

**COMMUNAUTE ECONOMIQUE  
EUROPEENNE**

V/VII/4674/62-F

—  
**COMMISSION**  
—

**Direction Générale des Affaires Sociales**

**Direction Générale des Transports**

**PROJET D'APERÇU DES CONDITIONS  
DE TRAVAIL DANS LES TRANSPORTS ROUTIERS  
DES PAYS DE LA COMMUNAUTE**

**Bruxelles, le 15 septembre 1962**

# COMMUNAUTE ECONOMIQUE EUROPEENNE COMMISSION

---

Direction Générale  
des Affaires Sociales

Direction Générale  
des Transports

V/VII/4674/62-F

Orig.: F et D

Bruxelles, le 15 septembre 1962

PROJET D'APERÇU DES CONDITIONS DE TRAVAIL  
DANS LES TRANSPORTS ROUTIERS DES PAYS DE  
LA COMMUNAUTE

---

TABLE DES MATIERES

	<u>Page</u>
<u>Avant-Propos</u>	
<u>Analyse comparative des conditions de travail</u>	
I. Aptitudes physiques et professionnelles des conducteurs	1
II. Durée du travail	8
III. Durée du repos	23
IV. Dispositions applicables pour certaines catégories de travailleurs	39
V. Perspectives en matière de réduction de la durée du travail et accroissement de la durée du repos	40
VI. Le contrôle	42
VII. Situation pratique en matière de durée du travail	45
VIII. Allocations et indemnités	46
IX. Salaires et primes	50
<u>Les conditions de travail dans chacun des pays-membres</u>	52

AVANT-PROPOS

L'exécution des tâches qui ont été confiées à la Commission par le Traité de Rome aussi bien en ce qui concerne la Politique sociale générale que dans le cadre de la politique commune des transports exige sans aucun doute et en premier lieu la connaissance exacte de la situation existante dans les six pays de la Communauté. En effet, cette connaissance doit constituer la base de tout examen des nécessités et possibilités d'harmonisation ainsi que le point de départ de toute initiative que la Commission serait amenée à prendre.

Bien que la Politique commune des Transports couvre les trois principaux modes de transports sur le plan communautaire, les chemins de fer, la navigation intérieure et les transports routiers, il s'est avéré indispensable de sérier les problèmes. Une première étude est consacrée aux conditions de travail dans les transports routiers; elle sera suivie par des études analogues pour les autres modes de transports.

Le présent "Projet d'aperçu des conditions de travail dans les transports routiers dans les pays de la Communauté" a été élaboré grâce aux informations fournies par les gouvernements des Etats membres et par les organisations professionnelles compétentes sur la base d'un questionnaire mis au point par les services compétents de la Direction Générale des Affaires Sociales et de la Direction Générale des Transports.

Dans le but de mettre au point un document de base ayant un caractère complet et offrant des garanties suffisantes de précision, il a été décidé de soumettre le présent projet pour vérification, aux experts des gouvernements nationaux et des partenaires sociaux.

L'étude comprend, en dehors d'une partie communautaire analytique illustrée par des tableaux synoptiques sur les principaux points, une description par pays de la situation légale, réglementaire et conventionnelle en matière d'aptitudes physiques et professionnelles, de durée du travail, de repos, de rémunération et de contrôle. Un premier aperçu statistique, parfois rudimentaire, est ajouté pour chaque pays.

Analyse comparative des conditions de travailI. APTITUDES PHYSIQUES ET PROFESSIONNELLES DES CONDUCTEURSA. Aptitudes physiques

Le fait que les les aptitudes physiques et professionnelles du personnel affecté à la conduite des véhicules sont de la plus grande importance pour la sécurité des transports ne nécessite aucune explication. L'élément le plus important dans ce domaine est le permis de conduire, qui est considéré dans tous les pays de la Communauté, à l'exception de la Belgique, comme une condition indispensable à l'admission des conducteurs à la circulation routière.

L'utilité de la fixation d'un âge minimum pour la sécurité des transports est reconnue par tous les pays de la Communauté. Dans tous les pays de la Communauté, à l'exception de la Belgique, le titulaire du permis de conduire doit remplir les conditions d'âge prescrites, qui varient selon la nature du permis. Le tableau suivant reflète la situation existant en ce domaine dans les divers pays.

.../...

Age minimum du personnel affecté à la conduite de véhicules dans les six pays

	Belgique	République fédérale d'Allemagne	France	Italie	Luxembourg	Pays-Bas
<p><u>Transport de voyageurs</u></p> <p>Conducteurs</p> <p>Autre personnel (receveurs et Guides)</p>	<p>21</p> <p>receveurs : 21 autres : 14</p>	<p>&gt; 8 places assises</p> <p>Selon la loi sur la protection du travail des jeunes : 14</p>	<p>21</p> <p>Selon réglementation légale de caractère général : 14</p>	<p>21</p> <p>Pour les services publics concessionnés : 18 ; pour tout autre transport de personnes selon réglementations légales de caractère général : 15</p>	<p>21</p> <p>15</p>	<p>21</p> <p>15</p>
<p><u>Transport de marchandises</u></p> <p>Conducteurs</p>	<p>&lt; 5 tonnes : 18</p> <p>&gt; 5 tonnes : 21</p>	<p>&lt; 7,5 tonnes : 18</p> <p>&gt; 7,5 tonnes : 21</p>	<p>18</p>	<p>I. Catégorie de camions avec 1 conducteur : 18 (1. camions sans remorque ; 2. camions avec remorque ou semi-remorque de poids total en charge : a) &lt; 3,5 tonnes et munis d'un système de freinage continu et automatique ; b) &lt; 2,5 tonnes et munis d'autres systèmes de freinage ) II. Catégorie de camions avec 2 conducteurs : 21 (auto-articulés, ainsi que trains routiers avec remorques dont le poids total en charge est supérieur aux catégories mentionnées sous I 2. a) et b) )</p>	<p>&lt; 3,5 tonnes : 18</p> <p>&gt; 3,5 tonnes : 21</p>	<p>Transports nationaux : 18</p> <p>Transports internationaux : 21</p>
<p>Autre personnel (convoyeur)</p>	<p>14</p>	<p>Selon la loi sur la protection du travail des jeunes : 14</p>	<p>Selon réglementation légale de caractère général : 14</p>		<p>15</p>	<p>15</p>

Il ressort de ce tableau que l'âge minimum des conducteurs affectés au transport de personnes est fixé à 21 ans dans tous les pays et même à 23 ans dans la république fédérale d'Allemagne. Quant à l'autre personnel des transports de voyageurs (conducteurs et guides), l'âge minimum en Italie est de 18 ans dans les services publics concessionnés de personnes. En France, il n'existe pas de dispositions spéciales pour ce personnel. Dans ce pays ainsi qu'en Italie (à l'exception de la disposition spéciale mentionnée ci-dessus), l'âge minimum est de 14 resp. 15 ans selon des réglementations légales de caractère général. La Belgique possède une réglementation spéciale fixant l'âge minimum des receveurs à 21 ans.

En ce qui concerne les transports de marchandises, l'âge minimum exigé des conducteurs est fixé, dans un grand nombre de pays, en fonction du poids du véhicule. Il a été fixé à 18 ans pour les véhicules légers et à 21 ans pour les véhicules lourds. Seuls les Pays-Bas font une distinction, pour la fixation de l'âge minimum, entre les transports nationaux et internationaux. En ce qui concerne les autres catégories du personnel employé dans les transports de marchandises (convoyeurs), les indications données plus haut au sujet de la catégorie comparable du personnel employé dans les transports de voyageurs s'y appliquent également.

L'utilité de la fixation d'un âge maximum pour la sécurité des transports ne fait également aucun doute. Il n'existe toutefois qu'un seul pays, à savoir l'Italie, où la législation relative aux transports routiers prévoit un âge maximum : 60 ans pour les conducteurs affectés aux transports de voyageurs et aux transports de marchandises de la catégorie II. Dans les autres pays de la Communauté, ce n'est que l'âge auquel le droit à la retraite est atteint qui est déterminant. Une fois parvenu à cet âge limite, l'employé n'est cependant pas tenu de cesser ses activités. Cependant, dans la pratique, dans tous les pays les conducteurs ayant atteint l'âge de 60 à 65 ans n'exercent plus leur profession.

Parallèlement aux dispositions relatives à l'âge minimum, les dispositions relatives aux conditions physiques exigées ont pour but de renforcer la sécurité des transports. La délivrance d'un permis de conduire est assujettie dans tous les pays de la Communauté où existe un permis de conduire, à la production par le candidat de la preuve de son aptitude physique. Toutefois, le caractère de l'attestation de l'aptitude exigée varie considérablement d'un pays à l'autre. On peut constater, en règle générale, que les conditions requises pour l'obten-

tion du certificat d'aptitude physique sont plus strictes dans les transports professionnels de voyageurs en raison de la grande responsabilité qui incombe au conducteur, qu'elles ne le sont dans le transport professionnel de marchandises. Dans tous les pays de la Communauté, le certificat d'aptitude physique n'est délivré au conducteur employé dans les transports professionnels de voyageurs qu'à la suite d'un examen médical. La durée de validité du certificat d'aptitude physique est limitée, dans tous les cas, à un certain nombre d'années. A l'expiration de cette période, le candidat doit se soumettre à un nouvel examen médical. La périodicité de cet examen varie d'un pays à l'autre, le délai maximum étant de 5 ans et le délai minimum d'un an. En France, en Belgique et au Luxembourg, la périodicité est fixée en fonction de l'âge du conducteur, de sorte que les conducteurs appartenant aux catégories d'âge plus élevées sont assujettis à des examens plus rapprochés que les conducteurs appartenant à des catégories d'âge moins élevés.

Il convient de faire remarquer en outre qu'en Belgique la délivrance du certificat d'aptitude physique est subordonnée non seulement à un examen médical, mais à un test psychotechnique. Sur un autre plan, la question se pose de savoir si et dans quelle mesure les entreprises prennent elles-mêmes l'initiative d'exiger un test psychotechnique. Aux Pays-Bas, par exemple, il est appliqué par diverses entreprises de transports de voyageurs en tant que moyen de sélection lors du recrutement du personnel.

Dans les transports de marchandises pour compte d'autrui en Belgique, il n'existe pas une telle réglementation spéciale. Pour les conducteurs ayant atteint l'âge de 21 ans, il n'existe aucune réglementation - même pas de caractère général - prévoyant un examen médical. Dans ce pays, la législation générale exige que tout employé - donc aussi les employés dans les transports pour compte d'autrui de marchandises et de personnes - n'ayant pas atteint l'âge de 21 ans se soumette à un examen médical, aux fins d'établir si l'intéressé possède les aptitudes physiques nécessaires pour exercer l'activité envisagée. L'examen doit être répété annuellement jusqu'à l'âge de <sup>la</sup> majorité.

Dans les autres pays de la Communauté, un certificat d'aptitude physique est requis pour tous les conducteurs employés dans le transport professionnel de marchandises. La délivrance de ce certificat dépend en France, en Italie et au Luxembourg des résultats de l'examen médical. En république fédérale d'Allemagne, le permis de conduire n'est pas délivré si le candidat est reconnu inapte à la conduite d'un véhicule par suite d'une déficience physique ou mentale. Un examen médical n'a lieu que dans



les cas douteux. En revanche les conducteurs employés par les chemins de fer fédéraux et par la poste fédérale, sont assujettis à des périodes régulières à un examen médical.

Aux Pays-Bas enfin, dans les transports nationaux professionnels de marchandises un examen médical n'est prévu que pour les conducteurs ayant dépassé 60 ans. Les conducteurs appartenant à toutes les autres catégories d'âge doivent indiquer dans un questionnaire des données concernant leur aptitude physique et mentale à conduire un véhicule. Un examen médical n'a lieu que lorsque le candidat répond affirmativement à l'une des questions. En revanche, dans les transports internationaux, le conducteur doit être, selon l'article 22 du "Rijtijdenbesluit", titulaire d'un certificat médical délivré après un examen médical dont la périodicité est fixée à 5 ans. Toutefois, cet article n'est pas encore entré en vigueur.

Comme nous l'avons mentionné plus haut, le fait que la délivrance d'un certificat d'aptitude physique n'est pas subordonnée, dans certains cas, à un examen médical, permet de conclure que les critères appliqués dans les transports professionnels de marchandises sont moins sévères que ceux qui le sont dans les transports professionnels de voyageurs. On peut tirer la même conclusion du fait que la périodicité des examens médicaux est fixée dans bien des cas (France et Luxembourg, en ce qui concerne les petits camions) <sup>jusqu'à</sup> /10 ans au maximum, d'où il ressort que la périodicité des examens médicaux est plus espacée dans ce secteur que dans celui des transports professionnels de voyageurs. Il faut en outre faire remarquer, en ce qui concerne ces deux pays, que la périodicité varie, selon les catégories d'âge, en France, entre 10 et 2 ans, au Luxembourg, pour les camions lourds, entre 5 et 3 ans.

#### B. Aptitudes professionnelles

La possession d'un permis de conduire est sans aucun doute l'élément le plus important de la qualification professionnelle.

Le tableau ci-après donne un aperçu des principales catégories de permis de conduire délivrés dans les transports pour compte d'autrui et les transports pour compte propre. Les descriptions des différentes catégories se limitent aux caractéristiques les plus importantes de ces catégories.

.../...

Permis de conduire intéressant les transports professionnels dans les six pays

	Belgique	République fédérale d'Allemagne	France	Italie	Luxembourg	Pays-Bas
Transports de voyageurs et transports de marchandises	Pas de permis de conduire	Néant	Néant	<p>Catégorie B : Certains véhicules automobiles affectés à des besoins spéciaux et à certains transports <math>\leq 3,5</math> tonnes de poids total en charge, véhicules automobiles pour transports mixtes et véhicules automobiles avec remorque légère (jusqu'à 0,750 tonne de poids total en charge) ; véhicules à trois roues avec un poids à vide <math>&gt; 0,4</math> tonne</p> <p>Catégorie C : Certains véhicules automobiles affectés à des besoins spéciaux et à certains transports <math>&gt; 3,5</math> tonnes</p> <p>Catégorie D : Autobus (<math>&gt; 8</math> places assises destinées aux voyageurs), le cas échéant avec une remorque légère, véhicules automobiles des catégories B et C avec une remorque lourde</p> <p>Catégorie E : Véhicules automobiles avec remorque, si le conducteur est déjà habilité à conduire les véhicules automobiles des catégories C et D</p>	<p>Catégorie B : Véhicules automobiles pour le transport de voyageurs <math>\leq 8</math> places assises destinées aux voyageurs ; camions <math>\leq 3,5</math> t</p>	<p>Catégories B-E : Véhicules automobiles pour le transport de voyageurs <math>\leq 8</math> places assises destinées aux voyageurs ; camions <math>\leq 3,5</math> t</p>
Transports de voyageurs	Pas de permis de conduire. Pour les lignes secondaires, les candidats à la profession de conducteur sont soumis à un examen pratique et théorique	$> 8$ places assises destinées aux voyageurs ; permis de conduire de la catégorie 2 (poids total $> 7,5$ t) + autorisation des autorités administratives	<p>Catégorie D : <math>&gt; 8</math> places assises destinées aux voyageurs + le cas échéant remorque <math>\leq 0,750</math> t</p> <p>Catégorie E : <math>&gt; 8</math> places assises destinées aux voyageurs + remorque <math>&gt; 0,750</math> t</p>	Néant	<p>Catégorie D : <math>&gt; 8</math> places assises destinées aux voyageurs</p>	Catégorie D-E : $> 8$ places assises destinées aux voyageurs
Transports de marchandises	Pas de permis de conduire	<p>Catégorie 3 : Véhicules automobiles n'appartenant pas à la catégorie 2, c'est-à-dire <math>&lt; 7,5</math> t</p> <p>Catégorie 2 : 1. poids total autorisé (y compris semi-remorque) : <math>&gt; 7,5</math> t 2. trains routiers à plus de 3 essieux</p>	<p>Catégorie C : poids total <math>\leq 3,5</math> t + (le cas échéant) remorques dont le poids total s'élève à <math>\leq 0,750</math> t</p> <p>Catégorie E : poids total <math>&gt; 3,5</math> t + remorques <math>&gt; 0,750</math> t</p>	Néant	Catégorie C : poids total $> 3,5$ t	Catégorie C-E : poids total $> 3,5$ t

Il ressort de ce tableau qu'à l'exception de la Belgique (1) la possession d'un permis de conduire est la condition requise dans tous les Etats membres pour être habilité à la conduite d'un véhicule automobile. Des permis de conduire de différentes catégories existent dans tous les pays. Bien que la délimitation des catégories varie selon les pays, elle repose dans une large mesure sur des critères communs. C'est ainsi que les permis de conduire habilitant les conducteurs aux transports de marchandises sont en partie différents de ceux qui habilitent les conducteurs aux transports de voyageurs, et que d'autre part, des critères différents sont à la base de la délimitation des catégories dans ces deux modes de transport. Il s'agit, en ce qui concerne les transports de marchandises, du poids total maximum autorisé en charge du véhicule automobile.

La limite entre les catégories est fixée, dans de nombreux cas, à 3,5 tonnes. Le poids total en charge d'une remorque constitue un deuxième critère de classement par catégories. La limite est fixée ici, dans de nombreux cas, à 0,750 tonne.

Pour le transport de voyageurs, le critère est constitué par le nombre de places assises. La limite entre les catégories est fixée, dans tous les cas, à 8 places assises destinées aux voyageurs.

D'autres qualifications professionnelles peuvent être exigées des conducteurs parallèlement au permis de conduire. C'est ainsi que dans tous les pays, à l'exception de la Belgique, il est stipulé, soit dans les dispositions législatives, soit dans les conventions collectives, que les conducteurs professionnels doivent assurer certains petits travaux d'entretien et de réparation. En Allemagne toutefois ceci n'est demandé que dans les transports de voyageurs. De plus, les conducteurs ou les receveurs doivent assurer, notamment dans les transports de voyageurs, certains travaux administratifs courants.

La connaissance de langues étrangères constitue la troisième qualification. Une rémunération spéciale existe en France et en Italie, dans les transports de voyageurs, pour les connaissances de cette nature. Ces connaissances sont exigées en Belgique, <sup>et en Italie</sup> dans certains districts bilingues.

---

(1) Une loi portant création du permis de conduire est actuellement en cours d'élaboration en Belgique.

Ce n'est que dans quelques cas peu nombreux, que d'autres aptitudes professionnelles sont encore exigées. En république fédérale d'Allemagne, dans les transports de personnes, on exige la production d'une attestation certifiant que le candidat a suivi avec succès un cours sur les premiers soins à dispenser en cas d'accident de la circulation. Dans certains pays, les conducteurs doivent veiller, en outre, au bon état du véhicule et à son chargement. Il s'agit dans ce cas de prescription expresses; mais, en l'absence de telles prescriptions, la même obligation subsiste en pratique.

Aux Pays-Bas, les différentes catégories de salaires de la profession de conducteur sont établies en fonction des différentes connaissances professionnelles, par exemple, celles concernant le chargement et le déchargement, l'exécution de travaux administratifs et l'organisation du trafic régulier.

## II. DUREE DU TRAVAIL

La durée du travail doit être considéré comme une des conditions de travail les plus importantes parmi celles qui sont à harmoniser. C'est la raison pour laquelle cette question sera examinée en détail dans la présente analyse comparative.

La notion de la durée du travail est assez peu précise en soi. Il existe un bon nombre de notions se référant à la durée du travail. Un premier essai tendant à délimiter et à préciser ces notions a été fait par la Commission dans le rapport "Schéma pour l'étude des problèmes de la durée du travail", doc. V/8139/61-F, du mois de décembre 1961. Les problèmes complexes que pose une telle définition revêtent un caractère général et ne peuvent, de ce fait, être exposés en détail dans la présente analyse comparative qui ne concerne que les transports. Cette analyse doit se limiter à certains problèmes principaux soulevés par la définition de cette notion.

.../...

Afin de donner une image nette de la situation actuelle, on a procédé, dans les rapports présentés par pays et joints en annexe, ainsi que dans l'analyse comparative, à une étude sur la durée du travail, en se référant à des notions différentes.

Il convient de mentionner en premier lieu la durée du travail dite normale. Cette notion peut, selon l'avis du Bureau international du travail, être définie de deux façons :

- a) le nombre d'heures fixé dans chaque pays par la législation, par accords collectifs ou par sentences arbitrales, ou en application de ceux-ci;
- b) le nombre d'heures fournis au-delà duquel tout travail effectué :
  - 1) est rémunéré au taux des heures supplémentaires,
  - 2) constitue une exception aux règles ou aux usages admis pour l'établissement ou les travaux considérés.

Le point a) donne une définition claire de la "durée normale du travail". La définition donnée au point b) doit être, en revanche, appliquée lorsque les lois ou les accords collectifs, etc. ne contiennent aucune définition de la notion de la durée régulière du travail. La définition donnée au point b) 1) constitue une simple base de rémunération et n'a, en soi, aucune signification quant aux durées effectives du travail devant être considérées comme normales. En revanche, la définition donnée au point b) 2) contient effectivement la notion de la durée du travail pouvant être désignée comme normale au sens de la durée effective du travail.

En fait, on rencontre les trois définitions mentionnées plus haut dans le secteur des transports routiers des six pays. Ces définitions ne s'excluent d'ailleurs pas l'une l'autre et peuvent par conséquent être appliquées parallèlement dans certains pays.

L'étude se fonde en deuxième lieu sur la notion dite d'"amplitude". Cette notion, empruntée à la terminologie française, désigne la durée totale sur laquelle s'étend la prestation de travail.

.../...

"L'amplitude" résulte de la durée de la présence effective qui, dans les transports, est souvent beaucoup plus longue que la durée effective du travail. L'amplitude comprend, en même temps que la durée effective du travail, le temps d'attente et le temps de disponibilité. Elle peut également comprendre de brèves pauses pendant le travail. Il va de soi que la durée normale du travail est comprise dans l'"amplitude".

Une troisième notion de la durée normale du travail, qui doit logiquement suivre la définition donnée au point b), est celle des heures supplémentaires fournies parallèlement à la durée normale du travail. Pour autant que cette dernière notion soit comprise dans le sens de la définition donnée sous b. 2., les conditions requises et les limites des heures supplémentaires fournies déterminent la durée maximum autorisée du travail, qui doit être constituée par la somme de la durée normale du travail et des heures supplémentaires.

La récapitulation en chiffres de la durée normale du travail, des heures supplémentaires et de la durée du travail maximum autorisée peut se référer à des périodes différentes. Dans le transport routier, il s'agit, en principe, d'une journée, d'une semaine et, dans certains cas, d'autres périodes de référence. En ce qui concerne la période d'une journée, il convient de faire observer qu'il existe dans de très nombreux cas, parallèlement à la réglementation normale portant sur x heures par jour, une réglementation complémentaire autorisant le travail y fois par semaine z heures par jour. Ces réglementations accusent des différences considérables d'un pays à l'autre. Une comparaison des durées du travail portant sur une brève période est, de ce fait, très difficile. En règle générale, une comparaison serait d'autant plus sûre et aurait une valeur indicative d'autant plus grande que la période de référence serait plus longue. Le tableau suivant fait figurer parallèlement les données fournies par les six pays au sujet de ces quatre notions. Pour être véridique, le tableau doit se limiter à quelques éléments principaux. Il convient d'indiquer en outre qu'en raison des définitions très différentes en usage dans les divers Etats membres, la comparaison doit être assortie de certaines réserves.

.../...

La durée de travail dans les transports routiers les Etats membres Ière Partie

1	2	3	4	5	6	7	8	
Mode de transport	Belgique	République fédérale d'Allemagne	France	Italie	Luxembourg	Pays-Bas		
I. Transport de voyageurs	<p>Légalement et convention collective :</p> <p><u>Lignes secondaires :</u> 8 heures (sur une période de 8 semaines)</p> <p><u>Services publics d'autobus et services spéciaux d'autobus :</u> 8 heures, pouvant être étendues à 10 h, jusqu'à 45 heures par semaine au maximum, calculées sur une période de 21 jours consécutifs</p> <p><u>Transports occasionnels :</u> aucune disposition</p>	<p>Convention collective :</p> <p><u>Transports par autobus :</u> 7,5 heures</p> <p><u>Chemins de fer fédéraux :</u> 8 heures</p> <p><u>Postes fédérales :</u> 8,5 heures</p>	<p>Légalement :</p> <p>Aucune disposition, mais il ressort des dispositions relatives au travail hebdomadaire que l'horaire journalier s'établit comme suit :</p> <p>sur une semaine de 6 jours : 6 h 40 min</p> <p>sur une semaine de 5 jours : 8 h</p> <p>dans la pratique : 8, 9 ou 10 h</p>	<p>Légalement :</p> <p>Durée maximum : 8 h</p> <p>Dans certaines villes : 7 h</p>	<p>Légalement :</p> <p>8 heures</p>	<p>Légalement :</p> <p>Aucune disposition concernant la durée normale du travail</p> <p>Durée maximum : 10 heures avec autorisation de porter cet horaire deux fois par semaine à 12 heures au maximum</p> <p>Convention collective :</p> <p>Aucune disposition relative à la durée normale du travail</p> <p>Dans le transport régulier de voyageurs, la durée du travail est, dans la pratique, dans la plupart des cas, de 7,5 - 8 h sur une semaine de 6 jours, et le plus souvent de 9 h sur une semaine de 5 jours</p>		
Durée normale du travail								
II. Transport de marchandises	<p>Légalement et convention collective :</p> <p>Sur une semaine de 6 jours : 7,5 heures</p> <p>Sur une semaine de 5 jours : 9 heures</p>	<p>Convention collective :</p> <p><u>Transports à courte distance :</u> 7,5 heures</p> <p><u>Transports à longue distance :</u> aucune disposition</p>	<p>Comme pour les transports de voyageurs</p>	<p>Légalement :</p> <p>Aucune disposition</p> <p>Convention collective :</p> <p>Durée maximum : 8 h</p> <p>Pour le travail irrégulier (c'est-à-dire lorsque les services s'étendent hors de la ville) : durée maximum : 10 heures</p>	<p>Légalement :</p> <p>8 heures</p>	<p>Légalement :</p> <p>Comme pour les transports de voyageurs</p> <p>Convention collective :</p> <p>Aucune disposition relative à la durée normale du travail</p>		
Durée normale du travail								
I. Transport de voyageurs	<p>Légalement :</p> <p><u>Lignes secondaires :</u> aucune disposition</p> <p><u>Services publics d'autobus et services spéciaux d'autobus :</u> aucune disposition (v. autre période de référence)</p> <p><u>Autocars :</u> aucune disposition</p> <p>Convention collective :</p> <p><u>Lignes secondaires :</u> 45 heures (sur une période de 8 semaines)</p>	<p>Convention collective :</p> <p><u>Transports par autobus et chemins de fer fédéraux :</u> 45 heures</p> <p><u>Postes fédérales :</u> 45 h lorsque le service consiste en la disponibilité : 56 heures</p>	<p>Légalement :</p> <p>40 heures</p> <p>Effectivement, pour l'ensemble des transports, au 1er avril 1961 : 49,5 heures</p>	<p>Légalement :</p> <p>Durée maximum : 48 h</p> <p>Dans certaines villes : 42 h</p>	<p>Légalement :</p> <p>48 heures</p>	<p>Légalement :</p> <p>Aucune disposition relative à la durée normale du travail</p> <p>Durée maximum : 55 heures</p> <p>Convention collective :</p> <p>Base de rémunération : 48 - 45 h</p>		
Durée normale du travail								
II. Transport de marchandises	<p>Légalement et convention collective :</p> <p>45 heures</p>	<p>Légalement :</p> <p><u>Transports à longue distance :</u> 48 h</p> <p>Convention collective :</p> <p><u>Transports à courte distance :</u> 45 h</p>	<p>Légalement :</p> <p>Comme pour les transports de voyageurs</p>	<p>Légalement :</p> <p>Aucune disposition</p> <p>Convention collective :</p> <p>Durée normale du travail : 48 h</p> <p>Pour le travail irrégulier (c'est-à-dire lorsque les services s'étendent hors de la ville) : durée normale du travail : 60 h</p>	<p>Légalement :</p> <p>48 heures</p>	<p>Comme pour les transports de voyageurs</p> <p>Convention collective :</p> <p>Base de rémunération : 51 - 45 h</p>		
Durée normale du travail								

La durée du travail dans les transports routiers des Etats membres IIe Partie

Objet de l'enquête	Mode de transport	Belgique	République fédérale d'Allemagne	France	Italie	Luxembourg	Pays-Bas
1	2	3	4	5	6	7	8
Durée normale du travail (pour toute autre période de référence)	I. Transport de voyageurs	<p><u>Légalement :</u></p> <p><u>Lignes secondaires :</u> 48 heures par semaine (calculées sur une période de 8 semaines)</p> <p><u>Services publics d'autobus et services spéciaux d'autobus :</u> Durée maximum : 45 h par semaine, calculées sur une période de 21 jours</p> <p><u>Transports occasionnels :</u> Durée maximum : 1200 h, calculées sur une période de 6 mois</p>	<p><u>Transports par autobus :</u> 80 heures calculées sur une période de 2 semaines</p> <p>Aucune disposition</p>		<p><u>Légalement :</u></p> <p>Aucune disposition</p>	<p><u>Légalement :</u></p> <p>Pour le travail en équipe &gt; 8 heures par jour et &gt; 48 heures par semaine, sous condition que l'on ne dépasse pas sur une période de 3 semaines consécutives, 8 heures par jour et 48 heures par semaine</p>	<p><u>Légalement :</u></p> <p>Aucune disposition sur la durée normale du travail</p> <p>Durée maximum : 51 heures, calculées sur une période de 3 semaines au maximum</p>
	II. Transport de marchandises	<p><u>Légalement :</u></p> <p>Maximum 45 heures par semaine, calculées sur une période de 3 semaines</p>	<p><u>Transports à courte distance et à longue distance :</u> aucune disposition</p> <p><u>Chemins de fer fédéraux :</u> 180 h s'étendant sur 4 semaines de calendrier</p>	Aucune disposition	Aucune disposition	Comme pour les transports de voyageurs	Comme pour les transports de voyageurs
Durée totale sur laquelle s'étend la prestation de travail ("amplitude")	I. Transport de voyageurs	<p><u>Convention collective :</u></p> <p><u>Lignes secondaires :</u> Différences d'une entreprise à l'autre en fonction des divers règlements : 12 - 13 h</p> <p><u>Services publics d'autobus :</u> 12 h - 14 h avec autorisation</p>	<p><u>Convention collective :</u></p> <p><u>Autobus, chemins de fer fédéraux et postes fédéraux :</u> 1 conducteur : 12 h 2 conducteurs : 24 h</p>	<p><u>Légalement :</u></p> <p>Normale : 12 h Durée maximum : 1 conducteur : 16 h 2 conducteurs : 18 h</p>	<p><u>Légalement :</u></p> <p>13 heures par jour, calculées sur une période de 4 semaines au maximum, avec un maximum de 15 h par jour. Pour le calcul de la moyenne s'étendant sur 4 semaines, les jours de repos hebdomadaires ne doivent pas entrer en ligne de compte.</p> <p>Pour une "amplitude" de 14 h, les périodes de repos ininterrompues, entre lesquelles se situe l'"amplitude", doivent être de 10 h au minimum</p>	<p><u>Légalement :</u></p> <p>Normale : 12 h</p> <p>Autorisations exceptionnelles : 14 h</p> <p>Cabine à couchettes : 19 heures</p> <p>2 conducteurs : 19 h</p> <p>2 conducteurs avec cabine à couchettes : 24 h</p>	<p><u>Légalement :</u></p> <p><u>Transports nationaux :</u> La "durée de service" (est le péri compris entre deux périodes de repos ininterrompues) : <u>1 conducteur :</u> dans les transports réguliers : 14 h, et deux fois par semaine 16 dans les transports irréguliers : idem, mais pendant la période du 1er juin au 1er septembre : 16 h</p> <p><u>2 conducteurs :</u> 18 h</p> <p><u>Transports internationaux :</u> La "durée du service" (est une partie d'une période de 24 h) : <u>1 conducteur :</u> &gt; 18 ans d'âge : 14 h et, une fois fois par semaine, 16 h</p> <p><u>2 conducteurs :</u> 16 h</p>
	II. Transport de marchandises	Aucune disposition	<p><u>Légalement et convention collective :</u></p> <p><u>Transports à courte distance :</u> 12 h</p> <p><u>Transports à longue distance :</u> Chemins de fer fédéraux et Postes fédérales : 1 conducteur : 12 h 2 conducteurs : 24 h</p>	<p><u>Légalement :</u></p> <p>1 conducteur : 16 h 2 conducteurs : 18 h</p>	Aucune disposition	Comme pour les transports de voyageurs	Comme pour les transports de voyageurs, abstraction faite des transports occasionnels



Objet de l'enquête	Mode de transport	Belgique	République fédérale d'Allemagne	France	Italie	Luxembourg	Pays-Bas
1	2	3	4	5	6	7	8
Limites opposées à la prestation d'heures supplémentaires	I. Transport de voyageurs	<b>Législation :</b> < 2 heures > 2 heures dans certains cas spéciaux	<b>Autobus :</b> Aucune disposition <b>Chemins de fer fédéraux :</b> 2 heures <b>Postes fédérales :</b> 1,5 h dans les cas exceptionnels ; 3,5 h	<b>Législation :</b> Dans certains cas spéciaux ; variable depuis une période illimitée jusqu'à 1 heure. Selon la loi sur les heures supplémentaires, durée moyenne du travail : 10 h par jour	<b>Législation :</b> 2 heures	<b>Législation :</b> Dans certains cas particuliers, les heures supplémentaires ne sont limitées que par la durée du repos journalier et par l'"amplitude" Dans les cas normaux : 2 h	<b>Législation :</b> La notion d'heures supplémentaires n'existe pas. On peut, toutefois, en cas de surcroît de travail ou en vue d'assurer la bonne exécution du trafic régulier, et en dérogation de la disposition selon laquelle la "durée de service" ("amplitude") peut atteindre deux fois par semaine à 16 h, autoriser l'extension de cette durée de service à trois fois par semaine  <b>Convention collective :</b> Les heures supplémentaires sont les heures de travail fournies au-delà de la base de rémunération proprement dite. Celles-ci sont limitées par jour et par semaine, par des dispositions sur la durée maximum autorisée du travail. Etant donné la différence qui existe entre les notions contenues dans la loi et dans les conventions collectives, il n'est guère possible d'exprimer cette limitation d'heures supplémentaires en chiffres
	II. Transport de marchandises	<b>Législation :</b> < 2 heures > 2 heures dans certains cas spéciaux	<b>Convention collective :</b> <b>Transports à courte distance :</b> 2,5 h ; les heures supplémentaires ne sont autorisées que 30 jours par an <b>Transports à longue distance :</b> aucune disposition <b>Chemins de fer fédéraux :</b> 2 heures <b>Postes fédérales :</b> 1,5 h dans des cas exceptionnels ; 3,5 h	<b>Législation :</b> Comme pour les transports de voyageurs	<b>Convention collective :</b> 2 heures	Comme pour les transports de voyageurs	Comme pour les transports de voyageurs
Limites opposées à la prestation d'heures supplémentaires déplaçant la durée normale du travail	I. Transport de voyageurs	14 heures	<b>Autobus :</b> aucune disposition <b>Chemins de fer fédéraux :</b> aucune disposition <b>Postes fédérales :</b> 15 h	<b>Législation :</b> 20 heures	<b>Législation :</b> 12 heures	<b>Législation :</b> Dans certains cas particuliers, les heures supplémentaires sont autorisées jusqu'à une limite théorique maximum de 96 h ; elles sont toutefois limitées par le repos journalier et par l'"amplitude" Dans les cas normaux : 12 h au maximum, mais dans la pratique toujours moins	Voir plus haut
	II. Transport de marchandises	14 heures	<b>Convention collective :</b> <b>Transports à courte distance :</b> 15 h <b>Transports à longue distance :</b> aucune disposition	<b>Législation :</b> 20 heures	<b>Convention collective :</b> 12 heures	Comme pour les transports de voyageurs	Voir plus haut
Limites ... etc.	I. Transport de voyageurs	Néant	Néant	Dans les cas exceptionnels : sur une période de 3 semaines : 60 h	Néant	<b>Législation :</b> Pas d'heures supplémentaires pour le travail en équipe sur une période de 3 semaines Lorsque la durée du travail est réglée sur la base d'un horaire de travail établi pour une période plus longue, il ne peut être fourni l'heure supplémentaire dans le cadre de cette période	Voir plus haut
	II. Transport de marchandises	100 heures par an	Néant	Dans les cas exceptionnels : sur une période de 2 semaines : 40 h	<b>Convention collective :</b> 12 h par semaine, calculés sur une période de 9 semaines	Comme pour les transports de voyageurs	Voir plus haut

En ce qui concerne la durée normale du travail, la situation paraît particulièrement compliquée. La notion de la durée normale du travail n'existe pas aux Pays-Bas en tant que notion légale; la loi ne prescrit qu'une durée du travail absolue maximum autorisée. Dans ce pays, les conventions collectives ne contiennent également aucune disposition sur la durée normale journalière du travail. En Italie, au Luxembourg et en république fédérale d'Allemagne, il n'y a pas non plus, sauf certaines exceptions de dispositions légales proprement dites sur la durée normale du travail. Les dispositions légales qui existent en Italie, dans les transports de voyageurs, et au Luxembourg se réfèrent à la durée maximum du travail, qui peut toutefois être dépassée par les heures supplémentaires. Cette notion de durée maximum équivaut donc, dans la pratique, à la notion de la durée normale du travail. En Belgique, il n'existe pas dans les transports occasionnels de durée normale du travail par jour ou par semaine; pour les autres modes de transport, la durée normale du travail se fonde en partie, sur les dispositions légales et, en partie, sur les conventions collectives. En France enfin, il n'y a pas de disposition légale relative à la durée journalière du travail.

Dans la mesure où il est possible de procéder à une comparaison de systèmes fondamentalement aussi différents, la durée normale du travail pourrait se situer entre 7 heures 1/2 par jour (semaine de six jours) et 9 heures par jour (semaine de 5 jours).

La durée normale du travail hebdomadaire pourrait se situer, dans les transports de voyageurs, entre 42 et 48 heures. Dans les transports de marchandises, en revanche, ces durées se situeraient entre 45 et 60 heures. C'est en Italie que la durée normale du travail semble être la plus longue; il faut toutefois tenir compte du fait que la durée normale du travail ne correspond pas à la durée effective du travail. Une comparaison entre les durées de travail effectives des différents pays pourrait donner lieu à des conclusions beaucoup plus intéressantes.

En Belgique, en Allemagne, en France, au Luxembourg et aux Pays-Bas il existe des dispositions en vue de limiter la durée du travail calculée sur une période de référence dépassant une semaine. Ces périodes

.../...

varient entre 3 semaines et 6 mois. Le but de ces dispositions est de permettre que les horaires de travail puissent être adaptés sur une courte période aux conditions <sup>spéciales</sup> du secteur des transports, qui exige souvent de longs horaires de travail. Calculées sur une période plus longue, les durées de travail doivent être normales, ce qui implique que les durées de travail relativement longues, fournies pendant une partie de la période de référence, doivent être compensées par des durées de travail relativement courtes fournies pendant une autre partie de la période de référence.

L'"amplitude" ou la période globale sur laquelle s'étend la prestation de travail, s'étend sur la période pendant laquelle le travailleur se trouve à la disposition de l'entreprise/ et sur les courtes interruptions de travail. Une comparaison entre les pays se heurte ici à des difficultés beaucoup moins grandes que lorsqu'il s'agit des durées normales de travail, alors même que la notion d'"amplitude" varie quelque peu selon les pays. Aux Pays-Bas, dans les transports nationaux, la "durée du service", c'est-à-dire l'"amplitude" est la période comprise entre deux périodes de repos ininterrompues. La somme de l'"amplitude" et de la durée du repos suivant ne doit pas être nécessairement, dans ce cas, de 24 heures; elle peut être plus longue. La même observation s'applique en Italie pour une "amplitude" de > 14 heures.

Dans les transports internationaux des Pays-Bas ainsi que dans les cinq autres Etats membres, on entend par "amplitude" une partie d'une période de 24 heures.

La comparaison fait ressortir de longues - parfois très longues - "amplitudes" par rapport aux durées normales de travail. Alors que la durée normale du travail se situe dans la plupart des cas entre 7 1/2 et 9 heures, l'"amplitude" se situe entre 12 et 24 heures. En ce qui concerne les chiffres figurant dans le tableau, il convient de tenir compte par ailleurs du fait qu'il s'agit de valeurs maxima qui ne sont pas toujours atteintes dans la pratique.

.../...

Il convient enfin de faire remarquer que la "durée du service" est souvent plus longue lorsqu'il y a deux conducteurs que lorsqu'il n'y a qu'un seul. La même observation s'applique lorsque le véhicule est muni d'une cabine à couchette.

Les règlements relatifs à la prestation d'heures supplémentaires sont particulièrement variables selon les pays. Dans de nombreux cas, la condition requise est l'obtention d'une autorisation des autorités gouvernementales; celle-ci n'est souvent délivrée que lorsque l'entreprise et les syndicats sont préalablement parvenus à un accord à ce sujet.

On évoque souvent, pour motiver la nécessité d'heures supplémentaires, la réparation des moteurs ou d'autres travaux de réparation de véhicules, ainsi que les cas de force majeure. L'une des raisons souvent invoquées est l'accumulation des commandes.

Il ressort de l'annexe, ainsi que du tableau, que les divergences entre les divers règlements sont si importantes qu'il n'est guère possible de procéder à une comparaison. C'est ainsi qu'aux Pays-Bas, il n'existe même aucune disposition législative relative à la notion d'heures supplémentaires, et que dans de nombreux autres cas, les dispositions ne s'appliquent pas, à tous les modes de transport et ne mentionnent pas toujours d'une façon précise la limite maximum du nombre d'heures supplémentaires autorisées.

Il convient enfin de souligner expressément que l'on ne peut comparer la situation dans un pays, où les heures supplémentaires sont limitées en tant que dépassement de la durée normale ou régulière du travail, avec celle d'un autre pays, où la notion d'"heures supplémentaires" n'est fondée que sur la rémunération.

Les données relatives à la durée maximum du travail autorisée, qui figurent dans le tableau, revêtent une importance plus grande que les règlements relatifs aux heures supplémentaires. Mais là aussi il convient de mettre en garde contre des comparaisons trop apodictiques, du fait que les définitions de cette notion ne sont pas tout à fait comparables dans les divers pays et peuvent même s'écarter entièrement l'une de l'autre. Il n'existe, dans certains cas aucun règlement relatif à la durée du travail, mais seulement des règlements relatifs à l'"amplitude". Une telle réglementation existe, par exemple, en république fédérale d'Allemagne.

Durée maximum autorisée de travail dans les six pays  
-----

Ière Partie  
-----

de l'enquête	Mode de transport	Belgique	République fédérale d'Allemagne	France	Italie	Luxembourg	Pays-Bas
1	2	3	4	5	6	7	8
Durée maximum autorisée du travail	I. Transport de voyageurs	<p><u>Légalement :</u></p> <p><u>Lignes secondaires :</u> 9 h ; avec autorisation spéciale : 11 h</p> <p><u>Services publics d'autobus :</u> 10 h ; avec autorisation spéciale : 12 h</p> <p><u>Transports occasionnels :</u> aucune disposition</p>	<p><u>Convention collective :</u></p> <p><u>Transports par autobus :</u> Amplitude pour 1 conducteur : 12 h pour 2 conducteurs : 24 h</p> <p><u>Chemins de fer fédéraux :</u> Amplitude : 12 h</p> <p><u>Postes fédérales :</u> Durée du travail : 10 h ; dans les cas exceptionnels : 12 h</p>	<p>La durée maximum du travail quotidien dépend de la répartition de la durée hebdomadaire du travail sur les jours et de la nature de l'activité exercée pendant la prestation (ventuelle d'heures supplémentaires</p>	<p><u>Légalement :</u> 10 h. Dans des cas exceptionnels ou en cas de force majeure, une durée du travail plus longue est possible, sans limitation précise en chiffres</p>	<p><u>Légalement :</u></p> <p>Dans certains cas spéciaux : 8, 9 ou 24 h, limitées par la durée du repos journalier et par l'"amplitude"</p> <p>Dans les cas normaux : 10 h</p>	<p><u>Légalement :</u></p> <p>Durée du travail : 10 h ; deux fois par semaine : 12 h</p> <p>"Durée du service" = "amplitude" :</p> <p>1. Transports nationaux : Autobus : 1 conducteur : 14 h, mais 2 fois par semaine : 16 h Transports occasionnels 1 conducteur, du 1er juin au 1er septembre : 15 h Autobus et transports occasionnels 2 conducteurs : 18 h</p> <p>2. Transports internationaux : Autobus et transports occasionnels 1 conducteur : 14 h, mais une fois par semaine 16 h ; 2 conducteurs : 16 h</p>
a) p	II. Transport de marchandises	<p><u>Légalement :</u> 10 h ; avec autorisation spéciale : 12 h</p>	<p><u>Convention collective :</u></p> <p><u>Transports à courte distance :</u> amplitude : 12 h, qu'il s'agisse de 1 ou de 2 conducteurs</p> <p><u>Transports à longue distance :</u> Amplitude : pour 1 conducteur : 12 h pour 2 conducteurs : 24 h</p> <p><u>Chemins de fer fédéraux :</u> Amplitude : 12 h</p> <p><u>Postes fédérales :</u> Durée du travail : 10 h Amplitude : 12 h</p>	<p>Voir transports de voyageurs</p>	<p>Aucune disposition</p>	<p>Voir transports de voyageurs</p>	<p><u>Légalement :</u></p> <p>Durée du travail : 10 h, mais 2 fois par semaine : 12 h</p> <p>"Durée du service" = "amplitude"</p> <p>1. Transports nationaux : 1 conducteur : 14 h, mais 2 fois par semaine : 16 h 2 conducteurs : 18 h</p> <p>2. Transports internationaux : 1 conducteur : 14 h, mais 1 fois par semaine : 16 h 2 conducteurs : 16 h</p>
Durée maximum autorisée du travail	f. Transport de voyageurs	<p><u>Légalement :</u></p> <p><u>Lignes secondaires :</u> n'existent pas en règle générale, mais avec autorisation spéciale : 77 h</p> <p><u>Services publics d'autobus :</u> 70 h ; avec autorisation spéciale : 84 h</p> <p><u>Transports occasionnels :</u> aucune disposition</p>	<p><u>Convention collective :</u></p> <p><u>Transports par autobus :</u> 66 h, qu'il s'agisse de 1 ou de 2 conducteurs</p> <p><u>Chemins de fer fédéraux :</u> Durée du travail : 56 h Amplitude : 60 h</p> <p><u>Postes fédérales :</u> 60 h</p>	<p>60 heures</p>	<p><u>Légalement :</u> 60 h. Dans des cas exceptionnels ou les cas de force majeure, les périodes de travail plus longues sont possibles, sans limitation précise en chiffres</p>	<p><u>Légalement :</u></p> <p>Dans certains cas spéciaux : 48, 144 et 56 h, limitées par la durée du repos journalier et par l'"amplitude"</p> <p>Dans des cas normaux : 60 h au maximum et toujours moins dans la pratique</p>	<p><u>Légalement :</u></p> <p>Durée du travail : 55 h</p> <p>"Durée du service" = "amplitude" :</p> <p>1. Transports nationaux : 74 h 2. Transports internationaux : 84 h</p>
b) par semaine	II. Transport de marchandises	<p><u>Légalement :</u> 70 h ; avec autorisation spéciale : 84 h</p>	<p><u>Convention collective :</u></p> <p><u>Transports à courte distance :</u> 60 h, qu'il s'agisse de 1 ou de 2 conducteurs</p> <p><u>Transports à longue distance :</u> aucune disposition</p>	<p>60 heures</p>	<p>Aucune disposition</p>	<p>Voir transports de voyageurs</p>	<p><u>Légalement :</u></p> <p>Durée du travail : 55 h</p> <p>"Durée du service" = "amplitude" :</p> <p>1. Transports nationaux : 76 h 2. Transports internationaux : 84 h</p>

Ille Partie

Durée maximum autorisée du travail dans les six pays

Objet de l'enquête	Mode de transport	Belgique	République fédérale d'Allemagne	France	Italie	Luxembourg	Pays-Bas
1	2	3	4	5	6	7	8
Durée maximale autorisée du travail (c) autres	I. Transport de voyageurs	<p>Législation :</p> <p>Lignes secondaires : 45 h par semaine, en moyenne, sur une période de 8 semaines</p> <p>Services publics d'autobus : 45 h par semaine, en moyenne, sur une période de 21 jours</p> <p>Transports occasionnels : 1200 h par semestre</p>	<p>Convention collective : Aucune disposition</p>	<p>Dans des cas exceptionnels 180 h pour 3 semaines</p>	<p>Aucune disposition</p>	<p>Législation : Travail par équipe : 144 h pour 3 semaines</p>	<p>Législation : Durée du travail : 153 h pour 3 semaines "durée du service" = "amplitude" ; néant</p>
	II. Transport de marchandises	<p>Législation : Travail par équipe : 135 h sur une période de 3 semaines</p>	<p>Convention collective : Transports à longue distance : Amplitude, y compris 36 h passées dans la cabine à couchette : 168 h par quinzaine</p>	<p>Dans des cas exceptionnels 120 h par quinzaine</p>	<p>Aucune disposition</p>	<p>Voir transports de voyageurs</p>	<p>Voir transports de voyageurs</p>

.../...

Il semble inutile d'insister sur le fait qu'une comparaison entre les différents règlements relatifs à la durée du travail peut induire en erreur si l'on assimile la notion de "durée du travail", appliquée dans certains pays, à la notion de l'"amplitude" appliquée dans d'autres pays.

Il convient en outre de faire remarquer que les données figurant dans le tableau représentent les chiffres maxima théoriquement possibles, qui ne sont pas toujours, ou ne sont que rarement atteints dans la pratique.

C'est ainsi par exemple, que la durée maximum du travail autorisée en Italie et, dans des cas exceptionnels, également au Luxembourg, n'est assujettie à aucune limitation précise. Dans ces cas on ne peut conclure à une limitation qu'à partir des dispositions relatives à l'"amplitude" autorisée.

Si l'on tient compte des limitations mentionnées plus haut, ce tableau permet de conclure que la durée journalière maximum du travail autorisée, - dans les transports de voyageurs aussi bien que dans ceux des marchandises - dans la plupart des cas, de 10 à 12 heures pour un conducteur.

Dans les transports à longue distance de marchandises, en République fédérale et dans les transports de marchandises en Italie, il n'existe aucune disposition relative à la réglementation de la durée hebdomadaire maximum du travail. Dans la République fédérale (transports à petite distance), en France et au Luxembourg (cas normaux), la durée hebdomadaire maximum du travail s'élève à 60 heures, aux Pays-Bas à 55 heures et en Belgique à 70 heures, voire à 84 heures.

Dans les transports de voyageurs, la durée hebdomadaire maximum du travail accuse également des variations considérables. Elle se situe entre 55 heures aux Pays-Bas et 84 heures en Belgique (avec autorisation spéciale).

En Belgique, en République fédérale, en France, au Luxembourg et aux Pays-Bas il existe, en outre, des règlements relatifs à la durée maximum du travail autorisée s'étendant sur d'autres périodes que celles d'un jour ou d'une semaine. Dans les transports de marchandises en Belgique, au Luxembourg et aux Pays-Bas, ces dispositions se réfèrent à une période de trois semaines et prévoient une durée maximum du travail autorisée de 135, 144 et 153 heures. En Belgique et au Luxembourg, il ne

s'agit que du travail par équipes, alors qu'il s'agit aux Pays-Bas d'une disposition générale. En République fédérale et en France, la durée/du travail autorisée s'étend sur une période de deux semaines. Les deux chiffres maxima (168 et 120 heures) ne sont toutefois pas comparables, du fait qu'il s'agit en République fédérale d'une "amplitude".

En ce qui concerne les transports de voyageurs en République fédérale et en Italie, il n'existe aucune disposition se référant à d'autres périodes qu'à celles d'un jour ou d'une semaine. Dans les autres Etats membres, il s'agit de périodes de trois semaines. En Belgique, on prévoit, pour les lignes secondaires et pour les transports occasionnels, des périodes s'étendant sur 8 semaines, voire 6 mois. La durée maximum du travail autorisée s'étendant sur une période de trois semaines s'élève, en Belgique, à 135 heures, en France, à 180 heures, au Luxembourg, à 144 heures, (travail par équipe) et aux Pays-Bas, à 153 heures. Il est à peine besoin de préciser qu'une analyse de la durée hebdomadaire maximum du travail autorisée doit tenir compte de ces limitations prévues pour une période de trois semaines.

La durée de conduite constitue la partie essentielle de la durée effective du travail. Les dispositions relatives à la durée maximum de conduite autorisée figurent dans le tableau suivant.

Il s'agit surtout de dispositions relatives à la durée de conduite ininterrompue. Il ressort de ce tableau que les diverses réglementations ne s'écartent pas sensiblement les unes des autres. Dans certains pays, la durée de conduite doit être interrompue pendant une heure après 5 heures de conduite ininterrompue; dans d'autres, pendant une demi-heure; en République fédérale, - pour les véhicules lourds - et au Luxembourg (après une durée de conduite de 4 heures 1/2) la conduite doit être interrompue par une pause d'une demi-heure. Il est à noter que de telles dispositions pourraient être superflues dans la plupart des cas, du fait de l'interruption aux deux terminus dans les transports réguliers de voyageurs.

.../...



Durée de conduite maximum autorisée dans les six pays  
=====

Objet de l'enquête	Mode de transport	Belgique	République fédérale d'Allemagne	France	Italie	Luxembourg	Pays-Bas
1	2	3	4	5	6	7	8
I. Transports de voyageurs	I. Transports de voyageurs	Lignes secondaires et services publics d'autobus : Aucune disposition	8 places assises destinées aux voyageurs : 4½ heures + ¼ heure	5 heures + ½ heure	5 heures + 1 heure	4½ heures + ¼ heure	5 heures + ½ heure
II. Transports de marchandises	II. Transports de marchandises	5 heures + 1 heure	> 7,5 tonnes : 4½ heures + ¼ heure	Voir transports de voyageurs	Aucune disposition	> 3,5 tonnes Voir transports de voyageurs	Voir transports de voyageurs
I. Transports de voyageurs	I. Transports de voyageurs	Lignes secondaires et services publics d'autobus : Aucune disposition ; toutefois, selon l'horaire, normalement 7½ heures	Transports par autobus : Par amplitude : 9 h et 2 fois par semaine 10 h Postes fédérales : Autobus : 9 h	12 heures	Aucune disposition	9 heures	Transports nationaux : Aucune disposition Transports internationaux : 9 heures
b)	b)	Aucune disposition	Aucune disposition	Aucune disposition	Aucune disposition	Aucune disposition	Aucune disposition
III. Transports de marchandises	III. Transports de marchandises	Aucune disposition	Transports à courte distance : < 7,5 tonnes : 8 h > 7,5 tonnes : 9 h Transports à longue distance : Par amplitude de travail : 9 h et 2 fois par semaine 10 h Chemins de fer fédéraux : Voir transports à longue distance Postes fédérales : > 7,5 tonnes : 9 h	Voir transports de voyageurs	Aucune disposition	Voir transports de voyageurs	Voir transports de voyageurs

Il est frappant qu'il n'existe en Italie, dans les transports de marchandises, aucune disposition relative à la durée de conduite.

Sauf en république fédérale, les interruptions légales ne peuvent être identifiées avec les durées de repos. L'on exige tout simplement que la conduite soit interrompue. Le conducteur peut donc charger ou décharger le véhicule pendant l'interruption de la durée de conduite.

On doit également attirer l'attention sur les dispositions relatives à la durée de conduite maximum autorisée dans une journée. En Belgique, en Italie ainsi qu'aux Pays-Bas pour les transports nationaux il n'existe aucune dispositions relative à la limitation de la durée journalière de conduite ; en France, cette durée est limitée à 12 heures et dans les autres Etats membres, pour les véhicules lourds, à 9 heures. On doit en outre mentionner que même lorsqu'aucun règlement n'existe dans ce domaine, les dispositions relatives à la durée maximum du travail autorisée au cours d'une journée peuvent être prises pour critère de la limite maximum de la durée de conduite au cours de la même période.

On a déjà observé qu'il ressort du tableau relatif à la durée du travail ainsi que de l'analyse comparative y afférente, que le nombre de conducteurs influe dans certains cas sur l'amplitude.

La composition de l'équipage d'un véhicule automobile a de l'importance pour la sécurité des transports aussi bien que pour les conditions de travail du personnel. Pour la même durée du travail et la même amplitude, la conduite d'un véhicule est moins fatigante lorsqu'il y a deux conducteurs que lorsqu'il n'y en a qu'un.

Il n'existe aucune disposition législative ou conventionnelle relative au nombre minimum de conducteurs par véhicule en Belgique, en République fédérale, en France (transports de voyageurs) et au Luxembourg. En France, la convention collective conclue dans le secteur des transports de marchandises stipule que les camions utilisés pendant la journée ou

.../...

pendant la nuit pour les transports à longue distance, dans certains cas doivent avoir deux conducteurs. En Italie, l'article 124 de la loi sur les transports routiers impose deux conducteurs pour les autobus, les camions avec remorque, les trains de véhicules articulés et les tracteurs avec semi-remorques. Un seul conducteur suffit pour les camions dont la remorque a un poids total en charge jusqu'à 3,5 tonnes et est munie d'un dispositif de freinage automatique continu, ou dont la remorque a un poids total en charge jusqu'à 2,5 tonnes et est munie d'un autre dispositif de freinage. Aux Pays-Bas, il faut deux conducteurs, ou un conducteur et un convoyeur pour un autobus ou un camion avec remorque, lorsque le poids total maximum en charge autorisé de la remorque dépasse 2,5 tonnes. Un tracteur, dont la remorque a un poids total maximum en charge autorisé dépassant 10 tonnes, doit avoir deux conducteurs.

Une comparaison entre les divers règlements relatifs à la durée du travail dans les Etats membres suppose qu'il a été tenu compte des bases de calcul de la durée du travail. Ce calcul peut être fondé sur les facteurs suivants :

- notion du travail effectivement fourni ;
- temps de disponibilité sur le lieu du remisage ;
- temps de disponibilité à domicile ;
- temps nécessaire pour l'aller et le retour du domicile au lieu de travail et vice-versa ;
- temps d'attente ;
- temps de parcours à vide ;
- travaux préparatoires à la mise en marche et travaux de remisage ;
- travaux administratifs accomplis pendant le parcours ;
- les heures de travail fournies par le personnel affecté aux véhicules pendant le chargement et le déchargement ;
- courtes pauses et interruptions du travail.

.../...

La question de savoir si et dans quelle mesure on doit tenir compte de ces facteurs lors de l'évaluation de la durée du travail est résolue, d'une part, en fonction de la durée du travail réglementée par les dispositions législatives ou conventionnelles et, d'autre part, en fonction de la rémunération.

Les définitions de la notion "travail effectivement fourni", contenues dans les lois ou les conventions collectives, sont très différentes dans les divers Etats membres. Exposer ici toutes les définitions de cette notion dépasserait le cadre de cette étude, d'autant plus que ces définitions varient dans certains pays, selon qu'il s'agit des transports de voyageurs ou des transports de marchandises. Cette analyse doit, de ce fait, se limiter uniquement à certains points essentiels. Dans tous les cas, la durée de conduite, les travaux effectués au garage, les travaux préparatoires à la mise en marche du véhicule et les travaux de remisage, les travaux administratifs accomplis durant le parcours et le temps utilisé pour le chargement et le déchargement, sont considérés comme durée du travail effective. Les divergences entre les diverses définitions de la notion portent surtout sur l'imputation du temps de disponibilité, du temps d'attente, des courtes pauses et des interruptions du travail et du temps passé par le personnel à bord d'un véhicule et non consacré à la conduite (temps passé dans la cabine). L'imputation de ces différentes durées est fondée sur des pourcentages différents selon les Etats membres.

On peut en outre établir d'une façon générale que le temps de disponibilité à domicile ne se rencontre que très rarement et n'est considéré dans aucun Etat membre comme durée du travail. Le temps nécessaire pour effectuer l'aller et le retour du domicile au lieu du travail et vice-versa n'entre en ligne de compte en tant que durée du travail que lorsque le lieu où le travailleur doit commencer et finir son travail n'est pas le lieu usuel. Aucun Etat membre ne fait de différence entre le parcours à vide et le parcours avec un véhicule chargé ; la durée du parcours à vide est considérée entièrement comme durée du travail.

Sous l'angle de la rémunération, les règlements appliqués sont également très différents. Le temps de disponibilité au lieu de remisage, les temps d'attente ainsi que les courtes pauses et les interrup-

.../...

ruptions du travail sont rémunérés soit à temps plein, soit seulement en partie, ou ne le sont pas du tout. Le temps de disponibilité à domicile n'est pas rémunéré, alors que le temps nécessaire pour effectuer l'aller et le retour du domicile au lieu du travail et vice-versa n'est rémunéré que dans le cas particulier déjà mentionné. Toutefois, le temps du parcours à vide, les travaux préparatoires à la mise en marche et les travaux de remisage, les travaux administratifs accomplis pendant le parcours et les heures de travail effectuées pendant le chargement et le déchargement sont rémunérés intégralement comme temps de travail.

.../...

### III. DUREE DU REPOS

(Tableau IV)

#### 1. Repos intercalaires

Dans tous les pays, un certain régime de repos intercalaires résulte indirectement des dispositions en matière de durée maximum de conduite. En général, une interruption de 1/2 ou de 1 h. est obligatoire après 4 1/2 ou 5 h. de conduite. Une exception à la règle constitue les transports professionnels de marchandises à courte distance par camions de moins de 7 1/2 T. en République Fédérale d'Allemagne, où la durée de la conduite n'est limitée que par les dispositions en matière de limitation de la durée journalière du travail.

Il faut cependant remarquer que l'interruption obligatoire de la conduite ne peut pas, ipso facto et dans tous les cas, être assimilée au repos. En effet, dans plusieurs pays de la Communauté, le législateur a laissé la possibilité de charger le chauffeur d'autres travaux pendant cette interruption. Dans la grande majorité des cas, cependant, cette interruption de la conduite coïncide avec un repas, d'où repos.

Enfin, il existe dans plusieurs pays, soit dans un secteur déterminé, soit en général, des assouplissements permettant le fractionnement de cette interruption de conduite.

En France et au Luxembourg, ni la loi, ni les conventions collectives ne prévoient des repos intercalaires proprement dits dans les transports. Dans les autres pays, il existe des dispositions dans ce domaine, découlant soit de la législation, soit des conventions collectives. En Belgique, ces dispositions ne couvrent cependant qu'une partie des transports routiers (messageries et entreprises de déménagement : repos à des heures fixes).

En Italie et en République Fédérale d'Allemagne, des pauses sont prévues cependant en général, sans qu'il soit précisé à quel moment ces pauses doivent intervenir. (En R.F. d'Allemagne, au plus tard après 6 heures de travail).

En ce qui concerne le transport de personnes sur des lignes régulières, il faut remarquer que, dans tous les pays, des rôles de services prévoyant des courtes pauses à intervalles régulières, sont établis.

## 2. Repos journalier

Dans plusieurs pays, il existe des dispositions légales fixant pour les autres secteurs, notamment pour l'industrie, les limites normales du début et de la fin de la journée du travail, ainsi que des dispositions concernant le repos de nuit. En ce qui concerne les transports routiers, de telles dispositions font défaut dans tous les pays de la Communauté.

Les dispositions en matière de repos journalier présentent de grandes différences entre les divers pays, et même, entre les diverses branches des transports routiers à l'intérieur d'un même pays. Pour les transports de marchandises et les transports de voyageurs, les dispositions en vigueur sont, soit identiques, soit, en grandes lignes, les mêmes, sauf en Belgique où, dans ce domaine, toute disposition fait défaut pour les transports de marchandises.

Les dispositions en vigueur, soit légales, soit contenues dans les conventions collectives, fixent dans tous les pays des normes minima. Pour l'équipage composé d'un seul chauffeur, ce minimum va de 8 h. en France et dans certaines branches en Belgique, à 12 h. au Grand Duché de Luxembourg et dans les transports nationaux aux Pays-Bas. Pour les équipages de deux chauffeurs sur des véhicules équipés d'une couchette, ces minima sont abaissés à 8 h. en République Fédérale d'Allemagne et aux Pays-Bas et à 6 h. en France et en Italie. Dans certains pays, la possibilité existe de réduire ces minima une ou deux fois par semaine, aussi bien pour les équipages composés d'un seul chauffeur ( Pays-Bas - transports de voyageurs et transports de marchandises - transports nationaux, de 12 h. à 10 h. - transports internationaux de 10 h. à 8 h. ), que pour les équipages de deux chauffeurs ( R.F. d'Allemagne - Transports voyageurs autobus et transports marchandises - long courrier de 8 h. à 6 h. ).

Des formules de dérogation indiquent très souvent qu'un repos moyen minimum doit être réalisé par semaine ou sur une période plus longue. Ajoutons encore que des dérogations peuvent également être conditionnées par l'organisation du travail par équipes.

En France, le repos sur véhicule, même sur couchette, n'est pas assimilé entièrement au repos minimum prévu par la loi; en effet, par un repos minimum de 8 h., la loi entend un repos "à terre".

Pour l'autocarisme, il n'existe pratiquement pas de dispositions en Belgique. Dans ce domaine encore, il est à signaler qu'aux Pays-Bas la durée minimum du repos est adaptée au caractère saisonnier de cette branche, en la réduisant de 12 h. à 10 h. pendant le mois de juin, juillet et août.

Dans le cadre des dispositions existant en matière de durée du repos journalier, la question se pose de savoir si, dans certains pays, l'application pratique de ces dispositions n'est pas influencée par les dispositions en matière d'amplitude de la journée du travail. Ainsi, par exemple, l'amplitude de la journée du travail peut être portée au Grand-Duché du Luxembourg à 19 h. pour les véhicules montés d'un seul chauffeur, mais équipés d'une couchette. Dans les cas de deux chauffeurs, l'amplitude va jusqu'à 24 h. en République Fédérale d'Allemagne et au Grand-Duché du Luxembourg.

### 3. Repos hebdomadaire

La première question qui se pose dans ce domaine a trait au repos dominical. Dans tous les pays de la Communauté, le secteur des transports bénéficie de larges dérogations aux dispositions générales valables dans ce domaine pour les autres secteurs. A noter cependant que les transports de marchandises sont interdits le dimanche et les jours fériés en République Fédérale d'Allemagne et aux Pays-Bas, sauf quelques exceptions, notamment en ce qui concerne le transport de marchandises périssables. En Belgique, la loi prévoit pour les transports, en remplacement du repos dominical, 1/2 jour de repos par période de 7 jours ou 1 jour de repos par période de 14 jours; dans les transports de marchandises, le repos dominical n'est expressément réglé par aucune disposition, tandis que, dans les transports de voyageurs, un roulement est établi. En France, l'obligation du repos dominical n'existe qu'en principe, bien qu'il soit précisé que, dans les services réguliers de marchandises - à l'exclusion des services grands routiers - le repos hebdomadaire doit coïncider une



fois sur deux avec le dimanche. Aux Pays-Bas encore, les conventions collectives indiquent que le travail doit être évité dans la mesure du possible - aussi dans les transports de voyageurs - le dimanche et les jours de fêtes chrétiennes. Il n'a cependant pas été possible de constater dans quelle mesure cette interdiction a été réalisée par des mesures précises. En Italie aussi, le repos hebdomadaire doit être pris en principe le dimanche. Enfin, au Grand-Duché de Luxembourg, des dispositions en matière de repos dominical dans les transports sont inexistantes.

Dans les transports de personnes sur lignes régulières, le repos dominical est <sup>partout</sup> assuré dans la mesure du possible, en général par roulement. Il est d'ailleurs à remarquer que, sur la plupart des lignes, les services sont réduits le dimanche, et de plus en plus, également le samedi, dans les régions où la semaine de cinq jours a pris une certaine extension; ceci est plus particulièrement le cas en Belgique, en République Fédérale d'Allemagne et en France, et, dans une moindre mesure, en Italie et aux Pays-Bas. Dans ces deux derniers pays cependant, un grand nombre de lignes connaissent déjà un trafic moins intense le samedi après-midi.

Par contre, dans les exploitations d'autocars, le dimanche est un jour de pointe, surtout pendant la belle saison. Aussi, le repos dominical se trouve-t-il fortement entamé dans cette branche.

Quant aux transports de marchandises, ils ont tendance à diminuer fortement le dimanche, même dans les pays où il n'existe pas d'interdiction de ce genre de transport le dimanche et les jours fériés. La tradition de libérer le samedi après-midi et, dans une plus forte mesure encore, l'introduction de la semaine de cinq jours entraînent une forte diminution des transports le samedi. Cette constatation vaut cependant dans une moindre mesure pour les longs courriers.

Un repos hebdomadaire est expressément prévu pour toutes les branches de transports par route en France, en Italie, au Grand-Duché de Luxembourg et aux Pays-Bas ainsi que pour la quasi totalité des transports en République Fédérale d'Allemagne. Comme indiqué ci-avant, il ne coïncide cependant pas, en tous les cas, avec le dimanche.

En Belgique, le repos hebdomadaire existe réellement pour la grande majorité du personnel occupé dans les transports de marchandises; ce repos comprend de plus en plus le samedi et le dimanche, pour les raisons indiquées ci-avant au paragraphe précédent. Dans les transports de personnes, le jour de repos est au moins hebdomadaire - le plus souvent plus fréquent - dans la plus grande partie du personnel, en raison des rôles de services existants. Dans une partie de cette branche, il est cependant admis de grouper les jours de repos sur une période plus longue ( 3 jours par période de 21 jours consécutifs ). Pour l'autocarisme ne vaut que la disposition légale générale de 1/2 jour de repos par période de 7 jours ou 1 jour par période de 14 jours.

En République Fédérale d'Allemagne, le jour de repos hebdomadaire est prévu dans toutes les branches des transports de personnes, à l'exception des services d'autobus faisant partie des chemins de fer fédéraux, où existe l'obligation d'octroyer 2 jours de repos par période de 2 semaines. Dans les transports de marchandises, le repos hebdomadaire est rendu effectif par l'interdiction de rouler le dimanche et les jours fériés. Cependant, les jours de repos découlant de l'interdiction de transporter par route des marchandises le dimanche et les jours fériés ne sont reconnus entièrement comme jours de repos effectif que si le travailleur peut en jouir à son domicile. En effet, la convention collective cadre pour les transports de marchandises à longue distance stipule que le travailleur a droit à 2 jours de repos, à son domicile, pendant chaque période de 2 semaines; en outre, pendant chaque période de 4 semaines, deux de ces jours de repos doivent tomber le dimanche.

La durée du jour de repos hebdomadaire est fixée à 24 h. au minimum dans: les chemins de fer fédéraux et les transports de marchandises en République Fédérale d'Allemagne, toutes les branches de transports routiers en France, en Italie et au Grand-Duché de Luxembourg; à 30 h. dans les services publics d'autobus en Belgique, les services d'autocars en dehors de ceux assurés par les chemins de fer fédéraux et de la régie des postes en République Fédérale d'Allemagne, et à 36 h. dans toutes les branches des transports par route aux Pays-Bas.

../..

En ce qui concerne le paiement du jour de repos hebdomadaire, il n'a pas été possible d'éclaircir cette question intégralement et pour tous les cas qui peuvent se présenter. En ligne générale, il ne semble cependant pas que l'on puisse dire que, dans les pays de la Communauté, le jour de repos hebdomadaire, qui est effectivement reconnu comme jour de repos, soit payé.

Dans les rapports nationaux qui suivent, on a essayé de calculer également la durée totale minimum qui est à garantir sur toute une semaine dans les différentes branches des transports routiers. En Belgique, celle-ci peut être réduite dans certaines circonstances exceptionnelles et dans certaines branches, moyennant autorisation du Ministre du Travail et pour une période d'une durée maximum de trois mois au cours de la même année, à 60 heures par semaine. Il va de soi qu'il s'agit d'une possibilité purement juridique et hypothétique qui trouve son origine dans l'absence d'un jour de repos hebdomadaire légalement obligatoire. Il est d'ailleurs probable que la même situation soit possible dans d'autres pays, par exemple, dans le cas où le repos hebdomadaire ne peut pas être pris effectivement en raison de circonstances graves et imprévisibles constituant pratiquement force majeure.

Dans les autres pays, la durée totale minimum du repos sur toute une semaine varie de 72 h. dans les transports de marchandises à longue distance en République Fédérale, à 96 h. dans les transports nationaux de personnes aux Pays-Bas.

TABLEAU IV

LA DURÉE DU REPOS DANS LES TRANSPORTS ROUTIERS  
( Dispositions législatives - conventions collectives, statuts et réglementaires ( services publics ) )

1. REPOS INTERCALAIRES

BELGIQUE	R.F. d'ALLEMAGNE	FRANCE	ITALIE	GRAND DUCHE DE LUXEMBOURG	PAYS-BAS
<p><u>I.V.</u> : Néant - sauf les repos découlant de la limitation de la durée maximale de conduite : 1 h. d'interruption après 5 h. de conduite (1) - dans les exploitations d'autobus desservant des lignes régulières, cette interruption est fractionnée.</p> <p><u>I.A.</u> : Néant - sauf les repos découlant de la limitation de la durée maximale de conduite : 1 h. après 5 h. de conduite (1)</p> <p>Responsables et délégués : Pauses figurant généralement aux règlements d'entreprises : 12 h - 12 h 30 16 h - 16 h 15 (2)</p>	<p><u>I.V.</u> : Régie des Postes : - Pauses de 3/4 h. (en cas de services coupés, minimum 2 h.) (2)</p> <p>Autres autobus : - pause de 1 h. au cours d'une période de service de 12 h. - pause de 2 h. au cours d'une période de service de 24 h. (2)</p> <p><u>I.A.</u> : à courte distance : 1/2 h à 1 h. au courant d'une journée de travail (1) (2)</p> <p>à longue distance : - 1 h. pour 12 h. de service - 2 h. pour 24 h. de service (2)</p>	<p><u>I.V.</u> : Néant - sauf les repos découlant de la limitation de la durée maximale de conduite : 30 min. après 5 h. de conduite (1)</p> <p><u>I.A.</u> : idem</p>	<p><u>I.V.</u> : au courant de la journée : 1 h. (2)</p> <p><u>I.A.</u> : idem</p>	<p><u>I.V.</u> : Néant - sauf les repos découlant de la limitation de la durée maximale de conduite : interruption de 30 min. après 4 1/2 h. de conduite (1)</p> <p><u>I.A.</u> : idem</p>	<p><u>I.V.</u> : Néant - sauf les repos découlant de la limitation de la durée maximale de conduite : 1/2 h. après 5 h. de conduite, ou interruptions totalisant 30 minutes à former pour chaque période de conduite de 5 h. (1)</p> <p><u>I.A.</u> : Pauses pour repas - maximum 1 1/2 h. par journée de travail (2)</p>
<p><u>I.V.</u> : Châssis de fer vieilles : minimum : 8 h. (2)</p> <p>Autres services publics d'autobus : - minimum : 10 h. - en cas de travail en équipes : 8 h. (2)</p> <p><u>I.A.</u> : néant</p>	<p><u>I.V.</u> : Châssis de fer fédéraux : - après période de service de 12 h. : minimum 8 h. - après période de service de 12 h. à 18 h. : minimum 9 h. - après période de service de 18 h. à 24 h. : minimum 10 h. (2)</p> <p>Régie des Postes : autres autobus : - 1 chauffeur : 10 h. - 2 chauffeurs - couchette : 8 h. - à longue distance : 2 chauffeurs + couchette, 2 x par semaine : 6 h. (2)</p> <p><u>I.A.</u> : Châssis de fer fédéraux : - après période de service de 12 h. : minimum 8 h. - après période de service de 12 h. à 18 h. : minimum 9 h. - après période de service de 18 h. à 24 h. : minimum 10 h. (2)</p> <p>autres I.A. à longue distance : - 1 chauffeur : 10 h. - 2 chauffeurs + couchette : 8 h. 2 x par semaine : 6 h. (2)</p> <p>autres I.A. à courte distance : 10 h. (2)</p>	<p><u>I.V.</u> : 8 h. pendant les 24 h. qui précèdent le travail, 6 h. en cas de 2 chauffeurs - couchette (1)</p> <p><u>I.A.</u> : idem</p>	<p><u>I.V.</u> : en cas de 2 chauffeurs : 6 h. par période de 24 h. de voyage (1) - autobus extraurbains : 9 h. (2)</p> <p><u>I.A.</u> : en cas de 2 chauffeurs : 6 h. par période de 24 h. de voyage (1)</p>	<p><u>I.V.</u> : 12 h. (10 h. moyennant autorisation) (1)</p> <p><u>I.A.</u> : idem</p>	<p><u>I.V.</u> : transports nationaux : - 12 h. - 1 x par semaine : 10 h. - avec 2 chauffeurs : 10 h. - autres : de 1/6 au 1/5 : 10 h.</p> <p>transports internationaux : - 10 h. - 1 x par semaine en cas de 2 chauffeurs - couchette : 8 h.</p> <p><u>I.A.</u> : transports nationaux : - 12 h. - 2 x par semaine : 10 h.</p> <p>Transports internationaux : - 10 h. - 1 x par semaine ou en cas de 2 chauffeurs - couchette : 8 h.</p>

(1) Résultat d'une disposition législative

(2) Résultat d'une convention collective ou d'une disposition statutaire ou réglementaire (services publics ou sous-parties)

LA DURÉE DE REPOS DANS LES TRANSPORTS ROUTIERS ( SUITE )

W/M/4074/02-F

2. REPOS RÉGLEMENTAIRE

BELGIQUE	R.F. d'ALLEMAGNE	FRANCE	ITALIE	GRAND DUCHÉ DE LUXEMBOURG	PAYS-BAS
<p><u>I.V.</u> : Repos dominical Néant</p> <p>Repos hebdomadaire - disposition légale générale : - 1/2 jour par période de 7 jours ou 1 jour par période 14 jours (1)</p> <p>Conducteurs de fer vicinaux - en général, 1 jour par période de 6 jours ( durée minimale : 30 h. )(2)</p> <p>- durée totale minimale : 90 h. par période de 6 jours (2)</p> <p>Autres services publics d'autobus 3 jours ( minimum 30 h. ) par période de 21 jours consécutifs (1) (2)</p>	<p><u>I.V.</u> : Repos dominical Sur le des postes : jour de repos hebdomadaire en principe le di- sanche</p> <p>Repos hebdomadaire Conducteurs de fer fédéraux : 2 jours ( minimum 24 h. ) par période de 2 semaines (2)</p> <p>Régie des postes 1 jour de repos hebdomadaire, en principe le dimanche, en outre, Zoo et deux semaines de repos libres, soit si le travail est organisé en équipes ou si le tra- vail ne le permet pas (2).</p> <p>Autres autobus : régimes divers - en général : 1 jour de repos hebdomadaire de 30 h.</p>	<p><u>I.V.</u> : Repos dominical Pas de dispositions légales - dans la pratique, le repos hebdo- madaire est accordé le dimanche autant que possible.</p> <p>Repos hebdomadaire 1 jour (24 h.) par semaine, en principe le dimanche (2)</p>	<p><u>I.V.</u> : Repos dominical Autobus suburbains : repos hebdomadaire de 24 h. en principe le dimanche (2)</p> <p>Repos hebdomadaire voir ci-dessus</p>	<p><u>I.V.</u> : Repos dominical : Néant</p> <p>Repos hebdomadaire : dans chaque période de 7 jours, un repos minimum de 24 h. (1)</p> <p>Durée totale minimale : 84 h.</p>	<p><u>I.V.</u> : Repos dominical dans la mesure du possible (2)</p> <p>Repos hebdomadaire minimum 1 x par semaine : 36 h.</p> <p>Durée totale minimale : - transports nationaux : transports de ligne : 94 h. autobus : 7/9 ou 7/6 : 84 h. 1/6 ou 1/9 : 86 h. - transports internationaux : chauffeur : 84 h. chauffeurs : 76 h.</p>
<p><u>I.H.</u> : Repos dominical Néant</p> <p>Repos hebdomadaire Disposition légale générale : 1/2 j. par période de 7 jours ou 1 j. par période de 14 j. (1)</p>	<p><u>I.H.</u> : Repos dominical Interdiction de roulage le di- sanche et jours fériés (1)</p> <p>Repos hebdomadaire Transports à longue distance - 2 j. (24 h.) par période de 2 semaines - dans chaque période de 4 se- maines, 2 de ces jours de repos doivent tomber un dimanche (2)</p> <p>- durée totale minimale : 72 h. (2)</p> <p>Transports à courte distance durée totale minimale : 84 h. (2)</p>	<p><u>I.H.</u> : Repos dominical Pas de dispositions légales - Cependant, le repos hebdo- maire est accordé généralement le dimanche.</p> <p>Repos hebdomadaire - 1 j. (24 h.) par semaine - Services grands routiers : en cas d'organisation du travail par roulement : 1 dimanche sur 2, et en tous cas, 4 sur deux mois, à dis- crite (2)</p>	<p><u>I.H.</u> : Néant</p>	<p><u>I.H.</u> : Repos dominical Néant</p> <p>Repos hebdomadaire - dans chaque période de 7 jours, un repos minimum de 24 h. (1)</p> <p>- durée totale minimale : 84 h.</p>	<p><u>I.H.</u> : Repos dominical Interdiction de roulage (diverses dérogations, entre autres, les sergentesuses pé- rissables)</p> <p>Repos hebdomadaire minimum 1 x par semaine : 36 h.</p> <p>Durée totale minimale- transports nationaux : 1 chauffeur : 92 h. 2 chauffeurs : 86 h. transports internationaux : 1 chauffeur : 84 h. 2 chauffeurs : 76 h.</p>
<p>(1) Résultat d'une disposition législative (2) Résultat d'une convention collective ou d'une disposition statutaire ou réglementaire ( services publics et semi-publics )</p>					

4. Congés payés et jours fériés payés et non payés

( tableaux n° V et n° VI )

Dans tous les pays de la Communauté - sauf aux Pays-Bas - il existe un régime légal général de congés payés applicable aux transports routiers.

En Belgique et en République Fédérale d'Allemagne, les conventions collectives fixent des durées supérieures au minimum légal. Dans le premier pays, ces conventions collectives se limitent cependant - en prenant le congé payé annuel au sens strict - aux transports de personnes assurés par les chemins de fer vicinaux ( 15 jours ouvrables ); pour les autres branches des transports de personnes par route par autobus ( autocars exclus ), un supplément de 18 jours de congé est accordé en guise de réduction de la durée hebdomadaire moyenne du travail de 48 h. à 45 h.

En République Fédérale d'Allemagne, pratiquement tous les secteurs des transports routiers sont couverts par des conventions collectives prévoyant des régimes de congés payés plus favorables que le régime légal. La moyenne y est de 18 jours environ, mais, dans certains cas, les congés payés peuvent y atteindre 36 jours ouvrables. Aux Pays-Bas, les conventions collectives suppléent à la carence du législateur en prévoyant des régimes de congés payés supportant aisément la comparaison avec ce qui existe dans ce domaine dans les autres pays de la Communauté. Suivant l'ancienneté, les congés payés peuvent y atteindre jusqu'à 21 jours ouvrables.

En comparant les régimes des congés payés existant dans les différents pays de la Communauté, on constate une divergence assez forte. Le minimum est de 8 jours ouvrables en Italie et au Grand-Duché de Luxembourg, de 12 jours ouvrables en Belgique, en République Fédérale d'Allemagne et de 18 jours ouvrables en France. En ajoutant au minimum les congés prévus pour l'ancienneté, la situation se présente sous un aspect plus harmonisé, bien que les écarts restent considérables.

../. ..

La durée des congés payés ne peut que difficilement être dissociée du régime des jours fériés. Dans tous les pays de la Communauté, sauf aux Pays-Bas, le régime légal général des jours fériés payés est également applicable aux transports routiers. Aux Pays-Bas, il n'existe pas de jours fériés payés légalement obligatoires; ceux-ci sont fixés dans les conventions collectives, également pour les transports routiers. A noter qu'en Italie, les conventions collectives ajoutent à la liste des jours fériés payés légaux la fête du patron de la région.

Le nombre de jours fériés payés est de : 1 en France, 7 aux Pays-Bas, 10 en Belgique et au Grand-Duché de Luxembourg, 12 en moyenne en République Fédérale d'Allemagne et 17 en Italie.

Les jours fériés coïncidant avec un dimanche ne sont remplacés par un autre jour de repos payé qu'en Belgique et au Grand-Duché de Luxembourg.

En France, les conventions collectives ajoutent très souvent au seul jour férié payé, fixé par la loi, un certain nombre d'autres jours fériés payés. Ceci n'est pas le cas pour les transports routiers. Dans ce secteur, on ne connaît, en dehors du jour férié payé légal du 1er Mai, que les jours fériés non payés, fixés également par la loi et qui sont au nombre de 9.

En établissant une comparaison, entre les différents pays, des congés payés et des jours fériés réunis, on arrive à un minimum de 18 jours au Grand-Duché de Luxembourg, probablement en moyenne 19 jours aux Pays-Bas, 22 jours en Belgique, 25 jours en Italie, 24 jours en République Fédérale d'Allemagne et 28 jours en France.

En considérant le paiement de ces périodes de congés, le tableau changerait encore, surtout en raison des 9 jours fériés non payés en France, et de l'existence de doubles pécules de congés qui sont surtout importants en Belgique. (1)

Signalons enfin que dans tous les pays de la Communauté - sauf aux Pays-Bas - il est formellement interdit de renoncer à ses congés payés.

(1) Régime légal du congé payé en Belgique pour 1962 :

a) durée : moins de 18 ans : 18 jours  
18 ans et plus : 12 jours

b) rémunération : en dehors de la rémunération normale pour les jours de congé, le travailleur perçoit un double pécule de congé qui se monte en 1962 à 1 3/4 semaine de rémunération. Ce double pécule sera porté à 2 semaines de rémunération en 1963.

BELGIQUE	R.F. D'ALLEMAGNE	RUAND	ITALIE	GRAND-DUCHE DE LUXEMBOURG	PAYS-BAS
<p>Régime légal (général) En dessous de 18 ans : 16 j. ouvr. à partir de 18 ans : 12 jours ouvr.</p>	<p>Régime légal (général) 12 jours</p>	<p>Régime légal (général) - 18 jours ouvrables - après 20 ans de service continu ou au sein de la même entreprise : + 2 j. - après 25 ans : + 4 jours ouvrables - après 30 ans : + 5 jours ouvrables</p>	<p>Régime légal I.V. : - au cours des 5 premières années d'ancienneté : - agents payés à la journée : 8 jours - de la 6ème à la 10ème année d'ancienneté : 15 jours ouvr. - au-delà de la 10ème année d'ancienneté : 20 jours ouvr. I.R. : La loi fixe le principe du congé payé annuel, mais non la durée; celle-ci est fixée dans les conventions collectives.</p>	<p>Régime légal (général) Entreprises occupant plus de 20 travailleurs - au cours des 3 premières années d'ancienneté : 8 jours ouvr. - au cours de la 4ème et la 5ème année d'ancienneté : 12 jours ouvr. - au-delà de la 5ème année d'ancienneté : 18 jours ouvr. Entreprises occupant 20 travailleurs et moins - au cours des 3 premières années d'ancienneté : 8 jours ouvr. - au-delà de la 3ème année d'ancienneté : 12 jours ouvr.</p>	<p>Régime légal : Néant</p>
<p>Conventions collectives - chemins de fer vicinaux : 15 jours ouvrables - tous les transports de personnes, à l'exclusion des autobus : supérieur de 18 jours par an en raison de réduction de la durée hebdomadaire moyenne du travail de 48 à 45 heures</p>	<p>Conventions collectives en moyenne : 18 jours ouvr. I.V. : chemins de fer fédéraux selon l'ancienneté de 14 à 24 jours Régime des Postes 14 à 27 jours ouvrables (employés 16 - 36 jours ouvr.) I.R. : en moyenne 18 jours ouvr.</p>	<p>Conventions collectives I.V. : - Services d'autobus exploités en concession (y compris le congé légal) - au cours des 5 premières années d'ancienneté : 16 jours - de la 6ème à la 10ème année d'ancienneté : 19 jours - à partir de la 11ème année d'ancienneté : 22 jours Services d'autobus dépendant des chemins de fer (y compris le congé légal) - au cours des 5 premières années d'ancienneté : 15 jours ouvr. - de la 6ème à la 10ème année d'ancienneté : 18 jours ouvr. - de la 11ème à la 20ème année d'ancienneté : 22 jours ouvr. - au-delà de la 20ème année d'ancienneté : 23 jours ouvr.</p>	<p>Conventions collectives Il n'existe pas de conventions collectives pour les transports routiers</p>	<p>Conventions collectives : Règles divers : de 18 à 21 jours ouvr. pour les travailleurs ayant de 25 à 40 années d'ancienneté.</p>	



TABLEAU VI

JOURS FÉRIÉS

BELGIQUE	R.F. D'ALLEMAGNE	FRANCE	ITALIE	GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG	PAYS-BAS
<p>Pays (régime légal général) : 10 J.</p> <p>le 1er janvier</p> <p>le lundi de Pâques</p> <p>le 1er mai</p> <p>l'Ascension</p> <p>le lundi de Pentecôte</p> <p>le 21 juillet</p> <p>l'Assomption</p> <p>le 1er novembre (Toussaint)</p> <p>le 11 novembre</p> <p>le 25 décembre (Noël)</p>	<p>Pays (régime légal général)</p> <p>La nature des jours fériés payés diffère dans les divers États allemands; il va de 10 à 13 jours.</p> <p>Sont considérés le plus souvent comme jours fériés payés :</p> <p>le 1er janvier</p> <p>le vendredi saint</p> <p>le lundi de Pâques</p> <p>le 1er mai</p> <p>l'Ascension</p> <p>le lundi de Pentecôte</p> <p>le 17 juin : journée de l'Unité allemande</p> <p>le 21 novembre, jour de pénitence et de prières</p> <p>le 25 décembre, Noël</p> <p>le 26 décembre</p>	<p>Pays (régime légal général) : 1 jour</p> <p>le 1er mai</p>	<p>Pays (régime légal général) : 16 jours</p> <p>le 1er janvier</p> <p>l'Épiphanie</p> <p>la fête de St. Joseph</p> <p>le 25 avril, anniversaire de la Libération</p> <p>le lundi de Pâques</p> <p>la Pête-Dieu</p> <p>l'Ascension</p> <p>le 1er mai</p> <p>le 2 juin, anniversaire de la fondation de la République</p> <p>le 29 juin, St. Pierre et Paul</p> <p>le 15 août</p> <p>le 1er novembre</p> <p>le 4 novembre, jour de l'Unité nationale</p> <p>le 8 décembre, l'Immaculée Conception</p> <p>le 25 décembre, Noël</p> <p>le 26 décembre, St Etienne</p> <p>Convention collective : 1</p> <p>la fête du patron de la région</p>	<p>Pays (régime légal général) : 10 J.</p> <p>le 1er janvier</p> <p>l'anniversaire de la Grande Duchesse</p> <p>le lundi de Pâques</p> <p>le 1er mai</p> <p>l'Ascension</p> <p>le lundi de Pentecôte</p> <p>le 1er novembre, Toussaint</p> <p>le 25 décembre, Noël</p> <p>le 26 décembre, lendemain de Noël</p>	<p>Pays : Régime légal : néant</p> <p>conventions collectives : 7 jours</p> <p>le 1er janvier</p> <p>le lundi de Pâques</p> <p>l'Ascension</p> <p>le lundi de Pentecôte</p> <p>le 25 décembre, Noël</p> <p>l'anniversaire de la Reine</p>
<p>Le jour férié coïncidant avec un dimanche est compensé par l'octroi d'un autre jour de repos payé.</p> <p>Non payés Néant</p>	<p>Le jour férié coïncidant avec un dimanche n'est pas compensé.</p> <p>Non payés Néant</p>	<p>Le jour férié coïncidant avec un dimanche n'est pas compensé.</p> <p>Non payés (régime légal général) : 9 jours</p> <p>le 1er janvier</p> <p>le lundi de Pâques</p> <p>l'Ascension</p> <p>le lundi de Pentecôte</p> <p>le 14 juillet, fête nationale</p> <p>l'Assomption</p> <p>le 1er novembre, Toussaint</p> <p>le 11 novembre</p>	<p>Le jour férié coïncidant avec un dimanche n'est pas compensé.</p> <p>Non payés Néant</p>	<p>Les jours fériés coïncidant avec un dimanche sont compensés par l'octroi d'un autre jour de repos payé, jusqu'à un maximum de 2 jours par an.</p> <p>Non payés Néant</p>	<p>Le jour férié coïncidant avec un dimanche n'est pas compensé.</p> <p>Non payés Néant</p>

5. Compensation et/ou rémunération du travail supplémentaire (y compris le travail presté un dimanche ou un jour férié) Tableau n° VII.

Dans ce domaine se pose en premier lieu la question de la rémunération ou de la compensation, par l'octroi de repos compensatoire en cas de dépassement de la durée normale journalière ou hebdomadaire du travail. Dans plusieurs pays, le travailleur n'a droit dans ce cas qu'au paiement du sursalaire pour heures supplémentaires. Il en est ainsi en France, aux Pays-Bas et, dans la grande majorité des cas, en Italie et en Belgique. Dans ce dernier pays, un accord entre employeurs et travailleurs prévoit, pour les chemins de fer vicinaux, la compensation, par l'octroi de repos compensatoire payé, des heures supplémentaires dépassant la limite de 360 heures en 9 semaines, tandis qu'en Italie, dans les exploitations d'autobus en concession, la préférence est également donnée en principe à la compensation par l'octroi de repos compensatoire payé. En République Fédérale, il existe divers systèmes comportant soit le paiement d'un sursalaire, soit l'octroi d'un repos compensatoire. Une particularité à signaler existe aux Pays-Bas, où c'est l'employeur qui décide si, dans ce cas, un repos compensatoire est octroyé, en sus du paiement du sursalaire.

En ce qui concerne les limites à partir desquelles les heures sont considérées comme "supplémentaires" et les taux du sursalaire à appliquer, la plus grande diversité existe. En Belgique, on connaît une double limite, journalière et hebdomadaire (8 h/48 h. légalement - conventions collectives 8h/45 h. ou 9h/45 h.), de plus en plus les limites conventionnelles remplacent les limites légales; cependant, dans les transports de personnes existent de nombreuses dérogations permettant le calcul d'une durée du travail moyenne sur une période de plusieurs semaines.

En République Fédérale d'Allemagne aussi, la limite est généralement double : journalière et hebdomadaire (en moyenne 8 h/45 h). En Italie, la limite est uniquement journalière (8 h.). En France et aux Pays-Bas, il n'existe pas de limite journalière mais seulement une limite hebdomadaire (40 h. en France - 50/51 h. aux Pays-Bas). Au Grand-Duché de Luxembourg, il n'existe pas de dispositions ni en matière de sursalaire, ni en matière de repos compensatoire.

..//..

Quant au taux du sursalaire, celui-ci est en Belgique de + 25% pour les deux premières heures supplémentaires et de + 50% pour les suivantes. En République Fédérale d'Allemagne, il est, en général de + 25% si le travail supplémentaire ne dépasse pas 3 heures ininterrompues, et + 50% si cette limite est dépassée. En France, il est de + 25% de la 41<sup>ème</sup> à la 48<sup>ème</sup> heure, et de + 50% à partir de la 49<sup>ème</sup> heure. En Italie, il est, en général, de + 20% dans les transports de personnes et de + 25% dans les transports de marchandises. Aux Pays-Bas, il est de + 30%.

Quant au travail effectué un jour férié (1), les systèmes en vigueur sont également très diversifiés. Dans les transports de personnes en Belgique, on trouve le plus souvent un système de roulement (semaine de travail : 5 sur 6) tenant simplement compte de l'obligation d'un certain nombre de jours de repos à octroyer par an en compensation des jours fériés. Dans les transports de marchandises, on retrouve le système légal général : compensation par un jour de repos payé. En France, au Grand-Duché de Luxembourg et, en général, aussi en République Fédérale d'Allemagne, c'est la formule du sursalaire (+ 100%) qui prévaut, tandis qu'en Italie et aux Pays-Bas, on connaît un système mixte. En Italie, on applique dans les transports de personnes le paiement d'un sursalaire de + 40% avec octroi d'un repos compensatoire non payé, et, dans les transports de marchandises, soit le paiement d'un sursalaire (pour travail diurne : + 65%, pour travail nocturne : + 75%), soit le paiement d'un sursalaire (diurne + 20%, nocturne + 40%) avec octroi d'un repos compensatoire non payé. Aux Pays-Bas, on paye un sursalaire (+ 30% augmenté du montant de la taxe sur les salaires) ou on accorde du repos compensatoire payé.

En ce qui concerne le travail du dimanche, on n'est légalement obligé en Belgique de payer un supplément au salaire normale que pour les heures dépassant les limites journalières ou hebdomadaires normales du travail (+ 100%). En raison de l'existence du roulement (semaine de travail de 5 sur 6), on accorde dans les chemins de fer vicinaux, à titre de compensation pour les dimanches travaillés, 26 jours de congé

---

(1) Par travail effectué un jour férié, on entend un jour férié tombant en semaine. Pour le jour férié coïncidant avec un dimanche, voir § 4.

supplémentaires par an.

En République Fédérale d'Allemagne, on paye un sursalaire de + 50% dans les transports de marchandises et de + 25% dans les services d'autobus dépendant des chemins de fer fédéraux, tandis que dans les services d'autobus dépendant de la régie des postes, on donne la préférence à l'octroi d'un jour de repos compensatoire. En Italie et aux Pays-Bas, le travail du dimanche a le même régime que le travail effectué un jour férié. Au Grand-Duché de Luxembourg, la loi sur le repos hebdomadaire impose pratiquement la compensation. En France, ni sursalaire, ni repos compensatoire ne sont prévus.

COMPENSATION ET/OU REMUNERATION DU TRAVAIL SUPPLEMENTAIRE

TABELEAU VII

BELGIQUE	R.F. d'ALLEMAGNE	FRANCE	ITALIE	GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG	PAYS-BAS
Dépassements de la durée normale de travail Règle générale : Les heures de travail dépassant la durée normale de travail (l'heure soit normale, soit hebdomadaire) sont rémunérées pendant la période de référence, soit rémunérées avec un sur salaire (+ 25% pour les 2 premières heures, + 50% pour les heures suivantes) sans octroi de repos compensatoire (1) (2) Exception : chemin de fer vicieux Les heures dépassant 8 x 45 = 360 h, sur une période de 8 semaines sont, en outre, compensées par un repos non payé (2)	Dépassements de la durée normale de travail Règle générale : soit paiement d'un sur-salaire : + 25% si le dépassement de la durée légale ou conventionnelle journalière de travail n'excède pas 3 h. + 50% si le dépassement excède 3 h. (1) (2) soit octroi de repos compensatoire payé. Dans les chemins de fer fédéraux, les heures supplémentaires ne donnent pas droit à un sur-salaire tandis que ce dernier est de 25% (1) dans les services dépendant de la règle des postes.	Dépassements de la durée normale de travail Les heures de travail excédant la durée hebdomadaire légale donnent droit à un sur-salaire : + 25% de 40 à 46 heures + 50% à partir de la 46ème heure (1) Pas de repos compensatoire	Dépassements de la durée normale de travail I.V. : Les heures dépassant les limites de la durée normale de travail (8 heures par jour) donnent droit à un sur-salaire de + 25% (2) Exception : certains extra-travaux ou concessions : en principe, compensés par octroi de repos payé, sinon paiement du sur-salaire (2). I.L. : Sur-salaire : + 25% (2) Pas de repos compensatoire	Dépassements de la durée normale de travail En sur-salaire, ni repos compensatoire	Dépassements de la durée normale de travail I.V. : L'employeur peut octroyer un repos compensatoire - pas de sur-salaire. I.L. : Sur-salaire (+ 50%) n'est dû que dans les 12h prévues pour les heures dépassant la durée normale de service (hebdomadaire : 50/51 h.) En outre, l'employeur peut octroyer un repos compensatoire - pas de sur-salaire.
Jours fériés travaillés I.V. : chemins de fer vicieux et autres services publics d'autorité Sans objet, ni l'organisation du travail, suivent la formule de 5 jours ouvrables sur 6 (inclut les jours fériés) (2) autres branches : un jour de repos compensatoire payé (1) I.L. : octroi dans les six semaines d'un jour de repos compensatoire payé (1)	Jours fériés travaillés I.V. : chemins de fer fédéraux Sur-salaire de + 100% pour l'ouvrier (pas de sur-salaire pour le personnel) (pas de statut d'employé) (2) Le dépassement de la durée journalière normale de travail, un jour férié, est compensé par un repos. Règle des postes compensation par repos (2) I.L. : sur-salaire + 100% (2)	Jours fériés travaillés En sur-salaire, ni repos compensatoire	Jours fériés travaillés I.V. : Octroi de repos compensatoire non payé et paiement d'un sur-salaire de + 40% (2) I.L. : Il existe deux formules : 1. sur-salaire + repos compensatoire non payé 2. sur-salaire sans repos compensatoire Le montant du sur-salaire est fixé comme suit pour ces 2 règles : 1. sur-salaire pour : travail diurne : + 20% travail nocturne : + 40% 2. sur-salaire pour : travail diurne : + 50% travail nocturne : + 75% (2)	Jours fériés travaillés Paiement d'un sur-salaire de : + 100% (1)	Jours fériés travaillés En vertu des conventions collectives, soit rémunération normale augmentée du montant de la taxe sur les salaires soit 1 jour de repos compensatoire
Travail du dimanche Rémunération : sur-salaire + 100% s'il s'agit d'heures dépassant les limites de la durée normale de travail - pas de repos compensatoire Exception I.V. : chemins de fer vicieux octroi de 20 jours supplémentaires par an	Travail du dimanche I.V. : chemins de fer fédéraux et Règle des postes Sur-salaire pour ouvriers ( pas pour employés ) : + 25% (1) Règle des postes : octroi repos compensatoire (2) I.L. : Sur-salaire + 50% (2)	Travail du dimanche En sur-salaire, ni repos compensatoire	Travail du dimanche 30 minutes et/ou compensé comme le travail des jours fériés (2)	Travail du dimanche Octroi d'un jour de compensation (1)	Travail du dimanche En vertu des conventions collectives soit rémunération normale augmentée du montant de la taxe sur les salaires soit 1 jour de repos compensatoire

(1) Résultant d'une disposition législative  
(2) Résultant d'une convention collective ou d'une disposition statutaire ou réglementaire (services publics et semi-publics)

IV. DISPOSITIONS APPLICABLES POUR CERTAINES CATEGORIES  
DE TRAVAILLEURS

Dans tous les pays de la Communauté, les dispositions générales en matière de protection des femmes et des jeunes sont applicables aux transports routiers. Il s'agit, en général, de la garantie expresse d'un repos de nuit d'une durée minimum dans lequel doit être comprise une période déterminée, du régime des repos intercalaires, du repos dominical, du repos avant et après l'accouchement, etc. Les régimes existant dans les différents pays en cette matière sont cependant très divergents aussi bien en ce qui concerne les domaines couverts qu'en ce qui concerne le degré de la protection. Il faut cependant remarquer que le nombre des femmes et des jeunes occupés dans les transports routiers comme personnel roulant est extrêmement réduit.

V. PERSPECTIVES EN MATIERE DE REDUCTION DE LA DUREE DU TRAVAIL  
ET ACCROISSEMENT DE LA DUREE DU REPOS

On peut s'attendre à ce que tous les pays de la Communauté signent et ratifient "l'accord fixant certaines conditions pour les membres, salariés ou non, de l'équipage des véhicules automobiles effectuant des transports internationaux par route", dont la rédaction a été achevée en janvier 1962 à Genève au sein de la Commission Economique pour l'Europe ( O.N.U. ). Cette ratification pourrait amener plusieurs pays à adapter leurs dispositions nationales en matière de durée du travail et de repos dans une certaine mesure.

En Belgique, un projet de loi relatif à l'adaptation des dispositions légales à la situation pratique réalisée par la voie de conventions collectives, visant, entre autre, à généraliser la durée hebdomadaire légale du travail de 45 h. ( actuellement 48 h. ), est en discussion. Aux Pays-Bas, le Gouvernement envisage de réduire la durée hebdomadaire maximum moyenne de 51 h. à 48 h.; en outre, les éléments constitutifs de la durée du travail considérée comme base de calcul de la rémunération, fixés dans les conventions collectives, subiront très probablement, à bref délai, des modifications qui pourraient avoir une certaine incidence sur la durée effective du travail. En France, les revendications syndicales visent au retour à la durée effective du travail de 40 h. par semaine. Enfin, en République Fédérale d'Allemagne, on examine l'adaptation des dispositions légales en matière de durée du travail et de repos aux conditions d'exploitations évoluées, tandis qu'au Grand-Duché de Luxembourg une convention collective vient d'être mise au point prévoyant de nombreuses précisions relatives à la durée du travail et du repos ; cette convention collective n'est cependant pas encore signée. Le gouvernement grand-ducal a introduit un projet de loi facilitant la conclusion des conventions collectives et un autre concernant la protection des femmes et des jeunes.

Dans tous les pays de la Communauté, l'activité dans les transports routiers semble avoir subi l'influence de l'instauration de la semaine des cinq jours. Cette situation est la plus prononcée en

Belgique où les transports routiers ont fortement diminué le samedi et le dimanche; ceci vaut aussi bien pour les transports de voyageurs ( à l'exception des autocars ) que pour les transports de marchandises. Ensuite viennent la République Fédérale d'Allemagne et la France. Aux Pays-Bas et en Italie, la situation commence à évoluer dans la même direction.

Ces constatations valent surtout pour les transports à courte et à moyenne distances. En effet, les transports à longue distance semblent ressentir beaucoup moins l'influence de l'instauration de la semaine de cinq jours.



## VI. LE CONTROLE

Dans tous les pays de la Communauté, il existe des instances chargées du contrôle sur le respect des dispositions ayant force légale en matière d'aptitude physique et professionnelle, ainsi qu'en ce qui concerne la durée du travail, l'amplitude et le repos; on ne peut, cependant, être aussi affirmatif en ce qui concerne les autres dispositions sociales.

Dans tous les pays, le contrôle de l'aptitude physique et professionnelle relève en premier lieu de la police. Ce contrôle est cependant partagé avec des inspecteurs du travail, spécialisés ou non spécialisés. Par contre, la police ne semble pas, en général, avoir un pouvoir de contrôle dans une grande partie du domaine social. En conclusion, on peut affirmer que, dans tous les pays de la Communauté, le domaine qui est juridiquement couvert par le contrôle soit de la police, soit des inspecteurs de travail à compétence générale, soit d'inspecteurs spécialisés pour le secteur des transports, est assez large. Dans tous les pays, le contrôle s'effectue aussi bien sur la route qu'au siège de l'entreprise. Il est à noter qu'en République Fédérale d'Allemagne, la délégation du personnel participe également à l'exécution du contrôle; ceci ne vaut évidemment que pour les entreprises d'une certaine importance.

Bien que le contrôle ne présente pas, à première vue, une image générale tellement sombre, plusieurs réserves s'imposent cependant. D'abord, le contrôle ne peut s'étendre qu'aux dispositions ayant force légale, ce qui exclut/les conventions collectives qui n'ont pas le caractère "erga omnes". Ensuite, l'efficacité dépend pour une bonne partie du caractère spécialisé ou non des inspecteurs, de l'importance numérique des effectifs, de la compétence juridique des inspecteurs et des suites qui sont réservées à leur intervention et, "last but not least", des documents de base sur lesquels ils peuvent s'appuyer.

En Belgique et en Italie, la presque totalité des dispositions citées dans le présent rapport découlent soit de la législation, soit de statuts ( services publics et semi-publics ), soit de conventions collectives ayant force "erga omnes", ce qui signifie que pratiquement tous les

travailleurs des transports routiers sont couverts. Aux Pays-Bas, la situation est analogue, tandis qu'au Grand-Duché de Luxembourg, il n'existe pas de conventions collectives de sorte qu'il n'y a que des dispositions légales qui sont évidemment d'application générale. Dans les autres pays, la situation n'est cependant pas aussi claire. En République Fédérale, la grande majorité des travailleurs des transports routiers ne sont pas couverts par les dispositions résultant des conventions collectives, étant donné que ces dernières ne lient que dans les cas où l'employeur et le travailleur intéressé sont tous les deux affiliés à une organisation signataire. La situation est analogue en France, avec cette différence cependant que l'employeur affilié à une organisation signataire est tenu d'appliquer la convention collective à tous les travailleurs qu'il occupe, syndiqués et non syndiqués.

En ce qui concerne les effectifs et la spécialisation, la situation la moins favorable semble se présenter en Belgique où une cinquantaine d'inspecteurs de travail pour l'ensemble des activités économiques sont apparemment insuffisants pour assurer un contrôle efficace dans le domaine des transports routiers. Il semble, par contre, que les Pays-Bas soient les mieux favorisés avec une centaine d'inspecteurs spécialisés pour les transports. Signalons, en outre, que ces inspecteurs spécialisés ont une formation de police et possèdent des connaissances approfondies de la législation relative aux transports. Les Pays-Bas sont le seul pays où un contrôle systématique, à intervalles réguliers, effectué par un corps d'inspecteurs spécialisés, est signalé.

La compétence des inspecteurs, spécialisés ou non, se limite pratiquement à la rédaction de procès-verbaux. Quant aux suites données à ces procès-verbaux, il n'a pas été possible d'approfondir cette question pour tous les pays. On peut cependant affirmer que la situation dans ce domaine laisse à désirer dans plusieurs pays, notamment en Belgique et au Grand-Duché de Luxembourg. La situation semble par contre plus normale aux Pays-Bas et en République Fédérale d'Allemagne.

En passant aux documents de base, on touche vraiment à la pierre angulaire du contrôle. En Belgique et au Grand-Duché de Luxembourg, ces documents de base, dans le domaine social, sont extrêmement

réduits, on peut presque dire inexistants. Cette situation constitue une difficulté complémentaire au contrôle. Le document dont l'absence se fait le plus sentir dans ces deux pays est le carnet individuel de contrôle.

Le carnet individuel de contrôle n'existe qu'en République Fédérale d'Allemagne, en France et aux Pays-Bas. En Belgique, il existe cependant, pour les autocars, une feuille de route contenant certaines données - indiquées d'avance - que l'on trouve généralement dans le carnet individuel de contrôle. Les données prévues dans les carnets individuels de contrôle, bien qu'assez complètes, ne sont cependant pas identiques dans tous les pays où ce document existe.

En ce qui concerne la responsabilité, il est à signaler qu'en général, le travailleur salarié n'en supporte aucune lorsqu'il s'agit de dispositions purement sociales. Elle peut cependant être engagée lorsqu'il s'agit de dispositions inspirées en partie ou principalement par des considérations de sécurité de la route, comme par exemple la durée maximum de conduite. Quant à la responsabilité de l'employeur, elle est pratiquement toujours engagée.

Pour les travailleurs indépendants, les dispositions de contrôle ne jouent évidemment que dans la mesure où les prescriptions dans les divers domaines leur sont applicables. Ceci est toujours le cas en ce qui concerne les exigences légales en matière d'aptitude physique et professionnelle et, en général, en matière de durée maximum de conduite; pratiquement jamais en ce qui concerne les autres dispositions sociales.

## VII. SITUATION PRATIQUE EN MATIERE DE DUREE DU TRAVAIL

Bien que la situation diffère d'un pays à l'autre, également dans ce domaine, on peut cependant faire quelques constatations générales. En grandes lignes, on peut dire que les dispositions sociales semblent être respectées effectivement dans les lignes régulières des transports de personnes qui sont d'ailleurs, en grande partie, composés d'exploitations ayant statut de service public ou semi-public, ou qui sont données en concession et soumises à un contrôle très strict de la part du concédant. Cette constatation s'applique particulièrement en ce qui concerne l'amplitude, la durée normale du travail, les repos intercalaires, journaliers, hebdomadaires et autres.

Quant aux transports occasionnels de voyageurs, et particulièrement les transports touristiques, la situation pratique est nettement moins favorable, surtout pendant la saison touristique. En ce qui concerne les transports de marchandises, la situation est, en général, nettement moins bonne que dans les transports de personnes. Ce sont surtout le repos journalier, l'amplitude, la durée journalière et hebdomadaire du travail et les repos qui en découlent, qui sont moins respectés. Les plus grands écarts sont observés dans les petites entreprises qui se trouvent évidemment plus directement exposés à la concurrence de la grande masse d'entreprises familiales, non soumises aux contingences sociales.

La situation la moins bonne, constatée dans les transports touristiques de voyageurs et, en général, dans les transports de marchandises, trouve son origine, d'une part, dans l'insuffisance ou l'absence de documents de base -- notamment du carnet individuel de contrôle -- dans plusieurs pays de la Communauté, et, d'autre part, dans le fait qu'une fraction plus considérable de ces transports soit constituée par des transports traversant les frontières du pays d'origine. Le passage de la frontière va, en effet, de pair avec des difficultés d'ordre juridique et technique en matière de contrôle.

VIII. ALLOCATIONS ET INDEMNITES (Tableau VIII)

Dans ce domaine aussi, les systèmes sont très différents d'un pays à l'autre. Dans les transports de voyageurs, on rencontre un peu partout soit des fournitures de vêtements de travail, soit l'octroi d'une allocation pour l'achat de tels vêtements. Dans les transports de marchandises, cette allocation est plutôt exceptionnelle. En ce qui concerne les indemnités éventuelles pour la nourriture et le logement, celles-ci sont pratiquement partout comprises dans les frais de déplacement. Il en va de même de certaines primes de séparation qui revêtent plutôt, là où elles existent, le caractère soit de frais de déplacement, soit de primes d'amplitude. En ce qui concerne les qualifications professionnelles, des allocations, indemnités<sup>cu</sup> suppléments visant à les récompenser ne semblent en général pas exister. Une exception à la règle : en France, la connaissance linguistique donne lieu à une indemnité complémentaire si le travail vient à réclamer l'usage de la langue connue ( + 2,5% du salaire minimal professionnel, sans ancienneté, d'un conducteur de car ).

En ce qui concerne les frais de déplacement, il est d'usage que le chauffeur d'un autocar soit logé et nourri gratuitement. Dans les autres transports de voyageurs, il existe des systèmes divers faisant partie soit de conventions collectives, soit du statut et annexes du personnel. En Italie, dans les exploitations d'autobus en concession par exemple, l'unité de l'indemnité d'absence est fixée à raison de 1/26 de la rémunération mensuelle de l'ouvrier qualifié x 1,6 ( 1 unité pour les déplacements de 21 à 24 h. ). Il faut remarquer que les longs déplacements sont assez rares dans les transports de voyageurs, sauf dans l'autocarisme.

Dans les transports de marchandises, les conventions collectives prévoient en Belgique des taux allant de 200 à 250 F.B. par jour, en République Fédérale d'Allemagne 14 DM, en France 16,50 NF, en Italie de 625 Lit. pour une absence de 6 à 8 h dans les transports de marchandises ordinaires, à Lit. 2.450 pour une absence de 18 à 24 h. dans les transports de marchandises mixtes. Aux Pays-Bas, la convention collective prévoit des taux fixes pour chaque repas ainsi que pour le

logement (trois repas + logement : Fl. 10,75) dans les transports nationaux, tandis que, dans les transports internationaux, on rembourse en principe les dépenses réellement effectuées, dans des limites raisonnables ( par exemple, pour un déplacement en République Fédérale d'Allemagne, on paie de 14 DM à 18 DM par jour).

TABLEAU VIII

VMI/457N/82-F

BELGIQUE	R.F. d'ALLEMAGNE	FRANCE	ITALIE	GR.-DUCHÉ de LUXEMBOURG	PAYS-BAS
<p><u>Nourriture</u> Néant (1) (2) Voir frais de déplacement</p> <p><u>Vêtements de travail</u> I.V. : Chemises de fer vicinaux Crédit de 1.100 F par an pour l'achat de vêtements de travail à prix fixe (2) autres I.V. : 1 légal et 2 cache-pousière par an (2) I.R. : Néant</p> <p><u>Frais de déplacement</u> Exploitations d'autobus : les chauffeurs en déplacement sont toujours logés et nourris gratuitement (2) Exploitations de services spéciaux d'autobus : Indemnité d'aptitude 10 à 12 h. : 10 F.B. 12 à 13 h. : 30 F.B. 13 à 14 h. : 50 F.B. 14 à 15 h. : 70 F.B. (2) I.R. : Entreprises de désamiantement Bénéfice : 207 F.B. par jour autres pays : 225 F.B. par jour Applications de « 500.000 habitants à l'étranger » : 280 F.B. (2) Indemnités de marchandises par route : 225 F.B. par jour (2)</p>	<p><u>Nourriture</u> Néant (1) (2) Voir frais de déplacement</p> <p><u>Vêtements de travail</u> Est prévue dans les chemises de fer fédérales et les autobus dépendant de la règle des postes (2)</p> <p><u>Frais de déplacement</u> I.V. : Régie des postes Indemnités forfaitaires : Absences jusqu'à 4 h. : 1,50 DM par h. de 5 à 6 h. : 2,45 DM par h. de 7 à 12 h. : 0,55 DM par h. de 13 h et plus : Hijets : 70 DM par heure autres : 80 DM par heure (2) Derniers de fer fédéraux système divers (2) I.R. : à longue distance : 14 DM par jour (2)</p>	<p><u>Nourriture</u> Indemnité de repas si le travailleur doit prendre un repas hors de son lieu de travail, ou s'il ne dispose pas d'une cuisine suffisante à son lieu de travail : 3 MF Au cas où il n'a pas été prévu la veille : 4,5 MF Dans certains cas - avantages acquis - indemnités plus élevées (2) <u>Vêtements de travail</u> Fourniture de vêtements de protection pour l'exécution des travaux salissants (entretien du véhicule)</p> <p><u>Frais de déplacement</u> - 16,50 MF par jour - déplacement régulier (plus de 3 jours consécutifs dans une localité) : 15,80 MF par jour. Exception : services régionaux de I.V. système logement selon favorable (2)</p>	<p><u>Nourriture</u> I.V. : Minimum 25 Lit. par jour I.R. : Minimum 20 Lit. par jour (2) <u>Vêtements de travail</u> I.V. : fourniture de bœufs et cabrousse (2) I.R. : fourniture de 2 overalls ou 2 complets de travail par an (2) <u>Frais de déplacement</u> I.V. : Exploitation d'autobus en concession : indemnité d'absence : 7/26 de la rétribution mensuelle conventionnelle de l'ouvrier qualifié x 1/6 - unité (2) 1 unité pour absence de 21 à 24 h. 2/3 * * * * 14 à 21 h. 1/3 * * * * 1 à 14 h. Autobus : 300 Lit. par repas (2) Services puellies : Absence pendant la journée plus une nuitée (sans droit) : 4,5% toute la journée : 50% Journée partielle : 15% nuitée (sans droit) : 4,5% * (en droit) : 10% (2) I.R. : LIT. 625 pour absence de 6 à 8 h. * 750 * * * 8 à 12 h. * 1.500 * * * 12 à 18 h. * 2.300 * * * 18 à 24 h. (Pour les transports de marchandises sixties : Lit. 657 - 800 - 1.600 - 2.450) (2)</p>	<p><u>Nourriture</u> Dispositions restrictives dans la pratique, règles d'hygiène (4,5-5 F pour déjeuner ou dîner) <u>Vêtements de travail</u> Règles d'hygiène, mais soulignant dans les transports dépendant des chemins de fer et des municipalités (2) <u>Frais de déplacement</u> Dispositions relatives aux chemins de fer a) repas chaud : Fl. 3,50 logement - petit déjeuner : Fl. 5,25 b) au cas où le service en dehors du lieu de travail dépasse 8 h. : indemnité de consommation Fl. 0,50 (2) Transports internationaux : en principe, remboursement des frais pour 3 repas + logement (2). Les systèmes appliqués dans la pratique diffèrent (par ex. voyages en R.F. d'Allemagne : 16 à 18 MF par jour.</p>	<p><u>Nourriture</u> Voir frais de déplacement <u>Vêtements de travail</u> Ne sont fournis que par Van Gend &amp; Loos <u>Frais de déplacement</u> Transports nationaux : (déplacement en dehors du lieu de travail) : a) repas chaud : Fl. 3,50 logement - petit déjeuner : Fl. 5,25 b) au cas où le service en dehors du lieu de travail dépasse 8 h. : indemnité de consommation Fl. 0,50 (2) Transports internationaux : en principe, remboursement des frais pour 3 repas + logement (2). Les systèmes appliqués dans la pratique diffèrent (par ex. voyages en R.F. d'Allemagne : 16 à 18 MF par jour.</p>

ALLOCATIONS ET INDEMNITES  
( SUITE )

TABLEAU VIII ( SUITE )

RELIGIE	S.F. d'ALLEMAGNE	FRANCE	ITALIE	GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG	PAYS-BAS
<p>Indemnité de séparation Mont (1) (2)</p> <p>Qualification professionnelle Mont (1) (2)</p>	<p>Indemnité de séparation Mont (1) (2)</p> <p>Qualification professionnelle Mont (1) (2)</p>	<p>Indemnité de séparation Mont (1) (2)</p> <p>Qualification professionnelle L.V. : subordonnés dans certains cas, indemnité complémentaire de 2,5% du s- taire normal professionnel hebdomadaire pour connaissances d'une langue étrangère</p>	<p>Indemnité de séparation Mont (1) (2)</p> <p>Qualification professionnelle Mont (1) (2)</p>	<p>Indemnité de séparation Dispositions n'existent que dans les transportés dépendant des chaînes de fer.</p> <p>Qualification professionnelle Mont (1) (2)</p>	<p>Indemnité de séparation Dans la pratique, divers systèmes existent.</p> <p>Qualification professionnelle Mont (1) (2)</p>

(1) Résultat d'une disposition législative

(2) Résultat d'une convention collective ou d'une disposition statutaire ou réglementaire (services publics et semi-publics)



### IX. SALAIRES ET PRIMES

Dans tous les pays de la Communauté, les salaires du personnel occupé dans des transports travaillant sous le régime des services publics, sont réglés soit par un statut, soit par des conventions collectives. Dans ce secteur, il est toujours prévu un barème à l'ancienneté.

Dans les autres branches des transports routiers aussi, les salaires sont réglés par convention collective, sauf au Grand-Duché de Luxembourg. Parfois, cependant, ces conventions collectives sont assez rudimentaires et se limitent à fixer un seul salaire minimum. En ce qui concerne le niveau des salaires conventionnels, celui-ci est nettement le plus élevé en République Fédérale d'Allemagne, suivi en général de près par la Belgique. Un écart très net et parfois important sépare ces deux pays des autres pays de la Communauté. En ce qui concerne les salaires effectifs, il n'est pas possible de donner des indications précises.

A côté des salaires proprement dits, il y a les primes. Bien qu'il existe divers systèmes, on retrouve pratiquement dans tous les pays, la prime pour conduite sans accidents. Cette prime consiste pratiquement dans la répartition de la ristourne accordée par la Compagnie d'Assurances parfois augmentée d'un supplément accordé par l'entreprise, parmi le personnel roulant. Cette prime peut, dans certains cas, être considérable.

Parfois les primes font l'objet de conventions collectives, ceci semble plus particulièrement être le cas en République Fédérale, en France et aux Pays-Bas.

Les salaires conventionnels valent toujours pour la durée conventionnelle du travail. Cependant, dans tous les pays, certaines périodes qui n'entrent pas dans le calcul de la durée du travail du point de vue de la limitation de celle-ci, sont prises en considération pour le calcul du salaire et sont rémunérées extra. Il s'agit principalement des temps d'attente forcée. Dans tous les pays de la Communauté, les heures consacrées par le personnel roulant aux travaux de chargement et de déchargement, et les périodes de conduite à vide sont assimilées au travail effectif.

La durée conventionnelle du travail est de 45 heures par semaine en Belgique, de 45 à 48 heures en République Fédérale d'Allemagne, de 40 heures en France, de 48 heures en Italie et de 45 à 50 heures aux Pays-Bas.

En ce qui concerne la rémunération des heures dépassant la durée conventionnelle ou légale, les systèmes appliqués sont très différents et sont succinctement décrits au § 5.

Pour le travail de nuit, seuls la République Fédérale d'Allemagne, l'Italie et les Pays-Bas connaissent des sursalaires d'une importance d'ailleurs très différente.

LES CONDITIONS DE TRAVAIL  
DANS CHACUN DES PAYS MEMBRES

---

LUXEMBOURGA. INTRODUCTION

1. L'enquête suivante est fondée sur des renseignements mis à la disposition des services de la Commission par la Fédération luxembourgeoise des employeurs, les syndicats luxembourgeois, ainsi que par le gouvernement luxembourgeois.

Du fait qu'il s'agit en l'occurrence de Fédérations n'exerçant leur activité que dans le domaine du transport de voyageurs ou de marchandises pour compte d'autrui, il n'a pas été possible de répondre au questionnaire concernant le transport pour compte propre.

Pour le point 1. c) 1), il faut noter qu'il n'existe actuellement aucune convention multilatérale s'appliquant aux sujets mentionnés dans le questionnaire, si ce n'est la Convention du 29 octobre 1919, à faire figurer au point III, relative à la limitation de la durée du travail dans les établissements industriels à huit heures par jour et à quarante-huit heures par semaine, et la Convention du 25 octobre 1921, à faire figurer au point IV, concernant l'application du repos hebdomadaire dans les établissements industriels. Les deux conventions ont été établies par l'Organisation internationale du Travail.

En ce qui concerne le point 1. c) 3), il convient de rappeler qu'il n'existe au Luxembourg aucune convention collective en vigueur pour les transports routiers. Il existe, il est vrai, un projet de convention collective; cependant, celui-ci n'a pas encore été signé par la Fédération des employeurs. Le gouvernement, qui a mené les négociations sur la convention collective, attache une importance considérable à cette convention qui pourrait contribuer dans une large mesure à créer une situation saine. C'est pourquoi il a semblé utile de tenir compte dans cette enquête des dispositions du projet ayant trait aux questions qui intéressent les services de la Commission.

.../...

2. Selon l'interprétation du gouvernement luxembourgeois, la législation luxembourgeoise du travail concernant les transports routiers, contenue dans l'Arrêté grand-ducal du 25 juillet 1959 portant réglementation de la durée de travail du personnel occupé aux transports par route, n'est valable qu'au Luxembourg. La question de savoir dans quelle mesure les législations nationales du travail en vigueur dans chaque pays sont intégralement applicables aux autobus et camions luxembourgeois se trouvant à l'étranger est un problème juridique difficile, qui n'a pu être résolu jusqu'ici dans aucun Etat membre. Selon les indications fournies par un syndicat luxembourgeois l'observation des dispositions allemandes relatives à la durée ininterrompue de la conduite d'un véhicule est, dans la république fédérale d'Allemagne, parfois également contrôlée en ce qui concerne les véhicules luxembourgeois. D'une façon générale, on peut supposer que les véhicules luxembourgeois se trouvant à l'étranger ne sont assujettis pratiquement à aucun contrôle, du fait qu'il n'existe pas de carnet de bord et parce que ce contrôle est insuffisant dans la plupart des Etats membres.

En ce qui concerne le point de savoir dans quelle mesure la législation du travail luxembourgeoise est applicable sur le plan juridique aux véhicules étrangers se trouvant au Luxembourg, le gouvernement luxembourgeois et les syndicats n'ont pas adopté une attitude nette à ce sujet. La Fédération des employeurs, en revanche, est d'avis que, du point de vue purement juridique, cette législation est applicable dans le cas sans restriction.

Etant donné ces avis divergents et le fait que l'Arrêté grand-ducal du 25 juillet 1959 ne dit rien à ce sujet, cette question juridique doit être considérée comme non résolue. Il est toutefois bien établi que la législation luxembourgeoise du travail n'est pas appliquée dans la pratique aux véhicules étrangers.

.../...

## B. QUESTIONS

### I. Aptitudes physiques

a) Quelles sont les dispositions en matière d'âge minimum?

Réponse: L'article 74 de l'Arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques fixe à 18 ans l'âge minimum pour l'obtention d'un permis de conduire de la classe B (véhicules automobiles affectés au transport de voyageurs et comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum, ou véhicules automobiles affectés au transport de marchandises ayant un poids total maximum autorisé égal ou inférieur à 3.500 kg, ainsi que tracteurs industriels et machines automotrices d'un poids propre de 400 à 3.500 kg).

L'âge minimum est porté à 21 ans pour la conduite:

- a) d'un véhicule automobile dont le poids total maximum autorisé dépasse 3.500 kg;
- b) d'une locomotive routière;
- c) d'une voiture de location;
- d) d'un autobus ou d'un autocar.

b) Quelles sont les dispositions en matière d'âge maximum?

Réponse: Le Code des assurances sociales (Loi du 17 décembre 1925, modifiée en dernier lieu par loi du 24 avril 1954) fixe l'âge maximum de tout travailleur salarié à 65 ans, le droit à la pension commençant à 60 ans. Cette disposition sur l'âge maximum ne doit pas être considérée comme une interdiction d'avoir une activité rémunérée à l'âge de 65 ans.

En dehors de ces dispositions de caractère général, il existe diverses réglementations relatives à la mise à la retraite obligatoire dans le transport de personnes par route effectué par les chemins de fer luxembourgeois; cette mise à la retraite dépend de l'âge d'entrée en service et peut avoir lieu à 58, 60, 63 ou 65 ans.

.../...

Le statut des services publics de transports à longue distance fixe l'âge maximum de façon impérative.

- c) Quelles sont les dispositions en matière de condition physique exigée (examen médical - nature et périodicité)?

Réponse: Pour l'obtention des diverses catégories de permis de conduire, l'article 80 de l'Arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 susmentionné exige que le candidat joigne à sa demande un certificat médical de date récente, répondant aux dispositions de l'arrêté ministériel du 24 novembre 1955 et indiquant que le candidat possède les aptitudes physiques et mentales requises. Ce certificat n'est délivré qu'après examen.

Pour le renouvellement des permis de conduire des catégories A, B et F, les articles 80 et 89 de l'Arrêté grand-ducal disposent qu'un nouveau certificat médical doit être présenté tous les dix ans. En revanche, la durée de validité des permis de conduire des catégories C, D, E, G et H est limitée à cinq ans. La durée de validité des permis de conduire des catégories D et H est limitée à trois ans seulement, si le conducteur atteint l'âge de 50 ans lors de la délivrance ou du renouvellement.

La durée de validité normale du permis de conduire peut être réduite lorsque le certificat médical prévu à l'article 80 révèle que le candidat souffre d'une maladie ou d'une incapacité susceptible d'aggravation.

## II. Aptitudes professionnelles.

### Quelles sont les qualifications professionnelles requises?

#### a) Différentes sortes de permis de conduire

Réponse: L'article 76 de l'Arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques prévoit que les permis de conduire peuvent être délivrés pour les catégories suivantes:

Catégorie A: Motocycles et véhicules automoteurs à quatre roues dont le poids propre est inférieur à 400 kg;

Catégorie B: Véhicules automoteurs affectés au transport de personnes et comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum, ou affectés au transport de choses et ayant un poids total maximum autorisé égal ou inférieur à 3.500 kg, ainsi que tracteurs industriels et machines automotrices d'un poids propre de 400 à 3.500 kg.

Catégorie C: Véhicules automoteurs affectés au transport de choses et dont le poids total maximum autorisé est supérieur à 3.500 kg, ainsi que tracteurs industriels et machines automotrices d'un poids propre supérieur à 3.500 kg.

Catégorie D: Véhicules automoteurs affectés au transport de personnes et comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises. Ce permis n'est valable que pour autant que le conducteur est également titulaire du permis de la catégorie G ou H.

Catégorie E: Véhicules automoteurs des catégories B, C et D, avec une remorque dont le poids total maximum autorisé est supérieur à 750 kg. Ce permis n'est valable que pour autant que le conducteur est également titulaire du permis de la catégorie du véhicule tracteur.

Catégorie G: Instructeur.

Catégorie H: Chauffeur professionnel de voitures affectées au transport de personnes (voitures de location et autobus transportant plus de 9 personnes, y compris le conducteur) ainsi que de camions dont le poids total maximum autorisé dépasse 8.000 kg.

#### b) Entretien et réparation du véhicule

Réponse: Ces aptitudes ne sont généralement pas exigées du personnel. La convention collective prévue pour le secteur des transports et qui n'est pas encore entrée en vigueur stipule toutefois à l'article 5 que les travaux dits auxiliaires comprennent entre autres "les



travaux d'entretien et de réparation du véhicule". En outre, l'article 87 de l'Arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 prévoit que les candidats au permis de conduire de la catégorie H, doivent justifier avoir suivi un cours théorique et pratique de 30 heures au minimum ou avoir fait un apprentissage ininterrompu de trois mois dans un garage.

c) Travail administratif

Réponse: De telles aptitudes peuvent éventuellement être exigées dans certains contrats de travail individuels. La convention collective mentionnée plus haut prévoit toutefois, en son article 5, dans les travaux dits auxiliaires, "les travaux de comptabilité et de calcul, la remise des recettes, la signature de registres de véhicules, la transmission de documents de service, le contrôle de billets."

d) Connaissances linguistiques

Réponse: Il n'est pas exclu que dans certains arrangements verbaux, la connaissance des langues française et allemande, très employées au Luxembourg, soit exigée.

e) Autres qualifications professionnelles

Réponse: En son article 5, la convention collective citée plus haut mentionne parmi les travaux dits auxiliaires le chargement et le déchargement du véhicule. L'Arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 contient également en son chapitre III des dispositions relatives à l'aménagement des chargements qui supposent une certaine aptitude professionnelle.

III. Durée du travail

1. Quelle est la durée normale du travail actuellement en vigueur?

a) par jour?

b) par semaine?

Réponse: La notion de "durée normale" ne figure dans aucune loi luxembourgeoise. Toutefois, l'"Arrêté grand-ducal du 25 juillet 1959 portant réglementation de la durée du travail du personnel occupé aux transports par route" dispose, en son article premier, que "dans toutes les entreprises de transport de personnes ou de marchandises par route au moyen de véhicules à moteur, la durée du travail du personnel salarié ne pourra excéder huit heures par jour et quarante-huit heures par semaine, sauf les exceptions résultant de la Convention visée à l'article 1er (9<sup>o</sup>) de la loi du 5 mars 1928 portant approbation des conventions qui ont été adoptées par la Conférence internationale du Travail au cours de ses dix premières sessions (1919 à 1927)". On peut considérer cette limitation de la durée du travail à huit heures par jour et à quarante-huit heures par semaine comme la durée normale légale du travail.

Les exceptions mentionnées plus haut découlent de la Convention n<sup>o</sup> 1 du 29 octobre 1919 de l'Organisation internationale du travail sur la limitation de la durée du travail dans les établissements industriels, qui a été fixée à huit heures par jour et à quarante-huit heures par semaine. Cette limitation est stipulée à l'article 2 de la Convention. Les exceptions sont traitées sous le point III, 4 du présent exposé.

c) Pour toute autre période de référence?

Réponse: Selon l'article 2 c) de la Convention du 29 octobre 1919 citée plus haut, la durée du travail par équipe peut être prolongée au-delà de huit heures par jour et de quarante-huit heures par semaine, à la condition que la moyenne de la durée de travail calculée sur une période de trois semaines ou moins ne dépasse pas huit heures par jour et quarante-huit heures par semaine.

.../...

Les considérations exposées ci-dessus aux point a), b) et c) concernent uniquement les travailleurs salariés des transports pour compte d'autrui. Les conducteurs propriétaires de véhicules et les travailleurs du secteur des transports pour compte propre ne sont pas assujettis à cette législation du travail. L'Arrêté grand-ducal du 25 juillet 1959 ne fixe donc pas de durée normale du travail pour ces catégories.

2. Quelle est l'amplitude de la journée de travail (c.à.d. quelle est la période pendant laquelle le travail peut normalement être effectué sans avoir recours à une autorisation ou dérogation spéciale) ?

Réponse: L'article 2 de l'Arrêté grand-ducal du 25 juillet 1959 dispose que "le travail effectif de huit heures ne peut se répartir que sur une période de douze heures au maximum. Toutefois, si ces circonstances exceptionnelles le justifient, la période de douze heures sur laquelle se répartissent les huit heures de travail peut être portée à quatorze heures par une autorisation à accorder par le ministre du Travail et de la Sécurité sociale.

L'amplitude de la journée de travail pourra atteindre 19 heures si le véhicule est équipé d'une couchette.

Lorsque le transport s'effectue par une équipe de deux conducteurs, l'amplitude pourra également être portée à 19 heures; elle pourra atteindre 24 heures si le véhicule est pourvu d'une couchette".

Les dispositions citées plus haut ne concernent que les travailleurs salariés. Il n'existe aucune disposition relative à l'amplitude s'appliquant aux conducteurs propriétaires de véhicule.

3. Quelles sont les dispositions concernant le nombre minimum de conducteurs par véhicule dans certaines catégories de transport et quelle est leur incidence sur la durée du travail?

Réponse: Voir plus haut sous le point 2., les considérations relatives à l'amplitude.

.../...

4. Sous quelles conditions et dans quelles limites la durée normale du travail peut-elle être dépassée par des heures supplémentaires?

- a) par jour?  
 b) par semaine?

Réponse: L'Arrêté grand-ducal du 25 juillet 1959 ne mentionne pas la notion d'heures supplémentaires. La durée du travail de 8 heures par jour et de 48 heures par semaine ne doit pas être dépassée, sauf les exceptions prévues à la "Convention visée à l'article 1er, 9<sup>o</sup>, de la loi du 5 mars 1928 portant approbation des Conventions qui ont été adoptées par la Conférence internationale du travail au cours de ses dix premières sessions (1919 à 1927)". Ces exceptions ont également été reprises dans l'"Arrêté grand-ducal du 30 mars 1932 portant application de différentes conventions qui ont été adoptées par la Conférence internationale du travail au cours de ses dix premières sessions", et qui ont été déclarées applicables aux transports.

Les exceptions contenues dans la convention et s'appliquant aux transports routiers sont les suivantes:

- Art. 2 "b) lorsque en vertu d'une loi ou par suite de l'usage ou de conventions entre les organisations patronales et ouvrières (ou à défaut de telles organisations, entre les représentants des patrons et des ouvriers), la durée du travail d'un ou plusieurs jours de la semaine est inférieure à huit heures, un acte de l'autorité compétente ou une convention entre les organisations ou représentants susmentionnés des intéressés peut autoriser le dépassement de la limite des huit heures les autres jours de la semaine; le dépassement prévu par le présent paragraphe ne pourra jamais excéder une heure par jour;
- "c) lorsque les travaux s'effectuent par équipes, la durée du travail pourra être prolongée au-delà de huit heures par jour et de quarante-huit heures par semaine, à la condition que la moyenne des heures de travail calculée sur une période de trois semaines ou moins ne dépasse pas huit par jour et quarante-huit par semaine."

- Art. 3: "La limite des heures de travail prévue à l'article 2 pourra être dépassée en cas d'accident survenu ou imminent, ou en cas de travaux d'urgence à effectuer aux machines ou à l'outillage, ou en cas de force majeure, mais uniquement dans la mesure nécessaire pour éviter qu'une gêne sérieuse ne soit apportée à la marche normale de l'établissement."
- Art. 4: "La limite des heures de travail prévue à l'article 2 pourra être dépassée dans les travaux dont le fonctionnement continu doit, en raison même de la nature du travail, être assuré par des équipes successives, à la condition que les heures de travail n'excèdent pas en moyenne cinquante-six par semaine. Ce régime n'affectera pas les congés qui peuvent être assurés aux travailleurs par les lois nationales en compensation de leur jour de repos hebdomadaire."
- Art. 5: "1. Dans les cas exceptionnels où les limites fixées à l'article 2 seraient reconnues inapplicables, et dans ces cas seulement, des conventions entre organisations ouvrières et patronales pourront, si le gouvernement, à qui elles devront être communiquées, transforme leurs stipulations en règlements, établir sur une plus longue période un tableau réglant la durée journalière du travail.
2. La durée moyenne du travail, calculée sur le nombre de semaines déterminé par le tableau, ne pourra en aucun cas excéder quarante-huit heures par semaine."
- Art. 6: "1. Des règlements de l'autorité publique détermineront par industrie ou par profession les dérogations temporaires qu'il y aura lieu d'admettre pour permettre aux entreprises de faire face à des surcroûts de travail extraordinaires.
2. Ces règlements doivent être pris après consultation des organisations patronales et ouvrières intéressés, là où il en existe. Ils détermineront le nombre maximum d'heures supplémentaires qui peuvent être autorisées dans chaque cas. Le taux du salaire pour ces heures supplémentaires sera majoré d'au moins 25 pour cent par rapport au salaire normal."

Selon les données fournies par le gouvernement luxembourgeois, la situation régie par les dispositions de l'article 2 b) peut se présenter en pratique. La même observation vaut pour la réglementation prévue à l'article 3. Il s'agit là de cas d'exception déterminés par des conditions purement techniques. Le travail par équipes mentionné à l'article 4 se rencontre dans le transport de voyageurs et, selon les données fournies par le gouvernement luxembourgeois, également en ce qui concerne le personnel occupé dans le transport de marchandises, par exemple lors de la construction d'un barrage.

Selon l'avis de l'organisation patronale luxembourgeoise, la situation prévue à l'article 5 peut se rencontrer dans les services publics de transports de voyageurs. Les services de la Commission n'ont pu cependant établir si les conventions mentionnées à l'article 5, paragraphe 1, existent dans les services publics de transports de voyageurs, et, dans l'affirmative, si elles correspondent aux deux autres conditions stipulées à l'article 5.

L'une des dérogations les plus importantes est constituée sans aucun doute par l'article 6. Le gouvernement autorise effectivement dans certains cas des dérogations de cette nature.

Les exceptions prévues dans la Convention permettent d'effectuer le nombre d'heures supplémentaires suivant:

- Art. 2 b): par jour: une heure  
par semaine: pas d'heures supplémentaires
- Art. 2 c): par jour: pas de restrictions au nombre d'heures supplémentaires  
par semaine: théoriquement, trois fois 48 heures au maximum, c'est-à-dire 144 heures, dont, par conséquent, 2 fois 48 heures = 96 heures supplémentaires.

Il ne faut toutefois pas oublier, en considérant ces données, que les dispositions relatives au repos journalier et à l'amplitude, contenues dans l'Arrêté grand-ducal du 25 juillet 1959, pourraient constituer une limite maximum. Dans certains cas cependant ces dispositions sont peu claires (en ce qui concerne, par exemple, les amplitudes de 14, 19 et 24 heures).

Art. 3: par jour et par semaine: aucune restriction du nombre d'heures supplémentaires. Les observations citées plus haut relatives au repos journalier et à l'amplitude sont également valables ici.

Art. 4: par jour: aucune limitation du nombre d'heures supplémentaires; toutefois, les considérations exposées plus haut sur le repos journalier et l'amplitude sont également valables ici.  
par semaine: 56 - 48 = 8 heures.

Art. 5: par jour: pas de limitation.  
par semaine: pas de limitation.

Art. 6: par jour: l'Arrêté grand-ducal du 30 mars 1932, concernant l'application des différentes conventions adoptées par la Conférence internationale du travail au cours de ses dix premières sessions, dispose que le ministre du travail ne peut délivrer une autorisation que pour deux heures au maximum.

par semaine: théoriquement:  $6 \times 2 = 12$  heures.

Le gouvernement luxembourgeois indique toutefois qu'il ne délivre jamais d'autorisation pour plus de quelques jours dans une semaine. En conséquence, les heures supplémentaires autorisées dans la pratique sont toujours inférieures à 12.

Il convient d'ajouter qu'en son article 4, la convention collective qui n'est pas entrée en vigueur, stipule tout d'abord que les dispositions législatives de caractère général, ainsi que les arrêtés spéciaux en vigueur dans le secteur de transports, s'appliquent à la durée du travail, et dispose ensuite que le ministère du Travail est compétent pour délivrer les autorisations d'exception sur demande spéciale. Les exceptions demandées, qui s'étendent sur une période dépassant trois mois, doivent être présentées, pour avis, aux organisations patronales et ouvrières signataires de la convention. Toutes les autres demandes doivent leur être communiquées. Cet article donne l'impression que les heures supplémentaires sont un phénomène très normal au Luxembourg. Cette impression est encore renforcée par l'article 7 de la Convention collective qui traite des majorations de salaires relatives aux heures supplémentaires.

c) pour toute autre période de référence?

Réponse: Selon l'article 2, on ne peut fournir d'heures supplémentaires dans le travail par équipes dans le cadre d'une période de trois semaines.

Selon l'article 5, on ne peut fournir d'heures supplémentaires dans le cadre de la période à laquelle se réfère le tableau établissant l'horaire de travail.

Les dispositions citées plus haut concernent exclusivement les travailleurs salariés. La notion d'heures supplémentaires ne s'applique pas aux conducteurs propriétaires.

5. Quel est le maximum absolu de la durée du travail?

a) par jour?

Réponse: Le maximum absolu de la durée du travail ne peut être calculé d'une façon générale, mais est déterminé chaque fois en fonction des cas prévus dans la Convention de 1919. On doit tenir compte, pour son calcul, des dispositions relatives aux heures supplémentaires mentionnées sous le point III, 1. et 4. Les cas suivants sont possibles:

- En l'absence de toute exception: 8 heures;
- Selon l'article 2 b): 9 heures;
- Selon l'article 2 c): 24 heures en théorie, limitées, le cas échéant, par le repos journalier et l'amplitude;
- Selon l'article 3: id.
- Selon l'article 4: id.

Du l'avis du gouvernement luxembourgeois, l'article 4 constitue uniquement une dérogation à la disposition de l'article 2 sur la durée du travail hebdomadaire, mais n'affecte pas la disposition de cet article concernant la journée de travail de huit heures. En revanche, les services de la Commission sont d'avis que l'article 4 entraîne également la dérogation à la disposition relative à la durée du travail journalier contenue à l'article 2.

- Selon l'article 5: comme exposé aux articles 2c) et 3;
- Selon l'article 6: 10 heures.

b) par semaine?

Réponse: Le maximum absolu de la durée du travail hebdomadaire doit être calculé en fonction des cas définis au point III 5 a) de la façon suivante:

- En l'absence de toute exception: 48 heures;
- Selon l'article 2 b): 48 heures;
- Selon l'article 2 c):  $5 \times 24$  ou  $3 \times 48 = 144$  heures, en théorie, sous condition que l'on ne travaillera plus au cours des deux semaines suivantes et, le cas échéant, avec limitations résultant du repos journalier et de l'amplitude;
- Selon l'article 3 :  $6 \times 24 = 144$  heures en théorie, le cas échéant, avec les limitations découlant du repos journalier et de l'amplitude;
- Selon l'article 4: 56 heures.



- Selon l'article 5: pas de limitation directe;
- Selon l'article 6: 60 heures en théorie. Dans la pratique, la durée du travail est toujours inférieure à 60 heures.

Pour ces calculs, on s'est fondé sur une semaine de 6 jours de travail, en tenant compte du jour de repos obligatoire de 24 heures consécutives prévu à l'article 3 de l'Arrêté grand-ducal.

c) pour toute autre période de référence?

Réponse: Selon l'article 2 c): 48 heures par semaine, calculées sur une période de 3 semaines ou moins.

Selon l'article 5: 48 heures par semaine, calculées sur la période à laquelle se réfère l'horaire de travail.

Les dispositions citées plus haut concernent exclusivement le personnel salarié. Il n'existe aucune réglementation du maximum absolu de la durée du travail pour les conducteurs propriétaires. La limitation ne porte que sur la durée de conduite (voir III, 7).

6. Quels sont les modes de calcul de la durée du travail en fonction de ses éléments constitutifs?

a) Notion du travail effectif

Réponse: La notion de la durée de travail est contenue à l'article 1 de l'Arrêté grand-ducal mentionné plus haut. Il équivaut, comme il ressort de l'article 2, à la notion de travail effectif. L'article 1er entend par "durée du travail" "le temps pendant lequel une personne est occupée soit à l'atelier, soit au chargement et au déchargement, soit à la conduite des véhicules à moteur et de leurs remorques".

La Convention collective, qui n'est pas entrée en vigueur, précise en outre à l'article 5, 1) que pour le calcul de la durée du travail et du nombre d'heures supplémentaires limité par la loi et la Convention collective, doivent être considérés comme durée du travail:

- a) le temps pendant lequel le travailleur est occupé à la conduite d'un véhicule;
- b) le temps nécessaire aux travaux auxiliaires.

.../...

Selon l'article 5, 3) de la Convention collective, l'expression "pendant lequel le travailleur est occupé à la conduite d'un véhicule" désigne le temps qui s'écoule entre le départ du véhicule au début du travail et la fin de la journée de travail, à l'exclusion de toute interruption de quelque nature qu'elle soit.

Selon l'article 5, 4) de la Convention collective, la notion de "travaux auxiliaires" couvre tous les travaux relatifs au véhicule en dehors de la conduite et les travaux relatifs aux personnes ou aux choses transportées. Les travaux auxiliaires comprennent, entre autres:

- a) les travaux de comptabilité et de calcul, la remise des recettes, la signature de registres de véhicule, la transmission de documents de service, le contrôle des billets;
- b) le temps consacré respectivement aux préparatifs et à la vérification, lors de la prise en charge et du remisage du véhicule;
- c) le parcours effectué par le véhicule entre le lieu où le travailleur signe la liste de présence et celui de la prise en charge du véhicule et entre le lieu où il remise le véhicule et celui où il signe la liste de présence, à la fin de son travail;
- d) les travaux d'entretien et de réparation du véhicule;
- e) le chargement et le déchargement du véhicule.

b) Temps de disponibilité sur le lieu du travail

Réponse: Le temps de disponibilité sur le lieu du travail est compris dans "l'amplitude de la journée de travail" (notion figurant à l'article 2 de l'Arrêté grand-ducal mentionné plus haut). L'Arrêté grand-ducal ne permet pas de déterminer clairement si ce temps de disponibilité est compris dans la durée du travail au sens de la durée légale du travail. Si l'on interprète littéralement la phrase "pendant lequel une personne est occupée à l'atelier", on devra admettre que ce n'est pas le cas. Effectivement, les autorités luxembourgeoises compétentes ne font pas entrer ce temps de disponibilité dans la durée légale du travail. Selon les données mises à la disposition des services de la Commission, ce temps de disponi-

bilité est rémunéré séparément pour autant que le salaire soit calculé en fonction des heures de travail. Si, par contre, le salaire est mensuel, le temps de disponibilité ne fera pas l'objet d'un calcul séparé au moment de la rémunération.

Dans la Convention collective on trouve la notion d'heures d'attente et de temps de repos payés (article 5). Ce temps ne sera pas imputé, selon la Convention collective, sur la durée effective du travail hebdomadaire. On entend, entre autres, par heures d'attente et durée de repos, le temps pendant lequel le travailleur doit être à la disposition de l'employeur et ne peut disposer librement de son temps. La notion de temps de disponibilité sur le lieu du travail entre également dans cette notion. Ce temps sera rémunéré, selon l'article 5 de la Convention collective, dans la même mesure que les heures de travail effectif. Cependant, la Convention collective n'est pas encore entrée en vigueur.

c) Temps de disponibilité au domicile

Réponse: L'Arrêté grand-ducal mentionné plus haut ne contient pas la notion de temps de disponibilité au domicile. On peut néanmoins supposer que ce temps de disponibilité est compris dans l'amplitude mentionnée dans l'Arrêté. Toutefois, ce temps ne sera pas, selon la définition de la notion "durée du travail" contenue dans l'Arrêté, imputé sur la durée légale du travail et il ne sera pas rémunéré.

La Convention collective ne classe pas non plus ce temps de disponibilité dans la durée légale du travail. Cependant, la Convention collective n'exclut pas la rémunération de ce temps de disponibilité, qui pourrait être considéré comme un temps d'attente.

Il convient d'ailleurs de faire remarquer que le temps de disponibilité au domicile est presque inconnu dans le transport routier luxembourgeois.

.../...

d) Temps nécessaire pour l'aller et le retour du domicile au lieu du travail

Réponse: Ce cas n'est prévu ni dans la loi, ni dans la Convention collective. Dans la pratique, le temps nécessaire pour aller et revenir du domicile au lieu du travail ne compte, ni dans l'amplitude, ni dans la durée légale du travail et il n'est pas non plus rémunéré. Ce n'est que si l'endroit où le travailleur commence son travail était situé en dehors du lieu d'affectation que l'on pourrait envisager l'imputation de ce temps sur la durée légale du travail. Toutefois, la définition de la notion de "durée de travail" contenue à l'article 1er de l'Arrêté ne le permet pas.

e) Temps d'attente

Réponse: La notion de temps d'attente ne se trouve pas dans l'Arrêté. On pourrait néanmoins conclure de l'article 2 que le temps d'attente fait partie de l'amplitude, tandis que l'article 1 laisse entendre que l'on ne peut imputer le temps d'attente sur la durée de travail légalement limitée. Cependant, le temps d'attente est néanmoins quelquefois rémunéré. La question de savoir s'il y a lieu de procéder à cette rémunération est réglée dans les contrats de travail individuels.

La Convention collective dispose à l'article 5, 5) que le temps d'attente doit être rémunéré au même taux que les heures de travail effectif, avec toutefois les exceptions suivantes:

- a) Dans les transports à longue distance, lorsque deux conducteurs se relaient, le temps passé dans la cabine compte pour un tiers.
- b) Dans les transports internationaux, la durée du voyage des travailleurs auxiliaires compte pour moitié.

Cette convention n'est toutefois pas entrée en vigueur.

f) Temps de parcours à vide

Réponse: Il s'agit ici de temps passé au volant d'un véhicule, qui entre dans le calcul de la durée légale du travail en tant qu'heures de travail effectif et qui est rémunéré comme tel.

.../...

g) Travaux de préparation et de fin de service

Réponse: Bien que l'article 1er de l'Arrêté ne contienne pas cette notion, il permet de conclure que ces travaux sont imputés sur la durée légale du travail et sont rémunérés de façon adéquate.

L'article 5, 4) de la Convention collective qualifie de travaux auxiliaires le temps consacré respectivement aux préparatifs et à la vérification lors de la prise en charge et du remisage du véhicule, qui, selon l'article 5, 1), entre dans le calcul de la durée légale du travail comme heures de travail effectif et est rémunéré en tant que tel.

h) Courtes pauses et interruptions du travail

Réponse: Les interruptions de moins de 30 minutes en cours de route sont comptées, par les autorités luxembourgeoises, comme heures de travail effectif entrant dans la durée légale du travail. Ces interprétations pourraient se fonder sur l'article 11 de l'Arrêté grand-ducal du 30 avril 1960 modifiant et complétant l'Arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955, portant réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques. Cet article interdit, entre autres, à tout conducteur de conduire d'une façon ininterrompue pendant plus de 4 heures et demie:

1. tout véhicule automobile affecté au transport de marchandises et dont le poids total maximum autorisé dépasse 3.500 kg;
2. un autobus ou un autocar.

La durée du parcours est considérée comme ininterrompue à moins d'une interruption de 30 minutes au minimum.

C'est toutefois une question d'interprétation que de déterminer si cette disposition doit être considérée comme une véritable réglementation du travail ou si elle ne concerne que la sécurité des transports.

On peut se demander si la disposition prévoit effectivement que toute interruption de moins de 30 minutes doit être considérée comme "durée du travail" au sens de l'Arrêté grand-ducal du 25 juillet 1959. Cette question n'a pu être résolue lors d'un entretien avec les représentants du gouvernement luxembourgeois. L'organisation patronale est d'avis que de telles interruptions, de même que l'interruption de 30 minutes, ne peuvent être considérées comme durées de travail au sens de l'Arrêté grand-ducal.

7. Quelle est la durée maximum de conduite?

a) sans interruption

Réponse: 4 heures 1/2 (voir point 6. h).

b) par jour

Réponse: L'arrêté grand-ducal du 30 avril 1960, mentionné plus haut, prévoit à l'article 11 qu'aucun conducteur ne peut conduire un véhicule plus de 9 heures sur une période de 24 heures. Cette interdiction concerne aussi bien les conducteurs propriétaires que les salariés. Pour cette dernière catégorie, l'Arrêté grand-ducal du 25 juillet 1959 prévoit cependant une durée maximum de travail de 8 heures, à moins qu'il ne s'agisse d'exceptions énumérées dans la Convention de 1919. Pour le personnel salarié, lorsqu'aucune exception n'est prévue, la durée de conduite ne peut dépasser 8 heures en théorie. En fait, par suite de travaux de préparation et de vérification et des interruptions en cours de route, la durée légale de conduite doit toujours être de moins de 8 heures.

En cas d'autorisation d'horaires de travail dépassant 8 heures accordée en vertu de l'article 6 b) de la Convention de 1919, et de l'Arrêté grand-ducal du 30 mars 1932, il serait théoriquement possible de conduire pendant 10 heures. Cependant, dans ce cas également, la durée effective de conduite devrait toujours comporter légalement moins de 10 heures, par suite de travaux préparatoires et terminaux et des interruptions sur le parcours. En outre, les 9 heures mentionnées plus haut continuent à être appliquées en tant que limite maximum.

c) par semaine

Réponse: En ce qui concerne les conducteurs propriétaires, la durée de conduite maximum peut, selon les considérations exposées au point III 7 b) être de  $6 \times 9 = 54$  heures pour une semaine de 6 jours. Pour le personnel salarié, elle ne pourrait théoriquement comporter au maximum que  $6 \times 8 = 48$  heures.

.../...

En cas d'autorisation d'horaires de travail dépassant 8 heures, en vertu de l'article 6 b) de la Convention de 1919 et de l'Arrêté grand-ducal du 30 mars 1932 (voir point III 3 a), il serait possible théoriquement d'effectuer  $6 \times 10 = 60$  heures. Le gouvernement luxembourgeois ne délivrant de telles autorisations que pour un ou deux jours par semaine, cet usage exclut cependant que cette limite puisse être atteinte dans la pratique. En outre, les 54 heures prévues à l'Arrêté grand-ducal du 30 avril 1960 constituent toujours un maximum.

d) pour toute autre période de référence

Réponse: Pour le travail en équipe, la durée de conduite (= durée de travail) ne peut, selon l'article 2 de la Convention de 1919, dépasser 8 heures par jour et 48 heures par semaine, calculées sur une période de 3 semaines ou moins. Toutefois, dans la pratique, la durée de conduite est toujours inférieure à ce chiffre, par suite de travaux préparatoires et terminaux et des interruptions de travail.

#### IV. Durée du repos

##### 1. Quel est le régime des pauses?

Réponse: L'Arrêté grand-ducal du 25 juillet 1959 ne contient aucune disposition à ce sujet. En revanche, l'Arrêté grand-ducal du 30 avril 1960 prévoit un repos de 30 minutes au minimum après une durée ininterrompue de conduite de 4 heures 1/2. Il n'existe pas d'autres dispositions à ce sujet.

##### 2. Quelle est la durée minimum du repos?

###### a) entre deux journées de travail?

Réponse: L'Arrêté grand-ducal du 25 juillet 1959 prévoit à l'article 2 que

"le travail effectif de 8 heures ne peut se répartir que sur une période de 12 heures au maximum, de manière à ce que le personnel puisse jouir d'un repos journalier ininterrompu de 12 heures sur 24 heures".

La durée du repos est donc normalement de 12 heures. Toutefois, l'article 2 prévoit plus loin que:

"si des circonstances exceptionnelles le justifient, la période de 12 heures sur laquelle se répartissent les 8 heures de travail peut être portée à 14 heures par une autorisation à accorder par le ministre du Travail et de la Sécurité Sociale".

Dans de tels cas la durée du repos serait de 10 heures.

L'article 2 prévoit plus loin que

"toutefois l'amplitude de la journée de travail pourra atteindre 19 heures, si le véhicule est équipé d'une couchette. Lorsque le transport est assuré par une équipe de deux conducteurs, l'amplitude pourra également être portée à 19 heures; elle pourra atteindre 24 heures si le véhicule est pourvu d'une couchette".

Les services de la Commission ne saisissent pas quelle est la durée du repos dans chacun de ces trois cas.

Il convient de remarquer que l'article 2 ne s'applique qu'au personnel salarié. Il n'existe aucune disposition relative à la durée du repos des conducteurs propriétaires de véhicules automobiles.

.../...



Il faut encore indiquer que l'article 11 de l'Arrêté grand-ducal du 30 avril 1960 dispose que tout conducteur doit attendre 10 heures après la fin de son service dans sa profession principale avant de conduire à nouveau. L'objet de cet article est d'empêcher le travail illicite et de prévenir le surmenage du conducteur.

La Convention collective qui n'est pas encore en vigueur contient, en son article 8, des dispositions très claires sur la durée du repos:

- 1) Tout travailleur doit bénéficier d'un repos journalier de 12 heures au moins par période de 24 heures.
- 2) Deux fois par semaine la durée de ce repos peut être ramenée exceptionnellement à 10 heures, à condition que la durée moyenne du repos journalier sur une période de 4 semaines soit de 12 heures.
- 3) Pour autant que possible, on ne doit pas conduire plus de 6 nuits consécutives pendant la période de 22 à 6 heures.

b) par semaine?

Réponse: Cette question concerne la durée totale du repos. Celle-ci se compose de deux éléments:

- 1) durée du repos entre deux journées de travail
- 2) jour de repos obligatoire.

ad 1): Comme il ressort de la réponse à la question posée au point IV 2 a), l'article 2 de l'Arrêté grand-ducal du 25 juillet 1959 ne règle clairement que le cas des conducteurs ne disposant pas d'une couchette. Dans ce cas, la durée totale des repos entre les jours de travail est de  $6 \times 12 = 72$  heures. Mais même dans ce cas, il est possible d'appliquer le règlement d'exception qui prévoit  $24 - 14 = 10$  heures par 24 heures, de sorte que la durée totale du repos n'est plus que de  $6 \times 10 = 60$  heures. Il n'est pas possible de calculer la durée totale du repos pour les trois autres cas cités à l'article 2.

Il convient d'indiquer une fois de plus que l'Arrêté grand-ducal déjà cité ne s'applique qu'aux travailleurs salariés. Il n'existe aucune réglementation particulière à la durée du repos des conducteurs propriétaires. Seule, est valable à cet effet la disposition de l'article 11 de l'Arrêté grand-ducal du 30 avril 1960,

.../...

selon laquelle aucun conducteur ne peut conduire plus de 9 heures sur une période de 24 heures et pendant plus de 4 heures 1/2 consécutives. Cette durée de conduite doit être suivie d'une interruption d'une durée de 30 minutes au minimum (voir point III 7 b) et III 6 h).

L'article 8 de la Convention collective, Convention qui n'est pas en vigueur, permet de conclure que la durée totale minimum du repos hebdomadaire entre les jours de travail doit être de  $4 \times 12 + 2 \times 10 = 68$  heures.

ad 2: Les calculs ci-dessus ne tiennent pas compte de la journée de repos obligatoire. Celle-ci est de 24 heures consécutives (voir IV 3 a) ou, selon la Convention collective, de 36 heures. De ce fait, la durée minimum totale du repos est la suivante, selon les cas:

- conducteurs ne disposant pas d'une couchette:  $72 + 24 = 96$  h
- idem, avec règles applicables aux cas exceptionnels:  $60 + 24 = 84$  h
- selon la Convention collective:  $68 + 24 = 92$  h

c) pour toute autre période de référence?

Réponse: L'unique cas pouvant entrer en ligne de compte serait le travail par équipes selon l'article 2 c) de la Convention de 1919. La durée de travail devrait être calculée dans ce cas sur une période de 3 semaines. Il est toutefois impossible de calculer la durée du repos pour cette période, du fait que dans ce cas l'on ne connaît pas l'amplitude.

Selon l'article 8 de la Convention collective qui n'est pas entrée en vigueur, la durée moyenne du repos journalier doit être de 12 heures sur une période de 4 semaines.

3. a) Existe-t-il un jour de repos hebdomadaire obligatoire et combien d'heures - payées et non payées - doit-il comporter au minimum?

Réponse: L'article 3 de l'Arrêté grand-ducal du 25 juillet 1959 dispose que "le personnel des entreprises visées à l'article 1er du présent arrêté jouira au cours de chaque période de sept jours d'un repos périodique comprenant au moins 24 heures consécutives,

.../...

sauf les exceptions résultant de la Convention visée à l'article 1er, 6° de la Loi du 5 mars 1928 portant approbation des Conventions qui ont été adoptées par la Conférence internationale du travail au cours de ses dix premières sessions (1919 à 1927)".

Il s'agit là de la Convention no. 14 en date du 25 octobre 1921 de l'Organisation internationale du travail sur la durée du repos hebdomadaire dans les établissements industriels. L'article 4 de cette Convention permet aux Etats membres d'admettre des exceptions au principe du jour du repos hebdomadaire. Toutefois, le gouvernement luxembourgeois n'a pas encore fait usage de ce pouvoir.

Les services de la Commission n'ont pu encore établir si la durée normale du repos de 12 heures, qui doit être accordé après le dernier jour de travail de la semaine est comprise dans le jour de repos obligatoire, ou si le jour de repos de 24 heures au minimum doit être accordé après le repos normal de 12 heures. Dans ce dernier cas, il serait accordé une période de repos ininterrompue de 36 heures. L'article 3 de l'Arrêté grand-ducal du 25 juillet 1959 ne contient aucune disposition précise à ce sujet.

L'Arrêté grand-ducal en question ne contient aucune disposition relative à la rémunération du jour de repos obligatoire. Selon les données fournies par le gouvernement luxembourgeois, cette journée n'est pas payée. En revanche, selon les données fournies par un syndicat luxembourgeois, un certain nombre de contrats de travail individuels stipulent que ces 24 heures doivent être payées. L'organisation patronale luxembourgeoise enfin est d'avis que le jour de repos obligatoire n'est pratiquement jamais rémunéré, ou ne l'est que dans des cas très rares. Une rémunération ne pourrait, d'une façon générale, entrer en ligne de compte que s'il s'agit d'un salaire horaire ou d'un salaire journalier.

Il convient d'indiquer qu'aucun jour de repos obligatoire n'a été prescrit pour les conducteurs propriétaires de véhicules automobiles.

.../...

entrée  
L'article 9 de la Convention collective qui n'est pas/en vigueur  
stipule:

"1. Tous les travailleurs doivent disposer, pour chaque période de sept jours, d'un repos de 32 heures au moins, commençant au plus tard à 22 heures et finissant au plus tôt le surlendemain à 6 heures."

L'article 9 stipule en outre:

"2. On peut effectuer, exceptionnellement, dix jours de travail consécutifs entre deux jours de repos périodiques; on doit toutefois accorder, outre les jours fériés légaux, 52 jours de repos au cours d'une année.

3. Un tiers des jours de repos doit tomber un dimanche."

b) Quelle est la nature et l'importance des dérogations envisagées pour la matière visée sous a)?

Réponse: voir sous a).

4. a) Quel est le nombre de jours de congés payés par an?

Réponse: L'article 3 de la loi du 27 juillet 1950 portant réglementation du congé annuel payé des ouvriers et des employés dispose que la durée minimum du congé doit être:

a) dans les entreprises employant plus de 20 travailleurs:

- de 8 jours ouvrables pendant les trois premières années de service;
- de 12 jours ouvrables pendant la 4ème et la 5ème années de service;
- de 18 jours ouvrables les années suivantes.

b) dans les entreprises n'employant pas plus de 20 travailleurs:

- de 8 jours ouvrables pendant les trois premières années de service;
- de 12 jours ouvrables les années suivantes.

Il existe un projet de loi comportant une réglementation plus favorable que celle mentionnée ci-dessus.

entrée  
L'article 11 de la Convention collective qui n'est pas/en vigueur stipule que chaque travailleur a droit à un congé payé de 8 jours ouvrables pendant la première et la deuxième années; de 12 jours ouvrables au cours des troisième, quatrième et cinquième années et de 18 jours ouvrables à partir de la sixième année de service dans la même entreprise.

b) Quelle est la nature et l'importance des dérogations envisagées pour la matière visée sous le point a)?

Réponse: L'article 11 de la loi du 27 juillet 1950 ne permet pas au salarié de renoncer au congé auquel il a droit, même contre un

dédommagement correspondant. Une exception est cependant prévue en cas de résiliation du contrat de travail. Dans ce cas, et si les parties sont d'accord, le congé peut être remplacé par une indemnité compensatoire.

5. a) Quel est le nombre de jours fériés par an, sans prestation de travail payés? - non payés?

Réponse: Selon l'article 2 de l'Arrêté grand-ducal du 8 août 1947, portant réglementation des jours fériés légaux, sont considérés comme jours fériés légaux payés: le jour de l'An, l'anniversaire de la Grande-Duchesse, le lundi de Pâques, le 1er mai, l'Ascension, le lundi de Pentecôte, l'Assomption, la Toussaint, le jour de Noël et le lendemain.

Pour autant que ces fêtes coïncident avec un jour ouvrable, le travailleur a droit à la rémunération moyenne d'une journée de travail de 8 heures, au taux appliqué le mois précédent.

- b) Quelle est la nature et l'importance des dérogations envisagées pour la matière visée sous le point a)?

Réponse: L'article 3 de l'Arrêté grand-ducal mentionné plus haut dispose:

"Lorsque les conditions spéciales particulières à un établissement ne permettent pas de prendre un jour de repos lors d'une des fêtes mentionnées à l'article 2, le travailleur occupé ce jour a droit à une rémunération majorée de 100 % par rapport à la rémunération normale d'un jour de travail. Pour les travailleurs payés au mois cette majoration doit comporter la 25ème partie de leur traitement mensuel".

La question de savoir dans quelle mesure les employés dans les transports routiers de marchandises peuvent faire valoir leur droit à ces jours fériés doit rester ouverte en raison de la terminologie vague "conditions spéciales". En revanche pour le trafic régulier de voyageurs par route, il est évident que ces conditions spéciales existent.

6. Quel est le régime des jours de compensation dans le cas où la durée normale du travail a été dépassée par le travailleur pendant une certaine période?

Réponse: Il n'existe aucune disposition en la matière. On ne dispose d'aucune donnée sur les régimes éventuellement appliqués dans la pratique.

7. Quel est le régime des jours de compensation en cas de travail effectué à l'occasion:

a) des jours fériés?

Réponse: Selon l'article 3 de l'Arrêté grand-ducal du 8 août 1947 portant réglementation des jours fériés légaux, lorsque les conditions spéciales à l'entreprise ne permettent pas d'arrêter le travail l'un des jours mentionnés à l'article 2, la personne occupée ce jour a droit à une majoration de 100 % par rapport à la rémunération normale d'un jour de travail. L'Arrêté grand-ducal ne contient aucune disposition relative au régime des jours de compensation.

Selon l'avis de l'organisation patronale luxembourgeoise, l'Arrêté grand-ducal doit être interprété dans le sens que le travail dans les jours fériés en question donne droit, soit à la majoration mentionnée plus haut, soit à un jour de compensation.

b) des dimanches?

Réponse: Il ressort de l'article 3 de l'Arrêté grand-ducal du 25 juillet 1959 que lorsqu'une dérogation au principe du jour de repos hebdomadaire n'est pas autorisée, il convient d'accorder un jour de repos obligatoire par semaine. Etant donné que de telles dérogations ne sont pas accordées au Luxembourg, lorsque le travail est effectué un dimanche, le jour de repos obligatoire doit être accordé un jour ouvrable de la semaine (que l'on peut considérer comme un jour de compensation).

c) des jours fériés coïncidant avec un dimanche?

Réponse: Selon l'article 1er de la Loi du 24 décembre 1955, complétant l'Arrêté grand-ducal du 8 août 1947, portant réglementation des jours fériés légaux, les jours fériés coïncidant avec un dimanche sont compensés par des jours ouvrables libres, qui doivent être rémunérés dans les mêmes conditions. Ne peuvent cependant être compensés par des jours ouvrables libres que deux jours fériés par an au maximum coïncidant avec un dimanche.

.../...

V. Dispositions applicables pour certaines catégories de travailleurs

Quelles sont, pour les travailleurs féminins et les jeunes travailleurs, les dispositions spéciales concernant:

a) l'horaire du travail?

Réponse: La question de l'horaire de travail des travailleurs féminins et des jeunes travailleurs doit être considérée en liaison avec la question du repos. Selon la loi luxembourgeoise du 10 février 1958, la réglementation applicable au travail de nuit des femmes est celle prévue dans la Convention no. 89 du 17 juin 1948 de l'Organisation internationale du travail sur le travail de nuit des femmes occupées dans l'industrie. L'article 2 définit le terme "nuit" comme une période d'au moins onze heures consécutives comprenant un intervalle déterminé par l'autorité compétente d'au moins sept heures consécutives et s'insérant entre dix heures du soir et sept heures du matin. L'autorité compétente pourra prescrire des intervalles différents pour différentes régions, industries, entreprises ou branches d'industries ou d'entreprises, mais consultera les organisations d'employeurs et de travailleurs intéressées avant de déterminer un intervalle commençant après onze heures du soir.

L'article 3 dispose que les femmes, sans distinction d'âge, ne pourront être employées pendant la nuit dans aucune entreprise industrielle, publique ou privée, ni dans aucune dépendance d'une de ces entreprises, à l'exception des entreprises où sont seuls employés les membres d'une même famille.

Selon l'article 4, l'article 3 ne sera pas appliqué:

- a) en cas de force majeure, lorsque dans une entreprise se produit une interruption d'exploitation impossible à prévoir et n'ayant pas un caractère périodique;
- b) dans le cas où le travail s'applique soit à des matières premières, soit à des matières en élaboration, qui seraient susceptibles d'altération très rapide, lorsque cela est nécessaire pour sauver ces matières d'une perte inévitable.

.../...

L'article 5 dispose:

1. Lorsque, en raison de circonstances particulièrement graves, l'intérêt national l'exigera, l'interdiction du travail de nuit des femmes pourra être suspendue par une décision du gouvernement, après consultation des organisations d'employeurs et de travailleurs intéressés.
2. Cette suspension devra être notifiée au Directeur général du Bureau international du travail par le gouvernement intéressé dans son rapport annuel sur l'application de la Convention.

La Loi du 10 février 1958 mentionnée ci-dessus a également déclaré applicable la Convention no. 90 du 17 juin 1948 de l'Organisation internationale du travail concernant le travail de nuit des enfants dans l'industrie.

L'article 2 de cette Convention dispose que:

1. Aux fins de la présente Convention, le terme "nuit" signifie une période d'au moins douze heures consécutives.
2. Pour les enfants de moins de seize ans, cette période comprendra l'intervalle écoulé entre dix heures du soir et six heures du matin.
3. Pour les enfants de seize ans révolus, mais de moins de dix-huit ans, cette période comprendra un intervalle déterminé par l'autorité compétente, d'au moins sept heures consécutives et s'insérant entre dix heures du soir et sept heures du matin; l'autorité compétente pourra prescrire des intervalles différents pour différentes régions, industries, entreprises ou branches d'industries ou d'entreprises, mais consultera les organisations d'employeurs et de travailleurs intéressés avant de déterminer un intervalle commençant après onze heures du soir.

Selon l'article 4, les dispositions des articles 2 et 3 ne s'appliquent pas au travail de nuit des enfants âgés de seize à dix-huit ans

.../...



lorsqu'un cas de force majeure qui ne pouvait être prévu et empêché et qui ne présente pas un caractère périodique, met obstacle au fonctionnement normal d'une entreprise industrielle.

Selon l'article 5, l'interdiction du travail de nuit pourra être suspendue par une décision de l'autorité publique en ce qui concerne les enfants âgés de seize à dix-huit ans, lorsque, en raison de circonstances particulièrement graves, l'intérêt public l'exige.

b) la durée du travail?

Réponse: Aucune disposition spéciale ne s'applique à la durée du travail. On peut cependant conclure des considérations exposées sous le point a) que l'"amplitude" est de 13 heures au maximum en ce qui concerne les femmes. Cette limite est de 12 heures en ce qui concerne les enfants. Par conséquent, les deux autres "amplitudes" mentionnées à l'article 2 de l'Arrêté grand-ducal du 25 juillet 1959, soit 19 et 24 heures respectivement, ne peuvent être appliquées.

c) l'horaire de repos?

Réponse: En ce qui concerne l'horaire de repos, la disposition concernant les femmes et les enfants stipule que le travail est interdit pendant une durée de sept heures consécutives au minimum dans l'intervalle compris entre dix heures du soir et sept heures du matin.

d) la durée du repos?

Réponse: Aucune disposition spéciale ne s'applique à la durée du repos.

Remarque finale: Il n'y a pratiquement pas de travailleurs féminins ou de jeunes travailleurs dans les transports routiers luxembourgeois.

.../...

VI. Réduction de la durée du travail et accroissement de la durée du repos

Quelles sont les perspectives de modification éventuelle concernant les points traités ci-dessus en fonction de l'évolution prévisible de:

a) conventions multilatérales et bilatérales?

Réponse: Le gouvernement luxembourgeois adhérera vraisemblablement à la Convention de Genève sur les conditions de travail dans le transport routier international établie par le "Sous-groupe des transports routiers de la Commission économique pour l'Europe de l'ONU".

b) dispositions législatives et réglementaires?

Réponse: Une loi spéciale relative à la protection des jeunes travailleurs est actuellement en cours d'élaboration.

Il existe en outre un projet de loi sur la conclusion obligatoire de conventions collectives dans tous les secteurs professionnels. Si ce projet prenait force de loi, la conclusion d'une convention collective pour les travailleurs du secteur des transports routiers serait obligatoire.

Il convient de mentionner enfin les pouvoirs dévolus au ministre du Travail et l'habilitant à déclarer les conventions collectives comme étant d'application générale sur l'ensemble des salariés.

Il n'existe toutefois aucune raison de supposer que le Ministre du Travail en fera usage.

c) conventions collectives?

Réponse: La convention collective qui n'a pas été signée ne stipule aucune réduction de la durée du travail. Elle prévoit, il est vrai, certaines améliorations de la réglementation sur la durée du repos. Il est toutefois fort douteux que cette convention collective soit mise en vigueur.

.../...

## VII. Contrôle

1. Comment est organisée, sur le plan administratif, l'inspection du travail dans les transports routiers?

Réponse: Le contrôleur compétent pour les chemins de fer est également chargé du contrôle des transports routiers.

Il convient de remarquer que la police est également habilitée à exercer un contrôle.

2. Existe-t-il une inspection médicale du travail et, le cas échéant, comment est-elle organisée?

Il n'y a pas encore d'inspection médicale du travail; celle-ci est en cours d'élaboration. Il convient d'indiquer toutefois que les candidats à un permis de conduire sont assujettis à un examen médical avant la délivrance du permis.

3. Quel est le nombre et quelles sont les qualifications professionnelles des agents chargés directement du contrôle?

Réponse: Le contrôleur mentionné sous le point 1. est assujetti à un examen, aussi bien en ce qui concerne les transports par chemins de fer que les transports routiers. Il dispose des connaissances et de l'expérience nécessaires dans les deux secteurs de transport.

4. Quels sont les pouvoirs des agents chargés directement du contrôle?

Réponse: Selon la Loi du 10 février 1958 et la Loi du 26 mars 1945 sur l'inspection du travail et l'inspection des mines et compte tenu de la Convention no. 81 du 19 juin 1947 de l'Organisation internationale du travail concernant l'inspection du travail dans l'industrie et le commerce, les agents, les inspecteurs et les contrôleurs chargés directement du contrôle disposent de pouvoirs suivants:

Art. 12

1) Les inspecteurs du travail munis de pièces justificatives de leurs fonctions seront autorisés:

.../...

- a) à pénétrer librement sans avertissement préalable à toute heure du jour et de la nuit dans tout établissement assujetti au contrôle de l'inspection;
  - b) à pénétrer de jour dans tous les locaux qu'ils peuvent avoir un motif raisonnable de supposer être assujettis au contrôle de l'inspection;
  - c) à procéder à tous examens, contrôles ou enquêtes jugés nécessaires pour assurer que les dispositions légales sont effectivement observées, et notamment:
    1. à interroger, soit seuls, soit en présence de témoins, l'employeur ou le personnel de l'entreprise sur toutes les matières relatives à l'application des dispositions légales;
    2. à demander communication de tous livres, registres et documents dont la tenue est prescrite par la législation relative aux conditions de travail, en vue d'en vérifier la conformité avec les dispositions légales et de les copier ou d'en établir des extraits;
    3. à exiger l'affichage des avis dont l'apposition est prévue par les dispositions légales;
    4. à prélever et à emporter aux fins d'analyse des échantillons des matières et des substances utilisées ou manipulées, pourvu que l'employeur ou son représentant soit averti que des matières ou substances ont été prélevées et emportées à cette fin.
- 2) A l'occasion d'une visite d'inspection, l'inspecteur devra informer de sa présence l'employeur ou son représentant, à moins qu'il n'estime qu'un tel avis risque de porter préjudice à l'efficacité du contrôle.

Art. 13

- 1) Les inspecteurs du travail seront autorisés à provoquer des mesures destinées à éliminer les déficiences constatées dans l'installation,

.../...

un aménagement ou des méthodes de travail qu'ils peuvent avoir un motif raisonnable de considérer comme une menace à la santé ou à la sécurité des travailleurs.

- 2) Afin d'être à même de provoquer ces mesures, les inspecteurs auront le droit, sous réserve de tout recours judiciaire ou administratif que pourrait prévoir la législation nationale, d'ordonner ou de faire ordonner:
  - a) que soient apportées aux installations, dans un délai fixé, les modifications qui seront nécessaires pour assurer l'application stricte des dispositions légales concernant la santé et la sécurité des travailleurs.
- 3) Si la procédure fixée au paragraphe 2 n'est pas compatible avec la pratique administrative et judiciaire du membre, les inspecteurs auront le droit de saisir l'autorité compétente pour qu'elle formule des injonctions ou fasse prendre des mesures immédiatement exécutoires.

#### Art. 16

Les établissements doivent être inspectés aussi souvent et aussi soigneusement qu'il est nécessaire pour assurer l'application effective des dispositions légales en question.

#### Art. 17/2

Il est laissé à la libre décision des inspecteurs du travail de donner des avertissements ou des conseils au lieu d'intenter ou de recommander des poursuites.

La police dispose en outre du pouvoir de contrôle en ce qui concerne la durée de conduite, la durée du travail, l'"amplitude" et la durée du repos. Cependant, la police n'exerce pas ce contrôle dans la pratique.

5. Quel est le champ d'action du contrôle et le domaine d'application de la réglementation du travail dans les transports routiers, tant en ce qui concerne les transports effectués par des salariés pour le compte de leurs employeurs que par des conducteurs propriétaires?

Réponse : Le contrôle ne s'étend qu'aux salariés. Les conducteurs propriétaires de véhicules automobiles ne sont pas assujettis au contrôle

de l'inspection du travail. Ils sont assujettis toutefois au contrôle de la police pour la durée de conduite.

6. Quels sont les principaux points sur lesquels porte le contrôle de l'inspection du travail dans les transports routiers?

a) Durée du travail

Réponse: oui.

b) Amplitude de la période de travail

- quotidienne

Réponse: oui

- hebdomadaire

Réponse: oui

- autre période

Réponse: oui

c) Durée maximum de conduite

Réponse: oui

d) Régime des interruptions de travail

Réponse: oui, dans la mesure où cela concerne les interruptions de 30 minutes consécutives à une conduite ininterrompue de 4 1/2 heures.

e) Heures supplémentaires

Réponse: oui

f) Repos quotidien et repos hebdomadaire

Réponse: oui

g) Aptitudes physiques et professionnelles

Réponse: La police contrôle si le conducteur est bien titulaire d'un permis de conduire. Le permis de conduire garantit une certaine aptitude physique et professionnelle (voir sous le point B. I et II).

.../...

h) Autres points

Réponse: Traitements (salaire minimum), congés, jours fériés, travail dominical.

7. Quelles sont les méthodes d'inspection en ce qui concerne le lieu et la fréquence du contrôle?

Réponse : Contrôle au siège de l'entreprise et sur les voies publiques. Les contrôles sont très rares.

8. Quels sont les moyens de contrôle?

a) livret individuel de contrôle

Réponse: Selon l'article 70 de la Loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, chaque conducteur d'un véhicule automobile affecté aux transports de marchandises, dont le poids total maximum autorisé dépasse 3.500 kg, d'un autobus ou d'un autocar, doit avoir, à dater du 1er juillet 1958, un carnet de bord établi à son nom. Cette obligation a été toutefois supprimée après une brève période.

Le gouvernement et les syndicats sont partisans du rétablissement du livret de contrôle.

b) documents administratifs de l'entreprise

Réponse: Registres de salaire des entreprises. Ces registres pourraient contenir des données relatives aux heures supplémentaires, pour autant qu'il ne s'agisse pas de paiement mensuel mais de salaire horaire.

Il convient d'indiquer en outre la liste des congés.

c) autres moyens de contrôle

Réponse: Les indications fournies par le tachygraphe.

9. Quels sont les points sur lesquels le livret individuel de contrôle du conducteur doit donner des informations?

- a) nom et adresse de l'employeur;
- b) nom du conducteur;
- c) date ou période à laquelle se réfère la feuille.

.../...

- d) début et fin des périodes de service;
- e) début et fin des périodes de repos;
- f) nombre de kilomètres parcourus sans interruption pour chaque période de conduite;
- g) autres points.

Réponse: Sans objet, du fait qu'il n'existe plus de livret de contrôle.

10. Quelles sont les responsabilités des employeurs, salariés et conducteurs propriétaires en ce qui concerne l'application de la réglementation du travail?

Réponse : Les employeurs, les salariés et les conducteurs propriétaires sont tenus d'observer les dispositions législatives.

11. Quelles sont les sanctions en cas d'infractions à la réglementation du travail?

Réponse : L'article 4 de l'Arrêté grand-ducal du 25 juillet 1959 dispose que:

"Les contrevenants aux dispositions du présent arrêté seront passibles des peines établies en vertu de l'article 2 de la Loi du 5 mars 1928 portant approbation des Conventions qui ont été adoptées par la Conférence internationale du travail au cours de ses dix premières sessions (1919 à 1927)."

L'article 2 de la Loi du 5 mars 1928 dispose que les contrevenants aux dispositions desdites Conventions de l'Organisation internationale du travail et aux mesures édictées pour en assurer l'exécution seront passibles d'une amende de 51 à 3.000 FB, à moins que des peines plus fortes ou des sanctions d'un autre ordre ne soient prévues pour les mêmes contraventions par des lois spéciales.

Ces lois n'ont pas été promulguées en ce qui concerne les transports routiers. Toutefois, la Loi du 25 juillet 1947 portant augmentation du taux des amendes à prononcer par les tribunaux répressifs a relevé les montants de l'amende qui varient maintenant entre 510 et 30.000 FB.

.../...



VIII. Situation sur le plan pratique en matière de durée du travail et de durée du repos

Dans quelle mesure les dispositions concernant la durée du travail et la durée du repos sont-elles respectées à l'heure actuelle?

Réponse : Les dispositions de l'Arrêté grand-ducal du 25 juillet 1959 sur la durée du travail, l'amplitude et la durée du repos sont observées, en règle générale, dans le transport régulier de voyageurs; en revanche, en ce qui concerne le transport de marchandises, ce n'est pas en règle générale, le cas dans la pratique. Les employeurs et les travailleurs ne connaissent même pas, pour la plupart, l'Arrêté en question. Il faut ajouter à cela que l'Arrêté, avec ses renvois aux différentes conventions de l'Organisation internationale du travail, est difficile à comprendre et que les dispositions relatives à la durée du repos peuvent donner lieu notamment à des interprétations divergentes.

Le contrôle mentionné au point VII ne peut réprimer avec rigueur les nombreuses infractions. Il faut en rechercher les causes, parallèlement au grand nombre des contraventions commises, dans les faits suivants:

- a) absence d'un livret de contrôle individuel;
- b) les heures supplémentaires ne sont pas portées dans le registre de salaires;
- c) une grande partie des transports s'effectue à l'étranger, les dimensions du territoire luxembourgeois étant réduites, et l'Arrêté n'étant pas applicable à l'étranger.

IX. Allocations et indemnités

Quelles sont les allocations ou indemnités prévues pour:

a) la nourriture?

Réponse: Dans les transports internationaux on prévoit, dans la grande majorité des cas, des indemnités pour frais de déplacement. La nature de ces indemnités varie d'une entreprise à l'autre. En règle générale, elles sont de 40 à 45 FB pour le repas de midi ou du soir. Il existe également des entreprises où les frais remboursés varient entre 30 et 40 FB.

Certaines entreprises allouent, pour les séjours à l'étranger, des indemnités qui varient entre 120 et 180 FB par 24 heures. D'autres entreprises allouent de 125 à 430 FB par voyage, selon la distance parcourue. Il existe enfin des entreprises qui effectuent des remboursements sur facture.

La Convention collective qui n'est pas encore entrée en vigueur stipule, à l'article 14 que lorsque le travailleur doit se loger et se nourrir à ses propres frais hors du lieu de service ou de son domicile, il a droit aux indemnités suivantes:

	<u>au Luxembourg</u>	<u>à l'étranger</u>
pour le repas de midi ou du soir	45,--	65,--
pour le petit déjeuner	20,--	25,--
pour la nuit	..	110,--

Ces taux peuvent être réduits de 20 % lorsque le salarié prend régulièrement ses repas et loge dans la même localité, située hors du lieu de service ou de son domicile.

Ainsi, pour les séjours effectués à l'étranger, les indemnités journalières s'élèveraient à 200 FB. Ces taux pourraient cependant être supérieurs aux sommes payées en réalité dans la plupart des cas.

b) les vêtements de travail?

Réponse: Les indemnités pour vêtements de travail ne sont accordées que pour le transport routier des chemins de fer et les entreprises municipales de transport par autobus, avec dans les deux cas une participation du personnel.

.../...

c) le logement?

Réponse: Il n'est pas accordé d'allocation de logement.

d) les frais de déplacement?

Réponse: Les frais de déplacement effectués pour raisons de service sont remboursés.

e) la séparation?

Réponse: Aucune allocation n'est accordée dans ce cas, sauf dans les transports routiers des chemins de fer luxembourgeois qui allouent une indemnité dite de "détachement".

f) qualifications professionnelles?

- différentes sortes de permis de conduire;
- entretien et réparation du véhicule;
- travail administratif;
- connaissances linguistiques;
- autres qualifications professionnelles?

Réponse: Il est stipulé parfois dans des accords verbaux que les travailleurs possédant des qualifications spéciales bénéficient d'un salaire plus élevé. Il n'existe toutefois pas de classement.

X. Salaires et primes

1. Quels sont les salaires conventionnels de base pour chaque catégorie de personnes visées par le présent questionnaire?

a) travailleurs masculins

Réponse: Le salaire minimum a été fixé par l'Arrêté grand-ducal du 18 août 1951 à 21 FB par heure et à 4.200 FB par mois pour l'indice 100. L'indice actuel de 130 entraîne un salaire minimum de 22,90 FB par heure et de 4.580 FB par mois.

Selon les documents mis à la disposition des services de la Commission, les traitements suivants, en FB, ont été payés par un certain nombre d'entreprises ayant fait l'objet d'une enquête par sondage.

Entreprises	Traitements mensuels		Salaire horaire
	net	brut	
1	9.000		
2	8.000		
3			16.250 300 DM par semaine
4			7.000 et 9.500
5			8.000
6	9.000		
7	6.500		
8			30 à 47
9		selon l'ancien- neté dans la profession: 6.000 et plus	24 et plus
10			10.000 et
11			10.500
12	8.000 et 11.500		30 à 37
13	9.000		
14	8.000		
15	8.000		
16	7.000		

.../...

Entreprises	Traitements mensuels		Salaire horaire
	net	brut	
17			selon l'ancien- neté dans la profession: de 7.000 à 9.000
18	8.000		
19	8.000		
20	8.500		
21	7.000		
	le cas échéant 6.000 + pension		
22			26,9 par heure d'amplitude
23			30 "
24		8.000	
25			32 "
26	10.000		
27		7.000	
28		10.000	
29	7.500		
30		7.000	
31			33 "
32		11.000	
33		9.500	
34		Salaire de base de 7.000 + somme variable jusqu'à 2.000	
35	8.000		
36	8.000		
37	7.500		
38	2 con- ducteurs à 9.500 1 con- ducteur à 7.500		

Les données fournies par l'enquête par sondage ne permettent pas de calculer les valeurs moyennes statistiques. Malgré cela, on pourrait être fondé à supposer qu'un groupe important de conducteurs bénéficie d'un salaire mensuel de 8.000 FB net. Les salaires horaires se situent entre 30 et 35 FB environ.

Cette enquête par sondage donne l'impression que, dans la plupart des cas, des salaires mensuels sont versés.

L'article 15 de la Convention collective qui n'est pas <sup>entrée</sup> en vigueur confirme les résultats de l'enquête par sondage. Cet article stipule que les barèmes de salaire s'appliquent aux catégories suivantes:

- a) personnel auxiliaire de l'entreprise, conducteurs auxiliaires, receveurs etc.
- b) chauffeurs de véhicules de tourisme comprenant 10 places assises au maximum (surtout chauffeurs de taxis)
- c) chauffeurs de véhicules de tourisme comprenant plus de 10 places assises au minimum
- d) chauffeurs de camions.

Les salaires conventionnels suivants sont appliqués aux travailleurs mentionnés sous le point a):

- de 0 à 5 années de service dans la même entreprise: 25 FB de l'heure
- de 5 à 10 " " " " " " " : 27 FB " "
- à partir de la 10ème année " " " " " : 29 FB " "

Les salaires conventionnels suivants s'appliquent aux travailleurs mentionnés sous le point c) et d):

- de 0 à 3 années de service dans la même entreprise: 30 FB de l'heure
- de 3 à 6 " " " " " " " : 32 FB " "
- de 6 à 12 " " " " " " " : 35 FB " "
- de 12 à 18 " " " " " " " : 37 FB " "
- à partir de la 18ème année " " " " " : 38 FB " "

Les salaires mentionnés correspondent à l'indice 130; lorsque l'indice moyen semestriel est relevé ou abaissé de 5 points, les salaires sont relevés ou abaissés dans la même proportion.

.../...

b) travailleurs féminins ?

Réponse: Il n'existe pratiquement pas de travailleurs féminins.

c) jeunes travailleurs ?

Réponse: Il n'existe pratiquement pas de jeunes travailleurs. La Convention collective stipule à l'article 15:

"Les employeurs sont habilités à engager des travailleurs de moins de 25 ans, en leur imposant une période d'essai de 6 mois au maximum, pendant laquelle ils perçoivent le salaire minimum légal."

2. Quelle est la durée conventionnelle du travail pour les salaires de base visés sous 1?

Réponse : Il n'existe pas au Luxembourg de salaires de base conventionnels, mais seulement des salaires convenus dans les contrats individuels.

Ces salaires individuels s'appliquent aux durées du travail convenues individuellement qui, en moyenne, sont certainement de plus de 8 heures par jour et de 48 heures par semaine.

Les salaires prévus dans la Convention collective s'appliquent à une durée légale du travail de 8 heures et de 48 heures; il convient d'indiquer cependant que la Convention collective ne prévoit que des salaires horaires et passe sous silence le fait que, dans la pratique, on applique dans la plupart des cas des salaires mensuels.

3. Quel est le taux de rémunération pour:

a) les heures fournies au-delà de la durée conventionnelle du travail, qu'il s'agisse de:

- durée journalière ?

Réponse: La réponse est sans objet, parce qu'il n'y a pas de durée conventionnelle normale de travail. Lorsqu'il s'agit de salaires mensuels, on n'accorde, en règle générale, aucune rémunération pour les heures supplémentaires.

La Convention collective qui n'est pas en vigueur prévoit en son article 7 que:

"Les rémunérations accordées pour les heures supplémentaires sont majorées de 25 % par rapport au salaire normal et, pour le cas du travail dominical, sauf pour le transport de voyageurs, de 50 %.

Est considéré comme heures supplémentaires tout travail effectif au-delà du service journalier de 8 heures.

Tout travail supplémentaire de moins de 15 minutes n'est pas rémunéré. Jusqu'à 45 minutes on compte une demi-heure, au-delà, une heure entière."

- durée hebdomadaire ?

Réponse: Voir sous le point "durée journalière".

- toute autre durée prise en considération ?

Réponse: sans objet.

b) les heures fournies au-delà de la durée légale du travail, qu'il s'agisse de:

- durée journalière ?

- durée hebdomadaire ?

- toute autre durée prise en considération ?

Réponse: Voir sous le point a).

c) travail de nuit ?

Réponse: Aucune indemnité. La Convention collective ne prévoit non plus aucune indemnité.

d) travail effectué un jour férié?

Réponse: L'article 3 de l'Arrêté grand-ducal du 8 août 1947 relatif à la réglementation des jours fériés légaux dispose que:

"Lorsque les conditions spéciales propres à l'entreprise ne permettent pas de se reposer l'un des jours fériés mentionnés à l'article 2, la personne occupée ce jour a droit à une rémunération majorée de 100 % par rapport à celle d'un jour de travail normal."

Un syndicat luxembourgeois a indiqué à la Commission que pour les transport par autocar la rémunération est souvent beaucoup plus faible.

La Convention collective qui n'est pas encore entrée en vigueur prévoit à l'article 12 une majoration de salaire de 150%.

e) travail effectué le dimanche?

Réponse: Le gouvernement luxembourgeois a répondu que le travail dominical était rémunéré avec une majoration variant entre 50 % et 100 %. Le gouvernement est prié de bien vouloir communiquer aux services de la Commission sur quelle base légale repose cette réponse et dans quelle mesure les taux de pourcentage indiqués sont appliqués dans la pratique.



- f) heures consacrées par le personnel roulant aux travaux de chargement et de déchargement?

Réponse: Aucune indemnité spéciale n'est prévue à cet effet. Dans la mesure où le personnel touche un salaire horaire, ce temps est rémunéré comme un travail effectif.

- g) heures d'attente forcée?

Réponse: Aucune indemnité spéciale n'est prévue pour ces heures dans les traitements mensuels. Dans la mesure où il s'agit d'un salaire horaire, des règles différentes sont appliquées. Dans certains cas, ces heures sont payées en tant qu'heures d'amplitude, c'est-à-dire que ce temps est rémunéré en tant que travail effectif. Dans d'autres cas de salaire horaire, ce travail est rémunéré à un taux variant entre 0 et 100 % de salaire horaire.

La Convention collective qui n'est pas entrée en vigueur stipule en son article 5, 5):

"La durée du repos et les heures d'attente doivent être rémunérées dans la même mesure que le travail effectivement fourni; sous réserve toutefois des exceptions suivantes:

- a) sur des parcours à longue distance, lorsque deux conducteurs se relayent, le temps passé dans la cabine-couchette compte pour un tiers,
- b) dans les transports internationaux, la durée du voyage des travailleurs auxiliaires compte pour moitié."

4. Quelles sont les primes prévues pour:

- a) conduite sans dégâts?

Réponse: D'après les données fournies par un syndicat luxembourgeois, il existe au Luxembourg des entreprises qui, lorsqu'une certaine partie de la prime annuelle est remboursée par l'assurance, versent cette somme dans une caisse commune au profit des travailleurs.

- b) conduite rapide?

Réponse: Aucune prime.

- c) longs parcours?

Réponse: Aucune prime.

- d) transports de marchandises spéciales (par exemple: marchandises dangereuses, marchandises présentant des caractéristiques de dimension et de poids extraordinaires)?

Réponse: Aucune prime.

- e) nombre de kilomètres parcourus?

Réponse: Depuis le 1er janvier 1962, le personnel des lignes d'auto-bus des chemins de fer luxembourgeois perçoit une indemnité de 6 FB par heure, pour des parcours effectués dans un rayon de plus de 5 km autour de la localité.

Pour des distances de 5 km au maximum, il bénéficie d'une indemnité de 3,5 FB par heure.

L'indemnité du personnel affecté aux camions s'élève à 3,5 FB par heure.

XI. Responsabilités du personnel

Quelles sont les dispositions concernant la responsabilité des conducteurs vis-à-vis:

- a) de leurs employeurs en ce qui concerne les dégâts occasionnés au matériel?
- b) des tiers?

Réponse: Ce problème n'a pas été réglé entre les parties. Le droit privé est en général applicable.

XII. Documents de base

Quelles sont les conventions bilatérales et multilatérales, les dispositions législatives et réglementaires ainsi que les conventions collectives contenant des dispositions relatives aux points traités ci-dessus?

On est prié de bien vouloir mettre les documents en cause à la disposition de la Commission.

Réponse: Toutes ces conventions et dispositions ont été mentionnées aux points précédents. La Commission demande au gouvernement luxembourgeois de bien vouloir mettre à sa disposition les lois, arrêtés, etc. promulgués avant le 1er janvier 1959.

XIII. Importance des entreprises et répartition du parc de véhicules

1. Quel est le nombre d'entreprises routières exerçant une activité dans:

a) les transports nationaux?

Réponse: 716

b) les transports internationaux?

Réponse: + 200, dont + 150 régulièrement.

2. Quelle est la répartition du parc de véhicules entre les entreprises selon:

a) le nombre de camions, d'autocars ou d'autobus?

Réponse:

Nombre de camions de plus de 3,5 t	Nombre d'entreprises pratiquant régulièrement les transports internationaux
1	63
2	30
3	19
4	15
5	9
6	4
7	3
8	2
9	1
10	2
13	1
23	1

Nombre d'autobus et d'autocars	Nombre d'entreprises
1	17
2	15
3	6
4	4
5	6
6	2
7	2
8	2
9	2
10	1
14	1

Les deux tableaux donnent l'état pour le mois d'octobre 1961.

b) le tonnage des camions ou la capacité des autocars ou des autobus?

Réponse: Les données correspondantes ne sont pas disponibles au Luxembourg.

3. Quelle est la répartition des entreprises selon l'importance numérique de leur personnel?

a) personnel roulant

b) autres catégories de personnel

Réponse: Le total des effectifs s'élève à 1.105 personnes, dont 575 pour le personnel roulant et 510 pour le personnel de bureau.

Ces documents statistiques n'existent pas au Luxembourg. Le gouvernement luxembourgeois a cependant accepté de les établir. Ils n'ont pas été transmis jusqu'ici aux services de la Commission.

-----

I T A L I E

( Situation au mois de février 1962 )

Observations préliminaires

Le contrat de travail qui lie le personnel aux entreprises exerçant une activité de transport présente des caractéristiques particulières qui le distinguent des autres contrats de travail et qui tiennent principalement aux exigences spéciales du service, à l'autonomie - parfois importante - laissée aux travailleurs de ce secteur, ainsi qu'à sa physionomie économique particulière. Ces caractéristiques ont rendu nécessaire une réglementation complète du contrat de travail, qui est établi soit par des dispositions législatives, soit par des conventions collectives et des accords professionnels. Avant de répondre aux différentes questions posées dans le questionnaire, il convient par conséquent de préciser quelques points afin de déterminer les limites et la signification des diverses réponses.

Pour le secteur du transport de marchandises pour le compte de tiers, il n'existe pas de réglementation législative spéciale du contrat de travail. Si l'on fait exception de quelques dispositions législatives, qui sont toutefois valables pour tous les secteurs ou pour le secteur des transports en général, les contrats de travail dans les secteurs du transport des marchandises par route sont régis exclusivement par les dispositions des conventions collectives. Les réponses qui suivent valent pour le personnel roulant employé par les entreprises effectuant le transport de marchandises pour le compte de tiers par charges complètes, transporteurs et commissionnaires-expéditeurs.

Le contrat de travail du personnel employé dans les services de transport de personnes en concession est régi en partie par la loi et en partie par des conventions collectives; celui du personnel employé dans les services de transport de personnes non en concession est régi surtout par des conventions collectives. Les réponses ci-après concernent :

- le personnel roulant employé par les entreprises exploitant des services réguliers de transport automobile et de transport par trolleybus urbains et extra urbains en concession, même si ces personnes ne sont pas en service sur la ligne;
- le personnel employé par les entreprises effectuant le transport de personnes non en concession (louage de voitures de remise);

- le personnel employé par les chemins de fer de l'Etat, par des entreprises exploitant des chemins de fer privés, des tramways urbains et extra-urbains, dans la mesure où ce personnel est employé au transport de personnes par route.

Le personnel employé par les entreprises effectuant le transport privé de personnes par taxi demeure exclu de la présente enquête; en effet, cette dernière catégorie est presque toujours régie par des accords locaux qu'il serait difficile d'examiner ici.

o

o o

Le transport des marchandises pour compte propre n'a pas été pris en considération dans la présente réponse. Le contrat de travail du personnel employé à ce type de transport est régi individuellement par les conventions collectives en vigueur pour les catégories respectives auxquelles ces travailleurs appartiennent.



I. APTITUDES PHYSIQUES

Quelles sont les dispositions en matière de

a) âge minimum ?

Marchandises et personnes

Chauffeurs : l'art. 79 du Code de la route (1) fixe à 21 ans l'âge minimum requis pour la conduite de véhicules automobiles ou de motocycles à usage public.

Autre personnel : âge minimum légal 15 ans (2). Pour le personnel des entreprises exploitant des services publics de transport en concession, l'âge minimum est fixé à 18 ans (3).

b) âge maximum ?

Marchandises : aucune disposition.

Personnes : l'art. 79 du Code de la route (1) prévoit que pour la conduite d'autobus, de véhicules automobiles avec remorque ou de véhicules multi-articulés affectés au transport de personnes, il ne faut pas avoir dépassé l'âge de 60 ans. Il convient de signaler que pour le personnel des entreprises exploitant des services publics de transport en concession, l'âge maximum pour l'entrée en service est fixé à 30 ans (3).

c) condition physique exigée (examen médical - nature et périodicité) ?

Marchandises et personnes

Chauffeurs : l'art. 81 du Code de la route stipule que le permis de conduire ne peut être délivré aux personnes atteintes d'une maladie physique ou psychique, d'une déficience organique, d'une infirmité anatomique ou fonctionnelle empêchant de conduire avec sécurité des véhicules automobiles ou des motocycles. La constatation de l'aptitude physique doit être effectuée par un médecin et attestée par un certificat ne datant pas de plus de trois mois à la date de présentation de la demande de passage de l'examen. Aux termes de l'art. 88

../..

- (1) C.P.R. n° 956 du 27.10.58 modifiée par la loi n° 207 du 26.4.59.
- (2) Loi n° 1325 du 29.11.61 portant modification de la loi n° 653 du 26.4.34 sur la protection du travail des femmes et des enfants.
- (3) R.D. n° 148 du 8 janvier 1931 sur la coordination des dispositions relatives à la réglementation juridique des rapports collectifs de travail et des dispositions relatives au traitement juridique et économique du personnel des entreprises exploitant des services publics de transport en concession.

du Code de la route, le permis de conduire est accordé pour une durée de cinq ans; sa validité peut être prorogée pour cinq ans par n'importe quelle préfecture; à cet effet, il est nécessaire de présenter un certificat médical ne datant pas de plus de trois mois et attestant que le titulaire remplit les conditions physiques et psychiques prescrites. Aux termes de l'art. 89 de ce même Code, les préfets et les inspections de la motorisation civile peuvent ordonner que les titulaires de permis de conduire soient soumis à une visite médicale ou à un examen d'aptitude lorsqu'il y a des raisons de douter qu'ils remplissent toujours les conditions physiques et psychiques et les conditions d'aptitude prescrites.

Autre personnel : d'une façon générale, une constitution physique saine et robuste est requise pour tout le personnel. Le contrôle de l'aptitude physique est effectué par un médecin spécialisé, souvent par les soins de l'entreprise.

## II. APTITUDES PROFESSIONNELLES

Quelles sont les qualifications professionnelles requises ?

### a) différentes sortes de permis de conduire

#### Marchandises et personnes

L'art. 80 du Code de la route prévoit les catégories de permis suivantes : - catégorie A : motocycles d'un poids à vide ne dépassant par 400 Kg;

- catégorie B : camions, véhicules automobiles affectés à un usage spécial ou à des transports spécifiques, d'un poids total autorisé en charge ne dépassant pas 3.500 Kg. et véhicules automobiles pour transports mixtes et voitures automobiles, même attelés d'une remorque légère, motocycles d'un poids à vide supérieur à 400 Kg;

- catégorie C : camions, véhicules automobiles affectés à un usage spécial ou à des transports spécifiques, d'un poids total autorisé en charge supérieur à 3.500 Kg, et tracteurs routiers, même attelés d'une remorque légère;

- catégorie D : autobus, même attelés d'une remorque légère;

- catégorie E : véhicules automobiles appartenant aux catégories B, C et D, pour lesquels le conducteur est habilité, lorsqu'ils sont attelés à une remorque qui n'est pas légère; véhicules articulés lorsque le conducteur est habilité pour les véhicules automobiles des catégories C et D. Les diverses catégories de permis indiquées ci-dessus sont valables soit pour usage privé, soit pour usage public.

b) entretien et réparation des véhiculesMarchandises et personnes

L'art. 85 du Code de la route prescrit que pour obtenir un permis de conduire à usage public de n'importe quelle catégorie, le candidat doit connaître la constitution et le fonctionnement des mécanismes et des divers organes du véhicule et les principaux moyens de prévenir ou de réparer des avaries.

Pour le transport des marchandises en particulier, des dispositions contractuelles spéciales (1) prévoient que le conducteur doit assurer le petit entretien du véhicule afin de le maintenir en bon état de fonctionnement et de propreté.

c) travail administratif

pas de réponse.

d) connaissances linguistiques

Marchandises : pas de réponse.

Personnes : seule la convention collective nationale concernant les services de louage de voitures de remise et de place (2/2/1962) prévoit pour les chauffeurs employés au transport de touristes à l'étranger et au transport d'étrangers en Italie la connaissance d'une ou de plusieurs langues étrangères.

e) autres qualifications professionnelles

aucune autre qualification n'est requise.

III. DUREE DU TRAVAILRemarque préliminaire

Marchandises : Ainsi que nous l'avons déjà indiqué, il n'existe pas de réglementation législative spéciale pour cette catégorie professionnelle. Un projet de loi portant réglementation de l'horaire de travail dans le secteur des transports de marchandises a été élaboré en son temps sur l'initiative du gouvernement; mais ce projet n'est pas encore passé devant le Parlement. Les réponses suivantes sont tirées des conventions collectives en vigueur, dont la liste est donnée dans la réponse au point XII du questionnaire.

---

(1) Voir réponse au point XII du questionnaire.

Personnes : La durée du travail dans les entreprises en concession exploitant des lignes automobiles urbaines et des lignes de trolleybus urbaines et extra-urbaines, est régie par la loi n° 2328 du 19.10.1923.

La durée du travail dans les entreprises exploitant des lignes de transports automobiles extra-urbaines est régie par la loi n° 138 du 14.12.1958.

1. Quelle est la durée normale du travail actuellement en vigueur ?  
a) par jour ; b) par semaine ?

Marchandises : Les dispositions contractuelles (2) prévoient que la durée normale du travail est de 48 heures par semaine et de 8 heures par jour au maximum. Pour le personnel employé à des travaux discontinus, de simple attente ou de garde, la durée normale est de 60 heures par semaine avec un maximum de 10 heures par jour pour le personnel roulant affecté aux services extra-urbains, étant considérés comme tels les services qui nécessitent la sortie du véhicule automobile en dehors de la barrière de l'octroi et pour lesquels le personnel bénéficie de tout ou partie de l'indemnité de déplacement.

Personnes : Lignes automobiles urbaines, lignes de trolleybus urbaines et extra-urbaines et lignes automobiles extra-urbaines : la durée du travail ne peut excéder 8 heures par jour et 48 heures par semaine.

Il convient toutefois de signaler quelques cas de réglementation contractuelle locale en vigueur dans les entreprises "municipalisées" des grandes villes, qui prévoient de sensibles réductions de la durée du travail, celle-ci pouvant être ramenée à 7 heures par jour et 42 heures par semaine.

- c) pour toute autre période de référence ?

Marchandises : pas de réponse.

Personnes : pour les services touristiques d'une durée supérieure à 6 jours (1), des repos hebdomadaires compensatoires sont prévus à la fin du service.

2. Quelle est l'amplitude de la journée du travail ?

Marchandises : pas de réponse.

---

(1) C.C. du 2.2.1962 pour les services de louage de voitures de remise.

(2) Voir réponse au point XII.

Personnes : Lignes automobiles urbaines, lignes de trolleybus urbaines et extra-urbaines : pour toute période de 24 heures prise à n'importe quel moment au cours d'un tour de service, la durée de la période de travail comptée ne doit pas dépasser 15 heures. Lorsqu'elle dépasse 14 heures, chacun des deux repos continus entre lesquels cette période de travail est comprise doit être d'au moins 10 heures.

Lignes automobiles extra-urbaines : 13 heures par jour, calculées en moyenne sur une période ne pouvant dépasser 4 semaines, avec un maximum de 15 heures par jour. Le repos hebdomadaire ne doit pas être pris en considération pour le calcul de la moyenne des 4 semaines.

3. Quelles sont les dispositions concernant le nombre minimum de conducteurs par véhicule dans certaines catégories de transport, et quelle est leur incidence sur la durée du travail ?

Marchandises et personnes :

L'art. 214 du Code de la route stipule : "Deux conducteurs pouvant se relayer dans la conduite devront toujours être affectés aux autobus, aux véhicules avec remorque, aux véhicules automobiles articulés ou multi-articulés. Il peut n'être affecté qu'un seul conducteur à la conduite des véhicules attelés d'une remorque lorsque le poids total autorisé en charge de la remorque ne dépasse pas 35 q. et que le véhicule est muni de dispositifs de freinage de service continu et automatique, ou bien encore lorsque le poids total autorisé en charge de la remorque ne dépasse pas 25 quintaux et que cette dernière est munie d'un autre type de dispositif de freinage. Afin d'assurer aux conducteurs une période de repos raisonnable, les voyages des véhicules automobiles visés à l'alinéa premier doivent être organisés de telle sorte qu'une période de repos à l'arrêt d'au moins 6 heures pour 24 heures de voyage soit assurée à chacun de ces conducteurs. Sont exclus des dispositions des alinéas précédents les autobus affectés à des services publics urbains et les autres véhicules automobiles pour lesquels pareille exclusion aurait été reconnue opportune par le Ministère des Transports."

4. Sous quelles conditions et dans quelles limites la durée normale du travail peut-elle être dépassée par des heures supplémentaires :  
a) par jour; b) par semaine; c) pour toute autre période de référence ?

Marchandises : Les heures supplémentaires ne peuvent dépasser deux heures par jour et 12 heures par semaine, mais l'employé n'est pas tenu de fournir plus de 10 heures de conduite effective par jour sans autre interruption que celle nécessaire à la consommation du repas. S'il doit dépasser la limite de 12 heures supplémentaires par semaine, l'employé est tenu de fournir le travail supplémentaire de telle sorte que la moyenne des heures supplémentaires pour une période de 9 semaines consécutives ne dépasse pas 12 heures par semaine.

Personnes : La loi n° 138 (lignes automobiles extra-urbaines) stipule que la fourniture d'heures de travail supplémentaires n'ayant pas un caractère purement exceptionnel est interdite, sauf en cas de nécessité d'exploitation découlant des caractéristiques des lignes ou de la difficulté prouvée de l'entreprise à l'assurer grâce au recrutement d'autres travailleurs. Les heures supplémentaires, lorsqu'elles sont permises, ne peuvent dépasser deux heures par jour et 12 heures par semaine. L'exécution de ces heures supplémentaires doit être déclarée à l'Inspection locale de la motorisation civile et des transports en concession, et à l'Inspection du travail territorialement compétente dans un délai de 48 heures à partir du moment où elles ont commencé, avec indication des motifs qui ont imposé le recours à des heures de travail supplémentaires.

Lignes automobiles urbaines, lignes de trolleybus urbaines et extra-urbaines : lorsqu'il y a accord entre les deux parties, la loi autorise une période de travail supplémentaire ne pouvant dépasser 2 heures par jour ou une durée moyenne équivalente calculée sur une période déterminée également par accord entre les parties.

5. Quel est le maximum absolu de la durée du travail :

- a) par jour; b) par semaine; c) pour toute autre période de référence ?

Marchandises : pas de réponse.

Personnes : lignes automobiles urbaines, lignes de trolleybus urbaines et extra-urbaines, et lignes automobiles extra-urbaines. Le maximum absolu de la durée du travail est fixé à 10 heures par jour et 60 heures par semaine. Toutefois, en cas de force majeure ou dans des circonstances imprévues ou exceptionnelles, le personnel peut être tenu de fournir un

travail d'une durée supérieure à cette limite, à condition que les heures de travail ainsi fournies au-delà de cette limite lui soient rétribuées comme heures supplémentaires, ou qu'elles soient compensées par une période de repos équivalente.

6. Quels sont les modes de calcul de la durée du travail en fonction de ses éléments constitutifs :
- a) notion du travail effectif;
  - b) temps de disponibilité sur le lieu du travail;
  - c) temps de disponibilité au domicile;
  - d) temps nécessaire pour aller et retour du domicile au lieu du travail;
  - e) temps d'attente;
  - f) temps de parcours à vide;
  - g) travaux préparatoires;
  - h) courtes pauses et interruptions du travail ?

Marchandises : Est considérée comme période de travail effective la période durant laquelle le travailleur est à la disposition de l'entreprise, c'est-à-dire la période comprise entre l'heure préalablement fixée par l'entreprise pour l'arrivée au garage, à l'écurie, au magasin ou en tout autre lieu de travail pour le début de la prestation, et l'heure à laquelle le travailleur est remis en liberté une fois son service terminé, y compris les heures d'inaction éventuelles. Les interruptions et suspensions de travail sont réglementées comme suit : en cas d'interruption de la prestation normale, le régime suivant sera appliqué aux ouvriers :

- 1) pour les heures perdues mais passées à la disposition de l'entreprise, la rétribution intégrale sera versée, l'entreprise ayant la faculté d'affecter les ouvriers à d'autres travaux;
- 2) pour les heures perdues pendant lesquelles les ouvriers n'ont pas à se tenir à la disposition de l'entreprise, mais dont ceux-ci n'ont pas été avisés en temps utile ou égard au caractère prévisible de l'évènement, la rétribution intégrale sera versée pendant la première journée de suspension;
- 3) pour les heures perdues ou pour lesquelles les ouvriers ont été prévenus en temps utile, aucune rétribution n'est due.

Personnes : Lignes automobiles extra-urbaines. Est considéré comme travail effectif pour le personnel roulant : a) le temps nécessaire pour la préparation du véhicule automobile, calculé à partir du moment où le travailleur est obligé de se présenter pour préparer ou prendre en charge le véhicule automobile jusqu'à celui où il est autorisé à le quitter, y compris les pauses d'une durée ne dépassant pas 30 minutes; b) le temps pendant lequel le travailleur doit être à bord du véhicule automobile et se tenir prêt au départ, et le temps employé soit au dépôt, soit pendant le voyage, à tout travail de nettoyage, d'entretien ou de réparation du véhicule ; c) le temps employé à la conduite du véhicule et la période pendant laquelle le travailleur doit se tenir à la disposition de l'entreprise; d) le temps employé à des prestations accessoires : 1) pour les travaux concernant l'établissement des feuilles de service, le versement de la recette, le contrôle des billets et autres travaux similaires; 2) pour le chargement et le déchargement des marchandises et pour le maniement du courrier postal; e) le temps dû à des retards justifiés en cas de force majeure; f) une durée qui ne peut être inférieure à 12% du temps que le travailleur passe inoccupé hors de son lieu de résidence et sans autre obligation que de pouvoir être trouvé en cas de besoin, à l'exclusion de la période de repos journalier.

Lignes automobiles urbaines, lignes de trolleybus urbaines et extra-urbaines. Est compté comme temps de travail effectif : a) le temps passé en service, selon l'horaire des trajets; b) le temps nécessaire pour les prestations accessoires, qui doit être évalué en fractions allant de la moitié au quart, selon des critères tenant compte de la nature et de l'importance de ces prestations; c) la moitié du temps employé par le personnel pour se rendre, sans fournir de service et à l'aide d'un moyen de transport gratuit, en voyage commandé d'une localité à une autre afin de prendre son service ou de retourner à son lieu de résidence une fois le service accompli; d) le quart du temps pendant lequel l'agent<sup>ne</sup> voyageant pas reste à la disposition de l'entreprise pour des travaux éventuels.

7. Quelle est la durée maximum de conduite :

- a) sans interruption; b) par jour; c) par semaine; d) pour toute autre période de référence ?



Marchandises : pas de réponse.

Personnes : lignes automobiles urbaines, lignes de trolleybus urbaines et extra-urbaines et lignes automobiles urbaines : il ne peut être demandé au personnel roulant de conduire de façon continue pendant plus de 9 heures. La reprise de la conduite n'est pas permise avant qu'un intervalle d'une heure au moins se soit écoulé.

#### IV. DUPPE DU REPOS

##### 1. Quel est le régime des interruptions de travail ?

Marchandises : pendant la journée et pendant les heures creuses, le travailleur a droit à au moins une heure de liberté non rétribuée pour la consommation du repas.

Personnes : lignes automobiles urbaines, lignes de trolleybus urbaines et extra-urbaines : il est prévu un intervalle d'au moins une heure entre deux prestations de service.

##### 2. Quelle est la durée minimum du repos :

- a) entre deux journées de travail ; b) par semaine ; c) pour toute autre période de référence ?

Marchandises et personnes : en vertu de l'art. 124 du Code de la route, les voyages des véhicules automobiles à bord desquels doivent se trouver deux conducteurs doivent être organisés de façon telle qu'un tour de repos à l'arrêt d'au moins six heures pour chaque voyage de 24 heures soit assuré à chacun de ces conducteurs.

Personnes : lignes automobiles extra-urbaines : au cours de toute période de 24 heures considérée à partir du début de la journée de travail, le personnel roulant doit bénéficier d'un repos ininterrompu dont la durée moyenne, calculée sur une période ne pouvant excéder 4 semaines, ne doit pas être inférieure à 11 heures, à condition :

a) que la durée du repos journalier, pris isolément, ne soit en aucun cas inférieure à 9 heures ;

b) que le repos hebdomadaire ne soit pas pris en considération dans le calcul de la moyenne prévue à l'alinéa précédent.

Les périodes de repos peuvent être réduites à une durée ne pouvant être inférieure à 9 heures lorsque les opérations et les services de transport comportent une interruption de travail d'au moins deux heures ou deux interruptions égales à au moins 1 heure chacune, ou lorsqu'il y a deux conducteurs à bord du véhicule et que celui-ci est équipé de façon à permettre à un des conducteurs de se reposer étendu pendant le voyage. Durant les périodes de repos, le personnel roulant doit être tenu de rester à bord du véhicule ou auprès de celui-ci, à condition qu'il ait pris les précautions nécessaires afin de garantir la sécurité.

Lignes automobiles urbaines, lignes de trolleybus urbaines et extra-urbaines : la durée minimum du repos journalier est de 10 heures si ce repos est pris au lieu de résidence, et de 8 heures s'il est pris hors résidence. Dans ce dernier cas, il peut être réduit à 7 heures, mais alors, le repos ultérieur en résidence devra être de 11 heures.

3. a) Existe-t-il un jour de repos hebdomadaire obligatoire, et combien d'heures ( payées - non payées ) doit-il comporter ?

Le repos hebdomadaire est garanti à tous les travailleurs par le Code civil (art. 2109) (1), par une disposition constitutionnelle (art. 36) (2) et par une loi spéciale (3).

Marchandises : les dispositions législatives mentionnées ci-dessus sont reprises dans les conventions collectives, qui stipulent que le repos hebdomadaire doit coïncider avec le dimanche, sous réserve des exceptions prévues par la loi. Le repos hebdomadaire n'est pas payé.

---

(1) Art. 2109 : " Le travailleur a droit à un jour de repos par semaine, qui devra en principe coïncider avec le dimanche. Il a également droit, après une année de service ininterrompue, à une période annuelle de congé payé, autant que possible continue ..."

(2) Art. 36 : " .... Le travailleur a droit au repos hebdomadaire et à des vacances payées annuelles, et ne peut y renoncer."

(3) Loi n° 370 du 22.2.34, art. 1 : " Le personnel travaillant pour le compte d'autrui a droit chaque semaine à un repos de 24 heures consécutives, sous réserve des exceptions prévues par la présente loi. Les dispositions de la présente loi ne s'appliquent pas : ....  
.... 9°) au personnel employé directement par les entreprises exploitant des lignes de chemins de fer ou de tramways publiques....".

Personnes : lignes automobiles extra-urbaines : le personnel a droit à un repos hebdomadaire de 24 heures en résidence, sans préjudice du repos continu journalier et les congés prévus par les contrats de travail. Le repos hebdomadaire doit normalement être pris le dimanche. Le repos n'est pas payé.

Lignes automobiles urbaines, lignes de trolleybus urbaines et extra-urbaines en concession : 52 repos par an d'une durée de 24 heures chacun à passer au lieu de résidence. Le repos n'est pas payé.

b) Quelle est la nature et l'importance des dérogations envisagées pour la matière visée sous a) ?

Marchandises et personnes : s'il y a des dérogations au principe du repos dominical - dérogations qui sont imposées par les nécessités du service en ce qui concerne le personnel roulant - il n'y en a pratiquement pas au principe du repos hebdomadaire. Le jour de repos hebdomadaire ne coïncidant pas avec le dimanche - appelé jour de repos compensatoire - est normalement considéré comme férié avec toutes les conséquences qui en découlent, tandis que le dimanche est considéré comme un jour de travail normal.

Pour le personnel des entreprises exploitant des lignes automobiles de transport de voyageurs extra-urbaines, le cumul de deux repos hebdomadaires consécutifs est autorisé quand les nécessités du service l'imposent, ou quand il y a accord entre les parties.

4. a) Quel est le nombre de jours de congé payés par an ?

Marchandises : Les dispositions législatives (1) et constitutionnelles (2) sur le droit au congé payé annuel et sur l'impossibilité d'y renoncer sont reprises explicitement dans les conventions collectives (3) :

12 jours ouvrables jusqu'à 4 années d'ancienneté;

15 jours ouvrables au-delà de 4 années d'ancienneté jusqu'à  
10 années d'ancienneté

18 jours ouvrables au-delà de 10 années d'ancienneté.

(1) art. 2109 du Code civil : cf. note (1) page 12

(2) art. 36 de la Constitution : voir note (2) page 12

(3) voir réponse au point XIII du questionnaire.

Le repos annuel a normalement un caractère continu. Pour la fixation de la période de congé, l'entreprise tient compte des désirs du travailleur dans la mesure où ils sont compatibles avec les nécessités du service.

Personnes : lignes de trolleybus et lignes automobiles urbaines et extra-urbaines en concession.

En vertu de la loi (1) :

8 jours pour les agents rémunérés à la journée ayant jusqu'à 5 années d'ancienneté de service ;

10 jours pour les agents rémunérés au mois ayant jusqu'à 5 années d'ancienneté de service ;

15 jours pour les agents ayant entre 5 années et 10 années de service et

20 jours pour les agents ayant plus de 10 années de service.

En vertu des conventions collectives concernant les services de transports automobiles en concession (2) :

16 jours civils pour les 5 premières années d'ancienneté ;

19 jours civils de la 6ème à la 10ème année d'ancienneté ;

22 jours civils à partir de la 11ème année d'ancienneté.

Ces périodes comprennent les dimanches ou les jours de repos compensatoires mais non les jours fériés tombant en semaine. Les vacances ont normalement un caractère continu, mais peuvent être fractionnées par accord entre les parties. La période de congé est rémunérée.

Aux termes de l'accord national du 4 août 1961 concernant les travailleurs des entreprises de transport par véhicules automobiles, par chemins de fer et par tramways :

15 jours ouvrables pour les 5 premières années de service ;

18 jours ouvrables de la 6ème à la 10ème année d'ancienneté de service ;

22 jours ouvrables de la 11ème à la 20ème année d'ancienneté de service ;

23 jours ouvrables au-delà de 20 années de service.

---

(1) D.R. du 8 janvier 1831, annexe A, art. 22

(2) Conventions collectives de travail concernant le personnel des entreprises privées exploitant des services de transport automobile en concession ( 12 décembre 1961 ).

Louage de voitures de remise ou de place

La convention collective en vigueur (1) prévoit :

- 12 jours ouvrables de 1 à 4 années d'ancienneté de service;
- 15 jours ouvrables entre 4 et 10 années d'ancienneté de service;
- 18 jours ouvrables au-delà de 10 années d'ancienneté de service.

b) Quelle est la nature et l'importance des dérogations envisagées pour la matière visée sous a) ?

Aux termes de la constitution, le travailleur ne peut renoncer à son droit au congé payé annuel (2). Le Code civil (2) stipule d'autre part que le droit au congé prend naissance après une année de service ininterrompu.

5. a) Quel est le nombre de jours fériés par an, sans prestation de travail, payés, non payés ?

Les jours fériés sont fixés par la loi (3) :

- a) tous les dimanches ou les jours de repos hebdomadaire compensatoires (non rétribués);
- b) les fêtes nationales suivantes : 25 avril, 1er mai, 2 juin, 4 novembre (rétribuées);
- c) les jours fériés tombant en semaine suivants : le 1er janvier, l'Epiphanie, la St Joseph, le lundi de Pâques, l'Ascension, la Fête Dieu, la St. Pierre et Paul, l'Assomption, la Toussaint, la fête de l'Immaculée Conception, Noël et la St. Etienne (rétribués par les entreprises privées).

Les conventions collectives en vigueur pour les transports routiers y ajoutent la fête du Saint Patron du lieu où l'entreprise dont dépend le travailleur a son siège.

b) Quelle est la nature et l'importance des dérogations prévues pour la matière visée sous b) ?

En cas de service pendant les jours fériés, les travailleurs ont droit, en plus du traitement prévu, à toucher pour les heures de travail fournies la majoration prévue pour le travail effectué pendant les jours fériés.

---

(1) voir réponse au point XII du questionnaire

(2) voir note (2) page 12

(3) loi n° 260 du 27 mai 1949 modifiée par la loi n° 90 du 31 mai 1954.

En cas d'inobservation des dispositions législatives susmentionnées, l'entrepreneur est passible d'une amende de 80.000 lires au maximum.

6. Quel est le régime des jours de compensation dans le cas où la durée normale du travail a été dépassée par le travailleur pendant une certaine période ?

Marchandises : il n'est pas prévu de régime de compensation. Le traitement réservé au travailleur est celui prévu pour les heures supplémentaires.

Personnes : sur les lignes automobiles extra-urbaines en concession, la compensation dans le courant de la semaine des heures de travail fournies au-delà de l'horaire normal est admise. A défaut de compensation, il est prévu que ces heures sont rétribuées selon le régime fixé pour les heures supplémentaires (1). Dans les autres services de transport de personnes, aucun régime de compensation n'est prévu, excepté naturellement la rétribution des heures de travail fournies au-delà de l'horaire normal, selon le régime prévu pour les heures supplémentaires.

7. a) Quel est le régime des jours de compensation en cas de travail effectué à l'occasion des jours fériés ?

Marchandises et personnes :

Il n'est pas prévu de compensation. Les conventions collectives (2) stipulent que le travailleur a droit, en plus de la rémunération qu'il aurait perçue s'il n'avait pas travaillé, à la rétribution des heures de travail fournies, majorées selon les tarifs prévus pour le travail des jours fériés.

- b) Quel est le régime des jours de compensation en cas de travail effectué pendant les dimanches ?

Marchandises : Repos non rémunéré. Le travail dominical est rétribué à un taux majoré de 20%.

Personnes : Repos non rémunéré. Le travail dominical est rétribué à un taux majoré de 40%.

---

(1) Loi n° 138 du 14 février 1958

(2) Voir réponse au point XII du questionnaire.

- c) Quel est le régime des jours de compensation en cas de travail effectué pendant les jours fériés coïncidant avec un dimanche ?

Marchandises et personnes :

Repos compensatoire rémunéré. Le travail fourni est rétribué compte tenu des majorations prévues au point b).

V. DISPOSITIONS APPLICABLES POUR CERTAINES CATEGORIES DE TRAVAILLEURS

Travailleurs féminins et jeunes travailleurs :

Le travail des femmes et des jeunes travailleurs est réglementé par la loi (1). On trouvera ci-après de brèves réponses aux questions posées; il convient toutefois de souligner qu'en Italie, le problème des femmes et des jeunes travailleurs ne se pose pas dans le secteur des transports par route, tout au moins en ce qui concerne le personnel roulant.

Quelles sont pour les travailleurs féminins et les jeunes travailleurs, les dispositions spéciales concernant :

- a) l'horaire de travail ?

La journée de travail doit être comprise entre 5 h. et 22 h.; 8 heures par jour et 42 heures par semaine. Le travail nocturne est interdit.

- b) la durée du travail ?

Il est rarement permis de dépasser 8 heures par jour, sans toutefois qu'il soit possible d'aller au-delà de 10 heures par jour pour les adolescents et de 11 heures pour les femmes.

Le travail des enfants et des femmes ne peut durer, sans interruption, plus de 6 heures.

En cas de travail par roulement, le travail de chaque équipe ne peut dépasser 8 heures et demie.

- c) l'horaire de repos ?

Si la durée du travail est supérieure à 6 heures mais ne dépasse pas 8 heures par jour, elle doit être interrompue par un repos intermédiaire d'une durée totale de 1 heure; si la durée du travail est supérieure à 8 heures, le repos intermédiaire doit être d'au moins 1 heure et demie.

Le repos nocturne doit couvrir la période comprise entre 22 h. et 5 h. du matin.

(1) Loi n° 653 du 26 avril 1934, modifiée par la loi n° 1325 du 29 novembre 1961.

d) la durée du repos ?

Le repos nocturne doit avoir une durée minimum de 11 heures.

VI. REDUCTION DE LA DUREE DU TRAVAIL ET AUGMENTATION DE LA DUREE DU LEPOS

Les organisations de travailleurs exercent une pression continue sur les organisations patronales en vue d'obtenir une réduction de la durée du travail. Quelques résultats ont déjà été obtenus, surtout dans les entreprises "municipalisées", grâce à des accords locaux qui réduisent sensiblement la durée journalière et hebdomadaire du travail.

VII. CONTROLE1. Comment est organisée sur le plan administratif, l'inspection du travail dans les transports routiers ?

Les inspections du travail et les inspections de la motorisation civile et des transports en concession sont habilitées à contrôler le respect des règles en vigueur.

2. Existe-t-il une inspection médicale du travail, et le cas échéant, comment est-elle organisée ?

Il n'existe pas de véritable organisation de l'inspection médicale du travail. Toutefois, certaines des dispositions du Code de la route (1) imposent des visites médicales périodiques ayant pour but le contrôle de l'aptitude physique des travailleurs à assurer le service qui leur est confié.

3. Quel est le nombre et quelles sont les qualifications professionnelles des agents chargés directement du contrôle ?

Personnel titulaire de direction	694
Personnel titulaire d'inspection	889
Personnel titulaire d'exécution	1.380
Personnel auxiliaire	302

Total : 3.265 (2)

(1) Voir réponse au point I c), pages 3 et 4.

(2) Ces chiffres se rapportent aux postes prévus par la loi n° 628 du 22/7/1961 et rendus disponibles à dater du 1/7/1961. Ils concernent le personnel d'inspection affecté au contrôle du travail dans tous les secteurs de l'économie.



4. Quels sont les pouvoirs des agents chargés directement du contrôle ?

Formuler des "prescriptions" qui se subdivisent en "avertissements", visant à la suppression dans un délai donné des irrégularités constatées, et en "dispositions exécutoires" visant à assurer la protection des travailleurs dans des situations dont l'appréciation est entièrement laissée par la loi aux inspecteurs. L'avertissement est le rappel à l'observation d'une obligation découlant de la loi; il a pour effet de suspendre la dénonciation aux tribunaux. La "disposition" est un acte constitutif d'obligation, exécutoire et assorti d'une sanction pénale.

5. Quel est le champ d'action du contrôle ?

- a) application des lois sur le travail et la prévoyance sociale;
- b) exécution des conventions collectives de travail;
- c) fonctionnement des activités de prévoyance, d'assistance, d'hygiène et de médecine du travail en faveur des salariés.

6. Quels sont les principaux points sur lesquels porte le contrôle ?

- Durée du travail,
- Amplitude de la journée de travail,
- Durée de conduite,
- Interruptions du travail,
- Heures supplémentaires,
- Repos nocturne,
- Repos hebdomadaire,
- Nombre de chauffeurs,
- Conditions physiques des travailleurs, etc..

7. Quelles sont les méthodes d'inspection en ce qui concerne le lieu et la fréquence du contrôle ?

Les inspections sont effectuées sur l'initiative des inspecteurs, à la demande des organisations de travailleurs ou à la demande de travailleurs individuels.

Les inspecteurs ont la faculté d'effectuer leurs visites "en tout lieu, et à toute heure du jour et de la nuit". (1)

---

(1) D.P.R. n° 520 du 19 mai 1955.

8. Quels sont les moyens de contrôle ?

Il n'existe pas de livrets individuels de contrôle. En ce qui concerne la possibilité d'instituer de tels livrets, les organisations patronales et ouvrières ont exprimé des doutes.

La visite de l'inspecteur doit par conséquent être considérée comme l'unique moyen de contrôle en vigueur. La visite a pour objet d'interroger le travailleur et l'employeur, ainsi que d'examiner les registres administratifs de l'entreprise.

En ce qui concerne la durée du travail et uniquement pour le personnel des transports automobiles publics réguliers, la loi (1) prévoit que les entreprises du secteur en question doivent afficher les tours de roulement dans les bureaux, les dépôts et les ateliers, de façon à ce que le personnel puisse en prendre connaissance. C'est là une forme de contrôle qui a une grande efficacité pratique.

9. Quels sont les points sur lesquels le livret individuel de contrôle du conducteur doit donner des informations ?

Comme nous l'avons dit ci-dessus (cf. point 8), il n'existe pas de livret individuel de contrôle permettant un contrôle efficace du respect de la législation du travail. Le livret individuel de travail, que tous les travailleurs possèdent, permet toutefois de connaître :

- le nom et l'adresse de l'employeur,
- le nom du travailleur,
- la date d'entrée en service,
- la qualification du travailleur.

10. Quelles sont les responsabilités des employeurs, salariés et conducteurs propriétaires en ce qui concerne l'application de la réglementation du travail ?

Le Code civil (2) stipule que l'entrepreneur a l'obligation d'assurer la protection de la personne physique et morale du travailleur. Il en découle que l'employeur est responsable - entre autres - de l'application de la législation du travail.

---

(1) Loi n° 138 du 14.2.1958, article 10.

(2) Article 2087 du Code civil : "l'entrepreneur est tenu, dans l'exercice de son activité économique, de prendre les mesures qui, eu égard à la nature particulière du travail, à l'expérience et à l'état de la technique, sont nécessaires pour assurer la protection de la personne physique et morale des travailleurs".

11. Quelles sont les sanctions en cas d'infraction à la réglementation du travail ?

Le code pénal (art. 509 à 511) fixe les sanctions en cas d'inobservation de la réglementation du travail. Les infractions sont punies d'une amende allant jusqu'à 10.000 liras, ou d'une peine de réclusion allant jusqu'à une année. Les peines sont augmentées en cas de circonstances aggravantes.

Observations : Les réponses données aux divers points du paragraphe VII sont fondées uniquement sur l'examen des dispositions législatives en vigueur. Il convient toutefois d'observer que, sur le plan pratique, un contrôle réellement efficace du travail dans les transports routiers est difficile à réaliser.

VIII. SITUATION SUR LE PLAN PRATIQUE EN MATIERE DE DUREE DU TRAVAIL ET DE DUREE DU REPOS

Dans quelle mesure les dispositions concernant la durée du travail et la durée du repos sont-elles respectées à l'heure actuelle ?

Marchandises : Dans les grandes entreprises, les dispositions législatives et contractuelles existantes sont en général observées. En revanche, dans les petites entreprises - qui sont les plus nombreuses - et surtout dans celles où les propriétaires, dits "padroncini", travaillent eux-mêmes comme conducteurs de véhicules automobiles, l'observation de ces dispositions apparaît extrêmement déficiente.

Personnes : Dans les entreprises publiques - étatiques ou municipales - les dispositions réglementant la durée du travail et du repos sont généralement observées de façon scrupuleuse. Il n'en va pas de même dans les entreprises privées où, à défaut d'un contrôle réellement efficace, il est difficile d'apprécier dans quelle mesure ces dispositions sont respectées.

IX. ALLOCATIONS ET INDEMNITES

Les réponses suivantes sont tirées uniquement des dispositions contractuelles contenues dans les conventions collectives énumérées en réponse au point XII du questionnaire.

Quelles sont les allocations et les indemnités prévues pour :

a) la nourriture

Marchandises : 20 liras par jour au minimum

Personnes : 25 liras par jour au minimum. Cette indemnité est versée aux travailleurs en déplacement.

b) vêtements de travail

Marchandises : l'employeur fournit une fois par an à ses frais, à tout le personnel roulant, deux "bleus" de travail ou deux complets de deux pièces chacun.

Personnes : L'entreprise fournit gratuitement au personnel roulant la casquette à insigne et la blouse. Les autres pièces d'habillement sont payées en partie par l'entreprise et en partie par le travailleur.

c) logements

Dans les cas où le travailleur doit rester à la disposition de l'entreprise pour nécessité de service, l'usage gratuit du logement lui sera consenti. Pour le transport des voyageurs, une indemnité compensatoire est accordée à défaut de la fourniture gratuite du logement.

d) frais de déplacement

Marchandises : l'indemnité de déplacement s'établit comme suit :

a) Lires	625	pour	une	absence	comprise	entre	6	et	8	heures
b) "	750	"	"	"	"	"	8	"	12	"
c) "	1.500	"	"	"	"	"	12	"	18	"
d) "	2.300	"	"	"	"	"	18	"	24	"

(Pour le personnel des entreprises d'expédition effectuant des transports automobiles de marchandises en vrac, etc. - C.C.N.L. du 23 mai 1950, l'indemnité prévue pour les absences mentionnées dans le tableau ci-dessus est la suivante : a) lires 650; b) lires 800; c) lires 1.600; d) lires 2.450.

L'indemnité intégrale comprend toute compensation pour les inconvénients que comporte le service hors résidence, le service de nuit de 22 heures à 6 heures, ainsi que les heures supplémentaires éventuellement fournies jusqu'à concurrence de :

1. une heure pour les absences d'une durée comprise entre 8 heures et 12 heures;
2. une heure et demie pour les absences d'une durée comprise entre 12 heures et 18 heures;
3. deux heures pour les absences d'une durée comprise entre 18 heures et 24 heures.

../..

Personnes : entreprises privées exploitant des services automobiles en concession.

L'indemnité de déplacement est versée dans les cas suivants et selon les modalités ci-après :

1. au personnel roulant affecté à un service occasionnel autre que le service habituel; sont considérés comme occasionnels les services effectués sur des lignes n'aboutissant pas à la résidence du travailleur, ainsi que les services qui se répètent consécutivement pendant deux ou plusieurs semaines et qui ne permettent pas au travailleur, au cours de chaque tour de service, de consommer son repas dans les mêmes localités;
2. au personnel roulant affecté à des services de louage en général;
3. au personnel roulant qui effectue la totalité du parcours en service régulier, de la tête de ligne au terminus opposé, même si la ligne est constituée par plusieurs tronçons;
4. au travailleur non roulant envoyé pour exercer ses fonctions hors résidence.

L'indemnité de déplacement est calculée sur la base de 1/26 de la paie moyenne régionale mensuelle garantie de l'ouvrier qualifié, multiplié par le coefficient 1,6. Elle est versée :

- intégralement pour une absence du lieu de résidence d'une durée comprise entre 21 heures et 24 heures;
- à raison des 2/3 pour une absence du lieu de résidence d'une durée comprise entre 14 heures et 21 heures;
- à raison du tiers pour absence du lieu de résidence d'une durée comprise entre 1 heure et 14 heures.

Calcul de la durée du déplacement : l'absence du lieu de résidence est calculée depuis l'heure de départ de la localité tête de ligne jusqu'à l'heure de retour à cette localité. Les périodes éventuelles de moins de 45 minutes pendant lesquelles le travailleur demeure dans la localité où il réside, n'interrompent pas le décompte de la période de temps prise en considération pour l'attribution de l'indemnité de déplacement.

Indemnité de "nuitée" : si le personnel bénéficie, pour la nuit, d'un logement approprié mis à sa disposition par l'entreprise, l'indemnité de déplacement est réduite d'une fraction, et à la place de celle-ci il est versé une indemnité de 150 lires.

Services touristiques : dans le cas des services effectués à l'occasion de voyages touristiques pour lesquels il est convenu que le personnel roulant se verra assurer le même traitement que les touristes, à condition que celui-ci soit normal, l'entreprise verse, au lieu de l'indemnité de déplacement, une indemnité de 300 lires pour chaque repas. Il est procédé de façon analogue pour les autres services touristiques quand un accord entre l'entreprise et les travailleurs est réalisé.

Le personnel affecté aux services de transport automobile dépendant d'entreprises publiques ou municipales a droit, lorsque les conditions prévues sont remplies, à une indemnité de déplacement fixée comme suit, les pourcentages ci-dessous étant calculés sur la rétribution minimum de base attribuée à chaque qualification :

- déplacement (indemnité journalière et indemnité de nuitée)	90%
- indemnité journalière intégrale	50%
- indemnité journalière partielle	15%
- indemnité de nuitée sans dortoir	40%
- indemnité de nuitée avec dortoir	10%

Pour le secteur des services de louage, l'accord récemment conclu a apporté des modifications substantielles à l'indemnité de déplacement. Les nouvelles mesures en vigueur depuis le 29 février 1962 prévoient :

- a) pour les déplacements sur le territoire national et pour des absences de 6 à 8 heures, 850 lires; pour des absences de 8 à 12 heures, 1000 lires; pour des absences de 12 à 18 heures, 2000 lires; pour des absences d'une durée comprise entre 18 heures et 24 heures, 3000 lires;
- b) pour les déplacements sur un territoire étranger et pour des absences de 6 à 8 heures, 1250 lires; pour des absences de 8 à 12 heures, 1500 lires; pour des absences de 12 à 18 heures, 3000 lires; pour des absences de 18 à 24 heures, 4500 lires.

De plus, le travailleur touche une indemnité forfaitaire dont le montant est le même pour les déplacements sur le territoire national et pour les déplacements à l'étranger, de 200 lires pour les absences de 10 à 12 heures; de 400 lires pour les absences de 12 à 18 heures; et de 600 lires pour les absences de 18 à 24 heures.

- e) séparation : pas de réponse
- f) qualifications professionnelles : pas de réponse

Autres indemnités non prévues par le questionnaire

Marchandises et personnes :

Les conventions collectives, à l'exclusion de celles concernant le

personnel des entreprises privées exploitant des services de transport automobile en concession, prévoient normalement le versement au personnel d'une série d'indemnités, notamment :

1. indemnité d'utilisation d'un moyen de transport,
2. indemnité de séjour en zone montagneuse,
3. indemnité de haute montagne,
4. indemnité d'éloignement des régions habitées,
5. indemnité de manipulation d'argent,
6. primes d'économie de combustible, etc.

Le montant des indemnités des primes est fixé d'un commun accord entre les associations syndicales territorialement compétentes. Elles varient entre un minimum de 12% et un maximum de 20% de la rémunération minimum garantie.

Les entreprises privées en concession versent une indemnité à titre d'encouragement : les chauffeurs de première classe et de ligne touchent une somme mensuelle de 3000 lires à titre d'indemnité forfaitaire de parcours; les receveurs et receveurs de première classe touchent une somme mensuelle de 2500 lires à titre d'indemnité forfaitaire pour manipulation d'argent. Les indemnités susmentionnées ne sont pas cumulables.

L'agent (chauffeur ou receveur) employé à l'échange des colis postaux touche une somme de 50 lires par journée au cours de laquelle cette prestation lui est demandée.

#### X. SALAIRES ET PRIMES

1. Quels sont les salaires conventionnels de base pour chaque catégorie de personnes visées par le présent questionnaire ?

Lors du dernier ajustement général des rémunérations, les barèmes des salaires ont subi des modifications fondamentales. Il y a lieu de se référer aux annexes 1, 2 et 3 pour un examen détaillé de quelques uns des plus récents de ces barèmes; ceux-ci mettent en application le principe de l'égalité de rémunération entre les travailleurs masculins et les travailleurs féminins.

2. Quelle est la durée conventionnelle du travail pour les salaires de base visés sous 1) ?

A l'échelle nationale, la durée conventionnelle du travail est encore fixée à 8 heures par jour et 40 heures par semaine. Pour le travail discontinu, à 10 heures par jour et 60 heures par semaine.

3. Quel est le taux de rémunération ?

- a)
- pour les heures fournies au-delà de la durée conventionnelle du travail

Marchandises : majoration de 25% de la rémunération globalePersonnes : majoration de 20% de la rémunération.

- b)
- pour les heures fournies au-delà de la durée légale du travail
- 
- pas de réponse

- c)
- le travail de nuit

Marchandises : majoration de 50% de la rémunération globalePersonnes : majoration de 40% de la rémunération globale

- d)
- le travail effectué le dimanche

Marchandises : sans compensation, majoration de 65% de la rémunération globale pour le travail de jour et de 75% de la rémunération globale pour le travail de nuit.Personnes : majoration de 40% pour le travail de jour et de nuit.

- e)
- le travail effectué un jour férié

Marchandises : voir d)Personnes : voir d)

- f)
- les heures consacrées aux travaux de chargement et de déchargement
- 
- pas de réponse

- g)
- les heures d'attente forcée

Les heures d'inaction éventuelle passées en service sont prises en considération pour le calcul du travail effectif.

4. Quelles sont les primes prévues pour :

- a) la conduite sans dégâts
- 
- b) la conduite rapide
- 
- c) longs parcours
- 
- d) transport de marchandises spéciales
- 
- e) nombre de kilomètres parcourus

Pas de réponse - il existe toutefois localement des primes pour accidents évités.



## XI. RESPONSABILITES DU PERSONNEL

Quelles sont les dispositions concernant la responsabilité des conducteurs vis-à-vis :

a) de leurs employeurs en ce qui concerne les dégâts occasionnés au matériel ?

Le conducteur est en général responsable à l'égard de son employeur pour les dommages causés aux marchandises. Il existe une forme d'assurance sur les marchandises transportées qui couvre également le risque du conducteur. Cette forme d'assurance, non obligatoire, est pratiquée dans une mesure assez large par les grandes entreprises de transport.

b) des tiers ?

L'article 2054 du Code civil prévoit que le conducteur est solidairement responsable avec le propriétaire des dommages causés à des tiers. En pratique, les actions en dommages et intérêts intentées contre les conducteurs sont rares, étant donné que les personnes lésées préfèrent se retourner contre l'employeur qui offre normalement de meilleures garanties de solvabilité. Les entreprises d'assurance, pour leur part, renoncent, souvent explicitement à leurs droits de recours contre le responsable.

## XII. DOCUMENTS DE BASE

Pour l'établissement des réponses au questionnaire, les documents suivants ont été examinés :

Marchandises et personnes :

1. Constitution;
2. Code civil ;
3. Code de la route;
4. Lois n° 653 du 26 avril 1954 et n° 1325 du 29 novembre 1961 sur la protection du travail des femmes et des adolescents;
5. Loi n° 370 du 22 février 1934 sur le repos dominical et le repos hebdomadaire;
6. Loi n° 260 du 27 mai 1949 sur les jours fériés.

Marchandises :

1. Convention collective nationale de travail du 2 mai 1959, modifiée par l'accord du 14.7.1960, concernant le personnel employé et ouvrier des entreprises de transport automobile de marchandises pour le

compte de tiers exerçant exclusivement des activités de transporteurs par charges complètes autrement que sur des lignes fixées à l'avance ( y compris les propriétaires conduisant eux-mêmes leurs véhicules) ( arrivée à expiration le 31.12.1961 et en cours de renouvellement).

2. Conventions collectives nationales de travail du 27 juin 1961 concernant le personnel (employés et ouvriers) des entreprises d'expédition, même désignées sous le nom de transitaires et de commissionnaires en douane, des agences de messagerie, des messageries et des entreprises de transport automobile exerçant à la fois des activités d'expédition et de transport.
3. Conventions collectives nationales de travail du 5 juillet 1960 concernant le personnel employé et ouvrier des entreprises d'expédition, même désignées sous le nom de transitaires et de commissionnaires en douane, des agences de messagerie, des messageries et des entreprises de transport automobile exerçant à la fois des activités d'expédition et de transport (arrivée à expiration au 31.12.1961, en cours de renouvellement).

Personnes :

1. R.D.L. n° 2320 du 19 octobre 1923;
2. R.D. n° 148 du 8 janvier 1931 : coordination des dispositions relatives à la réglementation juridique des rapports de travail et des dispositions relatives au traitement juridique et économique du personnel des chemins de fer, des tramways et des lignes de navigation intérieure en concession.
  - Annexe A - Règlement contenant des dispositions relatives au statut juridique du personnel des chemins de fer, des tramways et des lignes de navigation internes en régime de concession.
  - Annexe B - statut type des caisses de secours pour le personnel.
3. Loi n° 628 du 24 mai 1952 : extension des dispositions du R.D. n° 148 du 8 janvier 1931 au personnel des lignes de trolleybus urbaines et extra-urbaines et des lignes automobiles urbaines.
4. Circulaire du ministère des transports - inspection générale M.C.T.C.
  - n° 179 du 10 juillet 1952; loi n° 628 du 24 mai 1952 portant extension des dispositions du R.D. n° 148 du 8 janvier 1931 au personnel des lignes de trolleybus urbaines et extra-urbaines et des lignes automobiles urbaines.

5. Circulaire du ministère des transports - inspection générale M.C.T.C. - n° 106 du 30 août 1957 : conditions d'aptitude physique des agents devant exercer des attributions intéressant le mouvement et la sécurité de l'exploitation sur les lignes de chemins de fer extra-urbains en concession.
6. Circulaire du ministère des transports - inspection générale M.C.T.C. - n° 128 du 16 novembre 1957 : conditions d'aptitude physique du personnel employé sur les lignes de chemins de fer et de tramways urbains et extra-urbains et des installations assimilables, ainsi que sur les lignes de trolleybus urbains et extra-urbains.
7. Loi n° 1054 du 22 septembre 1960 : extension des dispositions du R.D. n° 148 du 8 janvier 1931 au personnel des services d'autobus extra-urbains.
8. Circulaire du ministère des transports - inspection générale M.C.T.C. - n° 134 du 27 octobre 1960 : loi n° 1054 du 22 septembre 1960 : extension des dispositions du R.D. n° 148 au personnel des services automobiles extra-urbains.
9. D.L. n° 138 du 14 février 1958 : horaire de travail du personnel des moyens de transport automobile publics assurant des services réguliers extra-urbains et affectés au transport des voyageurs.
10. Circulaire du ministère des transports - Inspection générale M.C.T.C. - n° 65 du 3 mai 1958 : horaire de travail du personnel des services de transport automobile réguliers extra-urbains.
11. Circulaire du ministère du travail - direction générale "Rapports de Travail" - n° 28.497 du 9 août 1958 : horaire de travail du personnel des services de transport automobile réguliers extra-urbains.
12. Accord national du 19 février 1948 - réglementation des heures supplémentaires, du travail effectué pendant les jours fériés et du travail de nuit; déplacements; indemnités journalières; indemnités de "nuitée"; compétences accessoires, prime pour accidents évités, indemnité de versement; habillement, indemnité de repas et allocation de départ.
13. Accord national du 15 avril 1955 - fêtes annuelles et autres jours fériés.
14. Conventions collectives nationales du 12.12.1961 concernant le personnel des entreprises privées exploitant des services automobiles en concession.

15. Conventions collectives nationales du 2.2.1962 concernant le personnel des entreprises exploitant un service de louage de voitures de remise et de place.

### XIII. IMPORTANCE DES ENTREPRISES ET REPARTITION DU PARC DE VEHICULES

1. Quel est le nombre des entreprises routières exerçant une activité dans les transports

a) nationaux ?

Personnes : entreprises exploitant des lignes de trolleybus urbaines et extra-urbaines : 9.200

Marchandises : entreprises exerçant une activité de transport de marchandises pour le compte de tiers : 89.000.

c) internationaux ?

Personnes : 75

Marchandises : pas de réponse.

2. Quelle est la répartition du parc de véhicules ?

<u>Personnes</u> : lignes de transport automobiles extra urbaines	16.233	(moyenne 40 places)
lignes de trolleybus extra-urbaines	235	( " " )
lignes de trolleybus urbaines	1.999	( " " )
lignes automobiles urbaines	3.698	( " " )
Total	22.165	

<u>Marchandises</u> : voitures automobiles et motocycles	267.289
camions jusqu'à 25 q.	311.494
camions jusqu'à 50 q.	79.467
camions de plus de 50 q.	65.511
remorques	44.988
Total	768.749

3. Quelle est la répartition des entreprises selon l'importance numérique de leur personnel ?

Pas de réponse

Rétributions journalières minimes en vigueur à partir du 1er septembre 1961

	A Conducteurs de véhicules avec concours conducteurs de véhicules articulés, etc.			B Autres chauffeurs, autres chefs d'équipes, magasiniers			C Cautionnaires, commisaires, employés de messagerie, garçons de bureau, poê- teurs etc...			D Porteurs, manutentionnaires, gardiens, garçons d'écurie, surveillants.		
	8 h	8 h 30	10 h (1)	8 h	8 h 30	10 h (2)	8 h	8 h 30	10 h (2)	8 h	8 h 30	10 h (2)
	ouvertures de plus de 20 ans											
<b>ZONE 0 :</b>												
Bilan, Turin .....	2.055	2.115	2.225	1.885	1.930	1.990	1.400	1.448	1.500	1.700	1.735	1.830
Cônes, Rome .....	2.025	2.085	2.165	1.850	1.905	1.970	1.770	1.810	1.870	1.675	1.705	1.800
<b>ZONE I :</b>												
Chies, Florence, Sondrio, Verbania .....	1.965	2.055	2.165	1.830	1.875	1.940	1.760	1.800	1.860	1.670	1.705	1.795
extra : Cremona .....	2.030	2.095	2.150	1.860	1.900	1.970	1.760	1.800	1.860	1.665	1.705	1.795
Bielle .....	2.015	2.070	2.175	1.845	1.885	1.950	1.760	1.800	1.860	1.670	1.705	1.795
Varèse .....	2.015	2.070	2.175	1.850	1.890	1.960	1.770	1.810	1.870	1.685	1.715	1.800
<b>ZONE II :</b>												
Aoste, Biogem, Bolzano, Brescia, Codomo, Gorizia, Imperia, Livorno, Lucca Carrara, Novara, Paris, Pisa, Savona, Trente, Varese, Mercazio, Trieste	1.955	2.010	2.120	1.785	1.830	1.900	1.705	1.745	1.810	1.615	1.645	1.730
<b>ZONE III :</b>												
Alexandria, Galliano, Bologna, La Spezia, Lantoue Lodone, Padova, Parma, Piacenza, Ravenna, Reggio Emilia, Verona, Vicenza .....	1.905	1.960	2.070	1.740	1.785	1.850	1.665	1.705	1.770	1.565	1.595	1.685
extra : Naples .....	1.935	1.990	2.105	1.770	1.815	1.880	1.690	1.730	1.795	1.590	1.620	1.710
<b>ZONE IV :</b>												
Anche, Asti, Cuneo, Ferrara, Forlì, Grosseto, Pistoia, Rovigo, Sienne .....	1.850	1.910	2.020	1.685	1.735	1.800	1.605	1.650	1.715	1.510	1.540	1.630
extra : Viterbo .....	1.885	1.940	2.050	1.720	1.765	1.830	1.640	1.680	1.745	1.545	1.575	1.670
Palermo .....	1.880	1.945	2.055	1.715	1.755	1.820	1.635	1.675	1.740	1.540	1.570	1.665
Lucca .....	1.860	1.920	2.025	1.700	1.745	1.810	1.625	1.665	1.730	1.530	1.560	1.655
Trévise .....	1.870	1.930	2.040	1.705	1.755	1.820	1.625	1.665	1.730	1.530	1.565	1.660
<b>ZONE V :</b>												
Ascoli Piceno, Cagliari, Catano, Frosinone, Le- tina, Lecce, Lissina, Pérouse, Pesaro, Pescara, Rieti, Sienne, Viterbo .....	1.775	1.840	1.955	1.620	1.670	1.740	1.530	1.570	1.640	1.435	1.475	1.565
extra : Anzio, Bari, Taranto, Terni .....	1.805	1.870	1.980	1.650	1.700	1.770	1.570	1.615	1.685	1.460	1.515	1.605
<b>ZONE VI :</b>												
Agrigento, Avellino, Benevento, Brindisi, Cella Trisette, Comabbone, Caserta, Cefalù, Cuneo, Chieti, Quindici, Enna, Foggia, I' Aquila, Lucania Bari, Benevento, Potenza, Reggio Calabria, Caltanissetta, Cosenza, Crotone, Gallipoli, Gioi- ta, Isernia, Matera, Mesina, Modugno, Napoli, Nepesina, Nola, Palermo, Reggio Calabria, Sa- ssano, Salerno, Syracuse, Taranto, Trapani .....	1.680	1.745	1.850	1.530	1.580	1.650	1.450	1.495	1.565	1.360	1.395	1.480

(1) L'horaire de 10 heures est applicable uniquement au personnel roulant bénéficiant de l'indemnité de déplacement (art. 7)

(2) L'horaire de 10 heures est applicable uniquement aux surveillants et aux gardiens (art. 7). Pour le travail de nuit effectué par les surveillants et les gardiens, les modalités de la rétribution de 15 % (art. 11).

SERVICES D'AUTOBUS EN CONCESSION  
ACCORD DU 2.12.1961 - BARÈLE EN VIGUEUR À PARTIR DU 1.12.1961  
CLASSES

	XIII	XII	XI	X	IX	VIII	VII	VI	V	IV	III	II	I
ZONE 0 : Milan, Turin .....	43.450	47.250	47.700	46.300	52.500	55.500	56.450	64.250	76.000	87.500	97.750	105.300	113.550
ZONE 0 EXTRA : Florence, Rome, Rome .....	43.000	46.450	47.300	45.500	52.550	55.150	56.150	64.000	76.000	87.400	97.750	105.300	113.700
ZONE I : Biella, Olbia, Verbania .....	42.800	46.600	47.100	46.700	52.400	55.100	56.650	65.000	75.650	87.350	97.700	105.700	113.650
ZONE I EXTRA : Sondrio, Verbania .....	42.150	46.150	46.400	45.000	51.650	54.350	56.100	65.000	74.550	86.250	96.250	104.100	111.500
Omnia .....	42.550	46.700	47.250	45.800	52.350	55.050	56.700	65.500	75.300	87.150	96.500	104.600	112.500
Pavia .....	41.700	44.650	45.500	47.450	51.900	53.700	57.450	67.250	73.700	85.300	95.200	102.550	110.700
ZONE II : Anzio, Bolzano, Cremona, Livorno .....	41.500	44.650	45.650	47.200	50.800	53.400	57.200	66.500	73.350	84.950	94.700	102.400	110.150
Lassa Carrara, Novara, Pistoia, .....													
Trieste .....													
ZONE II EXTRA : Bergamo, Brescia, Go- .....													
ria, Belfalco, Naples, Sa- .....													
ona, Trento, Venise, Vercelli, .....													
Imperia .....	41.300	44.650	45.500	47.100	50.200	53.450	57.350	67.400	74.000	86.200	95.700	103.650	111.650
ZONE III EXTRA : La Spezia, Paboue .. ..	40.400	43.250	44.550	46.150	48.750	52.300	56.150	65.950	72.400	84.000	93.650	101.650	106.300
ZONE III : Alessandria, Belluno, Bologna, .....	40.000	43.250	44.150	45.700	48.350	51.500	55.750	65.600	72.050	83.600	93.300	101.300	106.000
Bentone, Bologna, Parma, Piacenza, .....													
Reggio Emilia, Verona, .....													
Vicenza .....													
ZONE IV EXTRA : Grosseto, Luques, Pis- .....	35.550	43.000	43.700	45.300	48.500	51.550	55.500	65.000	71.650	83.050	93.050	100.650	108.200
tole, Udine .....	35.300	43.350	44.450	46.000	48.500	52.150	56.000	65.400	72.000	83.000	93.150	101.500	108.800
Palermo .....	35.100	42.500	43.250	44.800	48.450	51.000	54.900	64.350	70.850	82.150	92.050	99.600	107.550
Treviso .....													
ZONE IV : Ancona, Astis, Como, Ferrara, .....	36.650	42.050	42.800	44.350	47.600	50.450	54.300	63.650	70.100	81.250	91.050	98.700	105.400
Ferri, Ravigo, Siena .....	36.650	41.550	42.300	43.800	46.800	49.600	53.050	62.200	68.500	79.400	88.000	95.450	102.150
ZONE V EXTRA : Valdarno .....	36.000	40.650	42.050	43.600	46.800	49.600	53.400	62.200	68.500	79.400	88.000	95.450	102.150
Arezzo, Bari, Terni .....	37.800	41.000	41.850	43.350	46.650	49.300	53.150	62.200	68.500	79.450	88.000	95.650	104.350
Perouse, Salerno, Terni .....													
ZONE V : Ascoli Piceno, Cagliari, Catania, .....	36.700	39.550	40.800	42.350	45.000	46.400	52.250	61.500	68.250	79.000	86.100	93.600	104.550
Frosinone, Latina, Lecce, Messina, .....													
Perano, Pescara, Rieti, Viterbo .....													
ZONE VI : Agrigento, Avellino, Benevento, .....	34.750	37.750	38.600	40.100	43.400	45.850	49.500	58.850	65.400	75.650	83.400	92.650	100.650
Brindisi, Campobasso, Caserta, .....													
Catanzaro, Chieti, Cosenza, Cal- .....													
tanisetta, Enna, Foggia, l'Aqui- .....													
la, Macerata, Matera, Nuoro, Po- .....													
tenza, Ragusa, Sassari, Syracuse, .....													
Teramo, Trapani, Reggio Calabria .....													
ZONE VI : Pour les provinces de Latina, Enna .....													
Caltanisetta, Reggio Calabria, .....													
Les rénumérations indiquées dans .....													
le tableau ci-dessus sont rempli- .....													
cées jusqu'au 30.6.1962 par les .....													
autorités : .....													
Latina .....	35.150	37.750	38.050	40.550	43.650	46.350	50.050	58.900	65.350	75.600	85.300	92.800	100.450
Enna, Caltanisetta, Reggio Cal- .....	33.600	36.050	37.350	38.750	41.650	44.350	47.850	56.900	63.250	73.150	82.550	90.650	97.300

NOTE : Pour les provinces de Latina, Enna Caltanisetta, Reggio Calabria, les rénumérations indiquées dans le tableau ci-dessus sont remplies jusqu'au 30.6.1962 par les autorités :

LIGNES DE TOLLEURS ET DE TRAMWAYS - LIGNES D'AUTOMES EXTRAJURIDIQUES

Réaffectations a linées regroupées à veloir le quartir du 1er août 1961 pour le personnel assaillin adulte titulaire et non titulaire et pour le personnel féminin adulte titulaire déjà O.S.P. et ex ordinaire

Regroupement en zones des différentes provinces et localités	A	B	C	Ca	D	Da	DI	Dto	DZ	DB	E	E1	E2	E3
ZONE 0 : - Avignon, Toulon, Genève, Rome, Chass, Verbese Florence, Biella	43.848	45.670	43.385	45.760	51.487	56.085	60.660	62.884	70.111	76.731	90.730	98.695	106.946	114.661
ZONE 1a - Verbania, Sondrio, Pavie, Crémone, Asti, Bolzano, Novara, Livorno, Trieste, Pise, Bassè Carrara	42.525	44.336	46.805	48.410	52.388	54.847	59.667	61.511	66.773	75.277	86.260	97.110	106.028	112.856
ZONE 2a - Savona, Verice, Brescia, Vercelli, Bergamo Trento, Imperia, Padova, La Spezia, Gorizia	41.410	43.384	45.622	47.487	50.512	53.464	57.301	58.075	67.254	74.675	87.548	96.223	102.587	110.270
ZONE 2a extra - Naples	41.827	43.615	46.156	47.763	51.584	54.381	58.386	61.070	66.476	74.975	86.265	96.964	105.251	113.152
ZONE 3a - Vincenzo, Verona, Lantoue, Ravenna, Bologna	40.678	42.424	44.521	45.505	50.265	52.832	56.757	56.600	66.874	73.281	87.306	94.914	103.033	110.308
ZONE 4a - Belluno, Reggio Emilia, Parma, Alessandria Piacenza, Lucques, Pistoia, Biadino, Grosseto	36.941	41.656	44.150	45.700	46.416	51.884	56.727	56.525	66.760	72.002	85.838	93.276	101.254	106.001
ZONE 5a - Udine, Forlì, Sienne, Asti, Cuneo, Aechino, Rovigo, Ferrara, Trévise, Anzani, Bari, Taranto, Salerno, Frosinone, Spolito	36.360	41.080	43.554	45.067	48.803	51.323	55.267	57.912	64.511	71.341	84.561	92.866	100.461	108.331
ZONE 5a extra - Palermo	36.360	42.185	44.546	46.043	46.673	52.218	56.014	58.715	66.661	72.066	85.443	93.273	101.141	108.535
ZONE 6a - Pescara, Terni, Ascoli Piceno, Viterbo	37.687	38.621	41.911	43.436	46.523	48.416	53.232	55.881	62.341	67.711	81.553	86.160	96.562	104.604
ZONE 7a - Rieti, Lucca, Catane, Bassina, Cagliari Frosinone, Fossano	36.546	38.677	40.573	42.477	45.655	48.417	52.205	54.782	61.203	67.353	80.007	87.372	94.384	102.416
ZONE 8a - Belluno, Cosenza, Chieti, Caspoggio, Benevento, Matera, Trapani, Anagni, Sassari, Catanzaro, Foggia, Teramo, Caserta	36.128	37.825	40.125	41.618	45.062	47.552	51.365	54.056	60.605	66.883	76.785	87.410	95.155	102.898
ZONE 9a - Latina, Brindisi, Syracuse, Polizza, Agrigento, Latina, Roma, Trapani, Roggio Catania, Onna, Colaninico	35.456	37.148	38.350	40.275	44.331	46.801	50.438	53.084	58.557	65.877	78.605	86.054	93.885	101.434

## B E L G I Q U E

(Situation au 1/2/62)

REMARQUES PRELIMINAIRES

Les données qui suivent concernent le personnel roulant salarié occupé dans les transports pour compte de tiers. Les indications en matière d'âge minimum ( I a ) , condition physique ( I c ) ) et durée maximum de conduite ( III 7 ) valent également pour le personnel roulant salarié occupé dans les transports pour compte propre / tandis que les deux premiers points valent également pour les indépendants (conducteurs de véhicules automobiles travaillant pour leur propre compte).

INTRODUCTION

Les conditions de travail et de rémunération sont fixées, en Belgique, en partie par la législation et en partie par les conventions collectives. La pratique des conventions collectives est très répandue et très structurée. Elles sont conclues au sein des Commissions Paritaires et sont, en règle générale, rendues légalement et généralement obligatoires par Arrêté Royal.

Les Commissions Paritaires pour les transports sont les suivantes (avec indication de leur numéro officiel) (1)

40 - La Commission Paritaire nationale du transport, comprenant :

- a) la sous-commission des services publics d'autobus
- b) " " " " " spéciaux d'autobus
- c) " " " " autocars
- d) " " " " taxis concédés et non concédés
- e) " " " " entreprises de déménagement
- f) " " " du transport de choses par route
- g) " " " des taxis-camionnettes.

41 - La Commission Paritaire nationale des tramways, trolleybus et autobus urbains.

- La Commission Paritaire nationale des chemins de fer vicinaux (2).

(1) Récemment, les organisations syndicales des travailleurs ont demandé au gouvernement de transformer les sous-commissions en Commissions Paritaires nationales autonomes.

(2) En parlant de ces secteurs dans le présent rapport, on ne vise que les autobus et les trolleybus, à l'exclusion des tramways.



Les secteurs examinés dans le présent document sont les suivants:

- Les transports de personnes pour compte d'autrui comprenant :
  - A. Les services publics d'autobus -chemins de fer vicinaux et autres services publics d'autobus (autres lignes régulières d'autobus))
  - B. Les services spéciaux d'autobus
  - C. Les services d'autocars
- Les transports de marchandises pour compte d'autrui comprenant :  
les transports de choses par route, les messageries et les entreprises de déménagement.

---

A. Sont considérés comme services publics d'autobus, les services de transports en commun de personnes effectués régulièrement ou selon une périodicité quelconque, suivant un itinéraire déterminé, entre deux points ou en circuit desservant des localités et endroits désignés d'avance et accessible à quiconque moyennant paiement du prix du transport<sup>(1)</sup>.

B. Sont considérés comme services spéciaux d'autobus, les services de transport en commun de personnes qui, tout en présentant les caractéristiques générales des services publics d'autobus, sont réservés à des catégories déterminées de voyageurs. Sont rangées dans cette classification, les services organisés à l'usage :

des ouvriers, employés, etc. pour les conduire au siège de leur travail ou les ramener vers leur domicile lorsqu'ils supportent en tout ou en partie, les frais du transport.

- des producteurs agricoles ou autres, groupés ou non vers les marchés.
- des membres des groupements industriels et commerciaux vers les centres boursiers, etc.
- des écoliers de certains établissements d'instruction.
- des visiteurs d'hôpitaux ou de sanatoria.
- des enfants vers des homes ou stations de plein air et en général tous les services de même nature, rémunérés directement ou indirectement quelque soit le mode de paiement ou de groupement des voyageurs et qui

../..

---

(1) Arrêté-loi du 30 décembre 1946 portant révision et coordination de la législation relative au transport rémunéré de personnes par véhicules automobiles - art. 3 (Moniteur Belge 20-21 janvier 1947).

ne se classent ni dans la catégorie des services publics d'autobus, ni dans celle des services d'autocars (1).

C. Sont considérés comme services d'autocars :

Les services de transport de personnes à caractère touristique, qui prennent en charge, à un endroit déterminé, un groupe de personnes réunies en vue de la réalisation d'un programme commun fixé d'avance et ramènent ce groupe à son point de départ après avoir effectué un voyage en circuit fermé, ou un voyage dont le parcours en circuit atteint au moins 50% du parcours total, même si le programme comporte l'assistance du groupe à une manifestation d'ordre artistique, sportif, social, politique, philosophique ou religieux.

Les services de transport de personnes vers un point frontière du pays en vue d'effectuer des voyages touristiques en territoire étranger.

Tout service suburbain ou interurbain en vue de desservir un endroit qui est le centre d'événements exceptionnels ou occasionnels dont la durée ne dépasse pas 15 jours. Toutefois, dès le moment où l'avènement qui a justifié l'organisation du service, a pris fin, l'endroit dont il est le centre, ne pourra pas être desservi, le cas échéant, par un nouveau service ayant un délai de 8 jours francs.

Par mesure générale, le Roi peut attribuer à d'autres transports de personnes en groupes par véhicules automobiles, le caractère de service d'autocars. Ces cas seront déterminés dans les conditions générales à arrêter par le Roi, par application de l'art. 19 du présent A.L. (2).

(1) Arrêté-loi du 30 décembre 1946 portant révision et coordination de la législation relative au transport rémunéré de personnes par véhicules automobiles - art. 11 (Moniteur Belge 20-21 janvier 1947)

(2) Arrêté-loi du 30 décembre 1946 portant révision et coordination de la législation relative au transport rémunéré de personnes par véhicules automobiles - art. 14 (Moniteur Belge 20-21 janvier 1947)

I. APTITUDES PHYSIQUES

Quelles sont les dispositions en matière de :

a) âge minimum ?

T.V. (4) : Chauffeurs : 21 ans (1)

Autre personnel :

- personnes ayant compétence répressive : 21 ans (par ex. receveurs)
- autres personnes: 14 ans (2)

T.M. (4) : Chauffeurs : - véhicules à moteur - Poids max. aut. dépassant 5 T. : 21 ans (1)

- autres véhicules à moteur : 18 ans (1)

Autre personnel : - âge minimum légal : 14 ans (2)

---

b) âge maximum ?

T.V. et T.M. :

- Dispositions obligatoires légales : néant
- âge auquel s'ouvre le droit légal à la pension (3) : hommes : 65 ans  
femmes : 60 ans

- A noter qu'il existe dans les chemins de fer vicinaux un accord tacite entre organisations de travailleurs et d'employeurs pour fixer l'âge maximum à l'embauche à 30 ans, afin de permettre à l'intéressé de réaliser une carrière complète pour sa pension. En période de pénurie de main-d'œuvre, cette limite est cependant appliquée avec souplesse.

En fait, peu de chauffeurs restent au volant jusqu'à l'âge de 65 ans.

En cas de reconversion tramway/autobus, le personnel ayant dépassé 50 ans n'est pas réadapté pour la fonction de chauffeur, mais est affecté à d'autres travaux.

Dans le transport de marchandises à longue distance, on rencontre, en fait, peu de chauffeurs de camions ayant dépassé l'âge de 60 ans.

---

(1) Règlement général sur la police de la circulation routière - Code de la route - art. 11 - Annexe à l'A.R. du 10/12/58 (Moniteur Belge du 14/1/59)

(2) A.R. du 28/2/19 portant coordination des lois du 13/12/89 - 10/8/11 et 26/5/14 sur le travail des femmes et des enfants - art. 3 (M.B. 7/3/19)

(3) Loi du 21/5/55 relative à la pension de retraite et de survie des ouvriers - art. 8 (Moniteur Belge 19/6/55)

(4) T.V. : Transports de voyageurs; T.M. : Transports de marchandises.

c) condition physique exigée ?

T.V. et T.M. :

1 - Examen médical obligatoire à l'embauche pour tous les travailleurs âgés de moins de 21 ans, et ensuite chaque année jusqu'à leur majorité (1)

2 - T.V. :

(2) Tout chauffeur doit être titulaire d'un certificat de sélection médicale, délivré par le Ministère des Communications. Ce certificat comporte :

- un examen médical approfondi et une épreuve psychotechnique appropriée aux fonctions de conducteur de véhicules automobiles avant l'engagement et ensuite tous les cinq ans;
- deux examens de révision pendant la première période de cinq ans suivant l'examen initial (à la fin de la première année et à la fin de la deuxième année); et ensuite un examen de révision dans les trois ans suivant l'examen quinquennal approfondi
- chauffeurs de plus de 50 ans : examen quinquennal approfondi et examen annuel de révision
- examens médicaux de révision plus rapprochés, sur décision du Ministre de la Santé Publique et de la Famille, si des circonstances spéciales l'exigent, notamment à la suite d'accident.

Remarque : Les chauffeurs occupés par la Société Nationale des Chemins de fer vicinaux subissent, en outre, un examen médical approfondi effectué par le médecin de la société, ainsi qu'un examen psychotechnique

---

(1) Règlement général pour la protection du travail, chap. II, section III (Art. 104 et suivants) - Arrêté du Régent du 11/2/46 ( M.B. 15/12/46), modif. par Arrêté du Régent du 6/7/46 (M.B. 24/8/46), portant approbation des titres I et II du Règlement général pour la protection du travail.

(2) Arrêté du 15/5/47 sur la sélection et la surveillance médicale des chauffeurs (M.B. 6/7/47) modif. par A.R. du 31/12/51 ( M.B. 27/1/52) - A.R. du 26/12/53 (M.B. du 31/12/53) et A.R. du 15/6/59.

supplémentaires. Ils ne sont pas tenus de subir les examens de révision prévus par l'A.R. du 15/5/47, étant donné que leurs employeurs sont censés exercer une surveillance sanitaire continue et efficace.

T.M. : néant

II. APTITUDES PROFESSIONNELLES

Quelles sont les qualifications professionnelles requises :

a) différentes sortes de permis de conduire (1)

T.V. : Pas d'obligation légale. Cependant, les chemins de fer vicinaux soumettent les candidats chauffeurs à un examen comportant des épreuves portant sur les capacités de conduite et la connaissance du Code de la route.

T.M. : néant

---

b) entretien et réparation du véhicule

T.V. et T.M. : néant

---

c) travail administratif

T.V. : Les conducteurs des lignes d'autobus doivent remplir la feuille de route et clôturer leur compte.

T.M. : néant

---

d) connaissances linguistiques

T.V. : Des receveurs sur les lignes d'autobus dans les régions bilingues, on exige des connaissances rudimentaires de la langue nationale outre que leur langue maternelle.

T.M. : néant

---

e) autres qualifications professionnelles

T.V. et T.M. : néant

../..

---

(1) Le gouvernement envisage l'instauration du permis de conduire. Un projet de loi est actuellement en préparation.

III. DUREE DU TRAVAIL

1. Quelle est la durée normale du travail actuellement en vigueur ?  
par jour ?  
par semaine ?  
pour toute autre période de référence ?

La loi du 14/6/21 (1) institue la journée de 8 heures et la semaine de 48 heures. Dans cette loi, des dérogations générales sont prévues : en cas d'un accord entre personnel et employeurs libérant le samedi après-midi ( 9 h. par jour - également applicable à la semaine de 5 jours), en cas de travail en équipe ( 10 h. par jour / 144 h. en trois semaines). Ces limites sont indiquées comme maxima que l'on ne peut dépasser que moyennant autorisation du Ministre du Travail.

Pour le secteur des transports, de nombreuses dérogations particulières ont été accordées; ces dérogations ont généralement été précisées par des conventions collectives et/ou par des accords conclus sur le plan de l'entreprise. Ces nouvelles limites peuvent cependant également être dépassées moyennant autorisation du Ministre du Travail. (Voir III 5 a).

T.V. : Société des chemins de fer vicinaux

Légalement : 8 h. par jour / 48 h. par semaine en moyenne sur une période de 8 semaines (2).

Les conventions collectives prévoient généralement 5 jours de travail sur 6, avec une tendance vers le système de 4 sur 5. La durée conventionnelle du travail est fixée à 45 h. par semaine et à 8 h. par jour.

Exploitations de services publics d'autobus

En principe, 8 h. par jour ( = la généralité dans la pratique).  
Peut cependant être portée à 10 h. à condition de ne pas dépasser 45 h. par semaine, calculée sur une période de 21 jours consécutifs  
(3) (4)

---

(1) Loi du 14/6/21 instituant la journée de 8 h. et la semaine de 48 h. (M.B. 20 - 21/6/21).

(2) A.R. du 17/11/38 (M.B. 24/11/38)

(3) A.R. du 28/5/51 (M.B. 28/5/51)

(4) A.R. du 10/10/57 rendant obligatoire la décision du 29/5/57 de la Commission Paritaire nationale du transport, relative à la réduction de la durée du travail dans les exploitations de services publics d'autobus.

Exploitations de services spéciaux d'autobus (1) (2)

En principe 8 heures par jour; peut cependant être portée à 10 heures par jour, à condition de ne pas dépasser 45 heures par semaine en moyenne sur une période de 21 jours consécutifs. Etant donné la nature de leur travail, le personnel roulant affecté à ces prestations effectue moins (souvent beaucoup moins) de 8 heures par jour ou 45 heures par semaine.

Exploitations d'autocars (3)

Pas de durée normale journalière, ni hebdomadaire fixée: La durée du travail effectif ne peut dépasser 1.200 heures pendant chacun des deux semestres de l'année.

T.M. : Transports de marchandises par route - messageries - entreprises de déménagement

7,5 h x 6 (semaine de 6 jours) - 9 x 5 h (semaine de 5 jours) - maximum 10 h - 135 h par période de 3 semaines (4) (5).

---

2. Quelle est l'amplitude de la journée de travail ?

Remarque préalable : L'amplitude prévue par la loi générale en matière de durée du travail est fixée comme suit : "La journée de travail est comprise entre 6 heures du matin et 8 heures du soir ", soit 14 heures. Cette disposition n'est cependant pas applicable aux transports routiers (6).

---

(1) A.R. du 28/5/51 (M.B. 28/5/51)

(2) A.R. du 13/4/57 rendant obligatoire la décision du 27/8/56 de la Commission paritaire nationale du transport relative à la réduction de la durée du travail dans les exploitations de services spéciaux d'autobus.

(3) A.R. du 5/3/23 (M.B. 9/3/23) - A.R. du 10/3/56 (M.B. 27/4/56)

(4) A.R. du 22/9/37 (M.B. 24.9.37)

(5) Décision de la Commission paritaire nationale du transport 27/8/56, rendue obligatoire par A.R. du 11/4/57 (M.B. 30/5/57)

(6) Loi du 14/6/21, instituant la journée de 8 heures et la semaine de 48 heures - art. 8 (M.B. 20-21/6/21)

T.V. : Chemins de fer vicinaux

Pas de réglementation générale - des arrangements particuliers existent cependant sur le plan de chaque entreprise ( en général 12 à 13 heures).

Exploitations de services publics d'autobus (1)

12 heures - peut être porté à 14 heures moyennant autorisation spéciale de la Commission Paritaire.

Exploitations d'autocars : Néant

T.M. : néant

---

3. Quelles sont les dispositions concernant le nombre minimum de conducteurs par véhicule dans certaines catégories de transport et quelle est leur incidence sur la durée du travail ?

T.V. et T.M. : néant

---

4. Scus quelles conditions et dans quelles limites la durée normale du travail peut-elle être dépassée par des heures supplémentaires : par jour ? par semaine ? pour toute autre période de référence ?

a) L'autorisation de faire travailler au-delà des limites indiquées au III 1 pourra être accordée à la suite d'un accord intervenu entre le chef d'entreprise et le ou les groupements auxquels sont rattachés la majorité de ses ouvriers. Cette autorisation est accordée par le Ministre du Travail sur rapport de l'inspecteur du travail ou de l'ingénieur des mines compétent, en vue de permettre au chef d'entreprise de faire face à des surcroûts extraordinaires de commandes occasionnés par des événements imprévus. L'autorisation ne pourra être accordée pour plus de trois mois dans le cours de l'année. Elle indiquera la mesure dans laquelle la journée de travail pourra être prolongée; cette prolongation n'excèdera pas deux heures par jour (2).

---

(1) A.R. du 28/5/51 (M.B. 28/5/51)

(2) Loi du 14/6/21 instituant la journée de 8 heures et la semaine de 48 heures - art. 7 (M.B. 20-21/6/21)



b) Les limites indiquées sous III 1, III 2 et III 4 a) peuvent, en vertu de la loi du 14/6/21 instituant la journée de 8 heures et la semaine de 48 heures - art. 9 ( M.B. 20-21/6/21 ), être excédées dans les limites suivantes :

1. les travaux préparatoires ou complémentaires qui doivent nécessairement être effectués en dehors du temps assigné au travail général de production;
2. les travaux entrepris en vue de faire face à un accident survenu ou imminent;
3. les travaux urgents à effectuer aux machines ou au matériel et les travaux commandés par une force majeure ou nécessité imprévue, pour autant que l'exécution en dehors des heures ordinaires de travail en soit indispensable, pour éviter une entrave sérieuse à la marche normale de l'exploitation.

Les travaux prévus aux 2. et 3. pourront être exécutés dans ces conditions tant par les ouvriers d'une entreprise étrangère que par ceux de l'exploitation même.

Un arrêté royal déterminera les travaux préparatoires ou complémentaires dont il est question au 1. ainsi que la mesure dans laquelle les limites fixées aux art. 2 et 8 (III 1 et III 2) pourront être dépassées. Le Roi pourra établir des dérogations en ce qui concerne les agents dont le travail est essentiellement intermittent.

Le nombre d'heures supplémentaires qui peuvent ainsi être fournies sont limitées par les arrêtés royaux respectifs. De toute façon, l'art. 10 de la loi du 14/6/21 prévoit que le temps de présence des personnes chargées de l'exécution des travaux préparatoires ou complémentaires dont il est question à l'art. 9, ne peut être prolongé de plus de deux heures par jour au-delà de celui des ouvriers occupés au travail général de la production.

c)

T.M. : Crédit de 100 heures supplémentaires par an, avec maximum de 2 heures par jour - Durée journalière maximum 10 heures (1).

---

5. Quel est le maximum absolu de la durée du travail ?

Remarque préalable : En ce qui concerne la durée maximum de la durée du travail, il convient de distinguer entre, d'une part, la durée maximum admise en général (est généralement fixée par dérogation légale ou par une convention collective) et la durée maximum que l'on peut atteindre en faisant usage de l'autorisation temporaire indiquée sous III 4 a) ou de l'autorisation indiquée sous III 4 b).

---

(1) A.R. du 5/3/23 ( M.B. 9/3/23 )

A) durée maximum admise en général

T.V. : Chemins de fer vicinaux

- par jour : 9 heures (Décision commission paritaire)
- 45 heures en moyenne sur une période de 8 semaines (Décision de la commission paritaire)

Exploitations de services publics d'autobus

- 10 heures par jour - 70 heures par semaine civile
- 45 heures par semaine en moyenne sur une période de 21 jours consécutifs (1) (comprenant 3 jours de repos de chacun minimum 30 heures).

Exploitations d'autocars

- 1200 heures pendant chacun des deux semestres de l'année (2)

T.M. : Entreprises de déménagement - messageries et transports de marchandises

- 10 heures par jour - 70 heures par semaine
- 135 heures par période de 3 semaines consécutives (travail par équipe)

---

B) moyennant l'autorisation visée aux III 4 a) et b)

a) par jour

T.V. : Chemins de fer vicinaux

9 h (III 5 A) + 2 h = 11 heures

Exploitations de services publics d'autobus

10 h (III 5 A) + 2 h = 12 heures

Exploitations d'autocars : Néant

T.M. : 12 h (III 1 + 2 h.)

b) par semaine : c) pour toute autre période de référence

T.V. : Chemins de fer vicinaux

11 h x 7 = 77 heures

---

(1) A.R. du 28/5/51 (M.B. 28/5/51)

(2) A.R. du 5/3/23 (M.B. 9/3/23) - A.R. du 10/3/56 (M.B. 27/4/56)

Exploitations de services publics d'autobus

12 h x 7 = 84 heures

Exploitations d'autocars

Néant

T.M. : 12 h x 7 = 84 heures

Remarque importante : ces maxima absolus sont essentiellement juridiques et théoriques.

---

6. Quels sont les modes de calcul de la durée du travail en fonction de ses éléments constitutifs (du point de vue "limitation durée du travail") ?

Notion générale : Les heures de travail à considérer sont les heures de travail effectif. Les heures que l'ouvrier passe dans l'entreprise sans être chargé d'aucun travail sont à décompter de la présence journalière. Ces moments où l'ouvrier a toute liberté pour se reposer ou effectuer ce que bon lui semble, doivent être formellement établis. Ne peuvent être défalquées des heures pendant lesquelles le travailleur exercerait des fonctions de surveillance ou qui lui laisseraient des loisirs "impondérables".

Jugé que ne doivent pas être compris dans la durée du "travail effectif" les intervalles d'inaction des ouvriers sur les lieux du travail (Corr. Nivelles 15 mars 1924, Rev.dr.pén. et crim. 1924, p.857, Horizon 106, p.45).

L'application de cette décision jurisprudentielle se rencontrera couramment dans les entreprises de transports : chemins de fer, tramways aux stationnements où le travailleur n'aura même pas à exercer une besogne de surveillance (Rapp. insp. 1922 Namur, p. 210).

T.V. : Est considéré comme temps effectif de travail :

Chemins de fer vicinaux (1)

- le temps sur la voiture
- le temps accordé avant le départ et après l'arrivée de la voiture pour l'inspection de la voiture et pour l'établissement des comptes (15 à 25 minutes - dans le cas où la fonction de chauffeur et receveur est remplie par la même personne, ces durées sont doublées)

---

(1) Décision de la Commission Paritaire

- le temps d'attente au dépôt, maximum 1 heure
- le temps d'attente en dehors du dépôt, maximum 2 heures

Exploitations de services publics d'autobus

- le temps sur la voiture
- les 15 premières minutes de toute période d'attente de moins de 2 heures
- le temps accordé avant le départ et après l'arrivée de la voiture pour l'inspection de la voiture et pour l'établissement des comptes (15 à 25 minutes - dans le cas où la fonction de chauffeur et receveur est remplie par la même personne, ces durées sont doublées)

Exploitations d'autocars (1)

La durée du travail journalier doit se calculer comme suit :

- a) aussi bien pour les excursions d'une journée que pour les voyages de plusieurs jours, le nombre d'heures se comptera chaque jour depuis le commencement du service jusqu'au moment où le chauffeur aura cessé tout travail.
- b) eu égard aux intervalles de repos et au temps consacré aux repas, la durée du travail établie conformément à la littéra a) ci-avant sera forfaitairement diminuée de 25%.
- c) chaque jour de repos complet au cours de voyage sera considéré comme comptant 8 heures de travail effectif sans subir la réduction de 25% prévue au littéra b) ci-dessus.
- d) le chauffeur d'autobus qui travaille accessoirement comme chauffeur d'autocar, reste soumis au régime établi pour les exploitations d'autobus.

T.M. : Est considéré comme temps de travail, le temps passé à la disposition de l'employeur, même sans prestations effectives. Ce temps doit être fixé par l'horaire du travail figurant au règlement d'atelier de l'entreprise. Cet horaire indique les intervalles de repos.

---

(1) A.R. du 24/4/51 (M.B. 6/5/51)

7. Quelle est la durée maximum de conduite ?

T.V. : Chemins de fer vicinaux et autres services publics d'autobus

Légalement : néant

Cependant, dans les chemins de fer vicinaux, les chauffeurs ont un temps de conduite fixé d'après le rôle des services qui s'étend normalement à 7 h. 30 par jour (le rôle des services prévoit des interruptions régulières - en général 10% du temps sur la voiture sont considérés comme temps mort).

Autocars

5 heures consécutives, ensuite interruption obligatoire de la conduite de 1 heure (1).

T.M. : 5 heures consécutives, ensuite interruption obligatoire de la conduite de 1 heure (2).

IV. DUREE DU REPOS1. Quel est le régime des pauses ?

T.V. : néant (voir cependant III 7)

T.M. : Messageries et déménagements :

Le règlement d'atelier prévoit en général les pauses suivantes :

- 9 h - 9 h 15

- 12 h - 12 h 30

- 16 h - 16 h 15

Ces pauses ne sont pas payées. Cependant, récemment, des difficultés ont surgi à ce sujet avec les Compagnies d'Assurances (Accidents de Travail).

2. Quelle est la durée minimum du repos :

a) entre deux journées de travail ?

T.V. : Chemins de fer vicinaux

Pas de réglementation générale - différente suivant les sociétés.

En général, fixée à 8 heures au minimum (Décision Commission Paritaire)

---

(1) A.R. du 7/7/36 - Art. 58 (M.B. 29/7/36)

(2) A.R. du 9/5/36 - Art. 34 (M.B. 16/5/36)

Services publics d'autobus (1)

10 heures -

Travail en équipes : 8 heures, à condition que la durée moyenne du repos sur une période de deux semaines ne soit pas inférieure à 10 heures.

Exploitations d'autocars : néant

T.M. : néant

---

b) par semaine ?

T.V. : Chemins de fer vicinaux

Comme indiqué sous III 1, l'organisation du travail prévoit en général 5 jours de prestations sur 6, et parfois aussi 4/5 - 7/8 - 6/7 - 7/9; par décision de la Commission Paritaire, le jour de repos est d'au moins 30 heures.

---

c) pour toute autre période de référence ?

T.V. : Compte tenu de ce qui est dit de l'amplitude et du fait que le personnel roulant bénéficie en ligne générale d'au moins un jour de repos de 30 heures par période de six jours, la durée totale minimum du repos serait en général de :

$$5 \times 12 + 30 = 90 \text{ heures par période de 6 jours.}$$

Services publics d'autobus

3 jours de repos ( un jour de repos = interruption d'au moins 30 heures) par période de 21 jours consécutifs - 52 jours de repos par an, en dehors des jours fériés.

T.M. : voir IV 3.

---

3. Existe-t-il un jour de repos hebdomadaire obligatoire et combien d'heures payées, non payées ?

T.V. et T.M. : non. La loi sur le repos dominical n'est pas applicable aux transports routiers. La loi prévoit seulement un repos de 1/2 journée sur 7 ou de 1 journée sur 14 (2).

---

(1) A.R. du 28/5/51 (M.B. 28/5/51)

(2) Loi du 17/7/05 sur le repos du dimanche dans les entreprises industrielles et commerciales - art. 4 (M.B. 26/7/05)

4. a) Quel est le nombre de jours de congé payés par an ?

T.V. : Chemins de fer vicinaux : 15 jours

Autres branches des transports de personnes : (1)

à partir de 18 ans : 12 jours

T.M. : en-dessous de 18 ans : 18 jours

à partir de 18 ans : 12 jours (1)

---

b) Quelle est la nature et l'importance des dérogations envisagées pour la matière visée sous a) ?

T.V. et T.M. : pas de dérogation possible.

---

5. a) Quel est le nombre de jours fériés par an, sans prestation de travail, payés et non payés ?

T.V. : Chemins de fer vicinaux et services publics d'autobus :

Le système des 5 jours de prestations sur 6 (voir III 1) comprend les jours fériés payés.

Autres branches des transports de personnes :

10 jours fériés payés.

T.M. : 10 jours fériés payés :

le 1er janvier, le lundi de Pâques, le 1er mai, l'Ascension, le lundi de Pentecôte, le 21 juillet, l'Assomption, la Toussaint, le 11 Novembre, la Noël.

---

b) Quelle est la nature et l'importance des dérogations envisagées pour la matière visée sous a) ?

T.V. et T.M. : néant

---

6. Quel est le régime des jours de compensation dans le cas où la durée normale du travail a été dépassée par le travailleur pendant une certaine période ?

---

(1) Lois relatives aux vacances annuelles des travailleurs salariés coordonnées le 4/3/51 (M.B. 29/3/51)

T.V. : Chemins de fer vicinaux

Les heures dépassant  $8 \times 45 = 360$  heures pendant une période de 8 semaines sont compensées par du repos non payé (Décision de la Commission Paritaire).

Autres branches des transports de personnes : néant

T.M. : néant

---

7. Quel est le régime des jours de compensation en cas de travail effectué à l'occasion :

a) des jours fériés ?

T.V. : Chemins de fer vicinaux et services publics d'autobus :  
sans objet.

Autres branches du transport de personnes :  
un jour de repos compensatoire payé.

T.M. : octroi dans les 6 semaines d'un jour de repos compensatoire payé (1).

---

b) des dimanches ?

T.V. : Chemins de fer vicinaux : 26 jours de congés payés supplémentaires par an (2)

Autres branches du transport de personnes : néant

T.M. : néant

---

c) des jours fériés coïncidant avec un dimanche ?

T.V. : Chemins de fer vicinaux et services publics d'autobus :  
sans objet ( voir IV 5 a)

Autocars + T.M. : Régime légal : dans le cas où un jour férié coïncide avec un dimanche, le jour ouvrable choisi en remplacement doit être communiqué au Ministre du Travail, soit par la Commission Paritaire compétente - avant le 1er octobre - soit par le Conseil d'entreprise

---

(1) A.R. du 1/9/60

(2) Décision Commission Paritaire



ou, dans les entreprises où il n'en existe pas, par un accord entre l'employeur et la délégation du personnel - à afficher et à annexer au règlement d'atelier avant le 15 décembre de l'année précédant celle au cours de laquelle se situe le jour férié à remplacer. Lorsqu'il n'est pas fixé de jour de remplacement, le jour fixé coïncidant avec un dimanche est remplacé par le premier jour ouvrable suivant ce jour férié (1).

T.M. : Par décision de la Commission Paritaire, le jour de remplacement est d'office le lundi suivant ( = régime légal )

#### V. DISPOSITIONS APPLICABLES POUR CERTAINES CATEGORIES DE TRAVAILLEURS

- a) garçons - 18 ans ) journée de travail autorisée entre 5 h. et 22 h. (2)  
femmes ) art. 8
- b) garçons - 16 ans ) maximum 10 heures par jour (2) - art. 6  
femmes - 21 ans )
- c) garçons - 18 ans ) repos de nuit 22 h. à 5 h. (2) - art. 8  
femmes )
- d) garçons - 18 ans ) durée minimum des interruptions du travail  
femmes ) - 8 heures de travail effectif : 1 h.  
- plus de 8 h. mais max. 9 h. : 1 h. 15  
- plus de 9 h. : 1 h. 30  
- travail en équipes successives : 1/2 h. (2) - art. 6
- idem ) repos de nuit : minimum 11 heures consécutives (2)  
art. 8
- accouchement ) 6 semaines avant et 6 semaines après l'accouchement (3)

Remarque : Il n'y a pratiquement pas de garçons de moins de 18 ans parmi le personnel roulant; on trouve quelques femmes parmi les receveuses dans le transport des personnes.

- (1) A.L. du 25/2/47 relatif à l'octroi de salaires aux travailleurs pendant un certain nombre de jours fériés par an.  
Décision de la Commission Paritaire (pour tous les secteurs des transports : le lundi suivant)
- (2) A.R. du 28/2/19 portant coordination des lois des 13/12/89, 10/8/11 et 26/5/14 sur le travail des femmes et des enfants (Mon. 1919).
- (3) Loi du 17 Mars 1948. Mon. 4/4/48

## VI. REDUCTION DE LA DUREE DU TRAVAIL ET ACCROISSEMENT DE LA DUREE DU REPOS

En ce moment, un projet de loi, introduit par plusieurs membres du Parlement est à l'examen au Ministère du Travail, qui l'a transmis pour avis au Conseil National du Travail. Ce projet de loi prévoit essentiellement la généralisation de la semaine de 45 heures (pas nécessairement répartie sur 5 jours).

## VII. CONTROLE

1. Comment est organisée, sur le plan administratif, l'inspection du travail dans les transports routiers ?

Les Inspecteurs du Travail du Ministère du Travail

2. Existe-t-il une inspection médicale du travail, et le cas échéant, comment est-elle organisée ?

Néant ( sauf pour les moins de 21 ans, voir I c).

3. Quel est le nombre et quelles sont les qualifications professionnelles des agents chargés directement du contrôle ?

Données font défaut.

4. Quels sont les pouvoirs des agents chargés directement du contrôle ?

Rédaction de procès verbaux.

5. Quel est le champ d'action du contrôle et le domaine d'application de la réglementation du travail dans les transports routiers ?

Respect de toutes les mesures sociales légales.

6. Quels sont les principaux points sur lesquels porte le contrôle de l'inspection du travail dans les transports routiers :

a) durée du travail : oui

b) amplitude de la période de travail : oui

c) durée maximum de conduite : oui

d) régime des interruptions de travail : oui

e) heures supplémentaires : oui

f) repos quotidien et repos hebdomadaire : oui

g) aptitudes physiques et professionnelles : oui

h) autres points : néant.

7. Quelles sont les méthodes d'inspection en ce qui concerne le lieu et la fréquence du contrôle ?

Contrôle au siège de l'entreprise, le plus souvent à la demande de l'organisation syndicale. Peu de contrôle sur la route.

8. Quels sont les moyens de contrôle :

- a) livret individuel de contrôle : n'existe pas.
- b) documents administratifs de l'entreprise : Régistre des heures supplémentaires - feuille de route pour autocars.
- c) autres moyens de contrôle : interrogatoires des travailleurs.

9. Quels sont les points sur lesquels le livret individuel de contrôle du conducteur doit donner des informations ?

Le livret individuel de contrôle n'existe pas en Belgique.

10. Quelles sont les responsabilités des employeurs, salariés et conducteurs propriétaires en ce qui concerne l'application de la réglementation du travail ?

Les employeurs sont passibles de sanctions.

11. Quelles sont les sanctions en cas d'infractions à la réglementation du travail ?

Amendes et/ou peines d'emprisonnement variables selon les différentes mesures sociales légales.

Note : La réponse ci-avant à la question VIII est, dans une certaine mesure, théorique et juridique. En effet, les effectifs du service de l'Inspection du Travail ne permettent pas d'effectuer un contrôle régulier ou systématique dans tout le pays. Aussi, dans certaines régions, le contrôle se limite pratiquement aux cas signalés par les organisations syndicales. Quant aux sanctions, celles-ci sont quasi inexistantes. En effet, en vue de l'application de ces sanctions, les procès-verbaux rédigés par l'Inspection du Travail sont transmis au Procureur du Roi pour Instruction; ce dernier n'y donne pratiquement jamais suite.

Les seuls documents à caractère social existants sont le compte individuel de l'ouvrier, le règlement d'atelier et le registre des heures supplémentaires. Cependant, le premier ne correspond parfois pas à la réalité dans certaines branches des transports, tandis que le dernier est souvent inexistant, spécialement dans les petites entreprises qui sont très nombreuses dans les transports.

Enfin, il existe la feuille de route pour les autocars, indiquant le nombre de voyageurs - l'heure du départ - le chemin à suivre avec indications du nombre de kilomètres - arrêts pour prendre les repas, etc...

#### VIII. SITUATION SUR LE PLAN PRATIQUE EN MATIERE DE DUREE DU TRAVAIL ET DE DUREE DU REPOS

T.V. : En général, les dispositions concernant la durée du travail et la durée du repos sont respectées dans les chemins de fer vicinaux, ainsi que dans les grosses exploitations de services publics d'autobus, mais beaucoup moins dans les petites exploitations de services publics et très peu dans les exploitations d'autocars.

T.M. : très peu respectées; des durées hebdomadaires du travail de 60 heures et plus sont fréquentes.

#### IX. ALLOCATIONS ET INDEMNITES

Quelles sont les allocations ou indemnités prévues pour :

- a) la nourriture : néant
- b) les vêtements de travail :

Chemins de fer vicinaux : crédit de 1.100 Fr pour achats de vêtements de travail à des prix fixes.

Exploitations de services publics d'autobus et exploitations d'autocars : 1 képi et 2 cache-poussière par an.

- c) le logement : néant
- d) les frais de déplacement :

T.V. : Chemins de fer vicinaux et autres services publics d'autobus : néant.

Exploitations d'autocars : les chauffeurs en déplacement sont toujours logés et nourris gratuitement.

- e) la séparation :

Exploitations de services spéciaux d'autobus

Indemnité d'amplitude :

10 à 12 h : 10 F.B.

12 à 13 h : 30 F.B.

13 à 14 h : 50 F.B.

14 à 15 h : 70 F.B. (1)

(1) A.R. du 22/2/57 (Décision C.P.N. - 27/8/56) (M.B. 15/3/57)

f) qualifications professionnelles : néant

T.M. : Les seules allocations ou indemnités existant dans les transports de marchandises sont :

Indemnité de séparation par jour :

Déménagement : Bénélux : 200 F.B.

Autres pays : 225 F.B.

Agglomérations de plus de 500.000 habitants dans d'autres pays : 250 F.B. (1)

Transports de marchandises par route : 225 F.B. (2)

## X. SALAIRES ET PRIMES

1. Quels sont les salaires conventionnels de base pour chaque catégorie de personnes visées par le présent questionnaire ?

### Chemins de fer vicinaux

#### Barème des salaires des receveurs et des conducteurs

(Salaire journalier au 1/1/62 - en F.B.)

Ancienneté	Zones : 1	2	3
6 premiers mois	239.37	234.37	229.37
6 mois suivants	240.56	235.56	230.56
2ème année	241.74	236.74	231.74
3ème année	242.93	237.93	231.93
4ème année	244.13	239.13	234.13
5ème année	245.31	240.31	235.31
6ème année	246.51	241.51	236.51
7ème année	247.58	242.58	237.58
8ème année	249.64	244.64	239.64
9ème année	251.70	246.70	241.70

(1) A.R. du 12.3.58 (Décision C.P.N. - 12.2.58) ( N.B. 14.5.58 )

(2) A.R. du 22.1.59 (Décision C.P.N. - 12.9.58) ( N.B. 11.2.59 )

Remarques :

- 1) Les agents qui ne bénéficient pas des 26 jours de repos payé, obtiennent une indemnité journalière provisoire de 3,02 Fr.
- 2) Les agents atteignant les 11e, 16e, 21e et 26e années de service, obtiennent le bénéfice du chevron d'ancienneté fixé respectivement à :
  - 2,49 Fr par jour
  - 4,98 Fr par jour
  - 7,47 Fr par jour
  - 9,96 Fr par jour
- 3) Les one-man caristes reçoivent un supplément de 3 Fr par heure pour le temps pendant lequel ils exercent effectivement cette fonction.
- 4) Zones 1 : agglomérations de Bruxelles, Anvers, Gand, Liège, Charleroi, Centre et Borinage
  - 2 : communes de 10.000 habitants et plus
  - 3 : communes de moins de 10.000 habitants.

Services spéciaux d'autobus

Salaire horaire minimum : 26 Fr.

Exploitations d'autocars

Salaire horaire minimum : 15,50 Fr

+ salaire forfaitaire de 100 Fr par journée de roulage, réduite à 50 Fr pour les prestations ne dépassant pas 4 heures.

T.M.Transport de marchandises  
par routeMessageries

Manceuvre-convoyeur	F.B. 24.-	23.-
Chauffeurs : 2 T.	25.-	24.-
2 à 7 T.	26.-	25.-
7 à 10 T.	27.-	26.-
10 à 15 T.	28.-	28.-
plus de 15 T.	29.-	29.-

Déménagements

taux unique : 25 Fr/

Note : Dans la pratique, ces salaires sont largement dépassés. Les organisations syndicales ont conclu des conventions collectives avec les grosses firmes prévoyant des salaires plus élevés. Dans la pratique, un certain nombre d'entreprises dans la branche des transports par route paient un salaire forfaitaire par jour.

travailleurs féminins

T.V. et T.M. : 100%. Le personnel féminin est cependant très rare.

---

2. Quelle est la durée conventionnelle du travail pour les salaires de base, visés sous 1) ?

T.V. : Chemins de fer vicinaux

La durée journalière de la prestation <sup>est</sup> établie par le rôle de service (voir III 1), et en tous cas, la limite de 360 heures par 8 semaines.

Services publics d'autobus

8 heures par jour/ 135 heures pour une période de 21 jours consécutifs.

Services spéciaux d'autobus

8 heures par jour/ 135 heures pour une période de 21 jours consécutifs.

Exploitations d'autocars

1.200 heures pour chacun des deux semestres de l'année.

T.M. : 7, 30 h. par jour en cas de semaine de 6 jours

9 h. par jour en cas de semaine de 5 jours

45 h. par semaine.

---

3. Quel est le taux de rémunération pour :

a) les heures fournies au-delà de la durée conventionnelle du travail

Pour les heures prestées au-delà des limites (journalières, hebdomadaires ou pour toute autre période de référence), les suppléments à payer sont les suivants : les deux premières heures supplémentaires : 25%

les heures suivantes : 50%

A noter qu'en ce qui concerne les autocars affectés à des déplacements internationaux, cette règle n'est pas d'application, étant donné que la législation belge ne vaut pas à l'étranger.

- b) les heures fournies au-delà de la durée légale du travail  
idem à 3 a.
- c) le travail de nuit : néant
- d) le travail effectué un jour férié : néant
- e) le travail effectué le dimanche  
T.V. : néant  
T.M. : + 100% s'il s'agit d'heures supplémentaires dépassant la durée normale du travail
- f) les heures consacrées par le personnel roulant aux travaux de chargement et de déchargement  
T.V. : taux normal  
T.M. : taux normal
- g) les heures d'attente forcée  
T.V. : taux normal dans les limites indiquées  
sous III 6

Exploitations de services publics d'autobus

les 15 premières minutes de toute période d'attente de moins de 2 heures, taux normal (1)

Une série d'accords par entreprise prévoit des arrangements plus favorables, par ex. : attente de 2 heures dans le dépôt : 1 heure payée - attente de 6 heures en dehors du dépôt : 2 heures payées. Pour une période de 21 jours, un salaire minimum correspondant à 135 heures de travail est garanti en toutes circonstances (1) (ceci est particulièrement intéressant pour les services spéciaux d'autobus).

T.M. : (voir III 6) toute période d'attente forcée pendant laquelle le conducteur ne peut pas quitter son véhicule, est assimilée au travail effectif et payée au taux normal.



4. Quelles sont les primes prévues pour :

a) conduite sans dégâts

T.V. : néant

T.M. : certaines entreprises de déménagement et de transport de marchandises accordent une prime pour "conduite sans accidents". Cette prime est alimentée par les ristournes des Compagnies d'assurances en cas d'absence d'accidents pendant une certaine période; dans certaines entreprises, un supplément est encore ajouté à cette ristourne;

b) conduite rapide

T.V. et T.M. : néant

c) longs parcours

T.V. : néant

T.M. : certaines entreprises de déménagement octroient une prime de séparation supplémentaire pour de longues distances qui retiennent les ouvriers pendant une longue période.

d) transports de marchandises spéciales

T.V. : néant

T.M. : officiellement néant. Cependant, le personnel assurant des transports spéciaux, obtient des salaires effectifs plus élevés. A l'heure actuelle, la question de fixer des salaires pour des transports de 15 à 19 Tonnes (masses indivisibles) sont en cours.

e) nombre de kilomètres parcourus

T.V. et T.M. : néant

f) autres primes

T.V. : Existence de nombreux régimes de primes et allocations très variés.

T.M. : -messageries : prime de 25 à 50 ct. par colis délivré (accords sur le plan de l'entreprise)  
- prime de sacoche ( 5 Fr par jour ) pour les personnes chargées d'encaissements d'argent (légal).

../..

### XI. RESPONSABILITES DU PERSONNEL

Quelles sont les dispositions concernant la responsabilité des conducteurs vis-à-vis :

- a) de leurs employeurs en ce qui concerne les dégâts occasionnés au matériel ?

T.V. et T.M. : Il ne répond de sa faute légère que si celle-ci représente dans son chef un caractère habituel plutôt qu'accidentel(1)

- b) des tiers ?

T.V. et T.M. : Il n'existe quelles dispositions générales du Code Civil.

### XII. DOCUMENTS DE BASE

Les documents de base ont été indiqués pour chaque point séparément.

### XIII. IMPORTANCE DES ENTREPRISES ET REPARTITION DU PARC DE VEHICULES (1)

1. Quel est le nombre d'entreprises routières exerçant une activité dans :

- a) les transports nationaux :

T.V. : autocars, autobus

855 entreprises d'autocars

225 entreprises de services publics d'autobus

770 entreprises de services spéciaux d'autobus (ces 770 sont comprises dans les 855 précédentes).

T.M. :

Pour compte de tiers : 7.246. Il existe, en outre 7.034 certificats de transport couvrant des véhicules affectés au transport pour compte de tiers, dans un rayon de 25 Km autour du siège d'exploitation.

Pour compte propre : données font défaut.

- b) les transports internationaux

T.V. : 855 entreprises d'autocars (les mêmes que sub a)

22 services publics d'autobus

170 services spéciaux frontaliers (comprises dans les 855 entreprises d'autocars; de plus, parmi ces 170 entreprises, il y en a qui sont comprises dans les 770 ci-dessus. Cette situation résulte de ce que plusieurs entreprises effectuent à la fois des transports nationaux et internationaux).

---

(1) Art. 8 de la loi du 4/3/1954

T.M. : pour compte de tiers : 2.266

Certains transporteurs effectuent du trafic vers différents pays et il est possible qu'ils soient comptés plusieurs fois, étant donné que le relevé a été établi suivant les fichiers de chaque pays. En outre, le trafic vers la Suisse, les Pays-Bas et le Grand-Duché de Luxembourg est libre et nous ne possédons pas de données pour calculer le nombre de transporteurs qui se rendent dans ces pays.

pour compte propre : 2.388

même remarque que ci-avant.

2. Quelle est la répartition du parc de véhicules entre les entreprises selon :

a) le nombre de camions, d'autocars ou d'autobus ?

T.V. : 2.181 autocars

4.035 autobus (dont 2.981 pour les services publics  
( et 1.054 pour les services spéciaux.

T.M. : 9.208 camions pour compte de tiers

170.927 camions pour compte propre

Il existe 6.923 semi-remorques et 7.163 remorques suivant les chiffres du Contrôle Technique, qui a opéré ce comptage sans faire de distinction entre le transport pour compte propre et le transport pour compte d'autrui.

b) le tonnage des camions ou la capacité des autocars ou des autobus ?

T.V. : pas de renseignements globaux.

T.M. : tonnage des camions pour compte de tiers :

0 à 2 tonnes	844
2 à 7 "	7.269
7 à 10 "	731
10 à 15 "	344
15 T. et plus	20

---

9.208

tonnage des camions pour compte propre :

0 à 2 tonnes	113.326
2 à 7 "	51.366
7 à 10 "	4.399
10 à 15 "	1.596
15 T. et plus	240

---

170.927

3. Quelle est la répartition des entreprises selon l'importance numérique de leur personnel :

a) personnel roulant

b) autres catégories de personnel ?

T.V. et T.M. : pas de données.

## F R A N C E

I. APTITUDES PHYSIQUES

Quelles sont les dispositions en matière de :

a) âge minimum :

T.V. : le permis de "transport en commun" (catégorie D) est délivré à tout candidat ayant la majorité légale (21 ans). Toutefois pour le personnel non roulant, on embauche à partir de 15 ans. De plus, l'embauchage tient en général compte de la situation militaire des candidats, ce qui porte, en pratique, l'âge d'embauche à 22 ans.

T.M. : 18 ans, c'est-à-dire l'âge minimum requis pour l'obtention d'un permis de conduire (Code de la route, Art. 125). Signalons toutefois que, pour le personnel non roulant, on embauche à partir de 15 ans.

b) âge maximum :

T.V. : il n'existe aucune limite légale d'âge à la pratique du métier de chauffeur. Toutefois, en pratique, les conducteurs prennent leur retraite généralement à l'âge de 60 ans (retraite anticipée) et les sédentaires (non roulants) à l'âge de 65 ans. Ces dispositions résultent du régime complémentaire de la sécurité sociale, élaboré en 1954. Le régime relatif aux chauffeurs est défini par l'arrêté du 22 mai 1956, modifié par l'arrêté du 10 octobre 1957.

T.M. : il n'existe aucune limite légale d'âge à la pratique du métier de chauffeur. Toutefois, la pratique a introduit, depuis 1954, la retraite des conducteurs à l'âge de 60 ans (retraite anticipée) et celle des sédentaires (non roulants) à l'âge de 65 ans, conformément à la loi générale. Ces dispositions résultent du régime complémentaire de la sécurité sociale, élaboré en 1954.

c) condition physique exigée (examen médical - nature et périodicité) ?

T.V. : Pour les transports professionnels de voyageurs, l'obtention du permis de transport en commun est subordonnée à une visite médicale effectuée par une Commission médicale départementale. Cette visite est destinée à relever les incapacités physiques interdisant la délivrance du permis catégorie D. Ces incapacités et affections physiques sont classées en six groupes :

1. coeur et vaisseaux - reins
2. appareil oculaire, vision latérale, etc...
3. respiration - audition
  - a) appareil naso-pharyngien
  - b) appareil laryngo-trachéal
4. état mental
5. neurologie, motricité
  - a) système nerveux non moteur (végétatif)
  - b) système nerveux moteur, motricité
6. thorax, abdomen.

(Outre cette visite, signalons les examens relatifs au code de la route, aux textes visant la coordination des transports et la médecine du travail).

Le permis de transport de voyageurs en commun, catégorie D est accordé pour une période de 5 années. Sa prorogation dépend de nouvelles visites médicales dont la périodicité varie en fonction de l'âge du conducteur :

- tous les 5 ans pour les conducteurs de moins de 45 ans
- tous les 3 ans pour les conducteurs dont l'âge est compris entre 45 et 55 ans
- tous les 2 ans pour les conducteurs dont l'âge est compris entre 55 et 60 ans
- tous les ans pour les conducteurs ayant dépassé 60 ans.

Si postérieurement à la délivrance du permis de conduire, il est constaté que le titulaire est frappé d'une affection temporaire ou permanente incompatible avec l'obtention du permis, le préfet du Département où cette constatation a eu lieu, prononce, par arrêté et sur le vu d'un certificat médical établi par un médecin désigné à cet effet, la restriction de validité, la suspension ou l'annulation du permis.

T.M. : La délivrance du permis de conduire (catégorie C) est subordonnée à un examen médical favorable subi devant une Commission médicale, spécialement habilitée à cet effet par le Préfet dans son département, Commission qui juge suivant une liste déterminée d'incapacités physiques incompatibles avec l'obtention des permis de cette catégorie.

En outre, un projet de décret modificatif du Code de la Route, qui interviendra prochainement, prévoit la prorogation de la validité du permis de cette catégorie, sur le vu d'un examen médical passé suivant une périodicité qui varie selon l'âge du conducteur (à 35 ans, à 45 ans, puis tous les 5 ans pour les conducteurs âgés de moins de 60 ans, et tous les 2 ans pour les conducteurs ayant dépassé 60 ans).

Les conditions de périodicité de l'examen médical correspondant aux candidats au permis (catégorie E), ou le cas échéant, aux conducteurs titulaires du permis E sont les mêmes que celles du permis (catégorie C) ou du permis (catégorie D) suivant que le véhicule tracteur se rattache à l'une ou l'autre de ces deux catégories.

Il y a lieu de souligner que si, postérieurement à la délivrance du permis de conduire, il est constaté que le titulaire est frappé d'une affection temporaire ou permanente incompatible avec l'obtention du permis, le préfet du département où cette constatation a eu lieu prononce, par arrêté et sur le vu d'un certificat médical établi par un médecin désigné à cet effet, la restriction de validité, la suspension ou l'annulation du permis.

## II. APTITUDES PROFESSIONNELLES

### a) différentes sortes de permis de conduire

T.V. : permis catégorie B : véhicule de moins de 10 places et d'un poids total en charge n'exceedant pas 3.600 Kg. Ce permis est délivré à titre permanent et ne donne pas lieu à une visite médicale.

permis catégorie D : cf. ci-dessus point I c)

Véhicule transportant plus de 8 personnes non compris le conducteur ou comportant outre le siège du conducteur, plus de 8 places assises. Ce permis est délivré

pour 5 ans moyennant visite médicale mais peut être prorogé moyennant nouvelle visite médicale.

permis catégorie E : véhicules visés par les permis de catégories B et D mais attelés d'une remorque de plus de 750 Kg.

permis catégorie F : a trait aux infirmes.

T.M. : permis catégorie C : véhicule à marchandises de plus de 3.500 Kg attelé éventuellement d'une remorque d'un poids total de charge n'excédant pas 750 Kg.

permis catégorie E : véhicule de catégorie C, attelé d'une remorque de plus de 750 Kg.

Signalons que pour les "conducteurs mécaniciens" et "~~conducteurs~~ grand-routier", il existe un "certificat d'aptitude professionnelle de conducteur routier, transport public et location de véhicules industriels".

b) entretien et réparation du véhicule.

T.V. : Aux termes de la "Convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du Transport" (ci-après désignée par "la convention collective" le personnel roulant "voyageurs" peut être employé à des travaux de petit entretien, de graissage et de lavage, dans les cas de service comportant des heures creuses comprises dans les limites de la durée normale de travail (art. 18). En outre, le conducteur doit être capable d'assurer le dépannage courant de son véhicule (carburateur, bougies, changement de roue, etc... en un mot pannes simples). Dans tous les cas, le matériel approprié et les vêtements de protection sont fournis par l'employeur.

T.M. : Aux termes de la "Convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du Transport" (ci-après désignée par la "Convention collective") le personnel roulant marchandises peut être employé pendant les heures creuses à des travaux de petit entretien, de lavage et de graissage, dans les cas de service comportant des heures creuses pendant la durée normale de travail (art. 23 ).



En outre, le conducteur doit être capable d'assurer lui-même le dépannage courant de son véhicule (carburateur, bougies, changement de roue, etc...). Le matériel approprié et des bottes sont fournis par l'employeur. Des vêtements de protection peuvent être mis à la disposition des intéressés.

c) Travail administratif :

T.V. : Le conducteur de car doit être capable de signaler dans un rapport le mauvais fonctionnement de certains organes et les accidents survenus. Lorsqu'il est investi de la fonction de "conducteur-receveur" (ouvrier chargé de la conduite du car, de la perception des recettes voyageurs, bagages et messageries, de la manipulation et surveillance des colis et dépêches postales transportées : art. 17 de la Convention collective. Emploi n° 4) l'ouvrier est chargé de la rédaction d'une feuille de recettes et de la perception, comptabilité et versement de la somme y afférente.

T.M. : Le conducteur doit être capable de rédiger un rapport succinct et suffisant en cas d'accident, de rendre compte chaque soir ou à chaque voyage des incidents de route et des réparations à effectuer à son véhicule (article 23 de la Convention collective).

Le livreur reconnaît les colis ou les marchandises transportées, en effectue le classement et les livre à domicile.

d) connaissances linguistiques :

T.V. : L'article 21 de la Convention collective prévoit que, en cas d'absence de courrier ou de guide, et sur ordre de son employeur, un conducteur de car de tourisme, venant à employer une langue étrangère qu'il parle couramment, a droit, en sus du salaire minimum de son emploi, pour chaque journée de prestation, à une indemnité complémentaire calculée à raison de 2,5% du salaire minimal professionnel national hebdomadaire, sans ancienneté, d'un conducteur receveur de car (emploi n° 4 article 17 ).

T.M. : aucune disposition ne paraît prévue à cet égard.

e) autres qualifications professionnelles :

T.V. : Le conducteur de car doit veiller à l'application des règlements, manipule et surveille les colis et dépêches postales transportées (voir article 17 de la Convention collective).

T.M. : Le conducteur (le livreur éventuellement) assure le chargement, l'arrimage et la conservation, le déchargement (à la porte du destinataire) des marchandises. Il est responsable de la garde de son véhicule, de ses agrès et de sa cargaison.

### III. DUREE DU TRAVAIL

#### 1. Quelle est la durée normale du travail actuellement en vigueur ?

T.V. : a) par jour : il n'y a pas en France de durée légale journalière de travail. La durée légale s'exprime dans le cadre de la semaine (40 heures) et les chefs d'entreprise ont la latitude de la répartir au sein de leur entreprise selon un horaire de travail répondant à l'une des modalités suivantes (5 jours ouvrables de 8 heures de travail - 6 jours ouvrables de 6 h 40 - répartition journalière inégale avec un maximum de 8 heures par jour, permettant le repos d'une journée et demie).

En fait, les entreprises de transport travaillant généralement plus de 40 heures par semaine, cette répartition demeure théorique et la durée de la journée de travail est déterminée dans le cadre des maxima imposés à la durée journalière : 8 heures, 9 heures ou 10 heures, par le décret du 9 novembre 1949.

Une mention particulière doit être faite du décret du 14 décembre 1960 qui, indépendamment du cadre de la législation de travail dont il ne modifie aucune des dispositions, et dans un but de sécurité routière, fixe un maximum à la durée du temps de conduite : ce maximum est de 12 heures dans une période quelconque de 24 heures et ces 12 heures doivent être fractionnées en périodes de 5 heures au plus, séparées par des coupures de 30 minutes au moins.

b) par semaine : la durée légale est de 40 heures. Toutefois, la durée hebdomadaire moyenne réelle s'établissait, au 1er avril 1961, à 49 h 30 pour les ouvriers du transport (ensemble des entreprises).

c) pour toute autre période de référence : dans les transports de voyageurs, régime de 80 heures par 2 semaines, avec travail inégalement réparti.

- T.M. : a) par jour : idem que pour T.V.  
b) par semaine : idem que pour T.V.  
c) pour toute autre période de référence : néant

2. Quelle est l'amplitude de la journée de travail (c'est-à-dire quelle est la période pendant laquelle le travail peut normalement être effectué sans avoir recours à une autorisation ou dérogation spéciale) ?

Cette notion doit être nettement dissociée de celle qui a été introduite par le décret du 17 décembre 1960 (durée du temps de conduite, c'est-à-dire le temps pendant lequel le conducteur se trouve au volant). L'amplitude est l'intervalle qui existe entre deux repos journaliers consécutifs ou entre un repos journalier et un repos périodique précédant ou suivant (article 2 du décret du 9 novembre 1949). C'est en somme l'intervalle qui s'écoule entre la prise et la cessation du service, sur le lieu du travail.

T.V. : L'amplitude en matière de transports de voyageurs est normalement fixée à 12 heures par l'article 5 du décret du 9 novembre 1949. Le décret du 17 décembre 1960 contient de son côté les dispositions suivantes : "Tout conducteur doit avoir bénéficié d'un temps de repos à terre d'au moins 8 heures consécutives pendant les 24 heures précédant le moment où il conduit le véhicule".

Sur la base de ce texte, l'article 6 du décret du 8 avril 1961 a porté l'amplitude maximum à 16 heures, pour un conducteur isolé en transport voyageurs. (S'il y a deux conducteurs à bord et si le véhicule est pourvu d'une couchette, le repos à terre peut être réduit à six heures, ce qui a pour conséquence d'augmenter l'amplitude à 18 heures).

Les nouvelles dispositions de 1960 et 1961 ont donc eu pour effet de limiter l'amplitude maximum à 16 heures et 18 heures maximum, l'amplitude normale restant en principe fixée à 12 heures.

T.M. : Jusqu'en avril 1961, l'amplitude n'a jamais fait l'objet d'une réglementation en ce qui concerne les transports de marchandises.

L'article premier du décret du 6 avril 1961 a limité l'amplitude pour toutes les catégories de conducteurs à 16 heures, pour un conducteur isolé et à 18 heures pour deux conducteurs travaillant en équipe.

3. Dispositions concernant le nombre minimum de conducteurs par véhicules dans certaines catégories de transport : Incidences sur la durée du travail.

T.V. : Ce point n'est pas réglementé en ce qui concerne les transports publics de voyageurs.

T.M. : Les conducteurs d'une équipe se relayant pour assurer un transport à grande distance bénéficient de la disposition suivante (article 25 de la Convention collective) :

" La conduite des véhicules effectuant de jour ou de nuit des services grands-routiers sera obligatoirement assurée par une équipe de deux conducteurs :

- a) lorsque l'exécution du service par un conducteur unique obligerait celui-ci à dépasser une durée journalière de conduite de huit heures.
- b) lorsque le véhicule est accompagné d'une remorque".

Le temps pendant lequel les conducteurs d'une équipe se relayent pour assurer un transport à grande distance est compté par une fraction égale à la moitié.

L'incidence de cette stipulation obligatoire sur la durée du travail est la suivante. S'il se trouve deux conducteurs à bord du véhicule, et si ce dernier est équipé d'une couchette, le repos à terre peut être réduit à six heures, ce qui a comme conséquence de porter l'amplitude de 16 à 18 heures. Cette limite peut être dépassée par dérogation - ce qui se produit régulièrement en pratique pour les véhicules à couchettes - à condition que cela ne se produise pas plus de deux jours consécutifs de calendrier.

4. Sous quelles conditions et dans quelles limites la durée normale du travail peut-elle être dépassée par des heures supplémentaires résultant :

T.V. : La durée du travail effectif peut, à titre temporaire, se voir prolongée au-delà des limites fixées, dans certaines conditions résultant :

T.V. :

A.- de la loi du 21 juin 1936 et du décret du 9 novembre 1949 (article 11)

1°. Travaux urgents dont l'exécution immédiate est nécessaire :

- a) pour prévenir des accidents imminents, organiser des mesures de sauvetages ou réparer des accidents survenus, soit au matériel, fixe, soit aux installations, soit aux bâtiments de l'établissement. Faculté illimitée pendant un jour au choix du chef de l'établissement, les quatre jours suivants; une heure au-delà de la limite assignée au travail général de l'établissement;
- b) pour assurer le dépannage des automobiles, deux heures par jour, sous réserve que la durée du travail n'excède pas de six heures par semaine la durée du travail normalement pratiquée.

2°. Travaux exécutés dans l'intérêt de la sûreté ou de la défense nationale ou d'un service public sur un ordre du Gouvernement constatant la nécessité de la dérogation (Limite à fixer chaque fois de concert avec le Ministre des travaux publics des transports et du tourisme et le Ministre qui a ordonné les travaux).

3°. Travaux urgents en cas de surcroît de travail. Utilisation dans les conditions et sous réserve des autorisations prévues par la législation en vigueur.

4°. Dérogations permanentes : (Travail des mécaniciens, électriciens, garçons d'écurie, etc...) voir article 9 du décret du 9 novembre 1949.

T.M. :

A.- idem

T.V. :

B.- de la loi de 1946 relative aux heures supplémentaires :

Des heures supplémentaires peuvent être effectuées dans la limite de 20 heures par semaine, sur autorisation de l'Inspecteur du Travail et après avis des organisations syndicales de travailleurs, permettant ainsi de porter :

- à 10 heures en moyenne la durée journalière du travail
- à 60 heures au maximum la durée hebdomadaire du travail
- exceptionnellement la durée moyenne hebdomadaire du travail peut être calculée sur trois semaines (180 heures) sur autorisation du Chef de Service du travail et de la main-d'oeuvre des transports.

../..

T.M. :

B.- de la loi de 1946 relative aux heures supplémentaires :

Des heures supplémentaires peuvent être effectuées dans la limite de 20 heures par semaine, sur autorisation de l'Inspecteur du Travail et après avis des organisations syndicales ouvrières permettant ainsi de porter :

- à 10 heures en moyenne la durée journalière du travail
- à 60 heures au maximum la durée hebdomadaire du travail
- exceptionnellement la durée moyenne hebdomadaire du travail peut être calculée sur deux semaines (soit 120 heures) sur autorisation du Chef de service du travail et de la main-d'oeuvre des transports.

5. Quel est le maximum absolu de la durée du travail :

a) par jour

T.V. : La durée journalière maximale du travail effectif est conditionnée par le mode de répartition de la durée hebdomadaire et l'utilisation éventuelle des heures supplémentaires. Elle ne peut être déterminée qu'en fonction de ces éléments.

T.M. : idem

b) par semaine

T.V. : Le maximum absolu par semaine est de 60 heures.

T.M. : idem

c) pour toute autre période de référence

T.V. : Exceptionnellement 180 heures sur trois semaines.

T.M. : Exceptionnellement 120 heures sur deux semaines.

6. Modes de calcul de la durée du travail en fonction de ses éléments constitutifs

a) notion du travail effectif

T.V. : Le travail effectif est égal à l'amplitude de la journée de travail diminuée de la durée totale des interruptions dites coupures et du temps consacré au casse-croute. Pour le temps passé au repos dans un véhicule équipé de couchettes, le travail effectif est compté pour la moitié (article 4 § 6, alinéa 2 du décret du 9 novembre 1949). En ce qui concerne les ouvriers à la journée "toute journée commencée est comptée en entier comme travail effectif" (article 14 de la Convention collective).

../..

T.M. : idem

- b) Le temps de disponibilité sur le lieu du travail, c'est-à-dire le temps pendant lequel le travailleur est à disposition sans pouvoir quitter le véhicule, est compté pour la moitié comme travail effectif (art. 4 § 6 du décret du 9 novembre 1949).

T.V. et T.M. : idem

- c) Le temps de disponibilité au domicile n'est pas rétribué

T.V. et T.M. : idem

- d) Le temps nécessaire au déplacement aller-retour du domicile au lieu de travail n'est pas compris dans le temps de travail effectif rétribué.

T.V. et T.M. : idem

- e) Le temps d'attente (heures de planche) est compté comme temps de travail effectif, à raison de cinquante pour cent (temps de disponibilité sur le lieu du travail, art. 4 § 6 du décret du 9 novembre 1949).

T.V. et T.M. : idem

- f) Le temps de parcours à vide est compté comme travail effectif.

T.V. et T.M. : idem

- g) Les travaux préparatoires sont comptés comme travail effectif.

T.V. et T.M. : idem

- h) Courtes pauses et interruptions de travail

En ce qui concerne la conduite, il est interdit de conduire plus de cinq heures sans qu'il y ait une coupure d'au moins 30 minutes. Les interruptions inférieures à 30 minutes n'entrent pas en compte.

T.V. et T.M. : idem

## 7. Durée maximum de conduite

- a) sans interruption : cinq heures au maximum avec pause, comptant comme travail effectif, de 30 minutes (décret du 17 novembre 1960).

T.V. et T.M. : idem

.../...

- b) par jour : Remarque préliminaire : l'article 2 de l'arrêté du 9 Novembre 1949 précise que le "jour" est la journée de calendrier de 0 à 24 heures.

Il est interdit de conduire plus de 12 heures par jour.

T.V. et T.M. : idem

- c) par semaine : Aucune limitation n'est prévue dans le cadre de la semaine, sous réserve de la limitation plus générale du temps de travail.

T.V. et T.M. : idem

#### IV. DUREE DU REPOS

1. Quel est le régime des interruptions de travail ?

T.V. : 30 minutes de pause après cinq heures de conduite (décret du 17 novembre 1960)

T.M. : idem

2. Quelle est la durée minimum du repos ?

- a) entre deux journées de travail

T.V. : L'article 6 du décret du 9 novembre 1949 prévoit que le personnel roulant doit avoir bénéficié d'un temps de repos à terre d'au moins huit heures consécutives pendant les vingt quatre heures précédant le moment où il exécute un travail effectif. Toutefois, les paragraphes 2 et 3 du même article précisant que la durée du repos peut être réduite à six heures consécutives s'il y a deux conducteurs à bord se relayant pour conduire le véhicule, à la condition que celui-ci soit aménagé pour permettre à l'un des conducteurs un repos en position allongée. Cette disposition est également applicable, sous les mêmes conditions, au personnel roulant,

../..



autre que les conducteurs. Pour l'application de ces dispositions, le temps passé en couchette dans un véhicule en mouvement n'est pas considéré comme un repos à terre.

T.M. : idem

b) par semaine

T.V. et T.M. : cf. point IV 3

3. a) Existe-t-il un jour de repos hebdomadaire obligatoire et combien d'heures : - payées  
- non payées  
doit-il comporter au minimum ?

T.V. : Un jour de repos hebdomadaire, d'une durée de 24 heures, est prévu, au minimum. Il est le plus généralement accordé le dimanche.

T.M. : Un jour de repos hebdomadaire, d'une durée de 24 heures, est prévu, au minimum. Il est pris en principe le dimanche mais avec possibilité de dérogations.

En ce qui concerne les services dits grands routiers, il est prévu s'il s'agit de services réguliers de marchandises qui exigent un roulement, que ce roulement est organisé de façon à permettre aux conducteurs de passer un dimanche sur deux à leur résidence ou tout au moins quatre dans les deux mois (article 25 concernant les services grands routiers de la Convention collective).

Dans les autres cas concernant les services dits grands routiers où les conducteurs seraient obligés, pour les besoins du service, de passer au-delà d'une semaine sur la route, il devra leur être alloué un repos équivalent au repos hebdomadaire, ce repos ne pouvant être inférieur à 26 heures par période de travail de 6 jours.

../..

4. a) Quel est le nombre de jours de congé payés par an ?

T.V. : 18 jours ouvrables de congés payés par an ( 1 jour 1/2 par mois de travail effectif au cours de l'année de référence, avec arrondissement à l'unité supérieure (Loi du 27 mars 1956 ayant porté de 12 à 18 jours la durée du congé annuel).

Augmentation prévue de :

- 2 jours après 20 ans de service continu ou non dans la même entreprise.
- 4 jours après 25 ans
- 6 jours après 30 ans.

En outre, pour compenser le travail des dimanches et jours fériés auquel est astreint le personnel roulant des entreprises de transport public de voyageurs, il lui est garanti, sous réserve d'un an de présence continue dans l'entreprise au 31 mai, une indemnité spéciale, égale au 4/10<sup>e</sup> de l'indemnité de congé annuel.

T.M. : 18 jours ouvrables de congés payés par an (1 jour 1/2 par mois de travail effectif au cours de l'année de référence, avec arrondissement à l'unité supérieure (Loi du 27 mars 1956 ayant porté de 12 à 18 jours la durée du congé annuel).

Augmentation prévue de :

- 2 jours après 20 ans de service continu ou non dans la même entreprise.
- 4 jours après 25 ans
- 6 jours après 30 ans.

b) Quelle est la nature et l'importance des dérogations envisagées pour la matière visée sous a) ?

T.V. : Il n'existe pas de dérogation particulière pour le personnel roulant des entreprises de transport. Le régime général de la législation du travail leur est applicable.

T.M. : idem

5. a) Quel est le nombre de jours fériés par an, sans prestation de travail payés et non payés ?

T.V. : payés : 1 (1er mai)

non payés : 9 (1er janvier - lundi de Pâques - Ascension - lundi de Pentecôte - 14 juillet - Assomption - 1er novembre - 11 novembre - Noël )

T.M. : idem

- b) Quelle est la nature et l'importance des dérogations envisagées pour la matière visée sous a) ?

T.V. : Les jours fériés ne doivent être obligatoirement chômés que par les femmes et enfants, ce qui entraîne qu'aucun salarié ne peut refuser de travailler un jour férié. D'autre part, les heures chômées à l'occasion d'un jour férié peuvent être récupérées si elles ont eu pour effet de faire tomber la durée hebdomadaire du travail au-dessous de 40 heures. Jusqu'à cette limite (40 heures) cette récupération est un droit pour l'employeur et une possibilité pour le salarié.

T.M. : idem.

6. Quel est le régime des jours de compensation dans le cas où la durée normale du travail a été dépassée par le travailleur pendant une certaine période ?

T.V. : Lorsque la durée du travail effectif hebdomadaire excède la durée légale (40 heures), les heures effectuées de 40 à 48 heures inclusivement sont majorées de 25% et les heures effectuées au-delà de 48 heures sont majorées de 50%.

Pour la récupération des heures perdues en cas d'interruption collective de travail résultant de causes accidentelles (accidents survenus au matériel, sinistres, pannes de courant) une prolongation de la journée de travail peut être envisagée sous un ensemble de conditions (article 7 du décret du 9 novembre 1949).

T.M. : idem

7. Quel est le régime des jours de compensation en cas de travail effectué à l'occasion :

- a) des jours fériés

En cas de travail effectué un jour férié, il y a rémunération normale sans supplément d'aucune sorte.

T.V. et T.M. : idem

b) des dimanches

En cas de travail effectué le dimanche, suivant le mode de répartition du travail choisi, le travail est payé sans supplément et sans majoration.

T.V. et T.M. : idem

c) des jours fériés coïncidant avec un dimanche ?

En cas de travail effectué un jour férié coïncidant avec un dimanche, mêmes dispositions que ci-dessus.

T.V. et T.M. : idem.

V. DISPOSITIONS APPLICABLES POUR CERTAINES CATEGORIES DE TRAVAILLEURS

T.V. : Les ouvriers ou apprentis de moins de 18 ans, et les femmes ne peuvent être employés à un travail effectif de plus de dix heures par jour compris par un ou plusieurs repos, dont la durée ne peut être inférieure à une heure et pendant lesquels le travail est interdit.

L'organisation du travail par relais est interdite pour ces catégories de travailleurs, comme le travail de nuit et les prestations y afférentes. A ce sujet, le repos à terre doit être d'au moins onze heures consécutives pendant les vingt quatre heures précédant le moment où un travail effectif est entamé.

T.M. : idem

VI. REDUCTION DE LA DUREE DU TRAVAIL ET ACCROISSEMENT DE LA DUREE DU REPOS

T.V. : Les perspectives de modifications éventuelles des points traités ci-dessus, en fonction des revendications syndicales sont relatives surtout à un retour à une durée effective de 40 heures par semaine, sans diminution de salaire, et à une réduction de l'amplitude pour les transports de voyageurs.

T.M. : idem

VII. CONTROLE1. Comment est organisée, sur le plan administratif, l'inspection du travail dans les transports routiers ?

T.V. : L'Inspection du travail dans les transports routiers est assurée par un corps spécialisé (l'Inspection du travail et de la main-d'œuvre des transports) qui comprend :

../..

- 1 Inspecteur général du travail et de la main-d'oeuvre des transports
- 3 Contrôleurs généraux du travail et de la main-d'oeuvre des transports
- 6 Inspecteurs régionaux du travail et de la main-d'oeuvre des transports
- 50 Inspecteurs du travail et de la main-d'oeuvre des transports

Les fonctionnaires de ce corps spécialisé appartiennent au Service du travail et de la main-d'oeuvre des transports, au Ministère des travaux publics et des transports. Leurs attributions s'étendent, en matière sociale, à toutes les entreprises de chemins de fer d'intérêt général, d'intérêt local, de transports urbains, de transports publics par route (voyageurs et marchandises), de transports et de travail aérien, ainsi qu'aux entreprises exerçant des activités connexes aux branches professionnelles ci-dessus.

T.M. : idem

2. Existe-t-il une inspection médicale du travail, et le cas échéant, comment est-elle organisée ?

T.V. : Il n'existe pas d'inspection médicale du travail propre aux personnels des entreprises de transports routiers. C'est le régime de droit commun qui s'applique.

T.M. : idem

3. Quel est le nombre et quelles sont les qualifications professionnelles des agents chargés directement du contrôle ?

T.V. : 7 inspecteurs régionaux et 50 inspecteurs exercent directement le contrôle des entreprises de transport. Leur recrutement se fait par concours, au niveau de la licence en droit.

T.M. : idem

4. Quels sont les pouvoirs des agents chargés directement du contrôle ?

T.V. : Les pouvoirs des agents chargés du contrôle consistent à faire respecter les lois, décrets, arrêtés et conventions collectives en vigueur et à relever, le cas échéant, les infractions par procès-verbal. En cas de différend entre employeur et employé, l'Inspecteur du travail

contrôlant l'entreprise peut être saisi par l'une des parties et exerce un rôle de conciliation amiable.

T.M. : idem

5. Quel est le champ d'action du contrôle et le domaine d'application de la réglementation du travail ?

T.V. : Le champ d'action du contrôle et le domaine d'application de la réglementation du travail sont très vastes. Ils s'étendent du contrôle du tableau de service affiché dans chaque établissement au sujet de la régularité des repos hebdomadaires, etc... au contrôle du livret individuel de contrôle, aux salaires (paiements et modalités).

T.M. : idem

6. Principaux points sur lesquels porte le contrôle de l'inspection du travail ?

a) contrôle du carnet de route du conducteur ou, à défaut, du tableau de travail placé à bord de chaque véhicule. Ces documents vont être remplacés, pour tous les véhicules, par un livret individuel de contrôle, en application de l'arrêté du 1er juillet 1961 faisant suite au décret du 17 décembre 1960.

T.V. et T.M. : idem

b) contrôle de l'amplitude

T.V. et T.M. : idem

c) contrôle de la durée de conduite consécutive et des repos obligatoires. Ce contrôle n'est réglementé qu'en fonction des textes de portée générale sur la sécurité de la circulation routière.

T.V. et T.M. : idem

d) contrôle des heures supplémentaires. Ce contrôle n'est pas réglementé.

T.V. et T.M. : idem

e) contrôle de la régularité des visites médicales de travail. Ce contrôle est effectué par l'Inspecteur du travail et de la main-d'oeuvre des transports.

T.V. et T.M. : idem

f) contrôle des récupérations pour heures prestées dimanche et jours fériés. Ce contrôle est effectué par l'Inspecteur du Travail et de la Main-d'œuvre des Transports.

T.V. et T.M. : idem

g) contrôle des périodes de congés payés

T.V. et T.M. : idem

7. Quelles sont les méthodes d'inspection en ce qui concerne le lieu et la fréquence ?

T.V. : Les contrôles s'effectuent sur la route (gendarmerie, officiers de police) et au siège de l'entreprise (Inspecteur du travail). La fréquence de contrôle est laissée à l'initiative des inspecteurs. Chaque année environ 7.000 véhicules sont contrôlés sur la route.

T.M. : idem

8. Quels sont les moyens de contrôle :

a) livret individuel de contrôle

T.V. : le carnet de route du conducteur ou le tableau de travail à bord de chaque véhicule, et bientôt le livret individuel de contrôle, doivent se trouver à bord de chaque véhicule.

T.M. : idem

b) documents administratifs de l'entreprise :

- fiche de salaire
- feuille de salaire
- tableau de service
- registre des repos
- registre des congés payés

T.V. et T.M. : idem

c) constat de visite médicale individuel

T.V. et T.M. : idem

9. Informations du livret individuel de contrôle du conducteur :

- a) nom et adresse de l'employeur
- b) nom et prénom du conducteur
- c) date ou période de référence
- d) lieu et heure de prise de service
- e) lieu et heure de fin de service

e) lieu et heure de prise de repos

lieu et heure de fin de repos

f) nombre de kilomètres parcourus pour chaque période de conduite (1)

h) amplitude

T.V. et T.M. : idem

10. Quelles sont les responsabilités des employeurs, salariés et conducteurs propriétaires en ce qui concerne l'application de la réglementation du travail ?

T.V. : Tout chef d'établissement qui contrevient aux dispositions des textes légaux ou réglementaires, en matière de réglementation du travail, peut être sanctionné par une amende pénale. Les chefs d'entreprises sont civilement responsables des condamnations prononcées contre leurs directeurs, gérants ou préposés. En règle générale, les salariés ne supportent aucune responsabilité quant à l'application des dispositions relatives à la réglementation du travail. Toutefois, la tenue du livret individuel de contrôle édicte certaines obligations à la charge du salarié et, par voie de conséquence, peut engager sa propre responsabilité en matière pénale. Les conducteurs propriétaires ne sont pas assujettis à la réglementation du travail.

T.M. : idem

11. Quelles sont les sanctions en cas d'infractions à la réglementation du travail ?

T.V. : Pour toutes les infractions à la réglementation du travail, autres que celles relatives à la durée du travail, les chefs d'établissements, directeurs ou gérants sont poursuivis devant les tribunaux de simple police et passibles d'amendes ( de 18 NF à 360 NF). En ce qui concerne les infractions relatives à la durée du travail, les responsables sont passibles d'amendes appliquées autant de fois qu'il y a de personnes employées. Toutefois, il convient de souligner la lourdeur des sanctions prévues par l'arrêté du 1er juillet 1961 relativement aux livrets individuels de contrôle : de 500 à 5000 NF d'amendes et de 15 à 90 jours d'emprisonnement .

T.M. : idem

(1) L'arrêté du 1er juillet 1961 prévoit des feuillets quotidiens de 105 x 106 mm, comportant 24 cases, divisées chacune en 4 sous-cases qui doivent recevoir l'emploi du temps exact du conducteur, avec lieu, temps, kilométrages, etc...



### VIII. SITUATION PRATIQUE EN MATIERE DE DUREE DE TRAVAIL

Dans quelle mesure les dispositions concernant la durée du travail et la durée du repos sont-elles respectées à l'heure actuelle ?

T.V. : Dans les services réguliers de voyageurs, dépendant dans l'ensemble soit de l'Etat, soit d'entreprises concessionnaires sous la dépendance très stricte de celui-ci, les dispositions générales concernant la durée du travail sont, en général, respectées.

Pour les services occasionnels de transports de voyageurs, la durée du travail est moins respectée; les amplitudes sont souvent dépassées ainsi que le temps de travail par semaine. Ceci résulte des exigences normales de la clientèle touristique ou saisonnière et des nécessités de la concurrence.

Les statistiques trimestrielles, établies à la suite des contrôles effectués sur route par les Inspecteurs du travail et de la main-d'œuvre des transports font apparaître que, par rapport au nombre de vérifications :

- 72% des conducteurs ou convoyeurs sont munis d'un livret individuel de contrôle correctement établi ou soumis à un horaire de travail qu'ils respectent effectivement.
- 7% ne peuvent présenter ni livret, ni horaire de travail.
- 21% travaillent dans des conditions irrégulières.

T.M. : Les statistiques trimestrielles, établies à la suite des contrôles effectués sur route par les Inspecteurs du travail et de la main-d'œuvre des transports font apparaître que, par rapport au nombre de vérifications :

- 72% des conducteurs ou convoyeurs sont munis d'un livret individuel de contrôle correctement établi ou soumis à un horaire de travail qu'ils respectent effectivement.
- 7% ne peuvent présenter ni livret, ni horaire de travail.
- 21% travaillent dans des conditions irrégulières.

### IX. ALLOCATIONS ET INDEMNITES

Quelles sont les allocations ou indemnités prévues pour :

#### a) la nourriture

T.V. L'article 1er du protocole relatif aux frais de déplacement des ouvriers conclu le 6 mai 1961 entre les organisations patronales et

couvrières prévoit que le personnel qui se trouve, en raison de son service, obligé de prendre un repos hors de son lieu de travail ou qui ne dispose pas à son lieu de travail d'une coupure suffisante, perçoit une indemnité de repas unique de 3 NF, les avantages acquis résultant des usages (taux plus élevés) n'étant pas supprimés. Toutefois, lorsque le personnel n'a pas été averti, au moins la veille, d'un déplacement effectué en dehors de ses conditions habituelles de travail, le taux de l'indemnité de repas unique est porté à 4,50 NF.

Enfin, dans le cas où, par suite d'un dépassement de son horaire régulier, le véhicule rentre après 22 heures, le personnel intéressé reçoit une indemnité de 4,50 NF pour son repas du soir.

Il convient cependant de signaler que le personnel dont l'amplitude de la journée de travail ne couvre pas entièrement la période comprise entre 11 heures et 14 heures, tout comme celui qui dispose à son lieu de travail d'une coupure ou d'une fraction de coupure d'une durée ininterrompue d'au moins 1 heure entre 11 heures 30 et 14 heures 30, ne peut prétendre à l'indemnité de repas unique. (Il faut cependant prévoir que si le personnel dispose à son lieu de travail d'une coupure d'une durée ininterrompue d'au moins 1 heure et dont une fraction au moins égale à 30 minutes est comprise entre 11 heures et 14 heures 30, une indemnité spéciale de 1,50 NF lui est accordée).

Enfin, particularité locale, et sous réserve des avantages acquis, l'indemnité de repas unique n'est pas due au personnel des entreprises de transport de la zone de camionnage autour de Paris, toutefois, cette indemnité est due si le déplacement dépasse 50 Kms dans un sens.

T.M. : idem

b) les vêtements de travail

T.V. : Lorsqu'ils sont obligés de se livrer à des travaux tels qu'entretien du véhicule, travaux d'atelier, etc... les ouvriers disposent de vêtements de travail et de protection fournis par l'employeur. Les conducteurs, receveurs et les receveurs de cars disposent d'une sacoche fournie par l'employeur.

T.V. : idem

c) le logement

T.V. : Lorsque le personnel se trouve en déplacement irrégulier, ses frais de déplacement sont remboursés par application d'un barème forfaitaire, aux termes de la convention collective :

- chambre et petit déjeuner 7,50 NF
- chaque repas 4,50 NF

c'est-à-dire 16,50 NF pour chaque période complète de 24 heures de déplacement.

Lorsque le personnel se trouve en déplacement régulier, dans une même localité, soit pour plus de trois jours consécutifs, soit neuf jours par mois consécutifs ou non, ses frais de déplacement sont remboursés comme suit :

- chambre et petit déjeuner 6,85 NF
- chaque repas 4,15 NF

c'est-à-dire 15,80 NF pour chaque période complète de 24 heures de déplacement.

Toutefois, pour les services réguliers de voyageurs, les dispositions ci-dessus ne commencent à valoir qu'à partir du repas du soir précédant la première nuit de déplacement, l'indemnité de repas pour le repas de midi de la première journée de prestation étant réglée au même taux que l'indemnité de repas unique (3 NF).

T.N. : idem

d) les frais de déplacement: voir c) ci-dessus

Aucune autre indemnité n'est prévue.

e) la séparation

T.V. : aucune indemnité de séparation n'est prévue.

T.M. : idem

f) qualifications professionnelles

T.V. : Il n'y a pas d'indemnité prévue pour les possesseurs de permis différents, ni pour les travaux d'entretien et administratifs, qui restent considérés comme travaux normalement rétribués par le salaire. Seule la connaissance linguistique donne lieu à une indemnité complémentaire si le travail vient à réclamer l'usage de la langue connue. C'est ainsi qu'en cas d'absence de courrier ou de guidé et sur l'ordre de son employeur, un conducteur de car de tourisme qui utilise une

France

langue étrangère qu'il parle couramment a droit, en sus du salaire garanti de son emploi et pour chaque journée ou fraction de journée d'utilisation, à une indemnité complémentaire calculée à raison de 2,5% du salaire minimal professionnel hebdomadaire, sans ancienneté, d'un conducteur de car.

T.M. : idem

#### X. SALAIRES ET PRIMES

##### 1. Salaires conventionnels de base pour chaque catégorie : (en vigueur depuis le 19 juin 1961).

T.V. :

Conducteur de car: de 75,29 NF à 79,81 (suivant ancienneté) indexé à 150

Conducteur receveur de car : de 79,36 à 84,12 NF (suivant ancienneté) indexé à 160.

Receveur de car : de 70,86 NF à 75,11 NF (suivant ancienneté) indexé à 140.

Trois catégories de dérogations sont prévues fixant, pour certaines localités la rémunération garantie aux ouvriers de transport.

T.M. :

Livreur : de 64,31 NF à 68,17 NF (suivant ancienneté) indexé à 123.

Livreur-encaisseur : de 67,16 NF à 71,19 (suivant ancienneté) indexé à 130.

Conducteur-camion jusqu'à 5 T. de C.U. inclus : de 67,16 à 71,19 NF (suivant ancienneté) indexé à 130.

Conducteur-camion de 6 à 10 T. de C.U., ou de tracteur jusqu'à 6 T. de C.U. : de 70,86 à 75,11 NF (suivant ancienneté) indexé à 140.

Conducteur poids lourd camion au-dessus de 10 T. de C.U. ou tracteur : de 77,73 à 82,39 NF (suivant ancienneté) indexé à 156.

Trois catégories de dérogations sont prévues fixant, pour certaines localités la rémunération garantie aux ouvriers de transport.

##### 2. La durée conventionnelle du travail pour les salaires de base fixés ci-dessus :

T.V. : 40 heures

T.M. : 40 heures. Se confond avec la durée légale.

../..

3. Quel est le taux de rémunération pour :

a) les heures fournies au-delà de la durée conventionnel du travail ?

T.V. : le taux de rémunération pour les heures prestées au-delà de la durée conventionnelle du travail est affecté d'un coefficient de majoration de :

25% de 40 à 48 heures

50% au-delà de 48 heures.

T.M. : idem.

b) les heures fournies au-delà de la durée légale du travail ?

T.V. : idem

T.M. : idem

c) le travail de nuit ?

T.V. : le travail de nuit est rémunéré au même taux et suivant les mêmes coefficients d'augmentation, en cas de dépassement de la durée conventionnelle du travail, que le travail de jour.

T.M. : le travail de nuit est rémunéré au même taux et suivant les mêmes coefficients d'augmentation, en cas de dépassement de la durée conventionnelle du travail, que le travail de jour. Il est cependant alloué aux conducteurs des services grands routiers une indemnité journalière de 17,60 N.F.

d) le travail effectué un jour férié ?

T.V. : le travail effectué un jour férié est payé au même taux.

T.M. : idem

e) le travail effectué le dimanche ?

T.V. : idem

T.M. : idem

f) les heures consacrées par le personnel roulant aux travaux de chargement et de déchargement ?

T.V. : les heures consacrées aux chargements et déchargements sont réglées au taux normal.

T.M. : idem

g) les heures d'attente forcée ?

T.V. : les heures d'attente forcée, les heures de "planche" (cf. point III 6) sont payées au taux normal mais le nombre d'heures est réduit de moitié.

T.M. : idem

4. Quelles sont les primes prévues pour conduite sans dégâts, conduite rapide, longs parcours, transports de marchandises spéciales, nombre de kilomètres parcourus ?

T.V. : Il est difficile de synthétiser le système des primes spéciales prévues pour la conduite sans dégâts, la conduite rapide, les longs parcours, les marchandises spéciales, le kilométrage parcouru, en raison de la diversité des accords d'entreprises sous ce rapport, qui varient considérablement.

T.M. : idem

#### XI. RESPONSABILITES DU PERSONNEL

Quelles sont les dispositions concernant la responsabilité des conducteurs vis-à-vis :

a) de leurs employeurs en ce qui concerne les dégâts occasionnés au matériel ?

T.V. : Si, dans un accident, le chauffeur a sa responsabilité engagée une retenue peut être effectuée par l'employeur sur le salaire de l'ouvrier, tout comme en cas de perte, détérioration de l'outillage. En cas de faute grave ou de vol, il est congédié. Les retenues sur salaire ne peuvent être supérieures à une quotité de la rémunération, variable d'après le total de ladite rémunération.

T.M. : idem

b) des tiers

T.V. : Vis-à-vis des tiers, seule la société est responsable de son salarié, en cas d'accident. Toutefois, pour certains tiers, comme les assurances sociales (précompte des cotisations ou contributions personnelles du salarié) ou dans le cas de saisie-arrêt, prononcée par ordonnance du juge de paix sur la demande d'un créancier du salarié, opposition sur le salaire de l'ouvrier peut être notifiée à l'employeur par le greffier de la justice de paix sous couvert de pli recommandé.

T.M. : idem

XII. DOCUMENTS DE BASET.V. et T.M. : idem

- Convention collective des Transports routiers et des activités auxiliaires du transport et avenants (16 juin 1961)
- Protocole relatif aux frais de déplacement des ouvriers (6 mai 1961)
- Décret du 9 novembre 1949 déterminant les modalités d'application des dispositions de la loi générale de base (21 juin 1936) à la durée du travail dans les entreprises de transport par terre.
- Loi du 27 mars 1956, concernant les congés payés
- Décret du 17 décembre 1960 relatif aux conditions de travail dans les transports routiers publics et privés en vue d'assurer la sécurité de la circulation routière
- Décret du 8 avril 1961 portant modification de la réglementation de la durée du travail
- Arrêté du 1er juillet 1961 portant instauration du livret individuel de contrôle du conducteur.

XIII. IMPORTANCE DES ENTREPRISES ET REPARTITION DU PARC DE VEHICULES

1. Quel est le nombre d'entreprises routières exerçant une activité dans :
  - a) les transports nationaux ?
  - b) les transports internationaux ?

T.V. : Il y a 4.170 entreprises de transports de voyageurs, dont 1.000 environ exercent une activité dans les transports internationaux.

T.M. : Il y a environ 30.000 entreprises de transports de marchandises, dont 1.000 environ exercent une activité dans les transports internationaux.

2. Quelle est la répartition du parc de véhicules entre les entreprises selon :
  - a) le nombre de camions, d'autocars ou d'autobus ?
  - b) le tonnage des camions ou la capacité des autocars ou des autobus ?

T.V. : Répartition du parc voyageurs, par entreprise :

- 90% des entreprises, 49% du parc = 1 à 5
- 4% des entreprises, 6% du parc = 6 à 10
- 6% des entreprises, 34% du parc = plus de 10.

Répartition du personnel, par entreprise :

- 34,6% = sans salarié
- 34,4% = 1 à 2
- 11,7% = 3 à 5
- 8,3% = 6 à 10
- 8,9% = 11 à 50
- 2,1% = plus de 50

Répartition du parc par capacité des véhicules :

Il existe :

- 2.500 cars de moins de 20 places
- 4.400 de 20 à 29 places
- 6.000 de 30 à 39 places
- 9.600 de plus de 40 places.

T/M. : Répartition du parc-marchandises, par entreprise

- 84% des entreprises représentant 51% du parc = 1 ou 2 cam.
- 11% des entreprises représentant 23% du parc = 3 à 5 cam.
- 3% des entreprises représentant 10% du parc = 6 à 10 cam.
- 2% des entreprises représentant 16% du parc = + de 10 cam.

Répartition du personnel, par entreprise :

- 53% = sans salarié
- 31,30% = 1 à 2 salariés
- 7,8% = 3 à 5 salariés
- 3,9% = 6 à 10 salariés
- 3,7% = 11 à 50 salariés
- 0,3% = plus de 50 salariés

Répartition du parc

- |                  |        |
|------------------|--------|
| - camions        | 83.000 |
| - remorques      | 8.000  |
| - Semi-remorques | 10.000 |
| - tracteurs      | 8.000  |



A L L E M A G N E (1)

I. APTITUDES PHYSIQUES

Quelles sont les dispositions en matière de :

a) âge minimum ?

§ 7 StVZO :

- pour les véhicules à moteur de la catégorie I (motocyclottes et autres cycles munis d'un moteur de plus de 50 cm<sup>3</sup>) : 18 ans.
- pour les véhicules à moteur de la catégorie II (véhicules dont le poids total autorisé dépasse 7,5 T) : 21 ans.
- pour les véhicules à moteur de la catégorie III (tous véhicules autres que ceux des catégories I, II, IV ou V) : 18 ans.
- pour les véhicules à moteur des catégories IV et V (véhicules ayant une cylindrée inférieure à 50 cm<sup>3</sup>, cyclomoteurs, vélomoteurs dont la vitesse maximum ne dépasse pas 40 km/h) : 16 ans.

§ 15d St VZO :

- pour les véhicules à moteur affectés au transport de voyageurs et comportant plus de 8 places assises : 23 ans.

( Abstraction faite des dispositions de la loi sur le travail des enfants et adolescents, il n'existe aucune disposition relative à l'âge minimum des convoyeurs ).

Chemins de fer fédéraux et postes fédérales : aucune dérogation à la réglementation générale.

---

b) âge maximum ?

Il n'y a pas de prescriptions quant à l'âge maximum. Toutefois, sur le plan pratique, les dispositions relatives à l'assurance vieillesse conduisent à considérer 65 ans comme l'âge limite.

Aux chemins de fer fédéraux et dans les postes fédérales, l'âge maximum est fixé à 65 ans en vertu du régime des pensions.

---

(1) Lorsque les réponses ne sont pas spécialement subdivisées, elles visent les transports de marchandises pour compte d'autrui à courte et à longue distance et les transports par autobus.

- c) condition physique exigée ( examen médical - nature et périodicité ) ?  
En principe, le permis de conduire ne peut être délivré lorsque l'état physique ou mental du candidat s'y oppose ( examen médical dans les cas douteux seulement ).

Le permis de conduire pour les transports de voyageurs n'est délivré qu'après examen médical et pour une durée maximum de 3 ans ( §§ 15e, 15f StVZO ).

En ce qui concerne les fonctionnaires des chemins de fer fédéraux, la loi prescrit un examen médical au moment de l'entrée en fonctions, et un examen périodique tous les 5 ans.

Dans les postes fédérales, les chauffeurs professionnels sont assujettis, avant leur entrée en fonctions et, ultérieurement, tous les 2 ou 3 ans, à un examen médical spécial effectué par le médecin de l'administration et aussi, le cas échéant, par un spécialiste. Ils doivent, en outre, déclarer à leur administration les maladies dont ils sont atteints et qui sont susceptibles d'affecter leur aptitude à conduire.

## II. APTITUDES PROFESSIONNELLES

Quelles sont les qualifications professionnelles requises :

- a) différentes sortes de permis de conduire

( Voir renseignements fournis sous le point I.a )

- b) entretien et réparation du véhicule

Aucune connaissance spéciale n'est requise, ni en vertu d'une loi, ni en vertu de conventions collectives, pour les conducteurs de camions et de voitures de tourisme. Pour le transport de voyageurs - à l'exception du transport par taxi - la loi exige des connaissances et capacités suffisantes pour réparer les pannes simples ( § 15c, No 5, StVZO ). Les candidats au permis pour les transports par autobus doivent avoir conduit, pendant 2 ans au moins au cours des 5 dernières années, un véhicule de la catégorie II .

c) travail administratif

Aux chemins de fer fédéraux et dans les postes fédérales, les chauffeurs doivent pouvoir exécuter de petits travaux administratifs, et parfois des travaux de caisse.

d) connaissances linguistiques

Aucune connaissance spéciale n'est exigée dans les conventions collectives. Dans les cas particuliers, rien n'interdit d'exiger des connaissances spéciales lors de la conclusion du contrat de travail.

e) autres qualifications professionnelles

Pour le transport de voyageurs - autrement que par taxi - les candidats doivent produire une attestation certifiant qu'ils ont participé avec succès à un stage consacré aux premiers soins à donner aux victimes d'accidents de la circulation ( § 15e, No 6, StVZO ). Les chauffeurs de taxi doivent prouver qu'ils connaissent bien la localité ( § 15e, No 7 , StVZO ).

Chemins de fer fédéraux : les conducteurs doivent pouvoir exécuter eux-mêmes les petites réparations.

Postes fédérales : -

### III. DUREE DU TRAVAIL

( Remarque préliminaire : les données suivantes ne sont fournies que sur la base des conventions collectives et de la situation effective ).

1. Quelle est la durée normale du travail actuellement en vigueur :

a) par jour ?

Transports de marchandises à courte distance pour compte d'autrui :  
La durée normale du travail ( sans heures supplémentaires ) est de 7 1/2 heures par jour.

Transports de marchandises à longue distance pour compte d'autrui :  
Il n'existe aucune disposition conventionnelle relative à la durée normale de la journée de travail.

Transports de voyageurs ( transports par autocar ) :  
La durée normale du travail est de 7 1/2 heures par jour.

Chemins de fer fédéraux :

La durée normale du travail est de 8 heures par jour.

Postes fédérales :

La durée normale du travail est de 8 1/2 heures par jour au maximum, lorsque le service n'est pas assuré par équipes.

b) par semaine ?

Transports de marchandises à courte distance pour compte d'autrui :

La durée normale du travail est de 45 heures par semaine. Ces dispositions s'appliquent aux ouvriers des entrepôts, aux convoyeurs et aux chauffeurs.

Transports de marchandises à longue distance pour compte d'autrui :

Il n'existe aucune disposition conventionnelle sur la durée hebdomadaire normale du travail. La durée légale normale du travail est de 48 heures.

Transports de voyageurs ( transports par autobus ) :

La durée hebdomadaire normale du travail est de 45 heures.

Chemins de fer fédéraux :

La durée hebdomadaire normale du travail est de 45 heures.

Postes fédérales :

La durée hebdomadaire normale du travail est de 45 heures. S'il s'agit d'un service de permanence, la durée normale du travail peut être portée à 56 heures par semaine.

c) pour toute autre période de référence ?

Transports de marchandises à courte distance pour compte d'autrui :

Il n'existe pas de disposition à ce sujet.

Transports de marchandises à longue distance pour compte d'autrui :

Il n'existe pas de dispositions législatives ou conventionnelles à ce sujet.

../..

Transports de voyageurs ( transports par autobus )

Il n'existe pas de dispositions à ce sujet.

Chemins de fer fédéraux :

La durée du travail est de 180 heures par 4 semaines. Les prestations de travail fournies au-delà de cette durée doivent être compensées par un congé au cours des 8 semaines qui suivent.

Postes fédérales : -

- 
2. Quelle est l'amplitude de la journée de travail, c'est-à-dire quelle est la période pendant laquelle le travail peut normalement être effectué sans avoir recours à une autorisation ou dérogation spéciale ?

Transports de marchandises à courte distance pour compte d'autrui :

L'horaire de travail peut couvrir une période de 12 heures sans que soient précisés le début et la fin de la période ( No 50, AVAZO ).

Transports de marchandises à longue distance pour compte d'autrui :

En vertu des dispositions conventionnelles, l'horaire de travail peut couvrir 12 heures pour un seul conducteur et 24 heures pour 2 conducteurs.

Transports de voyageurs ( transports par autobus )

Voir les dispositions relatives aux transports de marchandises à longue distance.

Chemins de fer fédéraux et postes fédérales :

L'horaire de travail ne peut dépasser 12 heures pour un conducteur et 24 heures pour 2 conducteurs.

- 
3. Quelles sont les dispositions concernant le nombre minimum de conducteurs par véhicule dans certaines catégories de transport et quelle est leur incidence sur la durée du travail ?

Il n'existe pas de disposition législative ou conventionnelle relative au nombre minimum de conducteurs par véhicule. Pour les transports de marchandise à longue distance et les transports par autobus, les conventions collectives prévoient des horaires de travail

prolongés pouvant aller jusqu'à 24 heures lorsque 2 conducteurs se relayant sont prévus.

Chemins de fer fédéraux et postes fédérales : Voir point III 2.

---

4. Sous quelles conditions et dans quelles limites la durée normale du travail peut-elle être dépassée par des heures supplémentaires ?

Pour les trois catégories, les heures supplémentaires sont autorisées à l'intérieur de la marge laissée entre la durée du travail normale et la durée maximum, fixées toutes deux par les conventions collectives.

a) par jour ?

Transports de marchandises à courte distance pour compte d'autrui :

La durée normale ne peut, en vertu des conventions collectives de zone, dépasser, en général, 10 heures par jour ( par conséquent, 2 1/2 heures de prestations supplémentaires par jour, le nombre maximum de jours où des heures supplémentaires sont permises étant de 30 par an).

Transports de marchandises à longue distance pour compte d'autrui :

Il n'existe pas de disposition relative au nombre des heures supplémentaires susceptibles d'être effectuées par jour.

Transports de voyageurs ( transports par autobus ) : -

Chemins de fer fédéraux : La durée du travail ne peut dépasser 10 heures par jour, ou 12 heures s'il est tenu compte des permanences. En ce qui concerne la compensation, voir point III 1 c. Il n'y a pas d'heures supplémentaires entraînant une rémunération spéciale.

Postes fédérales : La durée du travail ne peut excéder, compte tenu des heures supplémentaires, 10 heures ou exceptionnellement 12 heures par jour et 60 heures par semaine. Les heures supplémentaires fournies doivent être compensées par un congé, dans un délai de 3 mois pour les fonctionnaires et de 6 semaines pour les employés et les ouvriers.

---

b) par semaine ?

Transports de marchandises à courte distance pour compte d'autrui :

Pour les ouvriers des entrepôts, les convoyeurs et les conducteurs,

la durée du travail hebdomadaire, compte tenu des heures supplémentaires, ne peut excéder 60 heures ( par conséquent 15 heures supplémentaires ).

Transports de marchandises à longue distance pour compte d'autrui :

Il n'existe pas de dispositions relatives au nombre des heures supplémentaires susceptibles d'être effectuées par semaine.

Transports de voyageurs ( transports par autobus ) : -

Chemins de fer fédéraux : Voir points III 4 a et III 1 c.

Postes fédérales : 60 heures par semaine. Voir points III 4 a et III 1 c.

---

c) pour toute autre période de référence ?

Transports de marchandises à courte distance pour compte d'autrui :

Il n'existe pas de dispositions à cet égard.

Transports de marchandises à longue distance pour compte d'autrui :

La durée normale du travail par quinzaine peut, s'il est tenu compte des permanences, atteindre 132 heures. Au cours de l'une des deux semaines, la durée du travail ne peut cependant excéder 72 heures. Si le véhicule est muni d'une couchette ou d'une installation équivalente dans la cabine du conducteur, la durée du travail de 132 heures sur 2 semaines peut être prolongée de 36 heures de cabine payées au taux plein.

Transports de voyageurs ( transports par autobus ) : -

---

5. Quel est le maximum absolu de la durée du travail :

a) par jour ?

Transports de marchandises à courte distance pour compte d'autrui :

Le maximum absolu de la durée du travail (par poste) pour un ou deux conducteurs est de 12 heures par jour.

Transports par autobus et transports de marchandises à longue distance pour compte d'autrui :

Le maximum absolu de la durée du travail (par poste) est de 12 heures par jour pour 1 conducteur, de 24 heures par jour pour 2 conducteurs.

Chemins de fer fédéraux :

Le maximum absolu de la durée du travail (par poste) est de 12 heures par jour.

Postes fédérales :

Voir point III 4 a.

---

b) par semaine ?

Transports de marchandises à courte distance pour compte d'autrui :

Le maximum absolu de la durée du travail pour 1 ou 2 conducteurs est de 60 heures par semaine.

Transports de voyageurs ( transports par autobus )

Le maximum absolu de la durée du travail pour 1 ou 2 conducteurs est de 66 heures par semaine.

Transports de marchandises à longue distance pour compte d'autrui :

Il n'existe pas de dispositions à ce sujet.

Chemins de fer fédéraux :

L'horaire de travail (y compris les heures de permanence et le temps d'attente) ne peut dépasser 60 heures par semaine et la durée du travail proprement dit 56 heures.

Postes fédérales :

Voir point III 4 a.

---

c) pour toute autre période de référence ?

Transports de marchandises à courte distance pour compte d'autrui :

Il n'existe pas de disposition à ce sujet.

Transports de marchandises à longue distance pour compte d'autrui :

Au cours de deux semaines consécutives, la durée du travail ne peut dépasser 168 heures, y compris 36 heures de cabine.

Transports de voyageurs ( transports par autobus ) :

Il n'existe pas de disposition à ce sujet.

Chemins de fer fédéraux et postes fédérales : -



6. Quels sont les modes de calcul de la durée du travail en fonction de ses éléments constitutifs ?

a) Action du travail effectif.

La durée du travail comprend les heures de conduite proprement dites (heures de volant), le temps consacré au chargement et au déchargement, aux réparations, aux travaux préliminaires et de fin de service et aux autres travaux, et enfin, le temps de disponibilité sur le lieu du travail.

b) Temps de disponibilité sur le lieu du travail.

Les heures de disponibilité sur le lieu du travail sont considérées comme heures de travail effectif. La prise en considération des heures de cabine est contestée.

c) Temps de disponibilité au domicile

Le temps de disponibilité au domicile n'est pas considéré comme temps de travail effectif.

d) Temps nécessaire pour l'aller et le retour du domicile au lieu du travail.

Le temps nécessaire pour aller et revenir du domicile au lieu de travail normal n'est pas compté comme temps de travail effectif.

e) Temps d'attente

Transports de marchandises à courte distance pour compte d'autrui :  
L'attente est comptée comme temps de travail.

Transports de marchandises à longue distance pour compte d'autrui :  
Le temps d'attente est considéré comme temps de travail normal lorsqu'il n'y a qu'un seul conducteur. Lorsque le véhicule est desservi par deux conducteurs, l'attente ne sera pas considérée comme temps de travail normal pour l'un ou l'autre selon le cas. La législation en matière de salaires dispose que la présence de deux conducteurs entraîne la rémunération intégrale de toute attente inférieure à deux heures. Une attente unique et ininterrompue de plus de 2 heures est rémunérée à 100% pour les deux premières heures, chacun des travailleurs étant rétribué, pour les heures suivantes, à raison de 50%.

../..

Transports de voyageurs ( transports par autobus )

En règle générale, l'attente ne dépassant pas 2 heures est comptée intégralement; au-delà de 2 heures, elle est rémunérée au taux de 50%.

Chemins de fer fédéraux : -

Postes fédérales : Si le temps passé hors du domicile et n'impliquant ni service ni permanence, dépasse 16 heures par semaine, il est compté à partir de la 17ème heure au taux de 50% dans la prestation hebdomadaire ( cela ne s'applique pas aux nuits de repos ).

f) Temps de parcours à vide

Ce temps est compté comme durée de travail effectif.

Chemins de fer fédéraux : -

Postes fédérales : Le temps de parcours à vide est compté comme temps de travail. Le temps consacré aux voyages de service (parcours entre deux lieux de travail en tant qu'usager d'un moyen de transport en commun, etc..) est compté pour moitié comme temps de travail.

g) Travaux préparatoires et travaux effectués lors du remisage du véhicule

Les travaux préparatoires et les travaux effectués lors du remisage du véhicule sont considérés comme un travail normal.

Chemins de fer fédéraux : -

Postes fédérales : -

h) Courtes pauses et interruptions de travail

Les courtes pauses (durée minimum : 15 à 30 minutes) et les interruptions du travail ne sont pas comptées comme temps de travail; elles ne peuvent toutefois être considérées comme une interruption pour la détermination de l'horaire.

Chemins de fer fédéraux : -

Postes fédérales : Les courtes interruptions du travail, conditionnées par les besoins d'exploitation et ne dépassant pas 30

minutes au total pour le travail de jour et 120 minutes pour le travail de nuit, peuvent être considérées comme temps de travail effectif. Les pauses ne sont pas comptées comme heures de travail.

---

7. Quelle est la durée maximum de conduite :

a) sans interruption ?

Transports de marchandises à courte distance pour compte d'autrui :

Il n'existe aucune disposition spéciale concernant les heures de volant pour les véhicules de moins de 7 1/2 T. La durée de conduite est limitée, en l'occurrence, par la durée de travail autorisée ( No 50 AVAZO et conventions collectives ).

Transports de marchandises à courte et à longue distances et par autobus pour compte d'autrui ( ceci concerne également les transports par autobus des chemins de fer fédéraux et des postes fédérales ) :

Pour les véhicules de plus de 7 1/2 T., une pause d'une demi-heure au minimum est imposée après une durée de conduite ininterrompue de 4 1/2 heures ( § 15 a, alinéa 3, StVZO ).

---

b) par jour ?

Transports de marchandises à courte distance pour compte d'autrui ;

La durée maximum de conduite pour les véhicules ne dépassant pas 7 1/2 T est de 8 heures par jour; pour les véhicules de plus de 7 1/2 T, elle est de 9 heures par jour.

Transports de marchandises à longue distance pour compte d'autrui et transports par autobus : La durée maximum de conduite ne peut dépasser 9 heures par jour et, deux jours par semaine, 10 heures, avec un maximum hebdomadaire de 54 heures.

Chemins de fer fédéraux : La durée maximum de conduite est de 9 heures par jour et peut être prolongée, à titre exceptionnel, jusqu'à 10 heures pour deux postes de travail par semaine.

Postes fédérales : La durée maximum de conduite est de 10 heures par jour et, pour les autobus et les véhicules de plus de 7 1/2 T, de 9 heures.

c) par semaine ?

Transports de marchandises à courte distance pour compte d'autrui :

La durée maximum de conduite hebdomadaire pour les véhicules ne dépassant pas 7 1/2 T est limitée par la durée de travail légalement autorisée. Théoriquement, on pourrait admettre une durée de travail hebdomadaire de 6 fois 8 ou 7 fois 8 heures. Toutefois, dans la pratique, ce calcul donne des résultats erronés. Pour les véhicules dépassant 7 1/2 T., la durée maximum de conduite est de 54 heures par semaine.

Transports de marchandises à longue distance pour compte d'autrui :

La durée maximum de conduite est de 54 heures par semaine.

Chemins de fer fédéraux : la durée maximum de conduite est de 54 heures par semaine.

Postes fédérales : La durée maximum de conduite est de 60 heures par semaine (cette durée n'est cependant guère atteinte dans la pratique).

---

d) pour toute autre période de référence ?

Il n'existe pas de disposition à ce sujet.

#### IV. DUREE DU REPOS

1. Quel est le régime des interruptions de travail ?

Transports de marchandises à courte distance pour compte d'autrui :

On doit accorder une pause d'une demi-heure à une heure par poste de travail (conventions collectives et AZO ).

Transports de marchandises à longue distance pour compte d'autrui

et transports par autobus : un conducteur doit bénéficier d'une pause d'une heure par 12 heures, et lorsque le véhicule est conduit par deux conducteurs, d'une pause de deux heures par 24 heures (conventions collectives).

Chemins de fer fédéraux : -

../..

Postes fédérales : pour un horaire ininterrompu, le conducteur devra bénéficier d'une pause de 3/4 h. au minimum. Lorsque l'horaire prévoit des interruptions, la pause devra être rixée autant que possible à 2 heures.

---

2. Quelle est la durée minimum du repos :

a) entre 2 journées de travail ?

Transports de marchandises à courte distance pour compte d'autrui  
La durée de repos entre deux journées de travail doit couvrir au minimum 10 heures ( AZO et conventions collectives ).

Transports de marchandises à longue distance pour compte d'autrui et transports par autobus : si le véhicule est desservi par un seul conducteur, le repos entre deux journées de travail doit être d'au moins 10 heures sans interruption. Lorsque le véhicule est conduit par deux conducteurs et équipé d'une couchette ou d'une installation équivalente, cette période est de 8 heures. En cas de transport à longue distance assuré par 2 conducteurs disposant d'un véhicule muni d'une couchette ou d'une installation équivalente, cette période peut être ramenée à 6 heures, deux fois par semaine, l'intéressé devant bénéficier d'une durée de repos plus longue pendant les autres jours, de manière à arriver à une moyenne hebdomadaire de 72 heures de repos, jour de repos compris.

Chemins de fer fédéraux : La durée du repos doit être de 8 heures au minimum pour 12 heures de service, de 9 heures au minimum pour 12 à 16 heures de service, et de 10 heures au minimum pour 18 à 24 heures de service.

Postes fédérales : des règlements différents sont en vigueur selon le genre de véhicule et les conditions d'utilisation.

---

b) par semaine ?

Transports de marchandises à courte distance pour compte d'autrui :  
Il n'existe pas de disposition légale ou conventionnelle en

ce qui concerne la durée du repos hebdomadaire. Si l'on additionne la durée des repos journaliers de 10 heures (120) et le repos dominical de 24 heures, on obtient une durée de repos hebdomadaire de 84 heures au total.

Transports de marchandises à longue distance pour compte d'autrui et transports par autocar : la durée minimum du repos hebdomadaire ne peut être inférieure à 72 heures (conventions collectives).

---

c) pour toute autre période de référence ?

Il n'existe pas de disposition à ce sujet.

---

3. a) Existe-t-il un jour de repos hebdomadaire obligatoire et combien d'heures : - payées  
- non payées doit-il comporter au minimum ?

Transports de marchandises à courte distance pour compte d'autrui :  
Oui (GewO et lois relatives aux dimanches et jours fériés). Le jour de repos est également prévu par les textes réglementant la durée du travail. En principe, ce jour de repos n'est pas payé.

Transports de marchandises à longue distance pour compte d'autrui :  
Oui (§ 3 Bundesmanteltarifvertrag = Convention-cadre établie à l'échelon du Bund). Le travailleur doit bénéficier, par quinzaine, de deux périodes de repos (chaque fois 24 heures au minimum), qui lui seront accordées en principe au lieu où l'exploitation est établie, ou au lieu du domicile de l'intéressé. Sur les 4 jours libres qui lui reviennent pour 2 quinzaines, deux doivent coïncider avec un dimanche.

Il convient, en outre, de renvoyer à ce sujet à l'interdiction générale de circuler le dimanche, laquelle s'applique aux transports de marchandises à longue distance.

Lorsque, dans les transports à longue distance, le jour de repos coïncide avec un jour d'immobilisation du véhicule, ce jour est payé (convention collective).

../..

Transports de voyageurs (transports par autobus): le jour de repos hebdomadaire est réglé différemment d'une convention collective à l'autre. En règle générale, ce jour de repos doit comporter 30 heures consécutives.

Chemins de fer fédéraux : les travailleurs doivent bénéficier, par quinzaine, de 2 jours de repos de 24 heures chacun au minimum. Comme le travail se répartit sur 7 jours, le samedi est souvent libre également.

Postes fédérales : le jour de repos doit coïncider en principe avec le dimanche. En outre, lorsque le service n'est pas assuré par équipes et que les conditions de son exécution le permettent, les deuxième et quatrième samedis du mois sont libres.

- 
- b) Quelles sont la nature et l'importance des dérogations envisagées pour la matière visée sous a) ?

Transports de marchandises à courte et à longue distances pour compte d'autrui et transports par autobus : si le travail doit s'effectuer au jour de repos, il convient de verser au travailleur un salaire plus élevé (majoration de 50%, majoration pour travail dominical).

Dans les transports par autobus, il peut être exigé que le travail soit effectué le jour de repos, lorsque la durée du repos hebdomadaire ne s'en trouve pas diminuée.

- 
4. a) Quel est le nombre des jours de congé payés par an ?

Le congé minimum légal est de 12 jours ouvrables. Des conventions collectives, il semble qu'on accorde en moyenne 18 jours ouvrables de congé.

Selon leur âge et leur ancienneté de service, les agents des chemins de fer fédéraux bénéficient, par an, de 14 à 24 jours ouvrables de congé. Le congé des fonctionnaires est conditionné par leur catégorie de traitement et leur âge.

../..

Les postes fédérales accordent le congé payé en fonction de la catégorie de traitement et de l'âge; la durée du congé est de 16 à 36 jours ouvrables pour les fonctionnaires, et de 14 à 27 jours ouvrables pour les ouvriers et les employés.

---

- b) Quelles sont la nature et l'importance des dérogations envisagées pour la matière visée sous a) ?

Le congé doit être accordé effectivement; une indemnisation des congés non utilisés est interdite en principe (ces dispositions s'appliquent également aux chemins de fer fédéraux et aux postes fédérales).

---

5. a) Quel est le nombre de jours fériés par an, sans prestation de travail : payés ?  
non payés ?

Les lois des Länder relatives au régime des jours fériés prévoient 10 à 13 jours fériés. L'employeur doit verser aux travailleurs, pour la durée du travail qu'ils n'ont pas accompli, du fait d'un jour férié légal, le salaire qu'ils auraient perçu s'ils avaient travaillé (cette disposition s'applique également aux chemins de fer fédéraux et aux postes fédérales).

---

- b) Quelles sont la nature et l'importance des dérogations envisagées pour la matière visée sous a) ?

Les transports de marchandises à courte et à longue distances ne peuvent s'effectuer les dimanches et jours fériés qu'en vertu d'autorisations spéciales d'exception, délivrées dans chaque cas d'espèce.

Chemins de fer fédéraux : -

Postes fédérales : -



6. Quel est le régime des jours de compensation dans le cas où la durée normale du travail a été dépassée par le travailleur pendant une certaine période ?

Le dépassement de l'horaire de travail normal (horaire régulier) peut être compensé par des congés de compensation payés ou par des suppléments de salaire.

Chemins de fer fédéraux : voir point III 1 c.

Postes fédérales : En règle générale, des jours de compensation sont prévus. Voir point III 1 c.

7. Quel est le régime des jours de compensation en cas de travail effectué à l'occasion :
- a) des jours fériés ?
  - b) des dimanches ?
  - c) des jours fériés coïncidant avec un dimanche ?

Pour le travail exécuté les jours fériés, on prévoit un supplément de salaire. Voir, par ailleurs, les indications fournies sous le point 6.

Chemins de fer fédéraux :

- a) pour les travaux effectués les jours fériés légaux ne coïncidant pas avec un dimanche, l'horaire régulier du travail est réduit à 7 1/2 heures et compensé par un congé.
- b) et c) Si, du fait des travaux exécutés les dimanches et jours fériés, la durée régulière du travail a été dépassée, ce dépassement doit être compensé par un congé.

Postes fédérales : compensation par un congé.

#### V. DISPOSITIONS APPLICABLES A CERTAINES CATEGORIES DE TRAVAILLEURS

- Quelles sont, pour les travailleurs féminins et les jeunes travailleurs, les dispositions spéciales concernant :
- a) l'horaire du travail ?
  - b) la durée du travail ?
  - c) l'horaire du repos ?
  - d) la durée du repos ?

Dans les transports de marchandises à courte et à longue distances, l'affectation de femmes et d'adolescents aux emplois de conducteurs ou de convoyeurs est pratiquement inexistante. Lorsque des femmes ou des jeunes travailleurs sont employés dans des entreprises de transport de voyageurs, on leur applique les dispositions de protection spéciales du règlement sur les horaires de travail (Arbeitszeitordnung), § 16 et ss., et de la loi sur la protection des mines (Mutterschutzgesetz).

En ce qui concerne la protection des jeunes, c'est la loi du 9 août 1960 en matière de protection des jeunes travailleurs qui s'applique.

Les dispositions suivantes s'appliquent aux jeunes travailleurs visés ici :

- a) le travail doit être effectué entre 6 heures et 20 heures. Dans les exploitations où le travail est assuré par équipes, les jeunes travailleurs peuvent être occupés jusqu'à 23 heures, en alternant toutes les semaines ou tous les quinze jours.
- b) la durée du travail est limitée à 8 heures par jour et à 40 heures par semaine pour les jeunes travailleurs de moins de 16 ans, et à 44 heures pour les jeunes travailleurs de plus de 16 ans.
- c) Voir point a) ; en ce qui concerne les dimanches et les jours fériés, le congé commence, en règle générale, le samedi à partir de 14 heures (à moins que l'occupation de jeunes travailleurs le samedi après-midi ne soit conforme aux usages locaux et que ces travailleurs ne bénéficient, un autre jour ouvrable à partir de 14 heures, d'un après-midi libre).
- d) les pauses sont de 30 minutes après 4 1/2 heures de travail, et de 60 minutes après 6 heures de travail.

La journée de travail doit être suivie d'un repos ininterrompu d'au moins 12 heures.

Ces dispositions s'appliquent également aux chemins de fer fédéraux et aux postes fédérales.

VI. REDUCTION DE LA DUREE DU TRAVAIL ET ACCROUSSEMENT DE LA DUREE DU REPOS

Quelles sont les perspectives de modifications éventuelles concernant les points traités ci-dessus en fonction de l'évolution prévisible de :

a) Conventions multilatérales et bilatérales ?

On ne s'attend pas<sup>à ce</sup> que des dispositions plus favorables puissent être obtenues en Allemagne grâce à des conventions multilatérales ou bilatérales.

b) Dispositions législatives et réglementaires

Une mise à jour du règlement de 1938 sur les horaires de travail n'est pas exclue pour l'avenir.

Le syndicat des cheminots allemands s'efforce d'obtenir une amélioration des dispositions relatives à la durée du service dans le secteur des chemins de fer fédéraux.

c) Conventions collectives

Au moment de l'enquête, l'O.T.V. était sur le point de conclure une convention collective réduisant - avec maintien du salaire effectif - l'horaire du travail dans les transports de marchandises à longue distance de 12 heures pour deux semaines consécutives de travail, et ramenant ainsi cet horaire de travail à 156 heures ( 120 heures et 36 heures de cabine ). Sur 4 semaines consécutives, on accordera 2 périodes de repos de 36 heures chacune et deux périodes de repos de 24 heures chacune.

Tous les syndicats s'efforcent, en coopération avec le D.G.B., d'obtenir une réduction graduelle des horaires de travail à 40 heures par semaine.

VII. CONTROLE

1. Comment est organisée, sur le plan administratif, l'inspection du travail dans les transports routiers ?

L'inspection incombe aux services de contrôle des industries (Gewerbeaufsichtsämter) qui procèdent, parfois en coopération avec la police et l'Office fédéral pour les transports de marchan-

dises à longue distance, à des contrôles routiers et à des vérifications dans les entreprises.

Chemins de fer fédéraux : le contrôle est exercé par l'administration des chemins de fer fédéraux elle-même et par les comités du personnel, en vertu de leur droit de cogestion et d'intervention.

Postes fédérales : le contrôle est exercé par un service relevant directement de l'Administration des postes.

Les comités du personnel exercent également un contrôle en vertu de leur droit de cogestion.

---

2. Existe-t-il une inspection médicale du travail et, le cas échéant, comment est-elle organisée ?

En dehors des visites médicales prescrites par la loi sur la protection de la jeunesse et par la StVZO ( Cf. question I c), une surveillance médicale n'est exercée que dans certaines entreprises qui la prévoient, comme c'est par exemple le cas pour les compagnies de tramways.

Chemins de fer fédéraux : la surveillance médicale des cheminots atteignant un certain âge incombe à des médecins des chemins de fer fédéraux.

Postes fédérales : voir point B I c.

---

3. Quel est le nombre et quelles sont les qualifications professionnelles des agents chargés directement du contrôle ?

On ne peut fournir de chiffres. A en juger d'après les tâches multiples auxquelles doit faire face le contrôle industriel et d'après la rareté des contrôles routiers, le nombre des agents ne semble pas suffisant pour répondre aux besoins pratiques. En tant qu'employés ou fonctionnaires des services publics, ces agents doivent passer des examens divers, qui varient en fonction de leur carrière.

Chemins de fer fédéraux et postes fédérales : le contrôle est exercé par les supérieurs directs ayant acquis des qualifications spéciales à cet effet dans leurs services.

4. Quels sont les pouvoirs des agents chargés directement du contrôle ?

En règle générale, ces agents sont uniquement habilités à faire des constats et à transmettre, le cas échéant, un procès verbal au Parquet.

En ce qui concerne les chemins de fer fédéraux et les postes fédérales, le service de contrôle peut demander au supérieur hiérarchique compétent de prendre des sanctions disciplinaires ou, le cas échéant, de donner un avertissement.

---

6. Quel est le champ d'action du contrôle et le domaine d'application de la réglementation du travail dans les transports routiers, tant en ce qui concerne les transports effectués par des salariés pour le compte de leurs employeurs (transports pour compte propre) que par des conducteurs-proprétaires ?

Le contrôle ne porte que sur l'observation des dispositions législatives et, dans les cas prévus au § 15 a StVZO (véhicules automobiles de 7,5 T et plus, tracteurs de 55 CV et plus, véhicules automobiles affectés au transport de voyageurs et comportant plus de 8 places), sur le respect des dispositions des conventions collectives relatives à la durée du repos entre les prestations de travail. Ce contrôle s'applique de la même façon à la fois aux travailleurs salariés et aux conducteurs-proprétaires. Le contrôle porte, pour les deux catégories, sur l'observation des prescriptions relatives aux durées de conduite, aux pauses et aux périodes de repos.

Chemins de fer fédéraux : Le contrôle est exercé par les chefs des services chargés de l'organisation du travail. L'inspection s'exerce par l'organisation des équipes et l'établissement des horaires de service, le comité du personnel coopérant à ces travaux. Lorsque des transports routiers sont exécutés pour les chemins de fer fédéraux par des conducteurs-proprétaires, ces derniers sont assujettis aux dispositions législatives générales.

Postes fédérales : pas de transport pour compte propre.

.../...

6. Quels sont les principaux points sur lesquels porte le contrôle le l'inspection du travail dans les transports routiers :

- a) durée du travail;
- b) amplitude de la période de travail (heures extrêmes du début et de la fin du travail) : - quotidienne  
- hebdomadaire  
- autre période.

- c) durée maximum de conduite;
- d) régime des interruptions de travail?

a) - d) le contrôle porte sur la durée du travail dans la mesure où il convient de constater si les prescriptions relatives à la durée maximum de conduite, aux pauses et à la durée des repos sont bien observées.

e) heures supplémentaires ?

le contrôle des heures supplémentaires ne porte que sur l'observation des prescriptions légales réglant la durée du travail.

f) repos quotidien et repos hebdomadaire ?

le contrôle porte également sur l'observation du repos quotidien et du repos hebdomadaire.

g) aptitudes physiques et professionnelles : -

h) autres points : -

Chemins de fer fédéraux et postes fédérales : En ce qui concerne les transports réguliers, les points a) - f) sont contrôlés déjà lors de l'établissement des horaires. Dans les transports spéciaux, un contrôle est exercé au moment de la distribution des tâches, le carnet de bord et le contrôlogue permettant une surveillance complémen-taire. L'aptitude professionnelle fait l'objet d'un examen au moment de l'engagement, le candidat étant soumis à un test; elle est ensuite contrôlée en permanence par les supérieurs hiérarchiques.

---

7. Quelles sont les méthodes d'inspection en ce qui concerne le lieu et la fréquence du contrôle ?

On n'applique pas de méthode déterminée. Les contrôles peuvent être effectués sur les voies publiques et dans les entreprises.

Chemins de fer fédéraux : voir point VII, 5 et 6.

Postes fédérales : des contrôles suivis sont exercés d'une manière inopinée.

---

6. Quels sont les moyens de contrôle ?

a) livret individuel de contrôle ?

Le livret de contrôle (Schichtenbuch). Sont exemptés de l'obligation de tenir un livret de contrôle :

- aa) les conducteurs et les convoyeurs de voitures de tourisme.
- bb) les conducteurs d'engins automoteurs.
- cc) les conducteurs de véhicules employés par l'industrie, le commerce et l'artisanat du secteur automobile, pour les livraisons de voitures et les essais.
- dd) les conducteurs et convoyeurs d'autobus et d'autocars dans les transports réguliers, lorsque les distances moyennes entre les arrêts ne dépassent pas 3 Km.
- ee) les conducteurs et convoyeurs affectés aux transports à courte distance, lorsque le début et la fin des prestations du travail sont enregistrés au moyen d'autres systèmes ou par le contrôlographe et si les pauses légales sont également fixées par écrit.
- ff) d'autres pièces justificatives peuvent être admises pour certaines entreprises.

b) documents administratifs de l'entreprise ?

Les documents administratifs de l'entreprise peuvent également être utilisés pour les contrôles.

c) autres moyens de contrôle ?

Contrôlographe. Voir, en outre, sous les points 6 a) ee), 6 a) ff).

Chemins de fer fédéraux : les moyens de contrôle sont : le carnet de bord, le contrôlographe, les horaires.

Postes fédérales : les moyens de contrôle sont : le carnet de bord individuel (l'obligation de tenir un carnet de bord n'existe pas pour les voitures de tourisme et pour les transports à courte distance), les carnets de service et, pour les véhicules plus importants, le contrôlographe.

9. Quels sont les points sur lesquels le livret individuel de contrôle du conducteur doit donner des informations ?

- a) nom et adresse de l'employeur;
- b) nom du conducteur;
- c) date ou période à laquelle se réfère la feuille;
- d) début et fin des périodes de service;
- e) début et fin des périodes de repos;
- f) nombre de kilomètres parcourus sans interruption pour chaque période de conduite;
- g) autres points ?

Le livret de contrôle donne des renseignements sur les points a) - e). Au cas où les véhicules sont munis d'un contrôlographe, on obtient aussi les indications visées en f).

Chemins de fer fédéraux : On inscrit, en outre, dans le livret, le nombre total de kilomètres parcourus.

Postes fédérales : -

---

10. Quelles sont les responsabilités des employeurs, salariés et conducteurs-proprétaires en ce qui concerne l'application de la réglementation du travail ?

Les employeurs, les salariés et les conducteurs-proprétaires doivent appliquer les dispositions législatives et conventionnelles obligatoires. Dans la mesure où il existe des comités d'entreprise ou, éventuellement, des délégués du personnel, ils doivent veiller à l'application de ces dispositions.

---

11. Quelles sont les sanctions en cas d'infraction à la réglementation du travail ?

Les infractions aux dispositions législatives, relatives à la durée du travail, à la durée de conduite, à la durée du repos et aux pauses sont punies d'amendes, d'emprisonnement de simple police et, dans les cas spéciaux, d'emprisonnement correctionnel (cf. § 71 StVZO, § 25 AZO).



Chemins de fer fédéraux : Il n'y a pas d'infraction.

Postes fédérales : Des sanctions disciplinaires sont prévues pour les infractions commises par les agents.

VIII. SITUATION SUR LE PLAN PRATIQUE EN MATIERE DE DUREE DU TRAVAIL ET DE DUREE DU REPOS

Dans quelle mesure les dispositions concernant la durée du travail et la durée du repos sont-elles respectées à l'heure actuelle ?

De l'avis des syndicats, de nombreuses indications permettent de conclure que les dispositions relatives à la durée du travail et, notamment, à la durée de repos entre les prestations de travail - par opposition aux pauses entre les périodes de conduite - ne sont pas respectées dans une mesure suffisante.

Ces dispositions sont observées aux chemins de fer fédéraux et dans les postes fédérales.

IX. ALLOCATIONS ET INDEMNITES

Quelles sont les allocations et indemnités prévues pour :

a) la nourriture ?

Chemins de fer fédéraux et postes fédérales : aucune

b) les vêtements de travail ?

De telles allocations existent parfois dans le secteur privé; elles sont la règle aux chemins de fer fédéraux et dans les postes fédérales.

c) le logement ?

En règle générale, aucune allocation de logement n'est prévue.

Les chemins de fer fédéraux et les postes fédérales n'accordent aucune allocation de logement, mais fixent les traitements et les salaires en fonction des zones de résidence. Une allocation est accordée, en outre, lors de l'occupation d'un logement.

d) les frais de déplacement ?

Dans les transports à longue distance, les frais sont remboursés selon un certain barème. A l'heure actuelle, le remboursement s'élève à 14 DM par 24 heures.

Chemins de fer fédéraux : Les conducteurs perçoivent une indemnité pour frais de déplacement et pour les dépenses effectuées. Dans les transports à courte distance, l'indemnité est calculée en fonction des périodes d'absence, dans les transports de marchandises à longue distance, en fonction du kilométrage.

Postes fédérales : Les conducteurs, les receveurs et les convoyeurs bénéficient d'une indemnisation des frais de déplacement selon des taux forfaitaires. Lorsque les conditions requises sont remplies, ces taux s'élèvent, pour une absence de 4 heures ou moins, à 1,50 DM par jour; pour une absence de 5 à 6 heures à 0,45 DM par heure; pour une absence de 7 à 12 heures à 0,55 DM par heure; pour une absence de 13 heures et plus (dans le service régulier) à 0,70 DM par heure; dans tous les autres cas, à 0,80 DM par heure.

e) la séparation ?

L'indemnité de séparation est versée, dans le secteur privé des transports, lorsqu'une convention collective spéciale a été conclue entre les représentants des employeurs et des travailleurs.

En ce qui concerne les chemins de fer fédéraux et les postes fédérales, les indemnités de séparation ne sont payées, aux termes de la réglementation sur les frais de déménagement, que si l'agent est muté en un autre lieu de travail et se trouve ainsi séparé de son domicile et de sa famille.

f) qualifications professionnelles ?

- différentes sortes de permis de conduire ;
- entretien et réparation du véhicule;
- travail administratif;
- connaissances linguistiques;
- autres qualifications professionnelles.

En règle générale, le salaire convenu ou fixé par une convention collective tient compte des qualifications professionnelles spéciales.

Les chemins de fer fédéraux et les postes fédérales ne prévoient aucune indemnité.

X. SALAIRES ET PRISES

1. Quels sont les salaires conventionnels de base pour chaque catégorie de personnes visées par le présent questionnaire :

a) travailleurs masculins ?

Transports de marchandises à longue distance : Les conducteurs perçoivent, pour une durée de travail de 48 heures par semaine, entre 99,40 et 124,80 DM, selon les Länder.

Transports par autobus : Les conducteurs perçoivent, pour une durée de travail de 45 heures par semaine, entre 93 et 126 DM, selon les Länder.

Transports de marchandises à courte distance : Les conducteurs perçoivent, pour une durée de travail de 45 heures par semaine, entre 84 et 121 DM, selon les Länder.

Chemins de fer fédéraux : Les ouvriers employés en qualité de conducteurs perçoivent un salaire qui varie, en fonction de leur classement, de leur ancienneté et de la zone de résidence, entre 1,92 et 2,71 DM l'heure, et entre 15,30 et 24,75 DM par jour de travail.

Postes fédérales : Les ouvriers employés en qualité de conducteurs perçoivent un salaire horaire minimum de 2,02 DM; celui-ci peut s'élever à 3,03 DM en fonction de leur classement dans la catégorie de traitement, de la zone de résidence et de leur ancienneté ( situation été 1961 ).

b) travailleurs féminins ?

Aucune indication. Dans la mesure où les femmes effectuent le même travail que les hommes, elles perçoivent le même salaire.

c) jeunes travailleurs :

En règle générale, les jeunes travailleurs perçoivent en vertu des conventions collectives :

lorsqu'ils sont âgés de plus de 19 ans, 90%  
 " " 18 ans, 80%  
 " " 17 ans, 70%  
 " " 16 ans, 60%  
 " moins de 16 ans, 50% du tarif conventionnel correspondant.

Aux chemins de fer fédéraux et dans les postes fédérales, l'emploi de femmes et de jeunes travailleurs ne joue aucun rôle pour les travaux étudiés ici. Aux chemins de fer fédéraux, les jeunes travailleurs perçoivent :

lorsqu'ils sont âgés de plus de 17 ans, 90% du tarif à taux plein  
 " " 16 ans, 80% " "  
 " " 14 ans, 70% " "

2. Quelle est la durée conventionnelle du travail pour les salaires de base visés sous 1 ?

Voir sous point X 1 a), 45 ou 48 heures par semaine. La durée du travail est limitée à 40 heures par semaine pour les jeunes travailleurs de moins de 16 ans, et à 44 heures par semaine pour les jeunes travailleurs entre 16 et 18 ans.

Pour les chemins de fer fédéraux et les postes fédérales, les salaires de base conventionnels sont versés pour la durée de travail normale de 45 heures par semaine ( Voir point III 1).

3. Quel est le taux de rémunération pour :

a) les heures fournies au-delà de la durée conventionnelle du travail, qu'il s'agisse de: - durée journalière;

- durée hebdomadaire;

- toute autre durée prise en considération ?

../..

La majoration pour les heures supplémentaires s'élève à 25%. Au-delà de 3 heures supplémentaires par jour, la majoration est de 50%. Pour les travaux exécutés la nuit ou le dimanche, la majoration est de 50%; pour les travaux exécutés les jours fériés, de 100%.

Chemins de fer fédéraux : Aucune rémunération supplémentaire n'est accordée aux conducteurs pour les heures supplémentaires fournies.

Postes fédérales : Il n'a pas été prévu de rémunération spéciale pour les heures supplémentaires fournies par les fonctionnaires. La majoration accordée aux ouvriers est de 25%.

- b) les heures fournies au-delà de la durée légale du travail, qu'il s'agisse de :
- durée journalière;
  - durée hebdomadaire;
  - toute autre durée prise en considération ?

La majoration est de 25%.

Chemins de fer fédéraux et postes fédérales : Il n'y a pas de différence par rapport au point a). (Voir, par conséquent, point a).

- c) le travail de nuit ?

Chemins de fer fédéraux : Une majoration pour le service de nuit est accordée aux fonctionnaires et aux ouvriers. Elle s'élève, pour les deux catégories, pour les travaux accomplis entre 22 et 6 heures, à 1,14 DM par heure et, lorsque le service est accompli dans la période de 0 à 4 heures, à un taux forfaitaire de 1,60 DM.

Postes fédérales : Une majoration de 0,55 DM l'heure est versée pour les travaux accomplis dans l'intervalle de 22 à 6 heures, aux fonctionnaires, employés et ouvriers, sans distinction de catégorie.

- d) le travail effectué un jour férié ?

Chemins de fer fédéraux : Une majoration de 100% est prévue pour les travaux exécutés un jour férié par les ouvriers; elle ne s'applique pas, toutefois, aux fonctionnaires.

Postes fédérales : -

c) le travail effectué le dimanche ?

Chemins de fer fédéraux et postes fédérales : Une majoration de 25% est prévue pour les travaux exécutés le dimanche par les ouvriers; elle ne s'applique pas, toutefois, aux fonctionnaires.

f) les heures consacrées par le personnel roulant aux travaux de chargement et de déchargement ?

Ces heures sont considérées comme heures de travail et sont rémunérées en conséquence.

Chemins de fer fédéraux et postes fédérales : Aucune majoration spéciale n'a été prévue à cet effet (rémunération normale des heures de travail).

g) les heures d'attente forcée ?

Voir point III 6 e).

Chemins de fer fédéraux : Les heures d'attente forcée sont prises en considération lors de la détermination des horaires de service. Elles sont comptées partiellement, mais non intégralement, dans la durée du travail.

---

4. Quelles sont les primes prévues pour :

- a) conduite sans dégâts;
- b) conduite rapide;
- c) longs parcours;
- d) transports de marchandises spéciales ( par exemple, marchandises dangereuses, chargements exceptionnels quant aux dimensions et au poids );
- e) nombre de kilomètres parcourus ?

a) - e) Il n'existe ni disposition législative, ni convention collective à ce sujet.

Chemins de fer fédéraux et postes fédérales : aucune prime spéciale.

XI. RESPONSABILITE DU PERSONNEL

Quelles sont les dispositions concernant la responsabilité des conducteurs vis-à-vis :

- a) de leurs employeurs, en ce qui concerne les dégâts occasionnés au matériel ?

Les travailleurs sont responsables vis-à-vis de leurs employeurs des dégâts qu'ils ont occasionnés soit par négligence caractérisée, soit intentionnellement. Différentes conventions collectives contiennent des clauses relatives à la limitation de cette responsabilité.

Chemins de fer fédéraux et postes fédérales : En général, les conducteurs ne sont responsables que pour les dégâts causés intentionnellement ou par négligence caractérisée. Dans les postes fédérales, l'indemnisation exigée, même pour les dégâts occasionnés par négligence, n'est que de 10 à 25% (jusqu'à un montant maximum de 500 DM) du dommage causé. Aux chemins de fer fédéraux, le montant de l'indemnisation est fixé par le règlement intérieur.

- b) des tiers ?

Les dommages causés aux tiers sont indemnisés en principe par l'assurance-responsabilité civile.

Les chemins de fer fédéraux et les postes fédérales indemnisent ces dégâts comme une assurance.

XII. DOCUMENTS DE BASE

Quelles sont les conventions bilatérales et multilatérales, les dispositions législatives et réglementaires, ainsi que les conventions collectives contenant des dispositions relatives aux points traités ci-dessus ?

On est prié de bien vouloir mettre les documents en cause à la disposition de la Commission.





PAYS-BASA. INTRODUCTION

1. L'étude ci-après s'appuie sur des renseignements que les syndicats et le gouvernement néerlandais ont fournis aux services de la Commission. Le rapport a également été soumis aux organisations néerlandaises des employeurs du secteur des transports routiers. Selon leur désir, certains points ont été modifiés.

Comme il s'agit, en ce qui concerne les syndicats, d'organisations qui n'exercent leurs activités que dans le domaine des transports de voyageurs et de marchandises pour compte d'autrui, le questionnaire relatif aux transports pour compte propre n'a pu recevoir de réponse que sur les points où la législation contient également des renseignements précis sur ces mêmes transports.

Il convient de noter au sujet du point 1, c), 1), qu'il n'existe pas pour le moment de convention multilatérale relative aux sujets couverts par le questionnaire. Les Pays-Bas ont cependant repris dans leur législation en matière de transports internationaux routiers l'annexe A sur les conditions de travail dans les transports internationaux routiers, jointe à la Convention de Genève du 17 mars 1954 portant réglementation économique des transports routiers internationaux.

A côté de cette réglementation spéciale applicable aux transports internationaux, il existe une réglementation séparée applicable aux transports intérieurs. Les deux réglementations se trouvent insérées dans le "Rijtijdenbesluit".

En ce qui concerne les points 1, c), 2) et 1, c), 3), il est à signaler que la réglementation des conditions de travail et de la durée des repos figure exclusivement dans le "Besluit van 12 november 1960 tot hernieuwde vaststelling van een algemene maatregel van bestuur, als bepaald in de artikelen 1, 1a, 7, 12 en 15 der Rijtijdenwet 1936 (Rijtijdenbesluit)" (Arrêté du 12 novembre 1960 portant nouvelle fixation du règlement général d'administration publique

tel qu'il est prévu aux articles 1, 1a, 7, 12 et 15 de la loi de 1936 sur la durée de conduite (Arrêté sur la durée de conduite). Cet arrêté est dénommé ci-après "Rijtijdenbesluit".

Les diverses conventions collectives actuellement en vigueur aux Pays-Bas ne réglementent que la rémunération et les autres questions connexes.

2. Selon l'art. 20 du "Rijtijdenbesluit", la réglementation relative aux transports internationaux est applicable tant au personnel des véhicules d'entreprises néerlandaises qu'à celui des véhicules d'entreprises étrangères. Cela signifie, d'une part, que le personnel d'un véhicule néerlandais en trafic international est soumis à cette réglementation tant aux Pays-Bas qu'à l'étranger. D'autre part, cette même réglementation est applicable au personnel d'un véhicule étranger pour les parcours effectués sur le territoire des Pays-Bas.

Les conventions collectives conclues pour les transports de voyageurs et de marchandises s'appliquent aux transports tant intérieurs qu'internationaux. Elles valent aussi pour les parcours que les véhicules néerlandais effectuent à l'étranger.

## B. QUESTIONS

### I. APTITUDES PHYSIQUES

a) Quelles sont les dispositions en matière d'âge minimum ?

Réponse : Aux termes de l'art. 16 de la loi du 13 septembre 1935, modifiée en dernier lieu par la loi du 30 novembre 1961, relative à la réglementation de la circulation sur les voies publiques ("Wegenverkeerswet"), le permis de conduire n'est délivré que si le candidat a atteint l'âge minimum de 18 ans.

L'art. 16 précise en outre que le Ministre des Transports fixe les catégories de véhicules à moteur.

L'art. 100 de l'arrêté royal (A.R.) du 28 août 1950, modifié en dernier lieu par l'A.R. du 2 juin 1959, fixant les dispositions relatives à la mise en application de la loi relative à la circulation sur les voies publiques ("Wegenverkeerswet") distingue quatre catégories de permis de conduire :

.../...

- Permis de conduire A, : valable pour les motocyclettes
- Permis de conduire B-E : valable pour les véhicules à moteur aménagés pour le transport de 8 personnes au maximum, non compris le conducteur, ainsi que pour les autres véhicules à moteur qui ne sont pas aménagés en vue du transport de personnes et dont le poids à vide majoré de la charge utile n'excède pas 3.500 kg
- Permis de conduire C-E : valable pour les véhicules à moteur qui ne sont pas équipés pour le transport de personnes et dont le poids à vide majoré de la charge utile dépasse 3.500 kg
- Permis de conduire D-E : valable pour les véhicules à moteur aménagés pour le transport de plus de 8 personnes, non compris le conducteur.

Aux personnes atteintes d'infirmités physiques déterminées il peut être délivré un permis de conduire de chacune des catégories citées ci-dessus, qui n'est cependant valable que pour la conduite de véhicules qui ont subi les transformations techniques indispensables pour être adaptés aux conditions physiques du conducteur. Dans ces cas, le permis de conduire est pourvu de la mention "Restreint", afin de permettre aux services de contrôle de reconnaître immédiatement qu'il s'agit d'un véhicule de construction particulière.

L'art. 71 de l'A.R. du 10 août 1939 portant application de la loi relative aux transports de personnes par véhicules à moteur (W.A.P.), modifié en dernier lieu par l'A.R. du 6 décembre 1961, dispose que : "Les personnes n'ayant pas atteint l'âge de 21 ans ne peuvent conduire un autobus". L'art. 104 de ce même A.R. prescrit que les personnes n'ayant pas atteint l'âge de 21 ans ne peuvent conduire une voiture de louage.

L'art. 2 de la loi (W.A.P.) précise que ces dispositions ne sont applicables que s'il s'agit de véhicules à moteur servant au transport de personnes. Il s'en suit que l'âge minimum de 18 ans généralement prescrit suffit pour la conduite d'un autobus à vide.

On ne trouve pas de dispositions spéciales de cette nature pour les transports intérieurs de marchandises.

En ce qui concerne les transports internationaux, les dispositions de l'A.R. du 12 novembre 1960 relatif à une nouvelle fixation des mesures telles qu'elles sont prévues par la loi de 1936 sur la durée de conduite ("Rijtijdenbesluit") sont applicables. Ces dispositions

s'appliquent tant aux transports de personnes qu'aux transports de marchandises et valent (lors de transports internationaux) tant pour les parcours dans le pays que pour les parcours à l'étranger.

L'art. 21 de ce même A.R. dispose que le conducteur d'un autobus, ou d'un camion ne peut être chargé de la conduite en trafic international que s'il a atteint l'âge de 21 ans.

Les lois et arrêtés cités ci-dessus ne contiennent pas de dispositions spéciales concernant le convoyeur. Les dispositions générales de la loi sont donc applicables à cette catégorie de travailleurs. Cela signifie que le travailleur doit avoir au moins 15 ans.

b) Quelles sont les dispositions en matière d'âge maximum ?

réponse : Il n'existe pas de dispositions relatives à l'âge maximum du personnel. A l'exception de la convention collective concernant le personnel de la société filiale des chemins de fer néerlandais (Van Gend en Loos), dont l'art. 67 dispose que le personnel est mis à la retraite à l'âge de 65 ans, les conventions collectives ne contiennent pas de dispositions limitatives. Dans la pratique toutefois, la mise à la retraite s'effectue également dans les autres entreprises à l'âge de 65 ans.

c) Quelles sont les dispositions en matière de condition physique (examen médical - nature et périodicité) ?

réponse : Suivant l'art. 16, al. 2 de la loi du 13 septembre 1935 ("Wegenverkeerswet"), le Ministre des Transports fixe les conditions auxquelles le conducteur du véhicule doit satisfaire. L'art. 103, al. 3 de l'A.R. cité plus haut ("Wegenverkeersreglement") prescrit que quiconque fait la demande d'un permis de conduire, doit signer une déclaration au sujet de son aptitude physique et mentale à conduire un véhicule. Cette déclaration a la forme d'un questionnaire, dont les questions se rapportent aux infirmités et maladies qui sont susceptibles de nuire à la sécurité routière. Lorsque le candidat doit répondre affirmativement à l'une de ces questions, il faut que la déclaration soit pourvue d'une attestation d'un médecin compétent sur la nature et le degré de l'infirmité ou de la maladie. A l'appui de cette attestation, il sera décidé si une visite médicale doit avoir lieu.

Si le candidat a atteint l'âge de 60 ans, il lui faut joindre un certificat médical établi par un médecin autre que le médecin de famille.

Eu égard au fait que la durée de validité du permis de conduire est limitée à 5 ans, le conducteur du camion doit joindre une nouvelle déclaration à chaque demande de prolongation.

En ce qui concerne le conducteur d'autobus, l'A.R. du 10 août 1939 susmentionné, dernièrement modifié par l'arrêté du 6 décembre 1961, prescrit (art. 72 et 105) qu'il doit être en possession d'un certificat médical d'où ressort son aptitude physique et mentale. Ce certificat ne peut dater de plus de 5 ans.

Comme les dispositions de la loi (W.A.P.) sont également applicables aux transports internationaux, le conducteur de véhicule affecté au trafic international doit aussi être toujours muni d'un tel certificat médical.

L'art. 22 de l'A.R. du 12 novembre 1960 ("Rijtijdenbesluit") est applicable au trafic international (transport de personnes et de marchandises). Cet article prescrit que le conducteur d'un autobus ou d'un camion qui se rend à l'étranger ou en revient, doit être porteur, pendant le voyage, d'un certificat médical prouvant qu'à l'examen médical il a été reconnu physiquement apte à conduire un autobus ou un camion en trafic international.

La validité de ce certificat est limitée à 5 ans.

Toutefois, l'art. 22 n'est pas encore entré en vigueur.

.../...

## II. APTITUDES PROFESSIONNELLES

Quelles sont les qualifications professionnelles requises ?

a) Différentes sortes de permis de conduire

réponse : Comme nous l'avons déjà mentionné en réponse à la question I, il existe aux Pays-Bas les permis de conduire A, B-E, C-E, D-E.

Pour obtenir un permis de conduire, le candidat doit subir un examen. L'art. 106 de l'A.R. ("Wegenverkeersreglement") précise que l'examen pour obtenir le permis de conduire A dure au moins 20 minutes, pour les autres permis au moins 30 minutes.

Ces examens comprennent une partie théorique et une partie pratique. La partie théorique porte sur la signalisation et les dispositions de la loi et de l'A.R. ("Wegenverkeersreglement") qui entrent en ligne de compte. La partie pratique comprend 19 points relatifs à la conduite même.

b) Entretien et réparation du véhicule

c) Travail administratif

d) Connaissances linguistiques

e) Autres qualifications professionnelles

réponse : Il n'existe pas de dispositions légales sur ces points.

Les diverses conventions collectives concernant les entreprises de transport contiennent des dispositions relatives aux salaires et aux majorations que le conducteur reçoit lorsqu'il est en possession du diplôme B. Ce diplôme est délivré par le comité de liaison "Aptitude professionnelle des conducteurs"(C.C.V.) à la suite d'un examen. Le règlement des examens pour l'obtention du diplôme varie selon que les travailleurs sont affectés aux transports de personnes ou à ceux de marchandises.

.../...

Les conventions collectives pour le secteur des transports prévoient l'obligation de certains travaux d'entretien et de réparation des véhicules. Le travail administratif fait également l'objet de ces conventions collectives et concerne la tenue d'un livret de route et le décompte des frais de transport des marchandises.

Les conventions collectives répartissent les conducteurs en catégories de salaires. Les différences entre ces catégories de salaires reposent notamment sur des différences d'aptitude professionnelle, par exemple en ce qui concerne le chargement et le déchargement, l'exécution de travaux administratifs, la connaissance de l'organisation du réseau, etc.

### III. DUREE DU TRAVAIL

1. Quelle est la durée normale du travail actuellement en vigueur :

a) par jour ?

réponse : Le "Rijtijdenbesluit" ne connaît pas la notion de durée normale du travail. Cet arrêté définit comme "werktijd" (durée du travail) :

- pour les personnes ne travaillant pas en qualité de salarié : le temps durant lequel elles conduisent un autobus, un taxi ou un camion. Il s'agit donc ici de conducteurs propriétaires ;
- pour les personnes travaillant en qualité de salarié : le temps durant lequel elles conduisent un autobus, un taxi ou un camion, ainsi que le temps durant lequel elles effectuent d'autres travaux comme salariés.

Cette notion de durée du travail est, certes, comparable à la durée normale du travail, mais ne lui est cependant pas identique. Il ressort de l'exposé ci-dessus que les dispositions à ce sujet ne prévoient pas une durée normale du travail mais une durée maximale du travail.

Pour comprendre exactement la notion de durée du travail, il est indispensable d'analyser la notion de "diensttijd" (amplitude). Le "Rijtijdenbesluit" définit cette notion comme étant l'intervalle entre deux repos ininterrompus. Cette dernière notion sera également l'objet du point III, 2, puisqu'elle équivaut à l'espace de temps total du jour (ou de la nuit) durant lequel le travail est permis.

Il convient de souligner que l'amplitude comprend, outre la durée du travail, les courtes interruptions de travail et le temps d'attente.

Toutes les considérations qui suivent sur les notions de durée du travail et d'amplitude se rapportent aussi bien aux transports pour compte d'autrui qu'aux transports pour compte propre. Elles valent tant pour les salariés que pour les conducteurs propriétaires, à moins que le texte n'indique clairement le contraire.

L'art. 10 du "Rijtijdenbesluit" précise que, pour le personnel des autobus et camions, la durée du travail comprise dans l'amplitude ne peut excéder 10 heures ; cependant, deux fois par semaine elle peut atteindre 12 heures au maximum. Cette prescription s'applique au trafic intérieur aussi bien qu'au trafic international.

b) par semaine

et

c) pour toute autre période de référence ?

réponse : Selon l'art. 9 du "Rijtijdenbesluit", la durée du travail du personnel des autobus et camions ne peut dépasser 51 heures par semaine en moyenne pour une période ininterrompue de 3 semaines au maximum, ni 55 heures par semaine. Cette prescription, également, s'applique au trafic, tant intérieur qu'international.

L'exposé ci-dessus montre clairement que les dispositions de la loi ne se rapportent pas à une durée normale du travail, mais à une durée maxima.

Les conventions collectives, au contraire, comportent la notion de "wekelijkse werktijd", c'est-à-dire de durée hebdomadaire du travail. Cette notion est celle qui se rapproche le plus de la notion de durée normale du travail, mais n'en est pas non plus le synonyme. La durée hebdomadaire du travail ne doit notamment pas être toujours considérée comme la durée du travail qui, en pratique, est fournie "normalement", c'est-à-dire en moyenne ; elle ne constitue essentiel-

.../...



lement qu'une base pour la rémunération et son dépassement donne lieu au paiement d'heures supplémentaires. Selon les diverses conventions collectives concernant le personnel roulant, cette durée hebdomadaire de travail est de 48 heures pour tous genres de transports de personnes, et de 51 heures pour le transport de marchandises. D'après les dernières modifications aux conventions collectives, d'octobre 1961, la durée hebdomadaire du travail dans les diverses entreprises de transports de personnes et de marchandises peut être réduite à 47 heures à la demande des membres du "College van Rijksbemiddelaars" (collège des médiateurs de l'Etat).

Lorsque l'entreprise a son siège dans une région où la semaine de 45 heures en 5 jours est généralisée, une autorisation de réduire la durée hebdomadaire du travail à 45 heures, peut être accordée. Les transports se trouvent actuellement dans cette période de réduction de la durée hebdomadaire du travail.

Il convient d'observer dans ce cadre, que la réduction de la durée de travail n'est pas nécessairement liée à l'introduction d'une semaine de 5 jours.

C'est uniquement dans les entreprises qui exploitent des lignes régulières d'autobus que la durée de travail effectivement accomplie, c'est-à-dire la durée normale du travail, pourrait correspondre à cette notion qui est une notion servant au calcul de la rémunération de la durée hebdomadaire de travail. Ces entreprises sont tenues, en vertu de l'art. 37 du "Rijtijdenbesluit", de fixer la durée du travail dans des horaires de service. D'après ceux-ci, on travaille effectivement dans beaucoup de cas, 47 ou 48 heures en moyenne, au cours d'une semaine de 6 jours. La semaine de 45 heures en 5 jours, soit 9 heures par jour, s'introduit petit à petit.

Pour les transports de marchandises, au contraire, il semble vraisemblable que la durée moyenne effective de travail, dépasse dans beaucoup de cas, surtout dans le trafic international irrégulier, la base de rémunération constituée par la durée hebdomadaire du travail de 51 heures.

L'article 20 du "Rijtijdenbesluit" prescrit, il est vrai, que les entreprises qui exploitent des lignes régulières de transport de marchandises doivent établir des horaires de service. Mais, dans la pratique et, en raison des difficultés techniques inhérentes à ce genre de transports, on n'a établi que très peu d'horaires de service jusqu'ici.

.../...

En pratique, dans les transports routiers des chemins de fer néerlandais, on ne travaille pas plus de 45 heures en moyenne par semaine, les samedis étant libres.

2. Quelle est l'amplitude de la journée de travail (c'est-à-dire quelle est la période pendant laquelle le travail peut être normalement effectué, sans avoir recours à une autorisation ou dérogation spéciale) ?

réponse : Il s'agit donc de la notion d'amplitude décrite au point III, 1. Cette amplitude n'est donc pas considérée comme partie d'un espace de temps de 24 heures, mais comme l'intervalle entre deux repos ininterrompus. D'après l'art. 11 du "Rijtijdenbesluit", l'amplitude ne peut dépasser 14 heures, pour le personnel d'autobus et de camions en trafic intérieur. Elle peut cependant, deux fois par semaine, atteindre 16 heures au maximum. En outre, lorsque le voyage est effectué par autocar (transports occasionnels), elle peut atteindre 16 heures au maximum pendant la période du 1er juin au 1er septembre.

En ce qui concerne les transports internationaux, il ressort de l'art. 24 du "Rijtijdenbesluit", que l'amplitude pour le personnel d'autobus ou de camions, âgé d'au moins 18 ans, peut atteindre 14 heures au maximum par période de 24 heures. Une fois par semaine toutefois, elle peut atteindre 16 heures.

3. Quelles sont les dispositions concernant le nombre minimum de conducteurs par véhicule dans certaines catégories de transport et quelle est leur incidence sur la durée du travail ?

réponse : l'art. 28 du "Rijtijdenbesluit" prescrit que le personnel d'un autobus ou d'un camion, pourvu d'une remorque - le poids total maximum autorisé de l'ensemble n'excédant 2.500 kg - doit comprendre deux conducteurs ou un conducteur et un convoyeur. Un véhicule articulé dont le poids total maximum dépasse dix mille kg, doit disposer de deux conducteurs.

.../...

Ces dispositions n'ont pas d'incidence sur la durée du travail de chaque conducteur ou convoyeur séparément mais uniquement sur l'amplitude.

Cette dernière peut atteindre dans le trafic intérieur, suivant l'art.

11 du "Rijtijdenbesluit", 18 heures au maximum lorsqu'il y a deux

conducteurs, et dans le trafic international, suivant l'article 24,

16 heures par période de 24 heures, à condition que le véhicule automobile soit équipé d'une couchette pour l'un des deux conducteurs.

4. Sous quelles conditions et dans quelles limites, la durée normale du travail peut-elle être dépassée par des heures supplémentaires :

a) par jour ?

b) par semaine ?

c) pour toute autre période de référence ?

réponse :

1) d'après la législation : le "Rijtijdenbesluit" ne connaît pas du tout la notion d'heures supplémentaires. Comme il a déjà été exposé, cet arrêté fixe exclusivement des limites maxima de la durée du travail et de l'amplitude sans préciser la durée normale du travail et la notion connexe d'heures supplémentaires.

Le "Rijtijdenbesluit" prévoit pourtant la possibilité, dans des cas déterminés, notamment quand il y a surcroît de travail ou s'il faut assurer la bonne exécution du trafic régulier, d'accorder des dérogations aux dispositions sur le maximum autorisé de la durée et de l'amplitude du travail. Les syndicats ont une fonction consultative dans la procédure qui s'y rapporte. Lorsqu'il s'agit de services réguliers, ils recommandent en général, de déroger à l'art. 11 qui permet deux fois par semaine une amplitude de 16 heures, et d'autoriser celle-ci trois fois par semaine.

C'est uniquement pour les transports très lourds et lents qu'il arrive que les syndicats se déclarent exceptionnellement d'accord avec une amplitude de 17 à 18 heures.

.../...

2) selon les conventions collectives : Les diverses conventions collectives au contraire, comportent la notion d'heures supplémentaires. Cette notion n'a pourtant aucun rapport avec une quelconque durée normale légale du travail, dont la notion ne figure pas dans le "Rijtijdenbesluit". Les heures supplémentaires conventionnelles peuvent, par conséquent, être effectuées sans autorisation spéciale, dans les limites de la durée du travail déterminée par le "rijtijdenbesluit" (III, 1).

En ce qui concerne le personnel roulant des transports de personnes, les heures supplémentaires sont des heures qui dépassent une durée moyenne de travail effectif de 48 heures par semaine, calculée sur une période de 9 semaines au maximum. Pour le personnel roulant des transports de marchandises, les heures supplémentaires sont les heures qui dépassent la "durée du service" (diensttijd) au sens de la convention collective. Cette "durée de service" est fixée à 51 heures par semaine civile. Elle ne correspond pas à la notion d'amplitude prévue dans le "Rijtijdenbesluit" et dont nous avons traité aux points III,1 et 2. La convention collective entend par "durée de service", l'intervalle entre le moment où commence le travail et le moment où il finit, déduction faite du temps effectif des repas qui est au maximum d'une heure et demie par jour et de sept heures et demie par semaine. Il s'agit donc ici, d'une simple base de rémunération.

En ce qui concerne les transports routiers des chemins de fer ("Van Gend & Loos"), les heures supplémentaires sont définies comme des heures au-delà du nombre d'heures qui servent de base pour établir les salaires hebdomadaires et mensuels (45 heures par semaine), ou de la durée du travail prévue selon l'horaire de service pour une journée.

5. Quel est le maximum absolu de la durée du travail :

a) par jour ?

réponse : comme exposé aux points 1 et 2 :

1° maximum autorisé de la durée du travail :

autobus, autocars et camions - transports intérieurs et internationaux : 10 heures, mais 12 heures deux fois par semaine.

2° maximum autorisé de l'amplitude :

1. transports intérieurs : autobus et camions : 14 h., mais 16 h deux fois par semaine

autocars : du 1/6 au 1/9 : 16 h.

autobus, autocars,  
camions avec 2 con-  
ducteurs : 18 heures.

.../...

2. transports internationaux : autobus, autocars et camions - âge minimum ,  
18 ans : 14 heures, mais 16 h une fois par  
semaine.  
avec deux conducteurs : 16 h.

b) par semaine ?

réponse : voir aussi points 1 et 2.

1) maximum autorisé de la durée du travail : autobus, autocars et camions -  
transports intérieurs et inter-  
nationaux : 55 h.

2) maximum autorisé de l'amplitude : ce maximum n'a pas été déterminé par le  
"Rijtijdenbesluit". Il peut cependant être  
calculé, de manière purement théorique, sur  
la base des dispositions relatives au repos  
journalier et au jour de repos obligatoire.  
Il s'agit là de valeurs maxima qui ne sont  
guère atteintes dans la pratique :

1. transports nationaux : suivant les indications des organisations d'em-  
ployeurs et des syndicats : 74 h dans les trans-  
ports de personnes, et 76 h dans les transports  
de marchandises.

2. transports internationaux : suivant les indications des syndicats : 84 h.  
Les calculs sur ce point manquent cependant de clarté et devraient par consé-  
quent être examinés en commun avec les organisations en cause.

c) pour toute autre période de référence ?

réponse : 1) maximum autorisé de la durée du travail :

autobus, autocars et camions, transports intérieurs et internationaux:  
3 x 51 h. = 153 h. par période de 3 semaines.

2) maximum autorisé de l'amplitude : ce renseignement fait défaut.

.../...

6. Quels sont les modes de calcul de la durée du travail, en fonction de ses éléments constitutifs ?

A. Les réponses suivantes aux questions a) à h), concernant la rémunération, sont fondées sur les conventions collectives.

a) notion du travail effectif:

réponse : dans le transport régulier par autobus, ainsi que dans le transport par groupes, les travaux suivants sont considérés comme durée de travail effective :

1. le temps de conduite ;
  2. le temps pendant lequel le travailleur délivre les billets en cours de voyage ;
  3. le temps de présence durant lequel sont effectués les travaux pour mettre ou tenir l'autobus en état de marche ;
  4. le temps pendant lequel est effectué le lavage de l'autobus ;
  5. le temps pendant lequel sont effectués d'autres travaux, notamment les comptes ;
  6. le temps pendant lequel le travailleur effectue le service de "réserve".
- La durée normale du travail, selon les conventions collectives dans les grandes entreprises de transport par autobus, est actuellement de 45 heures pour les transports réguliers. Voir également sous B, III, 1, b) et c).

Dans les autocars et les transports occasionnels, la base de calcul de la rémunération est une période moyenne de 48 h., calculée sur une période fixée à l'avance, de 9 semaines au maximum, à condition que les cinq sixièmes/servent de base de rémunération. Pour les voyages qui durent plusieurs jours, on se fonde sur un minimum de 8 h., de travail par jour.

Dans les transports de marchandises, la convention collective ne contient aucune disposition sur la durée de travail effective. Comme nous l'avons déjà exposé sous les points III 4, a), b) et c), 2°, c'est la notion de "durée du service" qui est la base de la rémunération. La convention collective entend par le terme "diensttijd" (terme ne correspondant pas à l'amplitude dont il est question dans le "Rijtijdenbesluit"), l'espace de temps qui s'écoule entre le moment de l'entrée en service et la fin du service, déduction faite des pauses effectives pour les repas qui ne doivent pas dépasser 1 h 1/2 par jour et 7 h 1/2 par semaine. Pour base de calcul, on prend souvent 50 heures et dans les grandes villes, 48 heures.

.../...

En revanche, la convention collective de Van Gend & Loos ne connaît pas la notion de "durée de service" (diensttijd) au sens exposé ci-dessus. Cette convention conserve toutefois la même définition de la notion "durée de travail". Le calcul est basé ici sur 45 heures.

b) temps de disponibilité sur le lieu du travail :

réponse : selon la réponse donnée ci-dessus en a), 6°, dans le transport régulier de voyageurs, ce temps est rémunéré à 100 % en tant que durée de travail, dans la mesure où il s'agit du service de réserve. Le temps de disponibilité ne faisant pas partie de la durée de travail effective, mais qui constitue en effet une partie de la "durée du service" (diensttijd), est, à concurrence d'une heure et demi par jour et de six heures par semaine, compté pour moitié comme durée de travail effective, après déduction des pauses pour les repas et des périodes d'attente d'une demi-heure ou plus. Cependant, des arrangements spéciaux ont été conclus, dans de nombreuses grandes entreprises, selon lesquels cette partie de la "durée de service" est comptée non pas pour moitié, mais en totalité, en tant que durée effective de travail.

Le même principe s'applique aux transports de groupes, à cette réserve toutefois que 4 heures de service par jour ou 24 heures de service par semaine au maximum, peuvent être comptées pour moitié et que les heures de service dépassant cette limite sont comptées comme heures de travail entières.

En ce qui concerne les autocars et les transports occasionnels, voir sous B, III, 6, a).

Pour le transport de marchandises voir le point B, III, 6, a).

c) temps de disponibilité au domicile :

réponse : cette notion ne se trouve plus dans les conventions collectives actuelles.

d) temps nécessaire pour aller et retour du domicile au lieu de travail :

réponse : ce temps n'est pas rémunéré, à moins que le travail ne commence à un autre endroit que le point d'attache.

e) temps d'attente :

réponse : voir pour tous les modes de transport, sous B, III, 6, b).

.../...

f) temps de parcours à vide :

réponse : ce temps est rémunéré à plein tarif.

g) travaux de préparation et de fin de service :

réponse : ces travaux sont rémunérés à plein tarif. Voir également sous B, III, 6, a).

h) courtes pauses et interruptions du travail :

réponse : dans le transport de voyageurs, ne sont rémunérées comme durée de travail, même lorsque des arrangements spéciaux ont été conclus, que les courtes pauses et interruptions de travail de moins d'une demi-heure au point d'attache. Pour les pauses d'une demi-heure et plus, voir sous le point III, 6, b).

B. Selon le "Rijtijdenbesluit" il convient de répondre ainsi aux questions a) à h) :

a) notion du travail effectif :

réponse : voir sous B, III, 1, a) en ce qui concerne les définitions des notions d'amplitude et de durée du travail.

b) temps de disponibilité sur le lieu du travail :

réponse : ce temps est défini dans le "Rijtijdenbesluit" en tant que temps de travail, c'est-à-dire comme une durée comprise dans l'amplitude et qui n'est ni une durée de travail, ni une durée de repos.

Ce temps de disponibilité est par conséquent considéré comme faisant partie de l'amplitude et non de la durée du travail.

c) temps de disponibilité au domicile :

réponse : n'existe pas.

d) temps nécessaire pour aller et retour du domicile au lieu de travail :

réponse : ce temps n'est compté comme amplitude, que lorsque le travail commence en un autre endroit que le point d'attache. Dans ce cas, lorsque le travailleur ou le conducteur propriétaire conduit pendant ce temps un véhicule, ce temps est considéré comme durée du travail ; autrement, seulement comme "temps d'attente", c'est-à-dire, comme partie intégrante de l'amplitude.

.../...



e) temps d'attente .

réponse : voir sous B, III, 6, B, b).

f) temps de parcours à vide :

réponse : ce temps est compté aussi bien comme amplitude que comme durée de travail.

g) travaux de préparation et de fin de service

réponse : ces travaux sont comptés aussi bien comme amplitude que comme durée du travail.

h) courtes pauses et interruptions du travail

réponse : les interruptions de moins de 15 minutes pendant la durée du travail, ou, le cas échéant, pendant le "temps d'attente" (en tant que partie intégrante de l'amplitude), sont comptées dans la durée du travail, ou comme "temps d'attente" (c'est-à-dire en tant que partie de l'amplitude).

7. Quelle est la durée maximum de conduite ?

a) sans interruption

réponse : il est interdit de conduire un véhicule, en état de grande fatigue. On considère qu'un conducteur a atteint ce stade, lorsqu'il a conduit un véhicule pendant plus de 5 heures, sans interruption d'une demi-heure au minimum, à moins qu'il ne conduise selon un horaire qui prévoit un nombre suffisant d'interruptions de moins d'une demi-heure, sur une période de plus de 5 heures.

Il faut souligner que l'interruption obligatoire d'une demi-heure n'équivaut pas nécessairement à un repos.

b) par jour

réponse :

1) dans les transports intérieurs

Pour les transports intérieurs, la durée de conduite n'est pas limitée directement, mais indirectement, par la durée du travail maximum autorisée. Celle-ci est de 10 heures, et de 12 heures deux fois par semaine au maximum.

.../...

2) transports internationaux

En revanche, dans les transports internationaux, la durée de conduite est directement limitée à 9 heures.

c) par semaine

réponse : dans les transports intérieurs aussi bien que dans les transports internationaux, la durée de conduite hebdomadaire n'est limitée que d'une manière indirecte, par la durée maximum de travail autorisée. Celle-ci ne peut dépasser ni 51 heures par semaine en moyenne pour une période ininterrompue de 3 semaines, ni 55 heures par semaine.

d) pour toute autre période de référence

réponse : voir sous le point III, 7, c).

IV. DUREE DU REPOS

1. Quel est le régime des pauses ?

réponse : le "Rijtijdenbesluit" ne contient aucune disposition sur les interruptions. Il n'existe à ce sujet que les dispositions exposées sous le point B, III, 7, a) et réglementant les interruptions après une période déterminée de conduite.

Les conventions collectives contiennent, comme nous l'avons déjà exposé sous le point B, III, 6, A, a) et b), des dispositions réglementant les pauses pour les repas. Il ne s'agit toutefois que d'une question de rémunération.

2. Quelle est la durée minimum du repos :

a) entre deux prestations de travail ?

réponse :

1) dans les transports intérieurs

La durée du repos minimum entre deux périodes de service successives, doit être pour le personnel des autobus et des camions, de douze heures au minimum. Toutefois, cette durée peut être ramenée à 10 heures, deux fois par semaine, pour le personnel des camions, et une fois par semaine, pour le personnel des autobus.

.../...

Dans les deux cas, la durée du repos peut être ramenée à 10 heures, lorsque deux conducteurs sont présents sur le véhicule.

Dans les transports par autocars, la durée du repos peut être ramenée à 10 heures entre deux voyages, du 1er juin au 1er septembre.

2) transports internationaux

Pour le transport de voyageurs, aussi bien que pour le transport de marchandises, la durée du repos doit être d'au moins 10 heures consécutives, pendant une période de 24 heures calculée à partir du commencement de l'amplitude. Elle peut, toutefois, être ramenée à 8 heures :

a) une fois par période de 7 jours ;

b) lorsque deux conducteurs se partagent la conduite du véhicule et que celui-ci est muni d'une couchette.

b) par semaine ?

réponse : on ne peut répondre à cette question, qui concerne la durée totale du repos hebdomadaire, y compris le jour de repos obligatoire, que sur la base de calculs tenant compte du jour de repos obligatoire (36 heures par semaine).

Selon les calculs des syndicats, on doit tenir compte des cas suivants :

1. pour les transports effectués sur le territoire national

a) transport régulier de voyageurs : 4 fois par semaine 12 h de repos

1 " 10 "

1 jour de repos obligatoire de 36 heures

au total : 94 heures de repos

b) transport de marchandises : 3 fois par semaine 12 h de repos

2 " 10 "

1 jour de repos obligatoire de 36 heures

au total : 92 heures de repos.

.../...

Lorsque le conducteur suit un horaire, le jour de repos obligatoire peut être réduit à 30 heures 1 fois sur une période de deux semaines, si cela est nécessaire pour des raisons d'alternance des équipes.

Dans ce cas, la moyenne de la durée minimum totale de repos par semaine, sera réduite de 3 heures, c'est-à-dire, qu'elle sera ramenée à 91 heures pour le transport régulier de voyageurs, et à 89 heures pour le transport de marchandises.

Il convient d'observer que les syndicats n'ont pas établi de calcul pour le transport par autocars. Si l'on se fonde sur le régime mentionné ci-dessus, la durée minimum totale du repos devrait être calculée comme suit :

- c) transport par autocars : I du 1er septembre au 1er juin :  
voir transports réguliers de voyageurs :  
94 heures  
II du 1er juin au 1er septembre :  
5 fois par semaine 10 h de repos  
1 jour de repos obligatoire de 36 h  

---

au total : 86 heures de repos.

Les syndicats n'ont pas non plus établi de calcul pour les transports de marchandises, lorsqu'il y a deux conducteurs. Dans ce cas, le calcul figurant ci-dessus en II, pour les autocars, est valable.

Toutefois, on peut se demander si, pour tous ces calculs, il a été tenu suffisamment compte du fait que pour les transports intérieurs, la durée du repos n'est pas calculée sur 24 heures, mais sur la période s'écoulant entre deux amplitudes. En outre, cet exposé ne mentionne pas tous les cas venant en ligne de compte. Il en résulte que cet ensemble de problèmes devrait être examiné avec les organisations compétentes.

## 2. transports internationaux

Les calculs suivants, qui s'appliquent aussi bien au transport de voyageurs qu'au transport de marchandises, reposent sur le fait que la durée du repos, dans les transports internationaux, est toujours calculée pour une période de 24 heures. Pour cette raison, ces calculs pourraient être considérés comme exacts.

.../...

I 1 conducteur : 4 fois par semaine, 10 heures de repos  
1 fois par semaine, 8 heures de repos  
1 jour de repos obligatoire de 36 heures.  
au total : 84 heures de repos.

II 2 conducteurs par véhicule équipé d'une couchette :  
5 fois par semaine, 8 heures de repos  
1 jour de repos obligatoire de 36 heures  
au total : 76 heures de repos

c) pour toute autre période de référence ?

réponse : voir sous le point B, IV, 2, b), les renseignements concernant l'alternance des équipes.

3. a) Existe-t-il un jour de repos hebdomadaire obligatoire et combien d'heures payées - non payées - doit-il comporter au minimum ?

réponse : le "Rijtijdenbesluit" dispose que chaque semaine, pour les transports nationaux aussi bien qu'internationaux, une période de 36 heures de repos consécutives doit englober au moins 23 heures d'un même jour civil. Ces heures ne sont pas payées. Comme cela a déjà été exposé sous le point B, IV, 2, b), ce repos peut, lorsqu'il s'agit des transports nationaux, être ramené à 30 heures, une fois par période de 2 semaines, lorsqu'il s'agit de travail par équipes.

Le "Rijtijdenbesluit" exige que, dans les transports internationaux, la durée de repos comprenne autant que possible un dimanche ou un jour férié.

En outre, les conventions collectives stipulent qu'il ne sera pas travaillé les dimanches, les jours fériés nationaux ou les fêtes chrétiennes généralement reconnues, à moins que la nature ou l'intérêt de l'entreprise ne l'exige.

C'est évidemment le cas pour le transport de voyageurs.

En revanche, le "Rijtijdenbesluit" interdit, pour les transports de marchandises, de travailler le dimanche ; cette interdiction est assortie d'exceptions comme celle concernant le transport de marchandises périssables, par exemple.

.../...

b) Quelle est la nature et l'importance des dérogations envisagées pour la matière visée sous a) ?

réponse : aucune

4. a) Quel est le nombre de jours de congés payés par an ?

réponse : selon les conventions collectives, les travailleurs ont droit à 15 jours de congé payé par an ; les travailleurs, dont l'ancienneté dans l'entreprise est de 25 et 40 ans, ont droit à 18 et 21 jours de congé payé par an, respectivement. Les samedis sont comptés intégralement comme jours de congé.

b) Quelle est la nature et l'importance des dérogations envisagées pour la matière visée sous a) ?

réponse : les conventions collectives prévoient la possibilité d'une certaine déduction en cas de maladie prolongée.

Il est, en outre, prévu que, si le congé n'a pu être pris pour des raisons de service, la rémunération des jours de travail effectué pendant la période de congé prévue est majorée de 100 %.

Normalement, les congés sont effectivement pris.

5. a) Quel est le nombre de jours fériés par an, sans prestation de travail non payés - payés ?

réponse : selon les conventions collectives, il y a 7 jours fériés payés : le jour de l'an, le lundi de Pâques, l'Ascension, le lundi de Pentecôte, les 25 et 26 décembre, l'anniversaire de la Reine.

Dans le sud du pays, quelques entreprises admettent également certains jours fériés catholiques comme jours payés sans prestation de travail, en les imputant partiellement sur le congé annuel.

b) Quelle est la nature et l'importance des dérogations envisagées pour la matière visée sous a) ?

réponse : les conventions collectives stipulent que le travail est autorisé lorsque la nature ou l'intérêt de l'entreprise l'exige.

6. Quel est le régime des jours de compensation dans le cas où la durée normale du travail a été dépassée par le travailleur pendant une certaine période ?

réponse : comme nous l'avons déjà exposé sous le point B, III, 1, la notion de la "durée normale du travail" n'existe pas aux Pays-Bas, ni dans le "Rijtijdenbesluit", ni dans les conventions collectives.

Toutefois, la convention collective relative aux transports de marchandises mentionne la notion "durée du service" (diensttijd), en tant que base de rémunération (voir B, IV, 4, a), b) et c). Selon cette convention, l'employeur a le droit d'accorder des heures de compensation pendant une période de deux semaines consécutives à la semaine ou à la période au cours de laquelle les heures supplémentaires ont été fournies.

Dans ce cas, on doit verser, en outre, la majoration spéciale prévue pour les heures supplémentaires.

Dans le transport régulier de voyageurs, lorsque la durée moyenne effective du travail de 48 heures par semaine est dépassée pendant une partie (par exemple, quelques semaines) de la période convenue de 9 semaines au maximum - qui est à la base du calcul d'heures supplémentaires (voir point B, III, 4, a), b) et c), on peut également accorder des jours de compensation pendant la période convenue.

Il s'agit d'éviter que la moyenne de la durée du travail effective de 48 heures (ou souvent maintenant 45 heures) ne soit dépassée sur l'ensemble de la période convenue.

7. Quel est le régime des jours de compensation en cas de travail effectué à l'occasion :

- a) des jours fériés ?
- b) des dimanches ?
- c) des jours fériés coïncidant avec un dimanche ?

réponse : Les conventions collectives pour le transport de voyageurs et le transport de marchandises stipulent que les travaux effectués le dimanche ou les jours fériés, pourront, soit être remplacés par des jours de compensation, soit donner lieu à une rémunération correspondant au salaire d'une journée de travail. Au cas où une telle rémunération compensatoire est accordée, le montant doit être augmenté de la somme à acquitter au titre de l'impôt sur le salaire, à condition que le travailleur travaille un jour férié ne coïncidant pas avec un dimanche, ou qu'il soit libre en semaine pendant le jour de repos accordé en remplacement du dimanche.

.../...

V. DISPOSITIONS APPLICABLES A CERTAINES CATEGORIES DE TRAVAILLEURS

Quelles sont, pour les travailleurs féminins et les jeunes travailleurs, les dispositions spéciales concernant :

a) l'horaire du travail ?

réponse : il n'existe aucune disposition spéciale pour les travailleurs féminins. Les jeunes travailleurs de moins de 18 ans ne peuvent fournir aucun travail entre 19 heures et 6 heures.

b) la durée du travail ?

réponse : aucune

c) l'horaire de repos ?

réponse : voir sous les points B, V, a).

Les jeunes travailleurs sont, en outre, toujours libres le dimanche.

d) la durée du repos ?

réponse : il n'existe des dispositions spéciales que pour les transports nationaux. Les cas étudiés sous le point V, IV, 2 et dans lesquels on peut réduire la durée du repos, ne s'appliquent pas aux jeunes travailleurs.

Par conséquent, la durée ininterrompue du repos des jeunes travailleurs, entre deux amplitudes consécutives, ne peut être inférieure à 12 heures.

Naturellement, la durée du repos hebdomadaire s'en trouve également augmentée.

VI. REDUCTION DE LA DUREE DU TRAVAIL ET ACCROISSEMENT DE LA DUREE DU REPOS

Quelles sont les perspectives de modification éventuelle concernant les points traités ci-dessus en fonction de l'évolution prévisible de :

a) conventions multilatérales et bilatérales ?

réponse : on peut supposer que les Pays-Bas ratifieront la convention sur les conditions sociales dans les transports routiers, ouverte à la signature à Genève, au mois de janvier 1962. Etant donné que cette convention s'écarte en ce qui concerne certains points de l'annexe A, (sur les conditions d'emploi du personnel dans les transports routiers internationaux) de l'Accord général portant réglementation économique des transports routiers internationaux, signé le 17 mars 1954 à Genève, que les Pays-Bas ont repris dans leur législation sur les transports internationaux, la ratification pourrait donner lieu à certaines modifications de la législation en vigueur, mais non cependant à une amélioration sur le plan social.

.../...



b) dispositions législatives et réglementaires ?

réponse : le gouvernement a l'intention de ramener à 48 heures par semaine la moyenne de la durée du travail, qui peut être, actuellement, selon le "Rijtijdenbesluit" de 51 heures au maximum.

c) conventions collectives ?

réponse : comme cela ressort du point B, III, 1, A), b) et c) et du point B, X, 2, les bases de rémunération indiquées dans les conventions collectives, ont été réduites récemment. Cette réglementation provisoire sera remplacée, au moment de l'entrée en vigueur des nouvelles conventions collectives, le 1er avril ou le 1er mai prochain, par une réglementation définitive. Bien qu'il ne s'agisse, dans les conventions collectives, que de bases de rémunération, une réduction de ces bases pourrait avoir certaines incidences sur la durée effective du travail, surtout dans le transport régulier de voyageurs.

VII. CONTROLE

1. Comment est organisée, sur le plan administratif, l'inspection du travail dans les transports routiers ?

réponse : selon les dispositions de l'article 8 de la loi du 9 novembre 1938 (Rijtijdenwet) ce sont les fonctionnaires de l'inspection du travail, mentionnés à l'article 77 de la loi sur le travail de 1919, ainsi que les fonctionnaires de l'inspection d'Etat de transports, désignés par le ministre des transports, qui sont chargés de ce contrôle.

L'article 42 de la loi du 13 septembre 1935, relative à la réglementation de la circulation sur les voies publiques, contient une disposition analogue. L'inspection d'Etat a été instituée par arrêté royal du 12 juin 1936. Elle est chargée, conformément à l'article 1a, de surveiller les transports, et de veiller à l'observation et à l'application des dispositions et règlements qui s'y réfèrent.

En outre, c'est à la police qu'appartient le pouvoir de contrôle.

D'une façon générale, l'inspection du travail s'occupe de la surveillance des transports pour compte propre, et l'inspection d'Etat du contrôle des transports professionnels.

2. Existe-t-il une inspection médicale du travail, et, le cas échéant, comment est-elle organisée ?

réponse : il n'y a pas d'inspection médicale du travail. Comme il a déjà été indiqué dans notre réponse à la question B, I, c), il n'existe qu'un certificat d'aptitude, qui doit être renouvelé tous les 5 ans, et, en ce qui concerne le transport de voyageurs et les transports internationaux de marchandises, une attestation médicale dont la durée de validité est de 5 ans.

On envisage de créer un service d'inspection médicale du travail. Mais, selon toute probabilité, cela ne se fera pas avant un ou deux ans.

3. Quel est le nombre et quelles sont les qualifications professionnelles des agents chargés directement du contrôle ?

réponse : au total, 100 fonctionnaires sont chargés du contrôle. Il existe, outre ces fonctionnaires (contrôleurs de l'inspection d'Etat des transports), qui sont chargés surtout du contrôle des transports professionnels, une police spéciale de la circulation dans les grandes villes. La plupart des contrôleurs de l'inspection d'Etat des transports, reçoivent une formation en matière de police, et ils doivent avoir en plus des connaissances spéciales en matière de législation des transports.

Le nombre d'agents de l'inspection du travail, chargés du contrôle des transports routiers, n'a pas été communiqué aux services de la Commission.

4. Quels sont les pouvoirs des agents chargés directement du contrôle ?

réponse : les agents chargés directement du contrôle disposent de pouvoirs de poursuite illimités. En règle générale, le contrôle s'effectue sur les voies publiques et au siège des entreprises.

.../...

Conformément à la tâche qui incombe à l'inspection d'Etat des transports, les agents doivent veiller, comme il a déjà été exposé sous le point 1, à l'application et au respect de toutes les dispositions relatives aux transports. Il en découle que ces agents doivent avoir accès aux véhicules automobiles, aux administrations et aux ateliers de l'entreprise. Un agent peut verbaliser la personne coupable d'infraction à la loi.

Ce n'est que lorsque la poursuite du voyage est susceptible de constituer un danger pour la circulation, que l'agent a le pouvoir, en vertu de l'article 25 de la loi portant la réglementation de la circulation sur les voies publiques, d'interdire au conducteur de poursuivre son trajet.

5. Quel est le champ d'action du contrôle et le domaine d'application de la réglementation du travail dans les transports routiers, tant en ce qui concerne les transports effectués par les salariés pour le compte de leurs employeurs, que par des conducteurs propriétaires ?

réponse : les salariés sont assujettis à un contrôle, dans les transports pour compte d'autrui, aussi bien que dans les transports pour compte propre. Les conducteurs propriétaires ne sont assujettis qu'au contrôle portant sur la durée de conduite.

6. Quels sont les principaux points sur lesquels porte le contrôle de l'inspection du travail dans les transports routiers ?

a) durée du travail

réponse : oui.

b) amplitude de la période de travail

- quotidienne

réponse : oui.

- hebdomadaire

réponse : oui.

- autre période

réponse : oui, on se fonde sur la période de trois semaines, mentionnée au point B, III, 1, c).

.../...

c) durée maximum de conduite

réponse : oui.

d) régime des interruptions de travail

réponse : ce contrôle ne s'exerce que sur les transports réguliers, dans la mesure où des horaires existent.

e) heures supplémentaires

réponse : la notion d'heures supplémentaires ne figure pas dans la loi. Comme il a déjà été exposé sous le point B, III, 4, le "Rijtijdenbesluit" prévoit toutefois la possibilité de dérogations à l'application des dispositions relatives à la durée du travail maximum autorisée et à l'amplitude. Les heures fournies, dans ce cas, en dépassement des limites fixées par le "Rijtijdenbesluit", ne sont pas désignées dans la loi sous le nom d'heures supplémentaires, mais pourraient dans une certaine mesure, être qualifiées de telles. Le contrôle s'étend également à ces heures.

Seules les conventions collectives de l'industrie des transports contiennent des dispositions sur les heures supplémentaires, mais uniquement en ce qui concerne le calcul des salaires. Les services chargés de contrôler les salaires vérifient si le calcul de ces heures supplémentaires est exact.

f) repos quotidien et repos hebdomadaire

réponse : oui.

g) aptitudes physiques et professionnelles

réponse : elles ne sont contrôlées, ni par les agents de l'inspection d'Etat des transports, ni par les agents de l'inspection du travail, mais uniquement par la police.

h) autres points

réponse : aucune.

7. Quelles sont les méthodes d'inspection en ce qui concerne le lieu et la fréquence du contrôle ?

réponse : le contrôle s'effectue au siège des entreprises et sur les voies publiques. On contrôle, en outre, pendant deux jours tous les deux mois si les dispositions du "Rijtijdenbesluit" sont observées.

.../...

8. quels sont les moyens de contrôle :

a) livret individuel de contrôle ?

réponse : oui.

b) documents administratifs de l'entreprise ?

réponse : oui.

c) autres moyens de contrôle ?

réponse : pour chaque voyage effectué par un car touristique sur le territoire national, ou à l'étranger, l'entrepreneur doit adresser une demande d'autorisation accompagnée d'un horaire, à l'Inspection d'Etat des transports. L'inspection vérifie si l'amplitude, la durée du travail et la durée du repos, prévues par l'horaire, correspondent aux dispositions législatives.

9. Quels sont les points sur lesquels le livret individuel de contrôle du conducteur doit donner des informations ?

a) nom et adresse de l'employeur

réponse : oui.

b) nom du conducteur

réponse : oui.

c) date ou période à laquelle se réfère la feuille

réponse : oui.

d) début et fin des périodes de service

réponse : la durée du travail et l'amplitude doivent être notées dans le livret.

e) début et fin des périodes de repos

réponse : en ce qui concerne les receveurs et conducteurs d'autobus, pour lesquels un horaire de service a été établi, la durée des repos et les temps d'attente ne doivent plus être enregistrés depuis le 1er janvier 1962.

.../...

f) nombre de kilomètres parcourus sans interruption pour chaque période de conduite

réponse : non.

g) autres points

réponse : une liste énumérant les livrets de contrôle remis, une feuille matricule, contenant des indications relatives à l'identité, et une photo, l'indication du point d'attache et les copies des relevés hebdomadaires remplis.

10. Quelles sont les responsabilités des employeurs, salariés et conducteurs propriétaires en ce qui concerne l'application de la réglementation du travail ?

réponse : l'employeur est responsable en premier lieu du respect de la loi. Toutefois, il ne peut être rendu responsable des infractions commises, s'il a donné les ordres nécessaires, pris les mesures adéquates, mis les moyens nécessaires à la disposition du personnel, et exercé le contrôle nécessaire.

11. Quelles sont les sanctions en cas d'infraction à la réglementation du travail ?

réponse : en cas d'infraction à la réglementation du travail, il est prévu des peines d'amende jusqu'à 300 florins ou une peine d'emprisonnement, jusqu'à un mois, et, dans certains cas, le retrait du permis de conduire. Le contrevenant ne peut être puni de prison, que lorsqu'il a été constaté que le livret de contrôle a été tenu sciemment d'une façon erronée.

VIII. SITUATION SUR LE PLAN PRATIQUE EN MATIERE DE DUREE DU TRAVAIL ET DE DUREE DU REPOS

Dans quelle mesure les dispositions concernant la durée du travail et la durée du repos sont-elles respectées à l'heure actuelle ?

réponse : en ce qui concerne les dispositions relatives à la durée du travail et à la durée du repos, les infractions à la loi dans le transport régulier de voyageurs constituent une exception.

.../...

En revanche, des infractions aux dispositions du "Rijtijdenbesluit" sont encore souvent constatées dans le transport occasionnel et le transport de marchandises. C'est ainsi que 3.642 procès-verbaux ont été dressés et 18.614 infractions constatées, en 1960. Cependant, les peines très sévères prononcées auront sans doute pour effet d'inciter au respect de la loi. L'exception majeure, est sans doute constituée par l'entreprise de transports automobiles Van Gend en Loos, qui respecte les dispositions relatives aux transports routiers.

#### IX. ALLOCATIONS ET INDEMNITES

Quelles sont les allocations ou indemnités prévues pour :

a) la nourriture ?

réponse : suivant les conventions collectives, la réglementation suivante est valable pour les transports aussi bien de personnes que de marchandises :

1° trafic intérieur

a) En dehors du lieu d'attache : remboursement des frais réellement encourus dans la limite des montants maxima suivants :

- repas chauds : 3,50 Fl (service compris)
- logement avec petit déjeuner : 5,25 Fl (service compris)
- repas froids : 2,00 Fl (service compris)

b) lorsque le service en dehors du lieu d'attache dépasse 8 heures, indemnité de consommation pour le montant des frais réellement encourus avec un maximum de 0,90 Fl (service compris).

2° trafic international

remboursement des dépenses raisonnables pour le logement et 3 repas.

Les systèmes appliqués effectivement dans le trafic international varient encore considérablement selon les entreprises, et le montant des allocations dépend souvent du pays de destination. Pour les voyages vers la République Fédérale d'Allemagne, par exemple, on paie souvent de 16 à 18 DM par jour. A côté d'une allocation journalière, une allocation par voyage est souvent payée, qui dépend de la durée du voyage et de la distance.

.../...

b) les vêtements de travail ?

réponse : en général, les vêtements de travail ne sont fournis par l'entreprise que dans les transports de personnes et chez "Van Gend & Loos". Le montant de la participation du travailleur diffère d'entreprise à entreprise.

c) le logement ?

réponse : pas d'allocation.

d) les frais de déplacement ?

réponse : suivant les conventions collectives, les frais de voyage réellement encourus, sont remboursés à l'employé qui travaille en dehors de son lieu d'attache, aussi bien dans les transports de personnes que de marchandises, à condition, toutefois, que le voyage n'ait pu être effectué par des moyens de transport qui n'auraient pas donné lieu à des frais.

e) la séparation ?

réponse : les séjours prolongés en dehors du lieu ou du point d'attache, font l'objet de réglementations particulières en vertu desquelles il est payé des indemnités de séjour et de frais de déplacement. Les séjours de courte durée en dehors du lieu du point d'attache tombent sous le coup de la réglementation visée sous IX a).

f) qualifications professionnelles ?

-différentes sortes de permis de conduire

réponse : pas d'indemnité.

-entretien et réparation du véhicule

réponse : pas d'indemnité.

-travail administratif

réponse : pas d'indemnité.

.../...



-connaissances linguistiques

réponse : aucune réglementation n'est prévue dans les contrats collectifs. Néanmoins, certaines entreprises accordent une petite indemnité pour connaissances linguistiques.

-autres qualifications professionnelles

réponse : en règle générale, on peut faire remarquer que, bien qu'il ne soit pas versé d'indemnité spéciale au titre des caractéristiques visées ci-dessus, sur le plan pratique, les conducteurs qui possèdent une telle qualification sont, dans le cadre du régime des salaires existant, basé sur le principe de la classification dans les catégories en fonction de l'activité des intéressés, classés dans une catégorie de salaires supérieure. Dans ce cadre, il convient également de citer le "Merit-Rating-System", qui est appliqué dans maintes entreprises de transport de marchandises et de voyageurs. Ce système prévoit l'attribution d'une prime exceptionnelle de rendement de 0 à 15 % du salaire de base, ce en quoi l'indemnité moyenne de l'ensemble de l'entreprise est fixée à 8 %. Les critères sur lesquels est basé ce système portent, entre autres, sur les soins apportés à l'équipement de l'entreprise et l'exécution de travaux administratifs. Enfin, il convient de mentionner que les contrats collectifs prévoient l'attribution d'une "prime pour diplôme" aux conducteurs qui ont obtenu ce que l'on appelle le diplôme B. Cette prime est fixée à 3,70 Fl hollandais par semaine. - Van Gend & Loos : 4,50 Fl par semaine (voir aussi II b, c, d et e).

X. SALAIRES ET PRIMES

1) Quels sont les salaires conventionnels de base pour chaque catégorie de personnes visées par le présent questionnaire :

a) travailleurs masculins ?

réponse : pour le personnel des autobus (personnel roulant) âgé de 23 ans et plus, les salaires hebdomadaires suivants, majorés de 4 Fl pour compenser une augmentation antérieure des loyers, sont actuellement en vigueur :

.../...

catégories de salaires	F o n c s				
	1	2	3	4	5
catégorie 1 :					
minimum	65,72	64,52	63,32	62,12	60,92
après un an	67,50	66,30	65,10	63,90	62,70
catégorie 2 :					
minimum	67,50	66,30	65,10	63,90	62,70
après un an	70,54	69,34	68,14	66,94	65,74
catégorie 3 :					
minimum	70,79	69,59	68,39	67,19	65,99
après un an	74,09	72,89	71,69	70,49	69,29
catégorie 4 :					
minimum	74,09	72,89	71,69	70,49	69,29
après un an	78,14	76,94	75,74	74,54	73,34
catégorie 5 :					
minimum	78,14	76,94	75,74	74,54	73,34
après un an	80,81	79,61	78,41	77,21	76,01
après deux ans	83,47	82,27	81,07	79,87	78,67
catégorie 6 :					
minimum	83,73	82,53	81,33	80,13	78,93
après un an	86,53	85,33	84,13	82,93	81,73
après deux ans	89,32	88,12	86,92	85,72	84,52
catégorie 7 :					
minimum	89,59	88,39	87,19	85,99	84,79
après un an	92,38	91,18	89,98	88,78	87,58
après deux ans	95,17	93,97	92,77	91,57	90,37

Les catégories de salaires correspondent à ce qui suit :

catégorie 1 : personnel autre que le personnel roulant

2 : entre autres, convoyeurs et receveurs

3 : entre autres conducteurs dans les services réguliers ou dans le service urbain II (avec receveur), conducteurs pour le transport de groupes, conducteurs pour le transport local de marchandises

4 : conducteurs pour le transport de groupes à l'étranger, conducteurs d'autocars dans le trafic intérieur, conducteurs dans les services réguliers ou dans le service urbain I (avec receveur), conducteurs dans les transports occasionnels de personnes (intérieur), conducteurs dans le service urbain (autobus avec un seul employé), conducteurs dans les transports réguliers de marchandises, conducteurs dans les transports internationaux occasionnels de marchandises, conducteurs dans les transports de marchandises.

.../...

catégorie 5 : entre autres les receveurs principaux, conducteurs principaux dans les transports de personnes, conducteurs d'autocars dans le trafic international, conducteurs pour le transport de marchandises spéciales III, conducteurs dans les transports de marchandises II (à l'étranger) conducteurs principaux dans les transports de marchandises (occasionnels ou réguliers)

6 : entre autres conducteurs pour le transport de marchandises spéciales II, conducteurs dans les transports de marchandises I (à l'étranger)

7 : conducteurs pour le transport de marchandises spéciales I.

Les descriptions des tâches afférentes à ces catégories de salaires, ne sont pas reprises ici.

Pour le personnel des petites entreprises de transport par autocar, de transport occasionnel de personnes et de transport de groupes, les salaires hebdomadaires, majorés de 4 Fl pour compenser une augmentation antérieure des loyers, sont actuellement en vigueur :

A. voyages en autocar et transports occasionnels (y compris le supplément pour travail par équipe)

catégories de salaires	Z O N E S				
	1	2	3	4	5
catégorie 4 :					
minimum	74,56	73,36	72,16	70,96	69,76
après un an	78,86	77,66	76,46	72,26	74,06
catégorie 5 :					
minimum	78,86	77,66	76,46	72,26	74,06
après un an	81,55	80,35	79,15	77,95	76,75
après deux ans	84,24	83,04	81,84	80,64	79,44

.../...

B. services d'autobus et transport de groupes, sans supplément pour travail par équipe

catégorie 2 :					
minimum	67,50	66,30	65,10	63,90	62,70
après un an	70,54	69,34	68,14	66,94	65,74
catégorie 3 :					
minimum	70,79	69,59	68,39	67,19	65,99
après un an	74,09	72,89	71,69	70,49	69,29
catégorie 4 :					
minimum	74,09	72,89	71,69	70,49	69,29
après un an	78,14	76,94	75,74	74,54	73,34
catégorie 5 :					
minimum	78,14	76,94	75,74	74,54	73,34
après un an	80,81	79,61	78,41	77,21	76,01
après deux ans	83,47	82,27	81,07	79,87	78,67

.../...

Les catégories de salaires correspondent à ce qui suit :

catégorie 2 : receveurs

3 : conducteurs dans les services réguliers ou dans le service urbain II (avec receveur), conducteurs pour le transport de groupes

4 : conducteurs pour le transport de groupes à l'étranger, conducteurs d'autocars (transports intérieurs), conducteurs dans les services réguliers (sans receveur), conducteurs dans les services réguliers ou dans le service urbain I (avec receveur), conducteurs dans les transports occasionnels de personnes (intérieurs), conducteurs dans le service urbain (autobus à un seul employé)

5 : conducteurs principaux dans les transports de personnes, conducteurs d'autocars (à l'étranger), receveurs principaux.

Les descriptions des diverses tâches afférentes aux catégories de salaires ne sont pas reprises ici.

Pour le personnel roulant, affecté aux transports de marchandises, âgé de 23 ans et plus, les salaires hebdomadaires suivants, majorés de 4 Fl pour compenser une augmentation antérieure des loyers, sont actuellement en vigueur :

catégories de salaires	z o n e s				
	1	2	3	4	5
catégorie 1 :					
minimum	65,69	64,49	63,29	62,09	60,89
après un an	67,58	66,38	65,18	63,98	62,78
catégorie 2 :					
minimum	67,58	66,38	65,18	63,98	62,78
après un an	70,80	69,60	68,40	67,20	66,00
catégorie 3 :					
minimum	71,07	69,87	68,67	67,47	66,27
après un an	74,56	73,36	72,16	70,96	69,76
catégorie 4 :					
minimum	74,56	73,36	72,16	70,96	69,76
après un an	78,86	77,66	76,46	75,26	74,06
catégorie 5 :					
minimum	78,86	77,66	76,46	75,26	74,06
après un an	81,55	80,35	79,15	77,95	75,76
après deux ans	84,24	83,04	81,84	80,64	79,44
catégorie 6 :					
minimum	84,50	83,30	82,10	80,90	79,70
après un an	87,32	86,12	84,92	83,72	82,52
après deux ans	90,14	88,94	87,74	86,54	85,34
catégorie 7 :					
minimum	90,41	89,21	88,01	86,81	85,61
après un an	93,23	92,03	90,83	89,63	88,43
après deux ans	96,05	94,85	93,65	92,45	91,25

Les catégories de salaires correspondent à ce qui suit :

catégorie 1 : pas de personnel roulant

2 : entre autres, les convoyeurs

3 : entre autres, conducteurs dans les transports urbains de marchandises II

4 : entre autres, conducteurs dans les transports réguliers de marchandises, conducteurs dans les transports internationaux occasionnels de marchandises, conducteurs dans les transports urbains de marchandises, conducteurs dans les transports de meubles (transports nationaux)

5 : entre autres : conducteurs pour le transport de marchandises spéciales III, conducteurs dans les transports de marchandises II (à l'étranger), conducteurs principaux dans les transports de marchandises (occasionnels ou réguliers)

6 : entre autres : conducteurs pour le transport de marchandises spéciales II, conducteurs dans les transports de marchandises I (à l'étranger)

7 : conducteurs pour le transport de marchandises spéciales I.

Les descriptions des diverses tâches afférentes aux catégories de salaires sont pas reprises ici.

Pour le personnel roulant affecté aux transports routiers des chemins de fer néerlandais (Van Gend & Loos), âgé de 23 ans et plus, le salaire de base s'élève après une année à : 82,85 Fl + 4 Fl de compensation: pour le conducteur  
74,62 Fl + 4 Fl de compensation: pour le convoyeur

b) travailleurs féminins ?

réponse : à l'exception des receveuses, les travailleurs féminins reçoivent les mêmes salaires que les travailleurs masculins.

c) jeunes travailleurs

réponse : pour le personnel des autobus des grandes et petites entreprises, les pourcentages suivants du salaire minimum correspondant à la fonction intéressée, prévus pour un employé de 23 ans et un travail de 48 heures, sont actuellement en vigueur :

14 ans	25 %
15	30
16	35
17	45
18	55
19	65
20	75
21	85
22	95

Pour les travailleurs âgés de 22 ans ou moins, affectés aux transports des marchandises, les salaires hebdomadaires suivants, majorés de 4 Fl pour compenser une augmentation antérieure des loyers, sont actuellement en vigueur :

.../...

âge	z o n e s				
	1	2	3	4	5
catégorie 1 :					
14 ans	16,42	16,12	15,82	15,52	15,22
15 "	19,71	19,35	18,99	18,63	18,27
16 "	22,99	22,57	22,15	21,73	21,31
17 "	29,56	29,02	28,48	27,94	27,44
18 "	36,13	35,47	34,81	34,15	33,49
19 "	42,70	41,92	41,14	40,36	39,58
20 "	49,27	48,37	47,47	46,57	45,67
21 "	55,84	54,82	53,80	52,78	51,76
22 "	62,41	61,27	60,13	58,99	57,85
catégorie 2 :					
14 ans	16,90	16,60	16,30	16,00	15,70
15 "	20,27	19,91	19,55	19,19	18,83
16 "	23,65	23,23	22,81	22,39	21,97
17 "	30,41	29,87	29,33	28,79	28,25
18 "	37,17	36,51	35,85	35,19	34,53
19 "	43,93	43,15	42,37	41,59	40,81
20 "	50,69	49,79	48,89	47,99	47,09
21 "	57,44	56,42	55,40	54,38	53,36
22 "	64,19	63,05	61,91	60,77	59,63
catégorie 3 :					
14 ans	17,77	17,47	17,17	16,87	16,57
15 "	21,32	20,96	20,60	20,24	19,88
16 "	24,87	24,45	24,03	23,61	23,19
17 "	31,98	31,44	30,90	30,36	29,82
18 "	39,09	38,43	37,77	37,11	36,45
19 "	46,20	45,42	44,64	43,86	43,08
20 "	53,30	52,40	51,50	50,60	49,70
21 "	60,41	59,39	58,37	57,35	56,33
22 "	67,52	66,38	65,24	64,10	62,96
catégorie 4 :					
14 ans	18,64	18,34	18,04	17,74	17,44
15 "	22,37	22,01	21,65	21,29	20,93
16 "	26,10	25,68	25,26	24,84	24,42
17 "	33,55	33,01	32,47	31,93	31,39
18 "	41,01	40,35	39,69	39,03	38,37
19 "	48,46	47,68	46,90	46,12	45,34
20 "	55,92	55,02	54,12	53,22	52,32
21 "	63,38	62,36	61,34	60,32	59,30
22 "	70,83	69,69	68,55	67,41	66,27

remarque finale : Il est à souligner que les salaires conventionnels de base, cités ci-dessus, sont en général largement inférieurs à la rémunération globale effective. Celle-ci est constituée par le salaire de base, le paiement des heures supplémentaires et les allocations et primes de nature diverse (v. IX, X 3 et 4).

.../...

2. Quelle est la durée conventionnelle du travail pour les salaires de base visés sous 1. ?

réponse : les indications fournies sous 1. reposent sur les conventions collectives actuellement en vigueur. Ces dernières expirent toutes au 1er avril ou au 1er mai 1962. Comme il a déjà été signalé plus haut, une nouvelle fixation de la durée hebdomadaire du travail, servant de base pour le calcul des rémunérations, a été prévue entretemps.

La situation actuelle se présente comme suit :

- grandes entreprises d'autobus : 45 heures
- transport de marchandises : souvent 50 heures ; dans les grandes villes : 48 heures
- transports de marchandises des chemins de fer néerlandais : 45 heures
- transport par autocars et transport de groupes : 48 heures.

Lors de la mise en vigueur des nouvelles conventions collectives, ces réglementations provisoires seront remplacées par des réglementations définitives.

3. Quel est le taux de rémunération pour :

a) les heures fournies au-delà de la durée conventionnelle du travail :

- durée journalière ?

réponse : la notion d'heures supplémentaires prévue dans les conventions collectives ne se rapporte jamais à une période d'un jour ; il est donc impossible de répondre.

- durée hebdomadaire ?

réponse : dans les transports de marchandises des entreprises privées, les heures fournies au-delà de la durée du service au sens de la convention collective, qui est de 50 ou 51 heures par semaine de calendrier, sont rémunérées à 130 % (v. III. 4) .

Pour les transports de marchandises des chemins de fer néerlandais et les transports de personnes, il est impossible de répondre.

- pour toute autre période de référence ?

réponse : dans les transports de personnes, les heures fournies au-delà de la moyenne, calculées sur une période de 9 semaines au maximum, de la durée réelle du travail qui est de 48 heures - dans beaucoup de cas 45 heures - par semaine, sont rémunérées à 130 %.

Pour les transports de marchandises des chemins de fer néerlandais, les heures fournies au-delà des 45 h de la durée hebdomadaire du travail, calculées sur une période de 3 semaines, sont rémunérées à 125 %.

.../...



b) les heures fournies au-delà de la durée légale du travail :

-durée journalière ?

-durée hebdomadaire ?

-toute autre prise en considération ?

réponse : il ne peut s'agir ici que des dérogations dont nous avons traité au paragraphe III, 4, 1°, à moins que les règles fixées par le "Rijttijdenbesluit" n'aient été indûment transgressées. Une rémunération est prévue dans les deux cas, comme il a été exposé sous 3a.

c) le travail de nuit ?

réponse : la convention collective sur les transports de marchandises pour compte d'autrui prévoit un supplément pour travail occasionnel, de 0,40 Fl par heure, à concurrence de 16 Fl, calculé sur une période de deux semaines. Ceci s'applique aux heures de service fournies du lundi au vendredi inclusivement entre 0 et 6.30h et entre 20 et 24 h, le samedi entre 0 et 6.30h et entre 14 et 24 h, ainsi que les dimanches et jours fériés, entre 0 et 24 h.

La convention collective concernant le personnel de "Van Gend & Loos" prévoit un semblable supplément de 0,50 Fl pour chaque heure fournie entre 22 h et 6 h, pour les travailleurs dont le service prévu par l'horaire de service comprend une ou plusieurs heures entre 22 h et 6 h. En outre, les travailleurs reçoivent, sans égard aux heures fixées par l'horaire de service, 0,50 Fl, pour chaque heure fournie entre le samedi à 18 h et le dimanche à 24 h ainsi que les jours fériés. Enfin, les conducteurs reçoivent, les jours que leur service finit après 20 h, 0,30 Fl pour chaque heure entre 18 et 22 h.

En ce qui concerne les transports réguliers de personnes, la convention collective accorde un supplément pour travail de nuit, de 25 % pour le travail effectué les jours de semaine entre 22 h et 6 h. Pour le travail effectué le samedi après 18 h ainsi que les dimanches et jours fériés, un supplément de 50% est alloué. Ces dispositions ne sont cependant pas appliquées lorsque l'employé travaille, suivant son horaire de service, régulièrement ou, selon la nature de ses fonctions, assez régulièrement le jour ou la nuit, le samedi ou le dimanche.

.../...

Dans ces cas, un supplément de 0,40 Fl pour travail occasionnel est payé et notamment pour les heures du lundi au vendredi inclusivement entre 22 h et 6 h, les samedis entre 0 et 6 h et entre 18 h et 24 h, ou les dimanches et jours fériés entre 0 et 24 h. Pour les receveuses, ce supplément s'élève à 0,30 Fl par heure.

En ce qui concerne les transports par autocar, les transports occasionnels de personnes et le transport de groupes, la convention collective qui s'y rapporte prévoit un supplément pour travail irrégulier de 0,40 Fl par jour et notamment pour les heures de travail, effectuées du lundi au vendredi inclusivement entre 0 h et 6 h ainsi qu'entre 22 h et 24 h et pour les heures de travail le samedi entre 0 h et 6 h et entre 18 h et 24 h ou les dimanches et jours fériés entre 0 h et 24 h. Pour autant qu'il s'agisse d'entreprises ayant déjà adopté la semaine de 45 heures, le supplément s'applique au samedi entier.

d) le travail effectué un jour férié ?

et

e) le travail effectué le dimanche ?

réponse : les conventions collectives sur les transports de personnes et de marchandises précisent qu'un jour de compensation ou un supplément égal au salaire journalier sera accordé pour le travail effectué le dimanche ou les jours fériés. Lorsque l'employé travaille un jour férié qui ne coïncide pas avec un dimanche ou qu'il est libre de service le jour de semaine qui lui est accordé comme jour de repos hebdomadaire à la place du dimanche, le montant de cette rémunération doit être majoré de la somme payable au titre de l'impôt sur les salaires.

f) les heures consacrées par le personnel roulant aux travaux de chargement et de déchargement ?

réponse : ces heures sont rémunérées sans supplément comme des heures de travail, à moins qu'il ne s'agisse d'heures supplémentaires. Dans ce cas, les suppléments habituels sont payés.

.../...

g) les heures d'attente forcée ?

réponse : dans les transports de marchandises, les temps d'attente sont rémunérés comme des heures normales de service, à moins qu'il ne s'agisse d'heures supplémentaires. Dans ce cas, les suppléments habituels sont payés. En ce qui concerne les transports réguliers de personnes, le temps pendant lequel le travailleur se trouve à la disposition de l'entreprise, ne travaillant pas effectivement mais étant simplement de service, est rémunéré, après déduction des temps de repas et d'attente d'une demi-heure au maximum qu'il comprend au demi-tarif du travail effectif, avec un maximum d'une heure et demie par jour et de six heures par semaine.

Cette disposition s'applique également au transport de groupes, à la condition notamment que jamais plus de 4 heures de service par jour ou 24 heures de service par semaine ne puissent entrer en ligne de compte comme heures de travail à demi-tarif et que les heures de service au-delà soient comptées comme heures de travail pleines.

Pour les transports en autocar et les transports occasionnels, les 5/6 du temps de service servent de base au calcul du salaire. Pour les voyages de plus d'un jour, en compte un minimum de 8 heures par jour.

h) autres allocations et primes ?

réponse : en ce qui concerne les transports de personnes, une allocation pour travail par équipes s'élevant à 6 % du salaire de base est accordée lorsque le travail est réparti entre plusieurs équipes.

Pour les transports de personnes et de marchandises, un supplément de 3,90 Fl par semaine est accordé sous forme de contribution à la caisse de pension, lorsque les travailleurs paient 7,5 % ou plus de leur salaire hebdomadaire à une caisse de pension agréée par l'entreprise.

.../...

4. Quelles sont les primes prévues pour :

a) conduite sans dégâts ?

réponse : dans beaucoup d'entreprises de transport de marchandises, et de personnes, il existe comme nous l'avons exposé au par. IX, une allocation non conventionnelle qui est liée au système dit du "merit-rating" qui établit une gradation des prestations en tenant compte de l'activité accomplie. La conduite sans dégâts constitue un des critères d'appréciation de ce système.

b) conduite rapide ?

réponse : aucune prime.

c) longs parcours ?

réponse : aucune prime.

d) transport de marchandises spéciales (par exemple marchandises dangereuses, marchandises présentant des caractéristiques de dimension et de poids extraordinaires) ?

réponse : les conducteurs affectés à ces transports sont classés dans les catégories de salaire 6 et 7. Une rémunération relativement élevée correspond à ces catégories.

e) nombre de kilomètres parcourus ?

réponse : aucune prime.

XI. RESPONSABILITE DU PERSONNEL

Quelles sont les dispositions concernant la responsabilité des conducteurs vis-à-vis :

a) de leurs employeurs en ce qui concerne les dégâts occasionnés au matériel ?

réponse : l'art. 1401 du code civil est applicable ici. Cet article prescrit que : "toute faute causant un dommage à autrui, oblige le fautif à réparer le dommage causé par lui". Une disposition analogue peut être trouvée à l'article 14 du "Reglement Arbeidsvoorwaarden" (règlement sur les conditions de travail) qui s'applique aux grandes entreprises régionales de transport de personnes et de marchandises.

.../...

Cet article précise que le travailleur est responsable des dommages qu'il a occasionnés intentionnellement, par négligence grave ou par suite d'un emploi inapproprié du matériel. Lorsque les dommages dépassent un montant de 15 Fl, le travailleur peut en appeler à un tribunal d'arbitrage.

b) des tiers ?

réponse : on applique ici la clause générale de responsabilité civile mentionnée à l'article 31 de la "Wegenverkeerswet" (loi portant sur la réglementation de la circulation sur les voies publiques).

## XII. DOCUMENTS DE BASE

Quelles sont les conventions bilatérales et multilatérales, les dispositions législatives et réglementaires, ainsi que les conventions collectives contenant des dispositions relatives aux points traités ci-dessus ?

On est prié de bien vouloir mettre les documents en cause à la disposition de la Commission

réponse : les documents visés sont déjà en possession des services de la Commission.

## XIII. IMPORANCE DES ENTREPRISES ET REPARTITION DU PARC DE VEHICULES

1. Quel est le nombre d'entreprises routières exerçant une activité dans :

a) les transports nationaux ?

réponse : 1° dans les transports de marchandises : 10.950

2° dans les transports de voyageurs : 504

b) les transports internationaux ?

réponse : 1° dans les transports de marchandises : 796

2° dans le transport de voyageurs : aucune indication.

2. Quelle est la répartition du parc de véhicules entre les entreprises, selon :

a) le nombre de camions, d'autocars ou d'autobus ?

réponse : 1° dans le transport de marchandises :

nombre de camions par entreprise	nombre d'entre- prises	nombre total de camions
1	5.337	5.337
2	2.432	4.864
3	1.229	3.687
4	692	2.768
5	381	1.905
6	265	1.590
7	121	847
8 et plus	493	8.401
total	10.950	29.399

2° dans le transport de voyageurs :

nombre d'autocars et d'autobus par entre- prise	nombre d'entre- prises	nombre total d'au- tobus et d'autocars
1	46	46
2	34	68
3	47	141
4	38	152
5	36	180
6	34	204
7	26	182
8	29	232
9	22	198
10	24	240
11 - 15	59	753
16 - 25	39	740
26 - 50	39	1.325
51 - 100	16	1.129
plus de 100	15	3.214
total	504	8.804

.../...

b) le tonnage des camions ou la capacité des autocars ou des autobus ?

réponse : 1° dans le transport de marchandises :

capacité de transport par entreprise, en tonnes	nombre d'entre- prises	capacité totale de transport en tonnes
0 - 5	2.546	10.331
> 5 - 10	2.764	20.300
> 10 - 15	1.606	20.252
> 15 - 20	1.019	18.225
> 20 - 30	1.071	26.889
> 30 - 40	642	22.518
> 40 - 50	375	16.918
> 50 - 60	199	10.929
> 60 - 70	149	9.736
> 70 - 80	106	8.012
> 80 - 90	81	6.874
> 90 - 100	62	5.938
> 100 - 150	162	19.271
> 150 - 200	83	14.417
> 200 - 500	74	21.056
plus de 500	11	7.815
total	10.950	239.481

2° dans le transport de voyageurs : aucune indication sur la capacité des

3. Quelle est la répartition des entreprises selon l'importance numérique

a) de leur personnel roulant ?

b) d'autres catégories du personnel ?

réponse : le recensement général des entreprises, effectué le 16 octobre 1950, a permis d'établir le tableau suivant :

.../...

effectifs par entre- prise (nom- bre de per- sonnes)	nombre d'entreprises par catégorie				
	transport ré- gulier de voya- gés	transport régulier de marchandises	transport occasionnel de march.	entrepri- ses de démé- nagement	transport lait et bétail
1	-	536	3.529	49	3.468
2	3	624	1.910	53	283
3	4	320	988	70	63
4	-	179	511	35	24
5	1	89	303	31	11
6 - 10	21	166	526	56	12
11 - 20	19	60	162	20	6
21 - 50	18	24	47	2	2
51 - 200	27	4	10	2	-
201 - 1000	11	1	-	-	-
plus de 1000	1	-	1	-	-
total	105	2.003	7.987	318	3.869