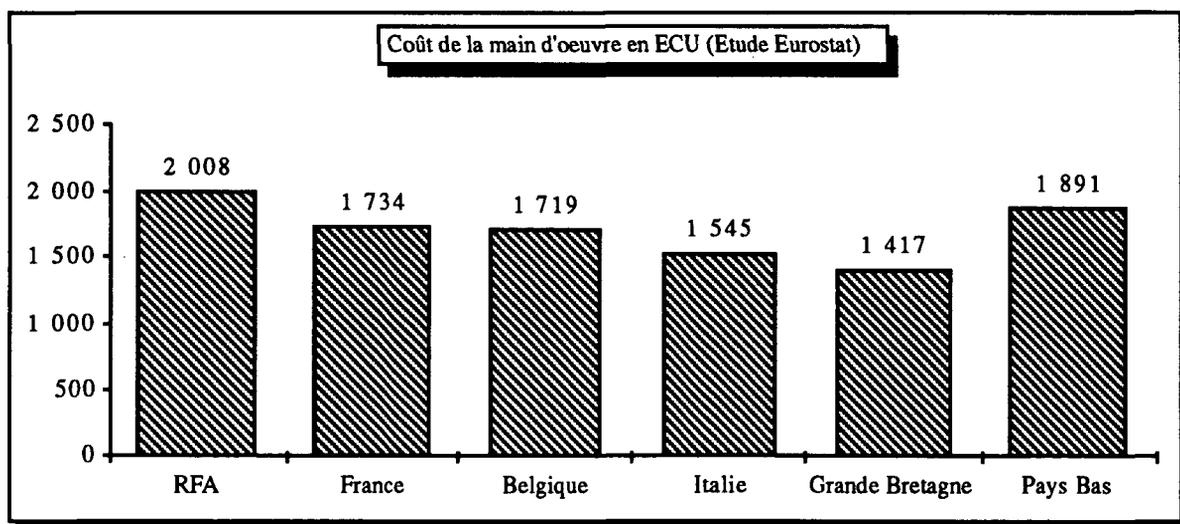
A. Les études générales :

L'enquête EUROSTAT de 1987 :

Les résultats de l'enquête 1984 sur les coûts de la main d'oeuvre ont été publiés par l'OSCE en 1987 (Office de Statistiques de la Communauté Européenne).

Il en ressort que le coût de la main d'oeuvre dans l'industrie et les services toutes branches confondues des différents pays européens est la suivante :

Coût mensuel de la main d'oeuvre	Ecu
République Fédérale d'Allemagne	2 008
France	1 734
Italie	1 545
Pays Bas	1 891
Belgique	1 719
Grande Bretagne	1 417
Espagne	nc



Cette étude, bien qu'elle permette de mesurer les niveaux de rémunérations pratiqués en Europe, présente 3 faiblesses :

1. réalisée sur la base de données datant de 1984, elle ne tient pas compte des évolutions postérieures

2.elle laisse de côté l'Espagne qui n'est entrée que le 1er janvier 1986 dans la Communauté européenne

3.prenant en compte l'ensemble des branches de l'Industrie et des Services, l'étude ne tient pas compte des spécificités du secteur des transports routiers.

Elle permet malgré tout de mesurer certaines constantes des structures de rémunérations nationales et en particulier l'importance relative des coûts salariaux directs et des prélèvements sociaux ...

	Coût direct	Prélèvement Sociaux	Autres	Total
RFA	76.7 %	21.0 %	2.3 %	100 %
France	68.1 %	28.1 %	3.8 %	100 %
Italie	72.6 %	33.5 %	- 6.1 % *	100 %
Pays Bas	72.9 %	24.4 %	2.7 %	100 %
Belgique	75.1 %	24.0 %	0.9 %	100 %
Grande Bretagne	82.9 %	14.6 %	2.5 %	100 %

* Subventions publiques

On relève l'importance particulière des prélèvements sociaux opérés en France et en Italie sur les entreprises et la faiblesse de ceux qui sont pratiqués en Grande Bretagne.

Ces différences tiennent principalement aux modes de financement des organismes sociaux et en particulier de santé, qui sont alimentés par des cotisations assises sur les salaires et prélevées principalement sur les entreprises en France, alors qu'ils sont couverts par l'impôt en Grande Bretagne.

9 ème rapport du Conseil des Impôts (France) :

Ces différences ont été confirmées dans le 9 ème rapport du Conseil des Impôts au président de la République relatif à la fiscalité des entreprises qui fait ressortir que c'est en France que la part des prélèvements sur les entreprises est la plus importante

.en pourcentage des prélèvements obligatoires globaux.

.et en pourcentage du PIB

1984	% prélèvements globaux	% du PIB	dont cotisat. sociales
France	39.4 %	17.91 %	12.86 %
RFA	29.0 %	10.93 %	7.22 %
Royaume Uni	28.6 %	11.00 %	3.52 %
Italie	33.8 %	13.90 %	9.86 %
Belgique	24.3 %	11.35 %	8.33 %
Pays Bas	24.7 %	11.26 %	8.14 %

Il ressort que le niveau élevé des prélèvements sur les entreprises en France s'explique par le poids des cotisations sociales des employeurs.

B. Les études spécifiques :

Le rapport PROGNOS :

Réalisé à la demande du ministère des transports de la République Fédérale d'Allemagne, le rapport PROGNOS cherche à déterminer les mesures à prendre pour parvenir à une harmonisation des conditions de concurrence entre les principaux pays membres de la CEE.

Pour des raisons méthodologiques, PROGNOS s'est limité à l'étude des transports professionnels internationaux entre 6 pays membres: la République Fédérale d'Allemagne, la France, la Belgique, l'Italie, les Pays Bas et le Danemark. Seuls les 5 premiers Etats membres ont été retenus dans la présente étude.

Hypothèses : Véhicule 38 Tonnes de PTAC effectuant 115 000 Km par an.

Coût annuel en Florins	Allemagne	France	Belgique	Italie	Pays Bas
Taxes	10 585	973	1 596	680	3 559
Assurances	10 512	9 212	13 677	8 715	7 749
Amortissements fixes	19 135	22 427	18 099	22 900	14 021
Autorisations divers	2 137	469	170	2 474	509
Frais d'emprunts	12 184	22 795	13 343	18 993	10 363
Amortissements variables	10 608	10 814	9 291	10 339	8 305
Carburants	36 219	38 734	32 225	39 239	30 519
Lubrifiants	1 086	1 162	996	1 177	916
Entretien	22 358	20 148	22 748	9 427	21 318
Coût util. Infrastructures	11 257	12 294	6 650	18 482	3 492
Coût autor. commun.	147	0	16	0	100
Pneumatiques	4 645	5 558	5 379	5 815	5 236
Frais de personnel	73 197	70 688	74 903	83 961	88 300
TOTAL	214 070	215 274	199 093	222 202	194 387

(Source : NEA d'après rapport PROGNOS s'appuyant sur des données 1986)

(En 1986 : 1 Ecu = 2,40 Florins = 6,80 Francs)

Le rapport NEA :

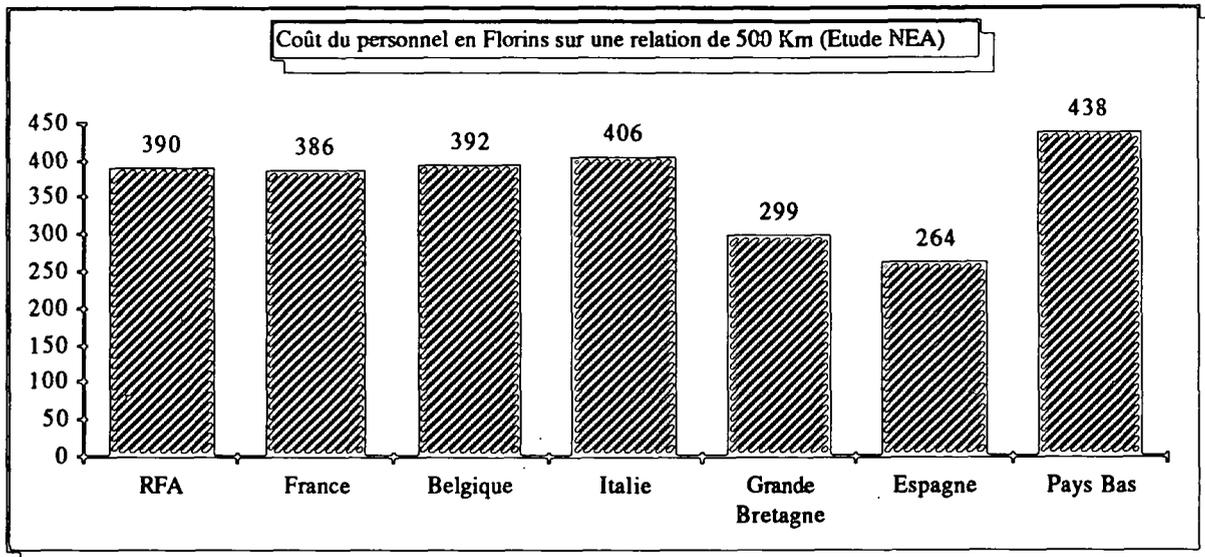
Dans le cadre des discussions relatives à l'harmonisation des conditions de concurrence dans les transports internationaux de marchandises par route à l'intérieur de la CEE, le Conseil d'Administration de NIWO, Association Néerlandaise des Transports Internationaux de marchandises a demandé au bureau d'étude N.E.A. d'effectuer un rapport comparatif sur les prix de revient des transports dans les états membres de la communauté.

L'étude comparative réalisée par le bureau NEA a été effectuée sur la base de 2 simulations prenant en compte respectivement un parcours de 500 Km et un parcours de 1 000 Km.

1er Cas : Parcours de 500 Km

Florins	Allemagne	France	Belgique	Italie	GB	Espagne	Pays Bas
Carburant	161.38	161.38	161.38	161.38	161.38	161.38	161.38
Lubrifiants	6.41	6.64	6.05	5.51	6.85	5.55	5.11
Pneumatiques	41.49	50.09	48.49	49.25	43.63	47.67	40.36
Entretien	115.47	122.51	121.03	114.90	127.04	89.24	111.13
Amortissement	145.70	124.26	147.93	139.24	153.12	148.74	149.62
Salaires / Déplacements	389.83	385.77	391.87	406.24	299.59	264.09	438.21
Assurances	58.41	56.03	59.50	59.39	40.84	57.07	50.30
Taxes	53.52	4.58	7.98	3.44	56.53	2.10	21.03
Intérêts	43.74	53.47	59.46	93.56	76.77	96.51	46.81
Frais Généraux	152.39	144.71	150.55	154.93	144.86	130.85	153.59
TOTAL	1 168.35	1 109.42	1 154.22	1 187.83	1 110.61	1 003.19	1 177.54

(en 1987 : 1 ECU = 2,33 Florins = 6,93 Francs)

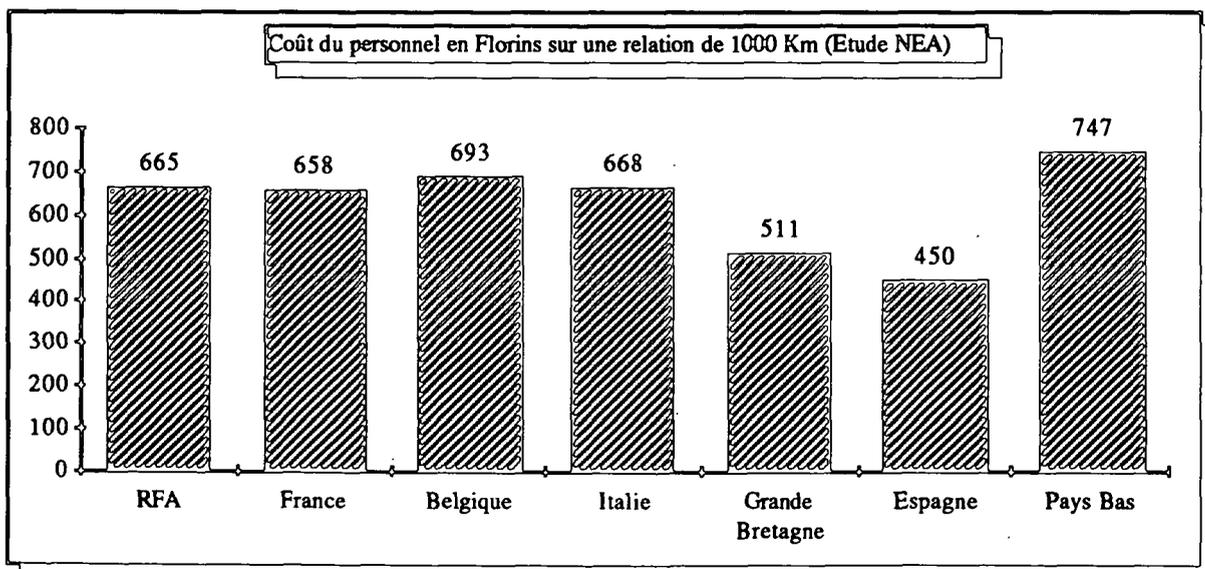


Sur une relation de 500 kilomètres, le rapport NEA fait ressortir des écarts importants en matière de coût du personnel.

	Allemagne	France	Belgique	Italie	GB	Espagne	Pays Bas
Indice	101	100	101.5	105.2	75.1	68.4	113.5

Sur la base d'un indice 100 pour la France, on constate que le coût de la main d'oeuvre atteint 113.5 aux Pays Bas et 68.4 en Espagne.

2 ème Cas : Parcours de 1000 Km



Le rapport du Polytechnic of Central London de Mars 1987 :

Menant une étude sur les "Transports de marchandises dans la CEE et l'avenir des transporteurs du Royaume Uni" à la demande du ministère britannique des transports, le Polytechnic of Central London reprend à son compte une comparaison effectuée par le bureau de consultant DRI.

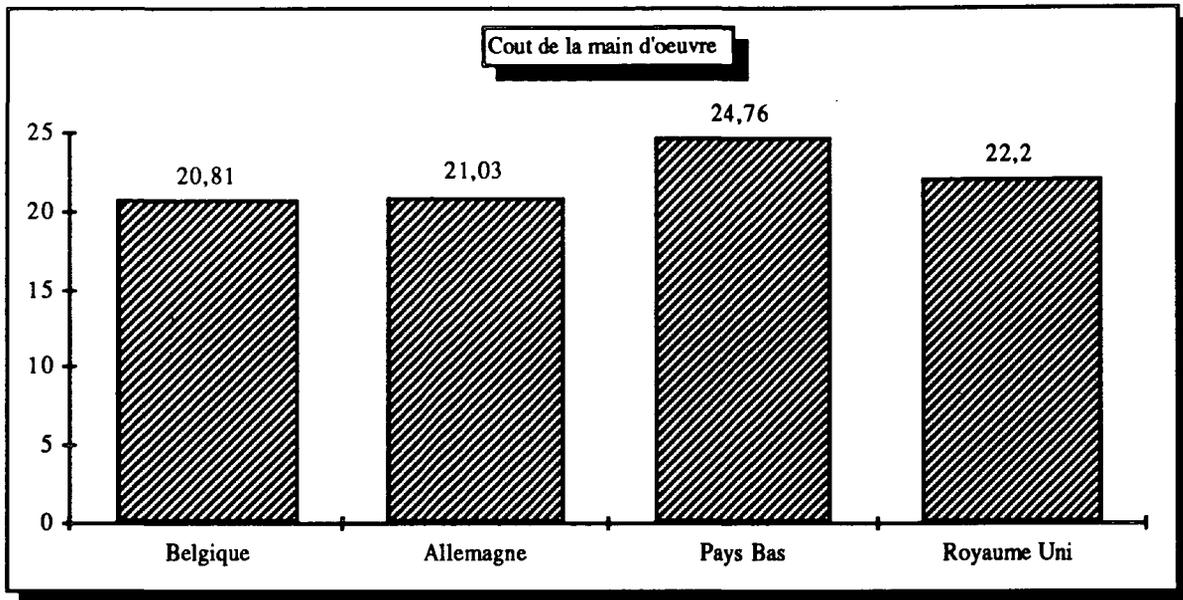
La comparaison est réalisée sur la base de données datant de 1986.

Les tableaux portent sur une liaison de 100 Km, et l'unité choisie est l'ECU.

Le véhicule utilisé est un 38 Tonnes (PTAC) réalisant 125 000 Km par an.

ECU / 100 Km	Belgique		Allemagne		Pays Bas		Royaume Uni	
	Réel	%	Réel	%	Réel	%	Réel	%
Coût du chauffeur	20.81	29.0%	21.03	25.6%	24.76	33.8%	22.20	28.6%
Entretien	8.20	11.4%	13.15	16.0%	8.62	11.8%	8.71	11.2%
Administration	9.00	12.5%	6.14	7.5%	9.65	13.2%	11.62	15.0%
<i>Sous total</i>	<i>38.01</i>		<i>40.32</i>		<i>43.03</i>		<i>42.53</i>	
Amortissement	8.71	12.1%	12.27	14.9%	8.50	11.6%	9.19	11.8%
Frais financiers	3.77	5.2%	4.38	5.3%	3.17	4.3%	4.20	5.4%
Assurances	4.09	5.7%	4.38	5.3%	3.96	5.4%	0.75	0.9%
<i>Sous total</i>	<i>16.57</i>		<i>21.03</i>		<i>15.63</i>		<i>14.14</i>	
Carburants HT	6.78	9.5%	5.77	7.0%	6.70	9.2%	5.33	6.9%
Pneumatiques	3.28	4.6%	3.50	4.3%	3.38	4.6%	2.91	3.7%
<i>Sous total</i>	<i>10.06</i>		<i>9.27</i>		<i>10.08</i>		<i>8.24</i>	
Taxes sur véhicules	2.38	3.3%	3.49	4.2%	1.22	1.7%	3.86	5.0%
Taxes sur carburants	4.69	6.5%	8.06	9.8%	3.24	4.4%	8.82	11.4%
<i>Sous total</i>	<i>7.07</i>		<i>11.55</i>		<i>4.46</i>		<i>12.67</i>	
TOTAL Général	71.71	100.0%	82.17	100.0%	73.20	100.0%	77.58	100.0%

(En 1986 : 1 ECU = 6,80 Francs)



Le rapport du PCL (Polytechnic of Central London) souligne que c'est en Allemagne que le prix de revient global du transport est le plus élevé, essentiellement du fait du poids de la fiscalité et du coût du matériel (qui se reflète par l'importance de la dotation annuelle aux amortissements).

Le handicap allemand apparaît encore, même si on ne tient pas compte du poste "carburant" dont l'influence est réduite dans le cadre de transports internationaux.

ECU / 100 Km	Belgique	Allemagne	Pays Bas	Royaume Uni
Total sans carburant	60.24	68.34	63.26	63.43

En revanche, si la comparaison porte au niveau des seuls coûts de la main d'oeuvre, une autre hiérarchie s'établit entre les 4 pays européens étudiés :

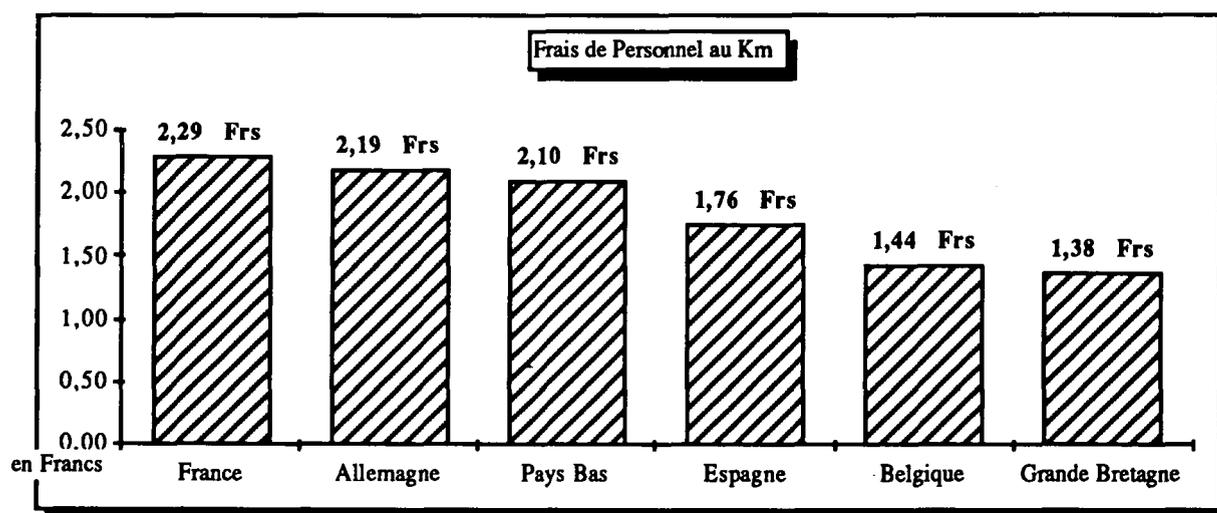
Les coûts de la main d'oeuvre varient de façon décroissante entre les Pays Bas, le Royaume Uni, l'Allemagne et la Belgique.

Le rapport de l'AFTRI :

Au cours de l'année 1986, l'AFTRI a entrepris une étude sur les principaux facteurs de différentiels de concurrence dans les transports routiers de marchandises au sein de la CEE.

en Francs	Royaume Uni	Belgique	Espagne	Pays Bas	Allemagne	France
Productivité annuelle	112 700	125 000	117 150	124 470	128 150	104 533
Frais de personnel au Km	1.38	1.44	1.76	2.10	2.19	2.29
Prix de revient global	5.23	4.62	5.24	5.29	6.03	5.97

(Source : Camions Magazine N° 57 du mois d'Avril 1988)



Constatant ces divergences de performances et le poids particulièrement lourd des frais de personnel dans le prix de revient des transports en France, l'AFTRI soulignait les handicaps français à la veille de l'ouverture des frontières.

L'AFTRI relevait malgré tout que le prix de revient global moyen au Km d'un transporteur français était moins élevé que celui d'un transporteur allemand du fait, en particulier, du poids de la fiscalité, et des coûts du matériel en République Fédérale d'Allemagne.

L'approche de l'AFTRI prend en compte des kilométrages annuels très différents d'un pays à l'autre qui expliquent certains des écarts constatés entre Etats membres.

2. Le rendement des conducteurs :

Rendement des véhicules nationaux :

Menant une étude sur la comparaison des prix de revient des entreprises de transport de plusieurs pays européens, l'AFTRI s'est approchée de plusieurs bureaux d'études nationaux afin de connaître la productivité annuelle respective des véhicules de transport des Etats membres.

	Nombre de Km par an	Sources
France	104 533	AFTRI
Belgique	125 000	
Espagne	117 150	AFTRI
Grande Bretagne	112 700	DRI
Italie	nc	
Pays Bas	124 470	EBW
RFA	128 150	PROGNOS

Ces données collectées par des bureaux de recherche et d'étude s'appuient sur des données relevées dans les Etats nationaux mais :

- .elles sont calculées selon des méthodes et des hypothèses différentes;
- .et elles prennent en compte le rendement des véhicules et non celui des conducteurs

aussi, il est intéressant de procéder aux mêmes comparaisons sur la base d'hypothèses harmonisées et en s'attachant aux seuls conducteurs.

Détermination directe du rendement des conducteurs européens :

Il est possible à travers l'élaboration d'un programme de simulation de déterminer le rendement comparé des personnels de conduite des véhicules de transports routiers de marchandises (par exemple) des différents pays européens.

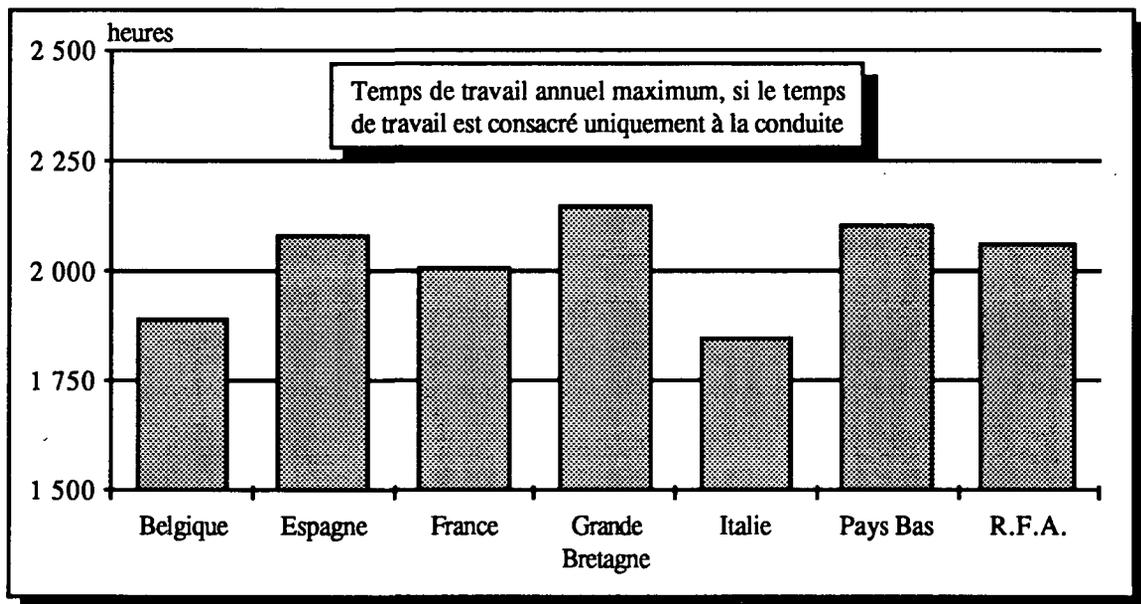
Selon les dispositions de leurs réglementations nationales respectives, les transporteurs peuvent se trouver soumis à des contraintes de nature très différente, comme le fait ressortir un exercice de simulation théorique opéré sur le temps de travail maximum que peut réaliser un conducteur européen.

Ces contraintes peuvent tenir, selon l'Etat considéré :

- .à la durée des congés annuels et des jours fériés (tous pays)
- .au plafonnement des heures supplémentaires (Italie)
- .au respect global sur une période donnée de la durée légale du travail (Belgique)
- .à l'attribution de repos compensateurs (France, RFA)
- .au règlement CEE lui même (Grande Bretagne, Espagne, Pays Bas).
- .ou à un cumul de ces contraintes

1ère simulation :

En émettant l'hypothèse que l'intégralité du temps de travail est consacré à la conduite, les performances théoriques maximales suivantes peuvent être réalisées, hors prise en compte des contraintes pratiques d'organisation du travail (voir modèle en annexe 4).



.Le conducteur belge ne peut travailler plus de 1 897 heures par an ; il doit respecter sur un trimestre la durée légale belge du travail et ne peut par là-même sur une année, conduire plus de 40 heures par semaine en moyenne.

.Le rendement du conducteur espagnol atteint 2 083 heures par an ; appliquée sur des heures de travail entièrement consacrées à la conduite, la réglementation sociale espagnole se révèle globalement moins contraignante que le règlement CEE. Cependant, la réglementation ibérique peut se trouver à certains égards moins souple, en limitant par exemple à 9 heures le temps de conduite journalier.

.Le conducteur français ne peut sur une période de 12 semaines consécutives travailler plus de 46 heures en moyenne. De plus, toute heure supplémentaire réalisée au delà de 42 heures ouvre droit à un repos compensateur égal à 20% qui peut être porté à 50% en cas de dépassement du contingent annuel (130 heures). Par là même, le rendement annuel du conducteur français se limite à : 2 011 heures.

.La déréglementation pratiquée en Grande Bretagne affranchit les transporteurs britanniques de la plupart des contraintes sociales qu'ils devaient respecter auparavant. Seul le règlement CEE constitue encore un butoir pour les conducteurs britanniques qui peuvent travailler sur ces bases 2 154 heures par an compte-tenu du nombre moyen de jours de congés annuels applicables.

.Le conducteur salarié italien ne peut effectuer plus de 17 heures supplémentaires par mois. Du fait des congés annuels et des jours fériés auxquels il a droit, son rendement annuel se trouve limité à 1 854 heures.

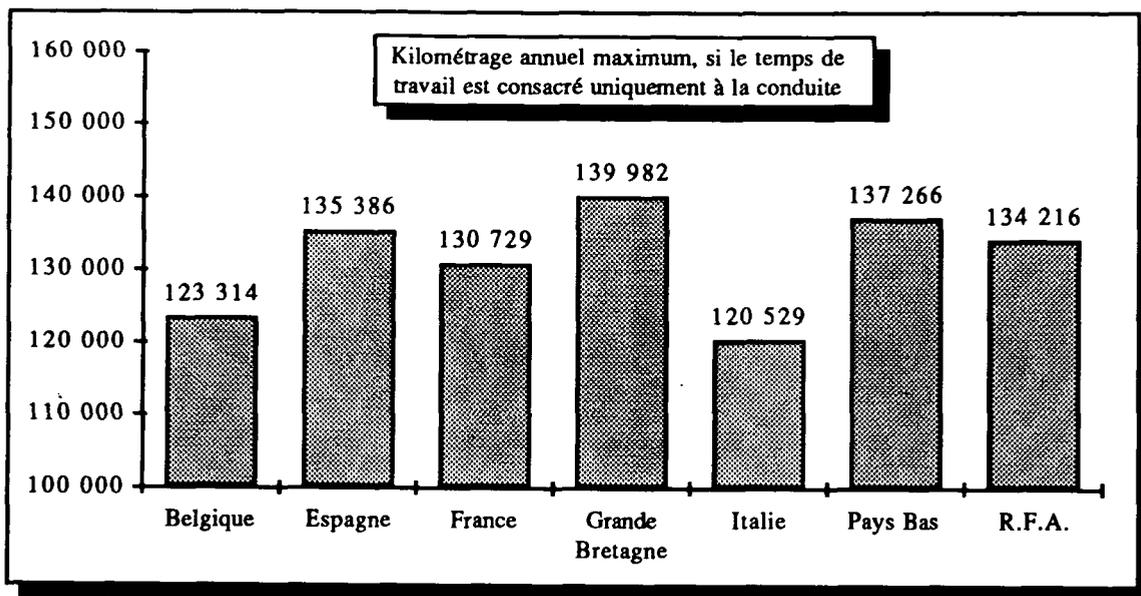
.Le conducteur néerlandais bénéficie d'un régime de repos compensateur qui limite la durée moyenne de travail sur 4 semaines à 220 heures. Mais l'application du règlement social communautaire introduit des contraintes plus fortes qui limitent le rendement annuel des conducteurs néerlandais à 2 112 heures.

.Le conducteur allemand bénéficie d'heures de repos compensateur dès qu'il réalise plus de 8 heures de travail supplémentaires sur 2 semaines. L'application de cette disposition limite le rendement allemand à 2 065 heures par an.

.Enfin, il faut noter qu'un artisan, soumis à l'unique contrainte du règlement CEE et qui ne prendrait aucun jour de congé annuel ni jour férié, pourrait conduire son véhicule pendant 2 346 heures par an, limite supérieure absolue.

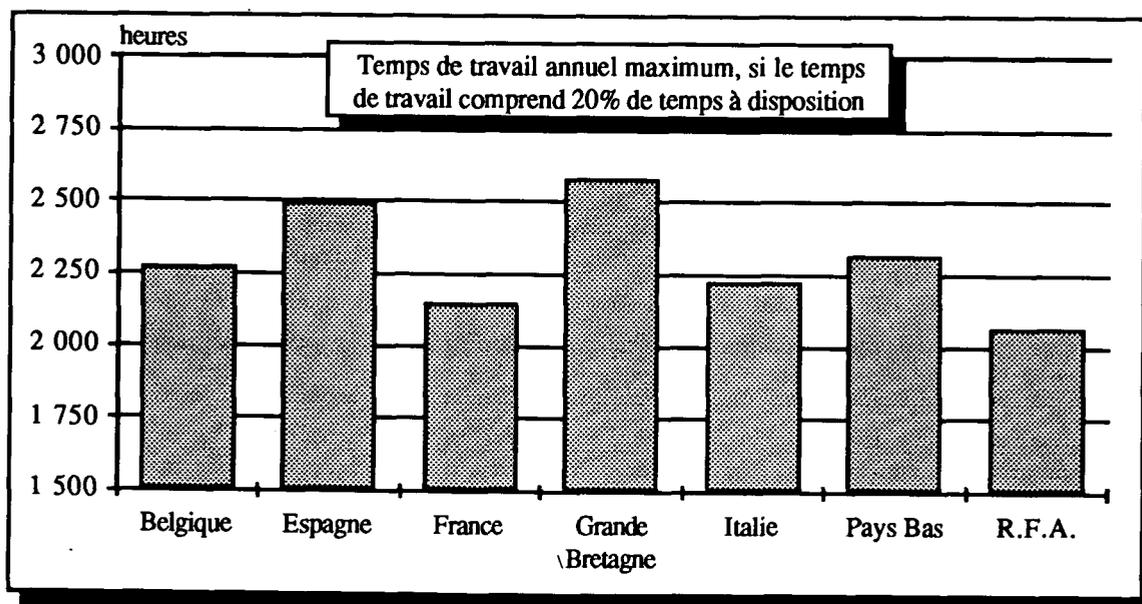
Le nombre de kilomètres que peuvent réaliser sur ces bases, les conducteurs européens, est par là-même très différent.

En supposant que la vitesse moyenne réalisée par les chauffeurs européens atteigne 65 km / heure, la distance annuelle parcourue peut varier entre 139 000 km pour un transporteur britannique et 120 000 km pour un transporteur italien (soit un écart de près de 16%).



2ème simulation :

En supposant, de façon plus réaliste, que les conducteurs consacrent 80% de leur temps de travail à la conduite et 20% à des prestations entrant dans la définition des "temps à disposition", les performances des pays membres se trouvent profondément modifiées.



.2 pays se trouvent sur ces nouvelles bases, avantagés :

.la Grande Bretagne

.l'Espagne, qui ne comptabilise pas les temps à disposition comme temps de travail

.3 pays apparaissent dans un groupe intermédiaire

- .les Pays Bas, où la limite de 220 heures sur 4 semaines devient opératoire
- .la Belgique, qui avec la notion de "temps de liaison" peut s'affranchir des plafonds fixés pour la durée de travail légal.
- .l'Italie, car le "temps à disposition" n'est pas comptabilisé comme temps de travail.

2 pays se trouvent au contraire désavantagés :

- .la RFA en particulier, qui se trouve contrainte par la définition extensive qu'elle donne à la notion de temps de travail
- .la France malgré l'abattement d'un tiers qu'elle applique au temps à disposition.

Ces différentes simulations montrent que les rendements potentiels théoriques des personnels de conduite résultant de l'application des réglementations sociales nationales constituent un critère de différenciation en Europe. Cependant, les avantages différentiels qui peuvent apparaître entre les pays dépendent des hypothèses d'exploitation retenues.

Dans tous les cas, il ressort que des pays tels la Grande Bretagne et l'Espagne disposent de rendements théoriques plus élevés. Pour les autres pays (Belgique, France, Italie, Pays Bas, R.F.A.) les différences de rendement théorique peuvent être largement modifiées par le choix des hypothèses.

Il convient enfin de relever que ces avantages se traduisent essentiellement par des souplesses de gestion du personnel de conduite et non obligatoirement par une compétitivité accrue, compte tenu du prix à payer pour atteindre ces maximum (majoration pour heures supplémentaires, repos compensateurs payés...).

3. Conclusion sur les coûts des personnels de conduite :

Les études menées récemment en Europe sur les coûts des personnels de conduite parviennent à des résultats divergents.

Une seule logique commune semble a priori ressortir. Réalisées à la demande d'organisations professionnelles nationales, la plupart des bureaux d'étude semblent établir dans leurs travaux que leurs commanditaires respectifs seront désavantagés dans le cadre du marché unique européen.

Paradoxalement, il apparaît que la plupart des travaux présentés sont intellectuellement fondés ; les divergences de conclusions auxquelles ils arrivent, proviennent essentiellement du choix des paramètres qu'ils introduisent dans leurs études-simulations.

En effet , la comparaison des frais de personnel peut être influencée en Europe par des paramètres très divers comme :

- .les distances parcourues dans les simulations prises en compte
- .la durée des trajets
- .le niveau moyen des rémunérations pratiquées dans les lieux d'attache des entreprises - employeurs
- .l'ancienneté des conducteurs
- .la prise en compte et la durée des prestations de travail annexes à la conduite
- .la réalisation d'heures supplémentaires
- .le franchissement, s'il y a lieu, des seuils d'ouverture des droits à repos compensateurs..

Paramètres auxquels se superposent, les niveaux des taux de change durant la période prise en compte....

Pourtant, par delà les difficultés méthodologiques, il semble possible de tirer des conclusions à un double niveau :

- .Celui du coût moyen de la main d'oeuvre.
- .Celui des facteurs légaux, réglementaires et conventionnels de renchérissement du coût de la main d'oeuvre.

1. Le coût moyen de la main d'oeuvre :

L'enquête EUROSTAT, confirmée par certaines études nationales, permet de distinguer deux groupes de pays :

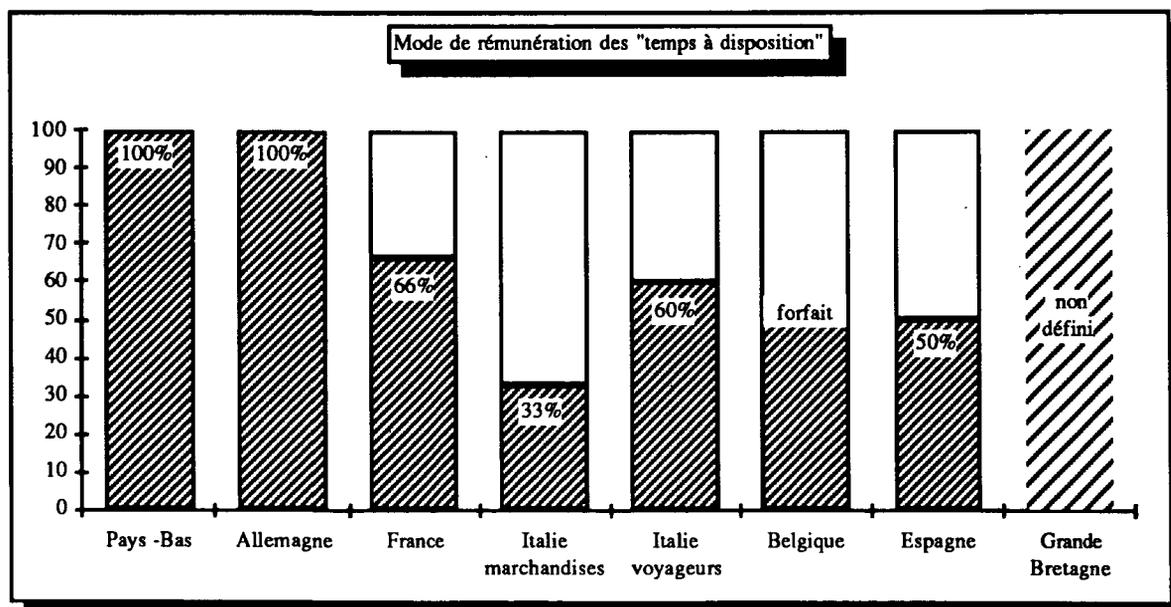
Ceux dont les coûts mensuels de la main d'oeuvre sont élevés : la République Fédérale d'Allemagne, les Pays Bas, la France et la Belgique. Que le coût mensuel soit élevé du fait du niveau des rémunérations distribuées, comme en Allemagne, ou du fait de l'importance des prélèvements obligatoires assis sur les salaires, comme en France.

Ceux dont les coûts mensuels de la main d'oeuvre sont plus faibles comme : l'Italie, la Grande Bretagne et l'Espagne. L'écart entre les 2 extrêmes de la fourchette étant de l'ordre de 30%.

2. Les facteurs légaux, réglementaires et conventionnels de renchérissement du coût de la main d'oeuvre :

a) On relève (voir précédemment) que les pays européens ne donnent pas la même définition à la notion de temps de travail.

De plus, les modes de rémunérations qu'ils ont adoptés ne sont pas identiques : c'est ainsi que les temps à disposition sont rémunérés pour 100 % de leur durée en Allemagne et aux Pays Bas, pour 2/3 de leur durée en France (sous réserve de la règle des 92%), 60% de leur durée dans les transports de voyageurs en Italie, 50% de leur durée en Espagne et 1/3 de leur durée dans les transports de marchandises en Italie...



b) On sait aussi que seuls la France, la République Fédérale d'Allemagne et accessoirement les Pays Bas, accordent des heures de repos compensateurs en cas de franchissement de certains seuils d'heures supplémentaires....

Ainsi à travers ces deux illustrations, il apparaît que les réglementations de 3 pays européens, celles de l'Allemagne, des Pays Bas et de la France contiennent des dispositions qui peuvent renchérir fortement le niveau moyen des rémunérations accordées à leurs personnels de conduite nationaux.

Les Pays Bas prévoient, malgré tout, des dispositions dérogatoires (et même des exonérations) pour leurs personnels de conduite travaillant plus d'une semaine en transport international.

ANNEXES

ANNEXE 1

**Structure des prix de revient :
Etudes nationales en matière de
transport**

ITALIE : Coût annuel pour un parcours de 100 000 km

(Source : revue "HP Trasporti" de février 1988 éditée par l'Automobile Club d'Italie)

Camion de plus de 20 Tonnes de C.U.	en Lires	en %
Frais fixes		
Amortissement du matériel	8 491 540	5.7 %
Coût de la main d'oeuvre	45 120 000	30.7 %
Taxe de transport	481 300	0.3 %
Assurance	1 916 700	1.3 %
	-----	-----
	56 009 540	38.1 %
Frais variables (pour 100 000 km)		
Part d'amortissement	11 645 000	7.9 %
Indemnités de déplacement	26 584 000	18.1 %
Carburant	27 485 000	18.7 %
Lubrifiants	3 530 000	2.4 %
pneumatiques	8 973 000	6.1 %
réparation	12 645 000	8.6 %
	-----	-----
	90 862 000	61.9 %
	-----	-----
Frais globaux	146 871 540	100.0 %

En 1987 : 1 ECU = 1.530 Lires = 6,93 Francs

FRANCE : Coût annuel pour un parcours de 100 000 km en 1987

(Source : DTT - septembre 1988)

Véhicule de 40 Tonnes de PTR A	en Francs	en %
Frais fixes		
Amortissement du matériel	28 832	4.4 %
Coût de la main d'oeuvre	189 883	29.2 %
Assurance	26 030	4.0 %
	-----	-----
	244 745	37.7 %
Frais variables (pour 100 000 km)		
Part d'amortissement	96 243	14.8 %
Carburant	103 344	15.9 %
Lubrifiants	-	
Pneumatiques	20 412	3.1 %
Réparation, entretien	48 952	7.5 %
Divers, péage	18 261	2.8 %
	-----	-----
	287 213	44.2 %
Frais non affectés	117 738	18.1 %
	-----	-----
Frais globaux	649 696	100.0 %

FRANCE :

(Source : CNR fin 1987)

Véhicule réalisant 85 000 Km par an.

Véhicule de 40 Tonnes de PTR	en Francs	en %
Coûts Directs véhicule		
Amortissement	77 825	13.77 %
Financement	40 477	7.16 %
Taxes véhicule	4 335	0.77 %
Assurances	28 084	4.97 %
Sous total	150 721	26.67 %
Coûts Directs personnel		
Salaires et charges	136 059	24.07 %
Frais de déplacement	30 557	5.40 %
Sous total	166 696	29.47 %
Coûts kilométriques		
Carburants	1.35	17.24 %
Pneumatiques	0.24	3.61 %
Entretien	0.66	9.92 %
soit :	2.05	
Sous total	174 250	30.82 %
Frais de gestion et divers	73 738	13.04 %
TOTAL	565 325	100.00 %

BELGIQUE ET PAYS BAS

(Source : enquête EBW et ITR)

L'EBW et l'ITR ont été invités en préparation de la deuxième conférence Benelux sur les transports routiers du 27/10/1986 à mettre à jour une étude sur les prix de revient dans les pays membres.

Les calculs ont été basés sur un ensemble tracteur/semi avec un poids brut de 40 tonnes et une charge utile de 26 tonnes.

Calcul du prix de revient d'un parcours de 250 km (en florins)

	Pays Bas	Belgique	% PB	% Belg.
Coût des carburants	90.41	90.38	12.0%	13.0%
Coût lubrifiants	3.02	3.63	0.4%	0.5%
Coût pneumatiques	29.92	29.09	4.0%	4.2%
Réparation, entretien	76.41	72.61	10.2%	10.4%
Amortissement	87.99	90.14	11.7%	12.9%
Coût du chauffeur*	271.46	228.16	36.2%	32.7%
Assurance	43.43	44.87	5.8%	6.5%
Impôts et Taxes	15.63	6.02	2.1%	0.9%
Frais d'intérêts	34.36	40.82	4.6%	5.9%
Frais généraux	97.89	90.86	13.0%	13.0%
	750.51	696.58	100.0%	100.0%

* y compris indemnités

En 1987 : 1 ECU = 2,33 Florins = 6,93 Francs

BELGIQUE :

Indices de coûts et du Prix de revient du Transport Routier National de Marchandises
pour Compte de Tiers - 1987 - Bruxelles mai 1987

(Source : ITR Mai 1987)

au 1er Mai 1987	Belgique (en %)
Coût des carburants	11.90 %
Coût pneumatiques	3.70 %
Réparation, révision	8.27 %
Matériel roulant	16.13 %
Personnel roulant	35.89 %
Assurance véhicule	5.51 %
Financement	5.27 %
Frais généraux	11.75 %
Autres	1.58 %
Total	100.00 %

ESPAGNE : Coût annuel pour un parcours de 100 000 km

(Source : revue "Officiel des Transports" DU 24 Septembre 1988 n° 1529)

Pesetas	Montant	%
Frais fixes :		
Salaires et charges	20 265 000	23.5 %
Frais de route	750 000	0.8 %
Assurances	7 500 000	8.7 %
Coûts financiers	5 000 000	5.8 %
Amortissements	15 000 000	17.4 %
Frais variables :		
Carburants	20 714 000	24.0 %
Lubrifiants	1 500 000	1.7 %
Pneumatiques	5 000 000	5.8 %
Entretiens et réparation	5 000 000	5.8 %
Divers	5 500 000	6.4 %
Total	86 126 000	100.0 %

En 1987 : 1 ECU = 142,24 Pesetas = 6,93 Francs

REPUBLIQUE FEDERALE D'ALLEMAGNE

(Source : Université de Bonn repris dans le rapport du PCL)

Données pour un 38 Tonnes réalisant 125 000 Km par an

Données 1986 en ECU		(en %)
Personnel roulant*	26 290	25.6 %
Coût des carburants	17 290	16.8 %
Matériel roulant	15 300	14.9 %
Réparation, révision	16 430	16.0 %
Administration	7 700	7.5 %
Financement	5 440	5.3 %
Assurance véhicule	5 440	5.3 %
Coût pneumatiques	4 410	4.3 %
Taxes sur véhicules	4 310	4.2 %
Péages	0	0.0 %
<hr/>		
Total	102 710	100.00 %

*Coût incluant le salaire, et les frais de déplacements

En 1987 : 1 ECU = 2,07 Deutchmark = 6,93 Francs

GRANDE BRETAGNE

(Source : DRI Europe repris dans le rapport du PCL)

Données pour un 38 Tonnes réalisant 125 000 Km par an

Données 1986 en ECU		(en %)
Personnel roulant*	27 735	28.6 %
Coût des carburants	17 746	18.3 %
Matériel roulant	11 443	11.8 %
Réparation, révision	10 861	11.2 %
Administration	14 546	15.0 %
Financement	5 236	5.4 %
Assurance véhicule	872	0.9 %
Coût pneumatiques	3 588	3.7 %
Taxes sur véhicules	4 848	5.0 %
Péages	0	0.0 %
<hr/>		
Total	96 975	100.00 %

*Coût incluant le salaire, et les frais de déplacements

En 1987 : 1 ECU = 6,93 Francs

ANNEXE 2

Vocabulaire

VOCABULAIRE SOCIAL

COMMUNAUTAIRE

a.e.t.r. Accord Européen des Transports Routiers signé par 19 pays relatif au travail des équipages effectuant des transports à destination ou en provenance d'un des pays signataires de l'accord, non membre de la CEE, en transit par ces pays, pour l'ensemble du trajet et circulant dans des véhicules immatriculés dans un état membre de la CEE ou un des pays signataires et pour des équipages effectuant des transports en provenance ou à destination d'un pays tiers non signataire de l'accord, avec des véhicules d'un de ces pays, pour tout le trajet à l'intérieur de la CEE. (cf. Règl. CEE 3820/85 article 2 § 2)

chronotachygraphe Appellation officielle d'un appareil qui enregistre, sur un véhicule automobile, les vitesses, les distances parcourues, les temps de marche et d'arrêt du véhicule, les temps de travail et de repos du ou des conducteurs.

conducteur *"Toute personne qui conduit le véhicule même pendant une courte période, ou qui est à bord du véhicule pour pouvoir conduire le cas échéant."* (Règlement CEE. 3820/85 article 1 § 3)
Emploi improprement appelé : "chauffeur"

convention Accord conclu entre partenaires sociaux pour déterminer les conditions de travail dans une profession. La convention est internationale, nationale, régionale ou locale.

convoyeur Personne accompagnant le conducteur d'un véhicule pour l'assister dans certaines manoeuvres

coupure Expression utilisée dans la CEE. pour les interruptions de la conduite.

équipage Conducteur d'un véhicule. Un seul conducteur : "simple équipage" - deux conducteurs : "Double équipage". Par extension: le(s) conducteur(s) et le(s) accompagnateur(s): guides, manutentionnaires.

interruption Voir "coupure".

pause Voir "coupure"

réglementation Ensemble de règlements ou de prescriptions concernant un domaine particulier. La réglementation sociale européenne fixe des règles à la durée de travail des conducteurs portant sur les temps de conduite et de repos.

repos "*Toute période ininterrompue d'au moins une heure pendant laquelle le conducteur peut disposer librement de son temps.*" (Règl. C.E.E. 3820/85 article 1 § 5)

semaine Période de sept jours successifs. "*Semaine calendaire: période comprise entre 0 heure le lundi et 24 heures le dimanche.*" (Règl. CEE.3820/85 article 1 § 4)

service régulier de voyageurs Les transports nationaux et internationaux conformes à la définition figurant à l'article 1 du Règlement CEE 117/66 du 28.7.66. concernant l'introduction des règles communes pour les transports internationaux de voyageurs par route effectués par autocars et par autobus. (Règl.CEE 3820/85 article 1 § 7)

transport par route "*Tout déplacement effectué sur les routes ouvertes à l'usage public, à vide ou en charge, d'un véhicule affecté au transport de voyageurs ou de marchandises.*" (Règl. CEE 3820/85, article 1 § 1)

véhicule "*Les automobiles, les tracteurs, les remorques et les semi-remorques.*" (Règl.CEE 3820/85 article 1 § 2) destinés au transport par route.

BELGIQUE

amplitude "*Le temps de service journalier ou amplitude est la période comprise entre deux temps de repos journalier*" (CCT services spéciaux du 31.10.68 et CCT autocars du 7.6.67. article 3). Cette notion ne s'applique qu'au transport de voyageurs.

articulation Articulation du temps. cf. "flexibilité"

arrêt "*Arrêt sur ligne*": arrêt d'un voyage en ligne régulière dans les transports routiers de voyageurs. "*Arrêt au cours du voyage*": arrêt en voyage en service touristique et en navette. "*Arrêt au dépôt de départ*": arrêt à l'entreprise. Voir aussi "stationnement". Ces notions couvrent dans le transport de voyageurs les temps dits de "liaison" dans le transport de marchandises.

attente "*Temps d'attente*". Le temps où aucun travail n'est exécuté mais où le conducteur attend un ordre et ne peut pas quitter le véhicule ou la proximité de celui-ci. Voir aussi "*disposition*"

C.C.T. Convention Collective de Travail. Les CCT sont négociées en sous-commission de la Commission Paritaire des Transports, approuvées par celle-ci et étendues par "Arrêté Royal"

conduite Temps de conduite. La durée est celle qui est définie à la section IV du Règl. CEE 3820/85.

C.P.T. Commission Paritaire des Transports. Organisme paritaire chargé de la négociation des Conventions collectives de travail dans les transports sur route. Elle comprend une commission principale et 6 sous-commissions dont : "transports marchandises", "transports voyageurs".

coupures Application des interruptions conformes aux dispositions de l'article 7 du Règl. CEE 3820/85. La Belgique a adopté la dérogation de l'article 7 § 3 concernant les transports réguliers nationaux de voyageurs.

flexibilité La durée légale du travail peut varier sous l'effet d'un fort ou faible trafic saisonnier pourvu que la durée moyenne demeure stable sur une période donnée: par exemple : 3 ou 6 mois. En Belgique la Loi sur l'Organisation du Travail de 1987 permet un aménagement des temps de travail ; dans le secteur des transports des négociations sont en cours.

fonds social Institution paritaire et mutualiste: "fonds social des transports routiers voyageurs" - "fonds social pour le transport de choses par véhicules automobiles". Il a pour objet, l'octroi et le paiement d'avantages sociaux complémentaires (allocation de fin d'année,...)

frais de déplacements En Belgique le règlement des frais des déplacements s'effectue de deux façons : (1) transports nationaux : attribution d'une prime dite RGPT de 20 FB par heure ; (2) transports internationaux : somme forfaitaire de 206 FB par jour plus une prime de 6 heures de salaire par voyage.

heures supplémentaires *"Tout travail effectué au-delà de 9 heures par jour ou de 40 heures par semaine ou des limites inférieures..."* (dans le cadre de convention collective) (Loi sur le Travail du 16.3.71. article 29 § 2) Taux de majoration: 50 %

I.L.S. Inspection des Lois Sociales. Equivalent de l'Inspection du Travail en France.

intempéries L'arrêt pour intempéries n'est pas pris en charge dans la législation. Il est au contraire possible de mettre fin au contrat du travail en sa faveur après un mois d'arrêt. (Loi relative aux Contrats de Travail du 3.7.87. article 50)

interruption Temps entre deux périodes de conduite sur des lignes régulières ou entre deux missions en transports routiers de voyageurs.

liaison "Temps de liaison": temps ne faisant pas partie du temps de travail effectif et durant lequel le salarié est à la disposition de son employeur: *"le temps d'attente...le temps pendant lequel l'ouvrier reste à bord ou à proximité du véhicule...le temps passé sur la couchette ou dans la cabine pendant le trajet..."* (Arrêté Royal du 25.4.86 art 2) *"les stationnements, les temps d'arrêt sur ligne, les interruptions, les temps d'arrêt au dépôt..."* (CCT du 22.9.67 services spéciaux). Ce temps, noté sur une fiche hebdomadaire par le conducteur, est rémunéré par un forfait.

permis de conduire L'obtention du permis de conduire par un salarié en service dans une entreprise de transport de choses est remboursée par l'entreprise. (CCT marchandises du 24.4.69. article 2 et CCT services spéciaux et autocars du 2.6.67. article 2)

repos Pour tout conducteur rentrant dans le champ d'application du Règl.CEE 3820/85 les dispositions communautaires pour le repos journalier et hebdomadaire s'appliquent. Pour les autres conducteurs les dispositions dépendent des conventions collectives. Pour les transports internationaux de voyageurs autres que les services réguliers la Belgique a adopté la dérogation du Règl. CEE 3820/85 article 6 § 1 alinéa 4. qui permet de prendre le repos après deux semaines.

repos compensatoire Expression belge pour "repos compensateur". Un repos compensateur est attribué en cas de travail dominical (Loi de 1971 article 16)

R.G.P.T. "Régime général de protection des travailleurs". Voir "frais de déplacement"

services autocars Transports voyageurs de navette et de tourisme.

services spéciaux Transports voyageurs en ligne régulière ou en occasionnel.

stationnement Temps d'arrêt d'un conducteur de ligne régulière de voyageurs pendant le trajet.

temps de travail effectif Est considéré comme temps de travail effectif: "*le temps consacré à la conduite, ainsi que le temps consacré aux opérations de chargement et de déchargement...si cette activité est effectuée par le chauffeur même.*" (CCT. marchandises du 25.1.85)

temps de service Expression utilisée uniquement dans les transports routiers de voyageurs. La notion correspond à la notion française "d'amplitude" (voir "amplitude")

transport de choses Expression belge pour "Transports de marchandises".

ESPAGNE

computo de la jornada "Durée d'activité" (litt: calcul de la journée) "*Pour les transports routiers..la comptabilisation de la durée d'activité distinguera le travail effectif, et le temps de présence du travailleur rendu nécessaire pour fait d'attente, de surveillance, de voyage sans conduite, d'incidents techniques, de déjeuner en route ou de toute autre activité du même type pour lesquelles le travailleur, bien qu'il ne fournisse pas un travail effectif se trouve à la disposition de son employeur.*" (Décret Royal 2001 article 9 § 1).

convenio colectivo "Convention Collective". En Espagne il n'y a pas de convention collective nationale ; elle est toujours "provincial" et couvre une ou plusieurs activités de transport.

convenio 153 o.i.t. "Convention du Bureau International du Travail" de 1979 sur la durée du travail dans les transports routiers signée par l'Espagne, le Mexique, la Suisse, et le Venezuela.

descanso "Congé" 30 jours calendaires par an. (Loi du 29.6.83 article 2). Le mot signifie aussi "Repos " ou "Coupure". En ce qui concerne les repos : pour tout conducteur rentrant dans le champ d'application du Règlement CEE 3820/85, les dispositions communautaires pour le repos journalier et hebdomadaire s'appliquent. Pour les conducteurs non astreints au Règlement CEE les dispositions nationales appliquent les normes de l'accord A.E.T.R. et de la Convention 153 O.I.T. Pour les interruptions durant le travail ou les coupures durant la conduite les mêmes dispositions sont observées.

dietas "Déplacements" Les taux des frais de déplacements sont fixés par les conventions collectives.

horas extraordinarios estructurales "Heures supplémentaires". "*Chaque heure de travail effectif réalisée au-delà de la durée maximale de la semaine de travail "* (40 heures) (Décret Royal 2001 article 40 § 1). Taux de majoration : 75 %

tiempo di conduccion "Temps de conduite" La durée est celle qui est définie à la section IV du Règl. CEE 3820 pour les conducteurs astreints à ce règlement. Pour les autres conducteurs le temps de conduite est celui de la Convention 153 O.I.T.: limité à 9 heures par jour et 48 heures par semaine sauf conditions exceptionnelles.

tiempo de espera "Temps d'attente": Les temps "*pendant lequel le travailleur est libre de ses obligations envers l'entreprise, où qu'il se trouve*". (CC des Asturies article 10 C).

tiempo de presencia. "*Temps de présence*". Le temps rendu "*nécessaire pour fait d'attente, de surveillance, de voyage sans conduire, d'incidents techniques, de déjeuner en route, ou toute autre activité....pour lesquelles le travailleur....se trouve à la disposition de l'employeur*". (Décret Royal 2001 article 9 § 1) Voir aussi "durée d'activité" . Ce temps est rémunéré à 50 %.

tiempo de trabajo efectivo "*Temps de travail effectif*" : "*le temps durant lequel le travailleur conduit ou surveille son véhicule...*" (C.C. des Asturies, article 10)

transportes por carretera "*transports routiers*" - "Transportes Mercancias Carretara" ou "Traccion Mecanica de Mercancias" : "*Transports Routiers de Marchandises*" - "Transportes Viajeros por Carretara" : "*Transports routiers de voyageurs:*"

vacaciones "*Congés*" Ils sont selon la disposition de la Loi 4/83 article 2 de 30 jours calendaires.

FRANCE

amplitude *Intervalle existant entre deux repos journaliers successifs ou entre un repos hebdomadaire et le repos journalier immédiatement précédent ou suivant* (Décret 83-40 article 6 § 1)

attente Temps d'attente. Voir "*disposition*".

compte autrui / compte propre

Transporteur pour compte d'autrui : transporteur effectuant habituellement des transports en tant que professionnel pour le service de tiers. Appellations: "*transporteur public*" - "*Transporteur routier*" (Ministère des Transports) - "*Voiturier*" (Code Civil et Code de Commerce)

Transporteur pour compte propre: celui qui transporte pour ses propres besoins (agriculteur, commerçant, industriel). Ancienne dénomination: "*transporteur privé*".

C.C.N.A. Abréviation habituelle de "*Convention Collective Nationale des transports routiers et Activités auxiliaires des transports.*" La Convention date de 1950 et s'applique à toutes les activités de transports par route pour compte de tiers, sauf pour le secteur des transports urbains et des transports de voyageurs dits "VFIL" (voies ferrées d'intérêt local).

compensateur "*Repos compensateur*" Toute heure supplémentaire au delà de la 42ème heure de travail/semaine ouvre droit pour 20% à un repos de compensation et pour 50% entre 130 et 195 heures supplémentaires annuelles. Des repos compensateurs sont aussi accordés au delà de la 12ème heure d'amplitude.

conduite La durée de conduite pour les conducteurs soumis au règlement CEE est celle qui est définie à la section IV. Pour les autres conducteurs il n'y a pas de dispositions nationales.

congés Les congés sont acquis à raison de 2 1/2 jours par mois sur une période s'étendant du 1er juin au 31 mai.

contingent d'heures Nombre d'heures supplémentaires maximum réalisables sur une période (semaine - année).

coupure "Toute interruption de travail pendant laquelle le salarié n'exerce aucune activité et dispose librement de son temps". (Circulaire 83-45 I F.a) Les coupures durant la conduite sont celles des dispositions de l'article 7 du Règl. CEE 3820/85. Pour les transports réguliers nationaux de voyageurs, la France a adopté la dérogation de l'article 7 § 3 du Règl. CEE. 3820/85. Les interruptions obligatoires durant le travail concernent seulement les transports routiers de voyageurs ; ces interruptions sont proportionnelles aux amplitudes effectuées.

disposition "Temps à disposition" Périodes de simple présence, d'attente ou de disponibilité passées au lieu de travail ou sur le véhicule pendant lesquelles le personnel ne dispose pas librement de son temps mais reste à la disposition de l'employeur (c.f. Décret 83-40 article 5 § 3) Ce temps n'est applicable qu'aux conducteurs des transports de marchandises ne rentrant pas quotidiennement à l'établissement d'attache. Ce temps est comptabilisé dans le temps de travail et rémunéré pour 66%, mais le salaire total mensuel ne peut être inférieur à 92% de la totalité du temps passé au service de l'employeur.

flexibilité La durée légale du travail peut varier sous l'effet d'un fort ou faible trafic saisonnier pourvu que la durée moyenne demeure stable sur une période donnée: p.ex 3, 6 mois. La Loi du 19.6.87. relative à la durée et à l'aménagement du temps de travail permet par voie conventionnelle la flexibilité. Le secteur des transports n'a pas encore commencé une négociation en ce sens.

frais de déplacement Le remboursement des frais engagés à l'occasion d'un déplacement est prévu par un accord conventionnel spécial. Les taux sont légèrement différents entre les transports routiers de marchandises et les transports routiers de voyageurs.

heures supplémentaires Les heures de travail effectuées au-delà de 39 heures par semaine. Le contingent annuel des heures supplémentaires a été fixé à 195 heures pour les transports routiers par la convention collective nationale. Taux de majoration : 25% de la 40ème à la 47ème heure et 50% au delà.

modulation Répartition inégale des heures de travail sur une période de deux semaines ou plus, le total des heures sur cette période ne dépassant pas un quota fixé par voie légale ou conventionnelle. Voir aussi "flexibilité".

ne rentrant pas quotidiennement à l'établissement. Conducteur "*prenant au moins 6 repos par mois hors de son domicile.*" (Circulaire 83-45. I.F.b) Ce conducteur est estimé être un conducteur grande distance

R.E. - R.G.G. "Rémunération effective" et "Rémunération Globale Garantie" Modes de calcul des rémunérations dans les transports routiers. (cf. C.C.N.A. annexe I, articles 12 et 13)

repos Le repos s'effectue en application des dispositions communautaires, si le conducteur est soumis à la réglementation CEE. Pour les autres conducteurs le repos est de 10 heures par jour selon les dispositions du Décret 83-40 et de 24 heures minimum par semaine d'après les dispositions du Code du Travail.

temps d'équivalence Régime s'appliquant aux conducteurs en courte distance permettant une prolongation de 3 heures de la durée légale du travail pour tenir compte de l'intermittence du travail (les temps à disposition n'étant pas comptabilisés pour cette catégorie de personnel) (Décret 83-40 article 5 § 2).

temps de travail effectif " *La durée du travail effectif est égale à l'amplitude de la journée de travail ...diminuée de la durée totale des interruptions dites coupures et du temps consacré aux repas, à l'habillage et au casse-croûte.*" (Décret 83-40. article 5. § 1)

GRANDE BRETAGNE

agreement "*Accord*" "*Convention collective*". Il n' y a pas de convention nationale, mais seulement des conventions régionales ou des accords d'entreprises.

customary holiday "*Repos compensateur*"

drive-time "*Temps de conduite*" Les dispositions du Règlement CEE 3820/85 section IV s'appliquent à tous les conducteurs soumis à ce règlement. Pour les autres conducteurs les normes du Transport Act de 1986, article 96 § 1 et 12 s'appliquent : 10 heures par jour.

duty time "*Temps de service*" La réglementation britannique ne distingue pas clairement les notions de "durée de travail " ou "temps de service". Voir aussi "salaire garanti"

guaranteed payments "*Salaire garanti*". Ce salaire est payable pour un temps de travail minimum fixé à l'avance même si le conducteur n'a pas exécuté un travail réel pendant ce temps. Les grilles de rémunération négociées dans les conventions collectives sont fondées sur cette notion.

holydays "*Congés*" Minimum annuel : 3 semaines.

interval "*Interruption*" "*Coupure*" Les conducteurs astreints au Règlement CEE sont soumis aux dispositions concernant les coupures durant la conduite. Il n'existe pas de dispositions nationales particulières. La Grande Bretagne a adopté la dérogation de l'article 7 § 3 concernant les transports réguliers nationaux de voyageurs.

overtime "*Heures supplémentaires*". Les heures effectuées au-delà de la durée quotidienne de travail ; taux de majoration : 50%. Les heures travaillées le samedi et le dimanche sont assimilées aux heures supplémentaires ; taux de majoration variable entre 50 et 100 %.

rest "*Repos*" Pour les conducteurs astreints à la réglementation communautaire les dispositions de ce règlement s'appliquent. Les autres conducteurs sont soumis à l'article 96 § 4 et 6 du Transport Act de 1986 : 11 heures par jour avec réduction possible à 9 1/2 et 24 heures minimum par semaine.

road haulage industry Secteur du transport routier de marchandises.

spreadover Amplitude

subsistence payments "*Remboursement des déplacements*". Les pratiques sont très différentes selon les conventions collectives et accords d'entreprises.

ITALIE

contratto collettivo "*Convention collective*". En Italie les conventions - signées pour une durée déterminée - peuvent être nationales ou régionales. *Contratto collettivo nazionale de lavoro* - "*convention collective nationale de travail*". - "*CCNL*"

14 e. erogazione "*Quatorzième versement*": Rémunération supplémentaire de la valeur d'un mois de salaire versée en juillet.

ferie "*Congés*"

impegno "*Temps au service de l'employeur*"

indennità di trasferta "*Indemnité de déplacement*" Les conventions collectives italiennes pratiquent deux taux cumulables : une indemnité au nombre d'heures et une indemnité pour les frais réels.

orario effettivo Terme équivalent à "temps de travail effectif". Voir: "*tempo di lavoro effettivo*"

regime di flessibilità "*Régime de flexibilité*" La durée légale du travail peut varier sous l'effet d'un fort ou faible trafic saisonnier pourvu que la durée moyenne demeure stable sur une période donnée: par exemple : 3 ou 6 mois. En Italie l'application de la flexibilité fait partie intégrante des accords paritaires des branches.

retribuzione "*Rémunération*" *Retribuzione tabellare* - "*tableau de rémunérations*"
Remunerazione individuale - "*rémunération individuelle*" : base augmentée de l'ancienneté.
Remunerazione globale - "*rémunération globale*" : base augmentée de l'ancienneté, plus primes, plus autres augmentations éventuelles.

rimborso spese Voir "*indennità di trasfesa*".

riposo "*Repos*"

riposo intermedi "*Interruption*" - "*Coupure*" Pendant la durée du travail l'interruption doit être d'une heure sur 12 dans les transports routiers de marchandises. Pour les conducteurs astreints à la réglementation CEE la coupure est celle prescrite par les dispositions communautaires.

tempo di attesa "*Temps d'attente*" Le temps que le membre d'un double équipage passe sans conduire dans le véhicule en marche avant de reprendre la conduite (CCNL-TRM article 11 § 3 c)

tempo di guida "*Temps de conduite*"

tempo di lavoro effettivo "*Temps de travail effectif*" Défini par exclusion des autres temps.

tempo di presenza a disposizione "*Temps à disposition*" Le temps "*pendant lequel le travailleur présent près de son véhicule est obligé d'être à disposition de l'entreprise, mais où il est libre d'employer son temps en attendant de reprendre le travail effectif.*" (CCNL-TRM article 11 § 3 b). Rémunération de ce temps : 30 % du temps dans les transports routiers de marchandises et à 60 % dans les transports routiers de voyageurs.

PAYS-BAS

collectieve arbeidsovereenkomst "*Convention collective de travail*" (CAO) Aux Pays-Bas la convention est toujours nationale et à durée déterminée.

diensttijd "*Amplitude*". La réglementation nationale des transports routiers définit le "diensttijd" comme "le temps de service plus les pauses" (Rbt 77 art. 2 § f). Les conventions collectives voyageurs définissent le "diensttijd" comme le temps entre le début et la fin d'un service ce qui correspond à la notion française d'amplitude.

loon "*Salaire*" - "*Rémunération*" Les salaires conventionnels sont basés sur le niveau de fonction et sur l'ancienneté dans l'entreprise.

overuren "*Heures supplémentaires*" Les heures dépassant les 40 heures hebdomadaires. Taux de majoration 30% dans les transports routiers de marchandises et 35 % dans les transports routiers de voyageurs.

pauze "*Coupure*" (du temps de conduite) - interruption (du temps de travail). Les interruptions s'appliquent en deux circonstances : conduite et travail. Pour la conduite, les dispositions communautaires pour les conducteurs astreints à ce règlement doivent être observées.

Pour les interruptions du travail tout salarié doit observer une pause après 4 1/2 heures, 7 1/2 heures, 10 1/2 heures et 13 1/2 heures de présence au travail.

Les Pays-Bas ont adopté la dérogation de l'article 7 § 3 concernant les transports réguliers nationaux de voyageurs.

rusttijd "*Temps de repos*" Le Décret de 1977 sur les temps de travail dans les transports routiers précise que le temps de repos doit être d'au moins 8 heures. Application : Pour les seuls conducteurs non soumis au règlement CEE : 11 heures avec possibilité de raccourcissement à 8 heures deux fois par semaine.

Pour les transports internationaux de voyageurs autres que les services réguliers les Pays-Bas ont adopté la dérogation du Règl. CEE 3820/85 article 6 § 1 alinéa 4 qui permet de prendre le repos après deux semaines.

rijtijd "*Temps de Conduite*" Seules les dispositions du Règl. 3820/85 s'appliquent. Il n'y a pas de dispositions nationales spécifiques.

stichting raad van toezicht "*Conseil de surveillance*" Organisme paritaire dans les TRM sous le sigle "SRVT" et dans les TRV sous le sigle "STO" pour le contrôle de la durée du travail et de l'exécution des conventions collectives. L'organisme peut infliger des amendes aux personnes et entreprises en infraction.

tijd voor tijd regeling "Repos compensateur". (litt "règlement du temps pour temps") Ce repos intervient obligatoirement à 100 % dès le dépassement de 220 heures de "diensttijd" par période de 4 semaines.

verblijfkosten " Remboursement de déplacement" Les frais de déplacement sont remboursés dans les TRM par une prime proportionnelle au nombre d'heures d'absence augmentée d'une prime forfaitaire en cas de voyage à l'étranger. Dans les TRV les frais de déplacement sont couverts par une prime proportionnelle au nombre d'heures d'absence et un remboursement des dépenses engagées.

vorst en wateroverlast "Intempéries" (litt: excès de gel et d'eau) La Convention collective des transports routiers marchandises prévoit de nombreuses mesures en ce cas.

werktijd "Temps de travail". Mot synonyme "arbeidstijd"

vakantie "Congés" Les congés dans les conventions collectives sont attribués selon un plancher de 22 jours pour les TRV. et 23 jours pour les TRM. avec des augmentations en fonction de l'âge du bénéficiaire et de son ancienneté dans l'entreprise.

REPUBLIQUE FEDERALE D'ALLEMAGNE

arbeitsschicht "*Amplitude*" " le temps de travail incluant les interruptions" (AVArbZO article 50)

arbeitszeit "*Temps de travail*" " Le temps de travail est le temps se situant entre le début et la fin d'un travail à l'exception des temps d'interruptions" (ArbZO article 2 § 1)

entlohnung "*Salaire*" - " *Rémunération*" Fixé par les différentes conventions collectives des länder et par des accords d'entreprise.

freizeit "*Temps libre*" Dans les textes conventionnels il s'agit du repos hebdomadaire.

kabinenzeit "*Temps de cabine*" Temps que le deuxième membre d'un double équipage passe à côté du conducteur.

lenkzeit "*Temps de Conduite*"

liegezeit "*Temps d'arrêt*" Il s'agit d'un " arrêt.....survenu pour cause de chargement et/ou déchargement hors du lieu d'attache". où le conducteur est en attente pour un temps dépassant plusieurs heures. (Convention Collect. article 7)

manteltarifvertrag "*Convention collective*" : les conventions en R.F.A. peuvent être fédérales "*Bundes manteltarifvertrag*" constituant un accord cadre, ou régionales "*Land*", ou d'arrondissement "*Bezirk*". Elles sont à durée déterminée.

mehrarbeit "*Heures supplémentaires*" Elles interviennent à partir de la 41ème heure de travail hebdomadaire. Taux de majoration: 25 %.

pause "*Coupure*" (du temps de conduite) - "*Interruption*" (du temps de travail). La R.F.A. a adopté la dérogation de l'article 7 § 3 concernant les transports réguliers nationaux de voyageurs.

ruhezeit "*Temps de repos*" Les conditions d'application différent selon que le conducteur est soumis ou non à la réglementation communautaire. Pour les transports internationaux de voyageurs autres que les services réguliers la R.F.A. a adopté la dérogation du Règlement CEE 3820/85 article 6 § 1 alinéa 4 qui permet de prendre le repos après deux semaines.

schichtzeit "*Période de travail*".

spesensätze "Remboursement de déplacement " Le remboursement est effectué par une prime variant en fonction du nombre d'heures d'absence, plus une prime pour les conducteurs se rendant à l'étranger.

urlaub "Congés" Le nombre de jours de congés est fixé par les conventions des Länder et les accords d'entreprise.

ANNEXE 3

**Les systèmes de protection sociale
en Europe**

BELGIQUE

RAPPEL SUR LE REGIME DE PROTECTION SOCIALE

La sécurité sociale en Belgique couvre l'ensemble des risques traditionnels : maladie invalidité (soins et indemnités), retraite et survie, chômage, allocations familiales et risques professionnels.

Son financement est assuré par des cotisations calculées trimestriellement sur un salaire dé plafonné, encaissées par l'Office National de la Sécurité Sociale (O.N.S.S.) qui dispose des offices régionaux.

Ouvriers	Travailleur (%)	Employeur (%)	Total (%)
Accidents du travail		0,30	0,30
Allocations familiales		7,00	7,00
AMI (Assurances Maladie Invalidité) :			
. soins de santé	2,55	3,80	6,35
. Indemnités	1,15	2,20	3,35
Chômage	0,87	1,23	2,10
Congé éducation		0,03	0,03
Maladies professionnelles		0,65	0,65
. Prime spéciale		0,45	0,45
Pensions	4,50	8,86	16,36
Vacances annuelles		6,00	6,00
Chômage (au moins 10 travailleurs)		1,60	1,60
Fermeture d'entreprises :			
.-20 travailleurs		0,23	0,23
.+20 travailleurs		0,33	0,33
Modération salariale :			
.1 à 9 travailleurs		7,65	7,65
.10 à 19 travailleurs		7,74	7,74
.20 et +		7,75	7,75

On notera que le régime des vacances annuelles des ouvriers est organiquement rattaché à la sécurité sociale et donne lieu à versement d'une cotisation supplémentaire au titre des travailleurs manuels (par opposition aux travailleurs dits "intellectuels").

Par ailleurs, l'O.N.S.S. encaisse aussi :

- .une cotisation patronale pour le Fonds d'Indemnisation des Travailleurs licenciés en cas de fermeture d'entreprise ;
- .une cotisation patronale pour congé d'éducation payé (formation permanente) ;
- .une cotisation patronale pour le Fonds de sécurité d'existence (retraites complémentaires).

Au total, les cotisations patronales représentent de 38,40 à 40,20% des rémunérations brutes selon la taille de l'entreprise. S'y ajoute, en matière d'accident du travail, outre la cotisation de sécurité sociale, une obligation pour l'employeur de se garantir auprès d'une compagnie privée.

Des dispositifs de réduction des cotisations, soit forfaitaires (opération "Maribel" en faveur des entreprises travaillant à l'étranger, en cas d'embauches de chômeurs), soit calculée en pourcentage des rémunérations (embauches de jeunes stagiaires) ont été mis en place dans le cadre d'une politique de stimulation de l'emploi.

Par ailleurs, une redistribution des charges sociales est effectuée annuellement par l'O.N.S.S., par le biais d'une cotisation de compensation supportée par certains employeurs, en faveur des employeurs de main d'oeuvre. Elle correspond pour ces derniers à un crédit de 10% du montant annuel des cotisations.

L'organisation de la sécurité sociale distingue 5 organismes auxquels l'O.N.S.S. affecte des ressources :

- .L'Institut National d'Assurances Maladie-Invalidité (I.N.A.M.I.) qui alloue des fonds à des mutuelles regroupées en 5 unions nationales ;
- .L'Office National d'Allocation Familiale pour Travailleurs Salariés (O.N.A.F.T.S.) ;
- .L'Office National des Pensions (O.N.P.T.S.) ;
- .L'office National de l'Emploi (O.N.E.M.) ;
- .L'Office National des Vacances Annuelles (O.N.V.A.)

Les principales prestations sont les suivantes :

1. Assurance Maladie-Invalidité :

Les soins de santé sont pris en charge sous condition d'une immatriculation de 6 mois dont 120 jours de travail effectués et sur justification des paiements de cotisations minima, à 75% en règle générale.

Les indemnités se montent à 60% de la rémunération perdue, plafonnée. Au bout d'un an, l'indemnité d'invalidé est servie, soit 65% de la rémunération plafonnée.

2. Accident du travail :

Des compagnies d'assurance privée :

.prennent en charge les soins pendant 3 ans, puis sont relayées par un Fonds des Accidents du Travail ;

.versent des indemnités calculées sur la rémunération de l'année précédente, avec un minimum et un maximum : 90% en cas d'incapacité temporaire totale, 100% en cas d'incapacité permanente.

Les maladies professionnelles donnent lieu aux mêmes prestations en espèces. Les soins sont remboursés par l'Assurance Maladie Invalidité et les tickets modérateurs pris en charge par le Fonds des Maladies Professionnelles.

3. Retraite Survie :

L'âge de la retraite est de 65 ans pour les hommes (60 ans pour les femmes), avec des possibilités de retraite anticipée sans minoration de pensions, à 64 ans (travail pendant 45 ans ou métier insalubre).

La pension est calculée en fonction de la carrière et des rémunérations perçues : elle se monte à 75% de ces dernières pour les ménages, à 60% pour les célibataires.

La pension de survie (reversion) se monte à 80% de la pension théorique ou réelle du conjoint décédé.

4. Chômage :

Le versement de prestations est conditionné par une durée de travail antérieure variant selon l'âge du chômeur : de 75 jours pour les moins de 18 ans à 600 jours sur les 36 derniers mois pour les 50 ans et plus.

La durée d'indemnisation est en principe illimitée, son montant s'élevant de 60% de la rémunération journalière moyenne, à 35% de cette dernière selon que le travailleur justifie ou non de charges de famille et perte d'un revenu unique.

5. Prestations familiales :

Elles sont servies aux salariés ayant accompli au cours du mois au moins 16 jours de travail de 3 heures au minimum, avec des exceptions.

Elles comprennent des allocations de naissance variant selon le rang de l'enfant et des allocations mensuelles.

ESPAGNE

RAPPEL SUR LE REGIME DE PROTECTION SOCIALE

Trois organismes interviennent en matière de protection sociale sous l'égide du Ministère du Travail et de la Sécurité Sociale.

. L'Institut National de la Santé (I.N.SALUD.) pour les prestations en matière d'assurance maladie, de maternité, d'accidents du travail et de maladies professionnelles.

.L'Institut National de la Sécurité Sociale (I.N.S.S.) en matière de prestations en espèce (maladie, maternité, vieillesse, invalidité, maladie professionnelle, accident de travail et allocations familiales).

. L'Institut National de l'Emploi (I.N.E.N.) en matière de chômage.

Le financement de la protection sociale est assuré par cotisation plafonnée, la participation de l'Etat représentant environ 20 % du budget hors chômage.

Ouvriers	Employeur (%)	Employé (%)	Total (%)
Enfermedad (Maladie)	24,0 %	4,8 %	28,8 %
<i>heures suppl.struct.</i>	12,0 %	2,0 %	14,0 %
<i>heures suppl. except.</i>	24,0 %	4,8 %	28,8 %
Accident du travail	de 1,1% à 18%		1,1% à 18 %
Desempleo (Chômage)	5,2 %	1,1 %	6,3 %
FGS (Fonds de Garantie des Salaires)	1,1 %		1,1 %
Formation professionnelle	0,6 %	0,1 %	0,7 %
	30,9 %	6,0 %	36,9 %
	+ accident du travail		

L'Assurance maladie Les soins de santé dispensés par les médecins de la Sécurité Sociale du district sont totalement gratuits, sans conditions de stage. Des indemnités journalières sont versées représentant 60 % du salaire brut du 4^{e.} au 20^{e.} jour, 75 % au-delà pendant 12 mois ou exceptionnellement 18 mois.

Une Assurance Invalidité à compter d'un taux minimum d'incapacité de travail de 33 % verse une pension.

. de 50 % du salaire avec majoration de 20 % pour les + de 55 ans en cas d'incapacité permanente totale pour la profession habituelle.

. de 100 % du salaire, en cas d'incapacité absolue pour tout travail.

A 65 ans et sous condition de 10 années de cotisation dont 700 jours minimum dans les 7 années antérieures, la Pension de Vieillesse s'élève à 50 % de la base de calcul pour 10 ans de cotisations, avec une majoration de 2 % par année supplémentaire.

En cas d'Accident de travail l'indemnisation se monte à 75 % du salaire total ; la pension d'incapacité permanente représente 55 % du salaire total, 100 % en cas d'incapacité total au travail.

Des Prestations familiales sont versées dès le 1^{er} enfant sous forme de montants mensuels forfaitaires.

L'indemnisation du chômage est subordonnée à une période de stage de 6 mois minimum au cours des 4 années précédentes. Sa durée est fonction de la période de cotisation: 6 mois = 3 mois de prestations, 12 mois = 6 mois de prestations, etc.

Le taux d'indemnisation est de 80 % de la moyenne du salaire brut des 6 mois précédents pendant les 180 premiers jours, puis de 70 % du 181^{ème} jour au 360^{ème} jour, de 60 % enfin au-delà du 361^{ème} jour.

FRANCE

RAPPEL SUR LE REGIME DE PROTECTION SOCIALE

L'organisation de la sécurité sociale en France s'articule autour de 3 branches, gérées chacune par une caisse spécifique :

- .la branche maladie gérée par la CNAM
- .la branche Allocation familiale gérée par la CNAF
- .la branche vieillesse gérée par la CNAV

La France a de plus rendu obligatoire la cotisation à des régimes de retraite complémentaire.

Le risque chômage est couvert par des cotisations spécifiques gérées par les ASSEDIC.

Entreprise de plus de 10 salariés 01/88	Employé	Employeur
<u>Sécurité Sociale</u>		
Maladie, maternité, invalidité	5.90%	12.60%
Veuvage	0.10%	
Allocations familiales		9.00%
Vieillesse	6.60%	8.20%
Accidents du travail (zone longue)		8.40%
<u>Retraite complémentaire</u> : Carcept	2.30%	3.46%
<u>Assurance chômage</u>		
ASSEDIC	2.47%	4.43%
FGS		0.35%
<u>Autres</u>		
Apprentissage		0.60%
Formation professionnelle		1.20%
1% Logement & FNAL		0.95%

GRANDE BRETAGNE

RAPPEL SUR LE REGIME DE PROTECTION SOCIALE

L'organisation de la sécurité sociale britannique distingue 3 branches principales:

- .les soins de santé relèvent du Service National de Santé et des autorités régionales et locales de la santé
- .l'ensemble des prestations en espèces (Maladie, Invalidité, Vieillesse, Accidents du Travail, Allocations Familiales) sauf le chômage, a été confié aux bureaux régionaux et locaux du ministère de la santé et de la sécurité sociale.
- .enfin, le chômage relève des bureaux régionaux et locaux du ministère du travail.

Le financement de la protection sociale est caractérisé par un système de cotisation unique assise sur le salaire hebdomadaire plafonné, sachant que l'Etat finance les prestations familiales, une très large partie des prestations en nature de l'assurance maladie ainsi qu'une part non négligeable des autres prestations.

Trois fonds distincts sont utilisés pour financer les dépenses sociales avec, en outre (comme on l'a vu), une participation directe de l'Etat pour les prestations familiales :

1. Le Service National de Santé (N.H.S. - National Health Service) qui, quasiment financé par l'impôt, fait fonctionner les services hospitaliers et rétribuent les services médicaux et pharmaceutiques.
2. Le Fonds National d'Assurances (N.I.F. - National Insurance Fund) qui, essentiellement financé par les cotisations salariales et patronales, assure le versement des pensions, et indemnités maternité, invalidité.
3. Le Fonds d'Allocation pour l'Emploi (E.P.A. - Employment Protection Allocation) qui, recevant les cotisations salariales et patronales, verse les indemnités de chômage et congés maternité pour les mères salariées.

(En %)	Cotisations	
	Travailleur	Employeur
N.H.S.	0,75 %	0,60 %
N.I.F.		
Retraite Compl.nationale	4,0 % à 8,0 %	4,2 % à 9,65 %
Retraite Compl. privée	1,85% à 5,85%	0,1% à 5,55%
E.P.A.	0,25 %	0,20 %

(Source : JP Dumont : Systèmes Etrangers de Sécurité Sociale - Economica 1988)

L'assurance maladie : les soins de santé sont couverts, sans condition de stage (d'immatriculation) ni de participation de l'assuré.

Des indemnités journalières d'un montant forfaitaire, sont versées sur justification d'un montant minimum de cotisations versées pendant l'année fiscale (50 fois la cotisation hebdomadaire minimum) et pendant une période de 168 jours maximum.

L'assurance invalidité se substitue à l'assurance maladie après 168 jours, sans exigence d'un taux minimum d'incapacité.

Le montant de l'allocation varie selon l'âge auquel survient l'incapacité ; une pension additionnelle proportionnelle au salaire s'y ajoute

Le régime d'assurance vieillesse distingue :

.une pension nationale forfaitaire de base dont le montant dépend uniquement de la durée de cotisation, versée à compter de 65 ans pour les hommes (60 ans pour les femmes).

.une pension additionnelle, proportionnelle au salaire .

Les accidents du travail et maladies professionnelles donnent lieu à indemnisation dans les mêmes conditions que l'assurance maladie. En cas d'incapacité permanente, la prestation est forfaitaire jusqu'à un degré d'incapacité de 19%, puis modulée selon le taux d'incapacité, au-delà.

Les prestations familiales sont dues dès le 1er enfant, à un taux uniforme par enfant et au maximum jusqu'à 19 ans. Aucune modulation n'est opérée en fonction de l'âge ou des revenus.

L'assurance-chômage couvre tous les salariés, pendant une période limitée à 312 jours, sauf reprise d'un travail salarié pendant 13 semaines. Elle verse un montant hebdomadaire forfaitaire.

ITALIE

RAPPEL SUR LE REGIME DE PROTECTION SOCIALE

L'organisation de la sécurité sociale italienne se divise en 3 grands secteurs :

.Le Service National de la Santé gère les risques maladie-maternité, par le relais d'Unités Sanitaires Locales (U.S.L.) ;

.L'Institut National de la Prévoyance Sociale (I.N.P.S.) qui dispose de sièges régionaux et provinciaux. Ces derniers étant compétents pour la perception des cotisations, recouvre l'ensemble des secteurs Invalidité-Vieillesse-Décès-Allocations familiales-Chômage ;

.L'Institut National d'Assurance accident du travail (I.N.A.I.L.) gère la protection contre les accidents et les maladies professionnelles.

Le financement de la protection sociale est assuré par des cotisations assises sur les salaires dé plafonnés, ainsi que par des contributions des régions en matière de santé et des subventions de l'Etat en matière de chômage et prestations familiales. Les taux de cotisations sont différents dans l'Industrie et le Commerce. Ils sont, par ailleurs, minorés pour les employés en matière de maladie et chômage.

(En %)	Employeurs		Travailleurs
	Industrie	Commerce	
Maladie-Maternité	18,12	16,40	1,00
Vieillesse-Invalidité	17,97	17,82	7,15
Accident du travail	en moyenne de 3 à 5%, plus contribution égale à 20% des cotisations		
Chômage	3,81	1,61	
Prestations familiales	6,20	6,20	

L'assurance maladie assure par le biais d'un conventionnement des médecins avec la région un remboursement à 100% des soins, sauf existence dans quelques cas particuliers d'un ticket modérateur.

Sous réserve d'un délai de carence de 3 jours, des indemnités journalières sont versées 6 mois par an au maximum, pour un montant de 50% du salaire réel pendant 21 jours, puis de 66,66% ensuite.

Les pensions d'invalidité et de vieillesse.

A partir d'un taux minimum d'incapacité de 66%, une allocation d'invalidité est versée, tenant compte du nombre d'années d'assurance (au maximum 40) et du salaire moyen annuel cotisable des 5 dernières années. La pension de vieillesse, calculée de manière identique, est due à compter de 60 ans (55 ans pour les femmes). Une pension sociale, à la charge du Fonds Social, est versée aux personnes âgées de plus de 65 ans, dépourvues de revenus.

Les accidents du travail, outre le remboursement intégral des soins, donnent lieu à des prestations en espèces, jusqu'à guérison, d'un montant de 60% du salaire de base journalier pendant 90 jours, puis de 75% du salaire.

Les prestations familiales sont versées dès le premier enfant. Une allocation complémentaire est modulée compte-tenu du revenu familial et du nombre d'enfants.

L'assurance-chômage permet, sous réserve de 2 ans d'assurance et de 52 semaines de cotisations pendant les deux dernières années, le versement au maximum 160 jours par an, d'un forfait chômage. En cas de licenciement économique, une allocation spéciale peut être versée d'un montant égal aux deux tiers du dernier salaire journalier.

PAYS BAS**RAPPEL SUR LE REGIME DE PROTECTION SOCIALE**

L'organisation de la protection sociale repose sur :

- Le Ministère des Affaires Sociales et de l'Emploi, en ce qui concerne toutes les prestations en espèces (maladie, maternité, invalidité, chômage, vieillesse, survivants, allocations familiales)

Sous l'égide d'un Conseil des Assurances Sociales, sont gérés :

- . les risques maladie, invalidités, chômage par des associations professionnelles, également chargées de percevoir les cotisations afférentes.
- . la protection contre le chômage, par les communes.

Par ailleurs, une Banque des Assurances Sociales, subdivisée en "Conseils du Travail" couvre les risques vieillesse, survivants et allocation familiales.

- Le Ministère du Bien-être, de la Santé Publique et de la Culture, pour ce qui est des prestations en nature maladie et maternité. Un "Conseil des caisses de maladie" coordonne la gestion menée par la Caisse de Compensation, une Caisse Générale d'Assurance Maladie (pour les risques graves) et des caisses locales de maladie.

Le financement des diverses prestations est assuré par des cotisations, plafonnées pour l'ensemble des risques couverts.

Le plafond varie selon les prestations .

Pour les assurances nationales (Pensions, Allocations Familiales, Invalidité Générale, Soins Longue Durée), il atteignait 64 550 florins en 1987.

1987	Salarié	Employeur	Total
Maladie			
prestations en nature	4.90%	4.90%	9.80%
risques graves	-	4.55%	4.55%
prestations en espèces	1.00%	5.35%	6.35%
Invalidité			
assurance salariés WAO	14.40%	-	14.40%
assurance générale AAW	-	6.20%	6.20%
Vieillesse AOW	11.75%	-	11.75%
Veuves, Orphelins AWW	1.25%	-	1.25%
Chômage n.WWW	1.25%	1.25%	2.50%
Allocations Familiales AKW	-	2.65%	2.65%

On note une participation des pouvoirs publics

.par le biais d'une subvention annuelle à l'assurance générale maladie (risques graves)

.par une contribution au système d'assistance chômage.

Les principales prestations versées sont les suivantes :

Assurance Maladie-Maternité :

Les soins sont assurés gratuitement, et sans condition de temps de travail et d'immatriculation. Un système de paiement direct a été mis en place entre les caisses et les médecins, les établissements d'hospitalisation et les pharmacies.

Une participation de l'assuré est demandée, uniquement en ce qui concerne les médicaments : elle est forfaitaire par médicament avec un maximum annuel.

Des prestations en espèces sont versées, pendant 12 mois au plus. Elles assurent 80% du salaire journalier, dans la limite d'un plafond. Ce taux est de 100% en cas de maternité.

Assurance Invalidité :

Elle couvre aussi les Accidents de Travail.

On distingue :

.l'assurance des salariés, qui intervient pendant les 52 premières semaines. Le taux d'incapacité doit être au minimum de 15%. L'indemnité varie selon ce dernier taux, de 10 à 80% de la rémunération journalière.

.l'assurance nationale (créée en 1975) qui intervient après 52 semaines d'incapacité et jusqu'à 65 ans, pour un taux minimum d'incapacité de 25%.

Assurance Vieillesse :

Une pension nationale uniforme, mais variable selon la situation familiale, est versée à toute personne âgée de plus de 65 ans et sans durée minimum d'affiliation. Les droits s'acquièrent par 1/50^{ème} par année d'assurance.

Les Pays Bas ont par ailleurs facilité la création de régimes de retraite complémentaire, qui couvrent à l'heure actuelle 82% des salariés.

Prestations Familiales :

Versées dès le premier enfant, et jusqu'à 16 ans ou 27 ans en cas d'études ou de formation professionnelle. Elles sont forfaitaires et les montants forfaitaires varient selon les tranches d'âge et le nombre d'enfants.

Chômage :

Trois régimes coexistent en la matière :

1. L'assurance chômage assure un revenu s'élevant à 70% du salaire journalier perdu plafonné (262 florins en 1987). La durée de l'allocation varie en fonction de l'âge et de la durée de l'emploi (de 26 semaines ... à 5 ans pour 40 années d'emploi).

2. L'allocation chômage, versée pendant 1 an aux assurés ne remplissant plus les conditions de l'assurance chômage. Elle n'assure que 70% du salaire minimum.

3. L'assistance chômage, enfin qui peut prendre la forme d'une allocation forfaitaire (889 à 1047 florins par personne et par mois), ou d'un revenu minimum (70 à 100% du salaire minimum selon la situation familiale).

R.F.A.

RAPPEL SUR LE REGIME DE PROTECTION SOCIALE

L'organisation de la sécurité sociale allemande est marquée par une séparation en 4 branches gérant chacune un type de risque :

.L'assurance maladie-maternité est gérée par 4 types de caisses : locales, d'entreprises, de l'artisanat ou subsidiaire qui se livrent une certaine concurrence ;

.L'assurance vieillesse-invalidité-survivant relève de l'Union des Organismes d'Assurance Pension qui assure une coordination entre organismes professionnels et notamment 18 organismes régionaux d'assurance pour ouvriers ;

.Les accidents du travail et maladies professionnelles relèvent d'associations professionnelles ;

.Pour l'assurance chômage et les allocations partielles, un office fédéral du travail coordonne l'action de 9 offices régionaux et 146 bureaux locaux.

Le financement est assuré par des cotisations employeur et salarié, plafonnées sauf en matière d'accident du travail. Les prestations familiales sont financées par le budget fédéral.

	Travailleur (%)	Employé (%)	Total (%)	Observations
Maladie-Maternité	5,73%	5,73%	11,46%	.taux moyen qui varie selon le statut des caisses .plafond = 75% du plafond de l'assurance pension
Invalidité-Vieillesse	9,35%	9,35%	18,7%	
Accident du travail	Fixé par les associations professionnelles compte-tenu du degré de risque, à la charge de l'employeur			
Chômage	2,3%	2,3%	4,6%	.Le plafond est celui de l'assurance pension

L'assurance maladie :

La prise en charge des soins n'est pas limitée par une durée d'immatriculation ou de travail. Le principe général est la gratuité des soins avec système de tiers payant.

Des indemnités journalières sont versées, après un délai de carence d'un jour, se montant à 80% du salaire brut.

Le régime d'invalidité vieillesse :

Sous condition de 60 mois de cotisations précédant la survenance du risque, une pension d'invalidité peut être versée. Son montant, dans la limite d'un plafond annuel, est fonction du nombre d'années d'assurance, d'un salaire de base général fixé chaque année et d'un coefficient individuel mesurant, pour chaque année de carrière, le rapport entre le salaire de l'assuré et la moyenne générale des salaires. Le mode de calcul de la pension de vieillesse est identique, l'âge de la retraite se situant au choix de l'intéressé entre 63 et 67 ans.

Les accidents du travail et maladie professionnelle :

Ils donnent lieu aux mêmes indemnités journalières qu'en matière de maladie (80% du salaire brut dans la limite du salaire net). En cas d'incapacité permanente, la pension versée est égale à deux tiers du salaire pour incapacité totale, proratisée en cas de réduction partielle des capacités de gains.

L'indemnisation du chômage :

Elle est effectuée à hauteur de 68% du salaire net antérieur, pendant une période variant selon la durée de dernier emploi occupé, et au maximum de 312 jours.

Un régime d'assistance chômage peut relayer cette indemnisation, pour une durée illimitée, versant 58% du salaire net antérieur.

ANNEXE 4

**Simulations du rendement des
personnels de conduite**

EXERCICE DE SIMULATION

	A	B	C	D	E	F
1	EXERCICES DE SIMULATION					
2	EXERCICES DE SIMULATION					
3						
4	1ère simulation : Temps de travail consacré uniquement à la conduite					
5						
6	Application du règlement social européen					
7			Minimum	Maximum	Moyen	
8	Congés (annuels et fériés)		0	0	0	
9	Jours de travail		365	365	365	
10	Semaines de travail		52,1	52,1	52,1	
11	Repos hebdomadaire (Heure)	45				
12	Repos journalier (Heure)	11				
13	Heures de conduite sur 2 semaines	90				
14	Heures de travail par semaine	68				=24*7-(45+5*11)
15	Plafond d'heures supplémentaires					non visé
16	Repos compensateurs					non visé
17	Total annuel d'heures de conduite		2 346	2 346	2 346	=B13/2*F10
18	Comptabilisation du temps à disposition					non visé
19	Total annuel d'heures de travail					
20						
21						
22	Application de la réglementation sociale : Belgique					
23			Minimum	Maximum	Moyen	
24	Congés (annuels et fériés)		32	34	33	
25	Jours de travail		333	331	332	
26	Semaines de travail		47,6	47,3	47,4	
27	Repos hebdomadaire (Heure)	45				
28	Repos journalier (Heure)	11				
29	Heures de conduite sur 2 semaines	90				
30	Heures de travail par semaine	40				
31	Plafond d'heures supplémentaires	0				Respect de la durée légale du travail sur un trimestre (AR 25/4/86)
32	Repos compensateurs					Travail dominical uniquement
33	Total annuel d'heures de travail comptabilisées		1 903	1 891	1 897	=B30*F26
34	Application du règlement CEE		2 141	2 128	2 134	=(B29/2)*F26
35	Comptabilisation du temps à disposition	0%				Temps de liaison non comptabilisé (CCT march. 25/1/85)
36	Total annuel d'heures de travail réelles					
37						
38						
39	Application de la réglementation sociale : Espagne					
40			Minimum	Maximum	Moyen	
41	Congés (annuels et fériés)		41	41	41	
42	Jours de travail		324	324	324	
43	Semaines de travail		46,3	46,3	46,3	
44	Repos hebdomadaire (Heure)	45				
45	Repos journalier (Heure)	11				
46	Heures de conduite sur 2 semaines	90				
47	Heures de conduite par semaine	48				DR 1270 art.3 §1
48	Heures de travail par semaine	40				
49	Plafond d'heures supplémentaires					non plafonnées
50	Repos compensateurs					jours fériés uniquement
51	Total annuel d'heures de travail comptabilisées		2 222	2 222	2 222	=B47*F43
52	Application du règlement CEE		2 083	2 083	2 083	=(B46/2)*F43
53	Comptabilisation du temps à disposition	0%				DR 2001 art.9 §3
54	Total annuel d'heures de travail réelles					
55						
56						
57	Application de la réglementation sociale : France					
58			Minimum	Maximum	Moyen	
59	Congés (annuels et fériés)		41	43	42	
60	Jours de travail		324	322	323	
61	Semaines de travail		46,3	46,0	46,1	
62	Repos hebdomadaire (Heure)	45				
63	Repos journalier (Heure)	11				
64	Heures de conduite sur 2 semaines	90				
65	Heures de travail par semaine	39				
66	Maximum d'heures de travail hebdomadaires	46				en moyenne sur 12 semaines
67	Repos compensateurs					20% au delà de 42 H./sem. jusqu'à 130 H./an ; 50% au delà
68	Total annuel d'heures de travail comptabilisées		2 017	2 005	2 011	=(46*F61)-((46-42)*(130/(46-39))*0,2)-((46-39)*(F61-(130/(46-39))))*0,5
69	Application du règlement CEE		2 083	2 070	2 076	=(B64/2)*F61
70	Comptabilisation du temps à disposition	66%				Décret 83-40
71	Total annuel d'heures de travail réelles					
72						
73						
74	Application de la réglementation sociale : Grande Bretagne					
75			Minimum	Maximum	Moyen	
76	Congés (annuels et fériés)		27	33	30	
77	Jours de travail		338	332	335	
78	Semaines de travail		48,3	47,4	47,9	
79	Repos hebdomadaire (Heure)	45				
80	Repos journalier (Heure)	11				
81	Heures de conduite sur 2 semaines	90				
82	Heures de travail par jour	11				Transport Act art.96
83	Plafond d'heures supplémentaires					non plafonnées
84	Repos compensateurs					jours fériés uniquement
85	Total annuel d'heures de travail comptabilisées		3 187	3 130	3 159	=(6*SB82)*F78
86	Application du règlement CEE		2 173	2 134	2 154	=(B81/2)*F78
87	Comptabilisation du temps à disposition	0%				
88	Total annuel d'heures de travail réelles					
89						

EXERCICE DE SIMULATION

	A	B	C	D	E	F
90						
91	Application de la réglementation sociale : Italie					
92			Minimum	Maximum	Moyen	
93	Congés (annuels et fériés)		38	43	40,5	
94	Jours de travail		327	322	324,5	
95	Semaines de travail		46,7	46,0	46,4	
96	Repos hebdomadaire (Heure)	45				
97	Repos journalier (Heure)	11				
98	Heures de conduite sur 2 semaines	90				
99	Heures de travail par semaine	40				
100	Plafond d'heures supplémentaires	17				17 H/mois CCNL TRM art. 18
101	Repos compensateurs					
102	Total annuel d'heures de travail comptabilisées		2 056	1 840	1 854	$=(\$B99*F95)+(E100*11)$
103	Application du règlement CEE		2 102	2 070	2 086	$=(\$B98/2)*F95$
104	Comptabilisation du temps à disposition	0%				0% marchandises CCNL TRM art.11 (p.m. 60% voyageurs)
105	Total annuel d'heures de travail réelles					
106						
107						
108	Application de la réglementation sociale : Pays Bas					
109			Minimum	Maximum	Moyen	
110	Congés (annuels et fériés)		34	39	36,5	
111	Jours de travail		331	326	328,5	
112	Semaines de travail		47,3	46,6	46,9	
113	Repos hebdomadaire (Heure)	45				
114	Repos journalier (Heure)	11				
115	Heures de conduite sur 2 semaines	90				
116	Heures de travail par semaine	40				
117	Amplitude maximum sur 2 semaines	108				Rtb. 77 art.16 non plafonnées
118	Plafond d'heures supplémentaires					au delà de 220 H/4 sem. (règle du temps pour temps)
119	Repos compensateurs	220				3/4 d'heures après 4,30 heures de conduite
120	Interruptions					
121	Total annuel d'heures de travail comptabilisées		2 341	2 305	2 323	$=(\$B117/2)-(6*0,75)*F112$
122	Application du règlement CEE		2 128	2 096	2 112	$=(\$B115/2)*F112$
123	Comptabilisation du temps à disposition	100%				
124	Total annuel d'heures de travail réelles					
125						
126						
127	Application de la réglementation sociale : RFA					
128			Minimum	Maximum	Moyen	
129	Congés (annuels et fériés)		29	44	36,5	
130	Jours de travail		336	321	328,5	
131	Semaines de travail		48,0	45,9	46,9	
132	Repos hebdomadaire (Heure)	45				
133	Repos journalier (Heure)	11				
134	Heures de conduite sur 2 semaines	90				
135	Heures de travail par semaine	40				Maximum de 113 H/2 sem. ; 244H/mois
136	Plafond d'heures supplémentaires					
137	Repos compensateurs	8				au delà de 8H. supplémentaires/2 sem.
138	Total annuel d'heures de travail comptabilisées		2 112	2 018	2 065	$=(\$B135+(\$B137/2))*F131$
139	Application du règlement CEE		2 160	2 064	2 112	$=(\$B134/2)*F131$
140	Comptabilisation du temps à disposition	100%				
141	Total annuel d'heures de travail réelles					
142						
143						
144						
145	Récapitulation des temps de travail maximum					
146			Minimum	Maximum	Moyen	
147	Hypothèse : durée des congés					
148						
149	Belgique		1 903	1 891	1 897	
150	Espagne		2 083	2 083	2 083	
151	France		2 017	2 005	2 011	
152	Grande Bretagne		2 173	2 134	2 154	
153	Italie		2 056	1 840	1 854	
154	Pays Bas		2 128	2 096	2 112	
155	R.F.A.		2 112	2 018	2 065	
156						
157						
158	Kilométrage annuel théorique maximum					
159	Hypothèse de vitesse horaire		65 Km/h			
160	Hypothèse : durée des congés		Minimum	Maximum	Moyen	
161						
162	Belgique		123 686	122 943	123 314	
163	Espagne		135 386	135 386	135 386	
164	France		131 124	130 334	130 729	
165	Grande Bretagne		141 236	138 729	139 982	
166	Italie		133 612	119 600	120 529	
167	Pays Bas		138 311	136 221	137 266	
168	R.F.A.		137 280	131 151	134 216	

EXERCICE DE SIMULATION

	A	B	C	D	E	F
1	EXERCICES DE SIMULATION					
2	EXERCICES DE SIMULATION					
3						
4	2ème simulation : Temps de travail comprenant 20% de temps à disposition					
5	Coefficient de temps à disposition : 20%					
6	Application du règlement social européen					
7			Minimum	Maximum	Moyen	
8	Congés (annuels et fériés)		0	0	0	
9	Jours de travail		365	365	365	
10	Semaines de travail		52,1	52,1	52,1	
11	Repos hebdomadaire (Heure)	45				
12	Repos journalier (Heure)	11				
13	Heures de conduite sur 2 semaines	90				
14	Heures de travail par semaine	68				$=24*7-(45+5*11)$
15	Plafond d'heures supplémentaires					non visé
16	Repos compensateurs					non visé
17	Total annuel d'heures de conduite		2 346	2 346	2 346	$=\$B13/2*F10$
18	Comptabilisation du temps à disposition					non visé
19	Total annuel d'heures de travail					
20						
21						
22	Application de la réglementation sociale : Belgique					
23			Minimum	Maximum	Moyen	
24	Congés (annuels et fériés)		32	34	33	
25	Jours de travail		333	331	332	
26	Semaines de travail		47,6	47,3	47,4	
27	Repos hebdomadaire (Heure)	45				
28	Repos journalier (Heure)	11				
29	Heures de conduite sur 2 semaines	90				
30	Heures de travail par semaine	40				
31	Plafond d'heures supplémentaires	0				Respect de la durée légale du travail sur un trimestre (AR 25/4/86)
32	Repos compensateurs					Travail dominical uniquement
33	Total annuel d'heures de travail comptabilisées		1 903	1 891	1 897	$=\$B30*F26$
34	Application du règlement CEE		2 141	2 128	2 134	$=\$B29/2)*F26$
35	Comptabilisation du temps à disposition	0%				Temps de liaison non comptabilisé (CCT march. 25/1/85)
36	Total annuel d'heures de travail réelles		2 283	2 270	2 277	$=F33*(1+\$B5)$
37						
38						
39	Application de la réglementation sociale : Espagne					
40			Minimum	Maximum	Moyen	
41	Congés (annuels et fériés)		41	41	41	
42	Jours de travail		324	324	324	
43	Semaines de travail		46,3	46,3	46,3	
44	Repos hebdomadaire (Heure)	45				
45	Repos journalier (Heure)	11				
46	Heures de conduite sur 2 semaines	90				
47	Heures de conduite par semaine	48				DR 1270 art.3 §1
48	Heures de travail par semaine	40				
49	Plafond d'heures supplémentaires					non plafonnées
50	Repos compensateurs					jours fériés uniquement
51	Total annuel d'heures de travail comptabilisées		2 222	2 222	2 222	$=\$B47*F43$
52	Application du règlement CEE		2 083	2 083	2 083	$=\$B46/2)*F43$
53	Comptabilisation du temps à disposition	0%				DR 2001 art.9 §3
54	Total annuel d'heures de travail réelles		2 499	2 499	2 499	$=F52*(1+\$B5)$
55						
56						
57	Application de la réglementation sociale : France					
58			Minimum	Maximum	Moyen	
59	Congés (annuels et fériés)		41	43	42	
60	Jours de travail		324	322	323	
61	Semaines de travail		46,3	46,0	46,1	
62	Repos hebdomadaire (Heure)	45				
63	Repos journalier (Heure)	11				
64	Heures de conduite sur 2 semaines	90				
65	Heures de travail par semaine	39				
66	Maximum d'heures de travail hebdomadaires	46				en moyenne sur 12 semaines
67	Repos compensateurs					20% au delà de 42 H./sem. jusqu'à 130 H. /an ; 50% au delà
68	Total annuel d'heures de travail comptabilisées		2 017	2 005	2 011	$=\$B61)-((46-42)*(130/(46-39))*0,2)-((46-39)*(F61-(130/(46-39))))*0,5)$
69	Application du règlement CEE		2 083	2 070	2 076	$=\$B64/2)*F61$
70	Comptabilisation du temps à disposition	66%				Décret 83-40
71	Total annuel d'heures de travail réelles		2 161	2 148	2 155	$=F68*3/(3*(1-\$B5))+2*\$B5)$
72						
73						
74	Application de la réglementation sociale : Grande Bretagne					
75			Minimum	Maximum	Moyen	
76	Congés (annuels et fériés)		27	33	30	
77	Jours de travail		338	332	335	
78	Semaines de travail		48,3	47,4	47,9	
79	Repos hebdomadaire (Heure)	45				
80	Repos journalier (Heure)	11				
81	Heures de conduite sur 2 semaines	90				
82	Heures de travail par jour	11				Transport Act art.96
83	Plafond d'heures supplémentaires					non plafonnées
84	Repos compensateurs					jours fériés uniquement
85	Total annuel d'heures de travail comptabilisées		3 187	3 130	3 159	$=\$B82*F78)$
86	Application du règlement CEE		2 173	2 134	2 154	$=\$B81/2)*F78$
87	Comptabilisation du temps à disposition	0%				
88	Total annuel d'heures de travail réelles		2 607	2 561	2 584	$=MIN(F86*(1+\$B5);F85)$
89						

EXERCICE DE SIMULATION

	A	B	C	D	E	F
90						
91	Application de la réglementation sociale : Italie					
92			Minimum	Maximum	Moyen	
93	Congés (annuels et fériés)		38	43	40,5	
94	Jours de travail		327	322	324,5	
95	Semaines de travail		46,7	46,0	46,4	
96	Repos hebdomadaire (Heure)	45				
97	Repos journalier (Heure)	11				
98	Heures de conduite sur 2 semaines	90				
99	Heures de travail par semaine	40				
100	Plafond d'heures supplémentaires	17				17 H/mois CCNL TRM art. 18
101	Repos compensateurs					
102	Total annuel d'heures de travail comptabilisées		2 056	1 840	1 854	$=(B99*F95)+(E100*11)$
103	Application du règlement CEE		2 102	2 070	2 086	$=(B98/2)*F95$
104	Comptabilisation du temps à disposition	0%				0% marchandises CCNL TRM art.11 (p.m. 60% voyageurs)
105	Total annuel d'heures de travail réelles		2 467	2 208	2 225	$=F102*(1+B5)$
106						
107						
108	Application de la réglementation sociale : Pays Bas					
109			Minimum	Maximum	Moyen	
110	Congés (annuels et fériés)		34	39	36,5	
111	Jours de travail		331	326	328,5	
112	Semaines de travail		47,3	46,6	46,9	
113	Repos hebdomadaire (Heure)	45				
114	Repos journalier (Heure)	11				
115	Heures de conduite sur 2 semaines	90				
116	Heures de travail par semaine	40				
117	Amplitude maximum sur 2 semaines	108				Rtb. 77 art.16
118	Plafond d'heures supplémentaires					non plafonnées
119	Repos compensateurs	220				au delà de 220 H/4 sem. (règle du temps pour temps)
120	Interruptions					3/4 d'heures après 4,30 heures de conduite
121	Total annuel d'heures de travail comptabilisées		2 341	2 305	2 323	$=(B117/2)-(6*0,75))*F112$
122	Application du règlement CEE		2 128	2 096	2 112	$=(B115/2)*F112$
123	Comptabilisation du temps à disposition	100%				
124	Total annuel d'heures de travail réelles		2 341	2 305	2 323	$=MIN(F122*(1+B5);B123*F121)$
125						
126						
127	Application de la réglementation sociale : RFA					
128			Minimum	Maximum	Moyen	
129	Congés (annuels et fériés)		29	44	36,5	
130	Jours de travail		336	321	328,5	
131	Semaines de travail		48,0	45,9	46,9	
132	Repos hebdomadaire (Heure)	45				
133	Repos journalier (Heure)	11				
134	Heures de conduite sur 2 semaines	90				
135	Heures de travail par semaine	40				Maximum de 113 H/2 sem. ; 244H/mois
136	Plafond d'heures supplémentaires					
137	Repos compensateurs	8				au delà de 8H. supplémentaires/2 sem.
138	Total annuel d'heures de travail comptabilisées		2 112	2 018	2 065	$=(B135+(B137/2))*F131$
139	Application du règlement CEE		2 160	2 064	2 112	$=(B134/2)*F131$
140	Comptabilisation du temps à disposition	100%				
141	Total annuel d'heures de travail réelles		2 112	2 018	2 065	$=B140*F138$
142						
143						
144						
145	Récapitulation des temps de travail maximum					
146			Minimum	Maximum	Moyen	
147	Hypothèse : durée des congés					
148						
149	Belgique		2 283	2 270	2 277	
150	Espagne		2 499	2 499	2 499	
151	France		2 161	2 148	2 155	
152	Grande Bretagne		2 607	2 561	2 584	
153	Italie		2 467	2 208	2 225	
154	Pays Bas		2 341	2 305	2 323	
155	R. F. A.		2 112	2 018	2 065	