UNIVERSITE D'AIX-MARSEILLE

FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE

CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS

Les techniques du transport routier de marchandises : le traditionnel, le double équipage et l'hybride

Mémoire pour l'obtention du
Master 2 Droit des transports terrestres

par

Lisa FERRANDES

Sous la direction de Monsieur le professeur Cyril BLOCH

Année universitaire 2014-2015

REMERCIEMENTS :

Je tiens à remercier Monsieur le professeur Cyril BLOCH pour m'avoir permis d'intégrer le Master 2 Droit des transports terrestres et de suivre son enseignement tout au long de l'année.

Je remercie également l'ensemble des professeurs pour m'avoir permis de savoir que le transport n'est pas pour moi uniquement une spécialité étudiée à l'université, mais un choix de carrière.

Ensuite, je souhaite remercier Madame Marjorie VIAL pour son aide et sa gentillesse cette année.

Puis, je souhaite remercier l'ensemble du personnel de l'entreprise Via transports qui m'a énormément appris au cours de mon apprentissage.

Et pour finir, je souhaite remercier mes parents pour le soutien et la confiance qu'ils m'ont accordés.

Table des abréviations et sigles utilisés :

DREAL : direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement

CA : Cour d'appel

Crim. : chambre criminelle de la Cour de cassation

c/ : Contre

Ch : Chambre

Bull. crim. : Bulletin des arrêts de la chambre criminelle de la Cour de cassation

BTL : Bulletin des transports et de la logistique

Règlement (CE) : Règlement communautaire

SOMMAIRE :

INTRODUCTION: 5
PARTIE 1: La technique traditionnelle:……20
Titre 1 : Une analyse juridique de la technique de transport traditionnelle : 18
Chapitre 1 : Les règles de droit applicables au conducteur de la méthode traditionnelle : 18
Chapitre 2 : Application de la réglementation sociale pour organiser le transport selon la technique traditionnelle: 24
Titre 2 : Appréciation de la technique traditionnelle du transport: 31
Chapitre 1 : Les conséquences pratiques du transport effectué en traditionnel :31
Chapitre 2 : Les conséquences financières de la méthode traditionnelle :.....36
PARTIE 2: La technique du double équipapage……44
Titre 1 : Une analyse juridique du transport en double équipage : 41
Chapitre 1 : Les règles applicables aux conducteurs en double équipage: 41
Chapitre 2 : Application de la réglementation sociale pour organiser le transport selon la technique du double équipage: 45
Titre 2 : Appréciation de la technique du transport en double équipage:..... 51
Chapitre 1 : Les conséquences pratiques du transport effectué en double équipage: 51
Chapitre 2 : Les conséquences financières de la méthode du double équipage: 54
PARTIE 3: La technique hybride…….. 61
Titre 1 : Une analyse juridique de la technique de transport hybride :..... 59
Chapitre 1 : Exposé de la méthode hybride utilisé par l'entreprise :.....59
Chapitre 2: Les règles de droit applicables aux conducteurs de la méthode de transport hybride: 60
Chapitre 3 : Application de la réglementation sociale pour organiser le transport selon la technique hybride : 63
Titre 2 : Appréciation de la technique hybride du transport : 70
Chapitre 1: Les conséquences pratiques du transport effectué en hybride :.....70
Chapitre 2: Les conséquences financières de la méthode hybride: 74
CONCLUSION :..... 77

INTRODUCTION :

1.-Le transport routier de marchandises est le mode de transport le plus utilisé en France pour effectuer des transports nationaux.
Le succès de ce mode de transport s'explique en raison de sa flexibilité et de son prix attractif. Par conséquent, c'est la branche du transport terrestre qui crée le plus d'emplois. Malgré cela, les entreprises de transport de marchandises pour compte d'autrui connaissent aujourd'hui de grandes difficultés.

I. Les causes des difficultés des entreprises de transport routier de marchandises:

2.- Depuis 2008, chaque année, l'activité des transporteurs routiers de marchandises diminue. En effet, le nombre de transports nationaux diminue, en raison d'une baisse de la demande. Et le nombre de transports nationaux réalisés par des véhicules immatriculés en France diminue également. Cette diminution s'explique par l'augmentation des transporteurs européens qui effectuent des transports sur le sol français. Ainsi, entre 2013 et 2014, le volume d'activité du transport pour compte d'autrui réalisé par des véhicules immatriculés en France a diminué de 5%. Les entreprises de transport sont donc soumises à une baisse de l'activité mais également à une forte concurrence exercée par des transporteurs européens.

3.- La concurrence exercée sur les transporteurs français va continuer de s'accroitre en raison de la libéralisation du cabotage, imposé par l'Union européenne[1]. Ainsi les transports effectués par des entreprises européennes sur le sol français vont connaître une déréglementation. Actuellement le cabotage est très encadré par les pouvoirs publics pour protéger les transporteurs français face à la concurrence des transporteurs étrangers[2]. L'enjeu pour les transporteurs français est important car la France, en raison de sa situation géographique est le 1er pays caboté d'Europe.

4.- Mais les transporteurs français, sont soumis à une autre difficulté, celle de la forte réglementation qui touche leur secteur d'activité. En effet, dans un but de protection sociale, de sécurité routière, d'harmonisation européenne, et de protection de l'environnement, le nombre de règles concernant l'activité du transporteur routier de marchandises a considérablement augmenté ces dernières années. Les transporteurs

[1] Le cabotage est encadré en Europe par le règlement CE 1072/2009 sur l'accès au marché.
[2] Encadrement par la loi n°2009-1503 du 8 décembre 2009.

sont soumis à la législation relative à leur profession, mais également à celle concernant les véhicules utilisés et aux marchandises transportées.

5.- Plus précisément, pour prévenir le risque d'accident sur la route le législateur a voulu renforcer les règles relatives à l'activité des conducteurs routiers. Aujourd'hui, cette législation est très stricte et contraignante pour les entreprises de transport routier. Les transporteurs connaissent des difficultés pour connaître toutes les règles auxquelles ils sont soumis mais également pour les appliquer tout en exerçant une activité bénéficiaire.

6.- De plus l'Union européenne, pour permettre une concurrence loyale a créé de nouvelles règles spécifiques au transport routier de marchandises, dans le but d'harmoniser les règles des Etats membres.

7.- Concernant l'environnement, les législateurs français et européens ont créé de nouvelles normes relatives à la pollution des véhicules. Il est important de souligner que le poids lourd est considéré comme l'un des véhicules terrestres à moteur le plus polluant. Ces nouvelles normes imposées, notamment celles concernant la construction des véhicules, ont pour conséquence d'augmenter les charges des entreprises. Par exemple, depuis 2006, tous les véhicules neufs sont équipés du système de réduction catalytique qui utilise AdBlue. Plus précisément, pour ces véhicules en plus de mettre du carburant, il faut remplir un réservoir contenant de l'AdBblue. L'AdBlue est une solution aqueuse permettant de transformer 85% des polluant dégagés par les poids lourds, en vapeur d'eau et en azote inoffensif.

8.- Par ailleurs, les entreprises sont soumises aux aléas du prix du litre du carburant. Et ces variations de prix, lorsqu'elles conduisent à une augmentation sont également préjudiciables pour les entreprises de transports.

9.- La conséquence de ces difficultés est que le nombre de liquidation judiciaire des entreprises de transport de marchandises pour compte d'autrui augmente. Et beaucoup d'entreprises qui parviennent à ne pas être en cessation de paiement réalisent très peu de bénéfices. A titre d'exemple, au 2^{e} trimestre de l'année 2015, il a été recensé 421 entreprises de transport routier en procédure collective. Parmi ces 421 entreprises, 331 ont été directement mises en liquidation judicaire et 90 entreprises sont placées en redressement judiciaire. Ce qui signifie, qu'au vu de la conjoncture actuelle, créer une activité de transport routier de marchandises et parvenir à en tirer des bénéfices, demande de la rigueur et de la technicité. Avant de créer une entreprise de transport, il semble nécessaire de bien connaître l'activité du transport avec ses différentes techniques, la demande du marché et avoir une parfaite connaissance de la législation relative à ce secteur.

II. Une solution envisageable pour répondre aux difficultés:

10.- Pour pouvoir créer une activité de transport de marchandises, où l'on peut prévoir l'exact coût, mais aussi essayer d'appliquer toutes les règles de droit relatifs au transport routier, il est intéressant de créer une activité de transport sur une ligne fixe. Faire un transport sur une ligne nationale revient à relier exclusivement deux points en France. L'entreprise n'effectue des transports qu'entre les points qu'elle désigne au départ. Autrement dit, les véhicules de l'entreprise réalisent des allers retours entre ces deux points. Ainsi, tous les paramètres à prendre en compte sont connus par le transporteur avant d'exercer son activité de transport.

11.- Relier deux points est plus simple que de créer une entreprise qui effectue des transports partout en France, où il est impossible de prévoir à l'avance les frais exposés pour les transports et l'activité du conducteur. La création d'effectuer des transports de ligne, permet à l'entreprise d'avoir une spécialité et ainsi de devenir spécialiste de la ligne. Devenir un spécialiste permet à l'entreprise de diminuer le nombre de ses concurrents directs et d'être connu par les clients. Et ne transporter de la marchandise qu'entre deux points, permet à l'entreprise d'être moins affectée par la libéralisation du cabotage. Ainsi, l'entreprise est soumise à la concurrence des transporteurs européens que de façon occasionnellement. Les transporteurs étrangers sillonnent la France en fonction des demandes et ce n'est que ponctuellement qu'ils vont effectuer exactement le même transport entre ces deux points.

12.-Actuellement, peu d'entreprises de transport effectuent exclusivement et de façon permanente le transport de ligne, c'est-à-dire qu'elles ne réalisent qu'un seul parcours.

13.- Mais créer une ligne, permet également de respecter la législation propre aux conducteurs. Et respecter cette législation est difficile pour les entreprises. Ça représente une difficulté pour différentes raisons.

14.- Tout d'abord parce qu'un conducteur a vocation à être sur la route et contrôler son activité est difficile. De plus, sur la route, l'activité du conducteur est soumise à des aléas, par exemple en raison du trafic dense sur la route en encore des intempéries. Les aléas peuvent modifier son temps de travail.

15.- Mais une autre difficulté réside dans le fait que les règles relatives à la législation sociale des conducteurs émanent de différentes sources nationales et européennes. Et l'accessibilité de ces différentes règles contenues dans différents supports, n'est pas toujours facile pour les entreprises. En effet, les entreprises de transport sont soumises à la réglementation sociale issue du Code du travail, du Code des transports, de décrets[3], de la convention collective des transports routiers et des activités auxiliaires

[3] Par exemple le décret n°83-40 du 26 janvier 1983 relatif aux modalités d'application des dispositions du code du travail concernant la durée du travail dans les entreprises de transport routier applicable à tous les salariés

du transport du 21 décembre 1950 et de nombreux textes européens notamment différents règlements[4] et directives[5]. Par ailleurs, ces règles ne sont pas toujours claires et parfois en contradictions.

16.- De plus, les entreprises de transports sont soumise à de fort contrôle. Des contrôles sont effectués en entreprise par l'inspection du travail, mais également par la DREAL. Par ailleurs, la DREAL peut contrôler les véhicules sur la route.

17.- En somme, le respect de ces règles conditionne l'activité de l'entreprise de transport. Chaque entreprise doit trouver la technique de transport qui lui permet de respecter à la lettre la législation tout en dégageant un maximum de profit. La technique choisie par l'entreprise doit permettre de faire travailler le salarié au maximum autorisé.
Mais la technique doit également correspondre à sa spécificité, et son organisation.

III. Les différentes techniques de transport existantes :

18.- Lors de sa création une entreprise de transport de marchandises pour compte d'autrui doit choisir quelle technique de transport elle va utiliser. Il existe différentes techniques de transport. Cependant, chaque technique n'est pas étanche. Autrement dit, une entreprise peut décider d'utiliser différentes méthodes pour effectuer le transport.
19.- Une entreprise de transport peut opter pour un transport dit traditionnel, c'est-à-dire que le déplacement de la marchandise d'un point à un autre est effectué par un seul chauffeur. Autrement dit, le conducteur ne change pas en cours de route.
20.- Ou bien, l'entreprise peut choisir comme technique, le double équipage. Cette pratique consiste à réaliser le trajet aux moyens de deux conducteurs. Ils sont tous les deux à bord du véhicule et conduisent à tour de rôle tout au long du transport.
21.- Mais elle peut également opter pour la technique du relai. Cela consiste à faire croiser sur la route deux véhicules qui arrivent en sens opposer. Les chauffeurs s'échangent les semi-remorques et ils repartent vers leur point de départ. Ainsi, si le lieu d'échange se situe à la même distance pour chaque conducteur, ils font seulement

---

d'entreprises de transport. Ou encore, le décret du 4 janvier 2007 relatif également à la durée du travail dans les entreprises de transport routier de marchandises.

[4] Entreprises soumises notamment au règlement n°561/2006 du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine dus transports par route abrogeant le règlement n°3280/80 du 20 décembre 1985 qui impose les durée des temps de conduite, des interruptions et des temps de repos à tout conducteur, qu'il soit indépendant ou salarié, circulant sur le territoire d'un Etat membre de l'Union européenne.
Les entreprises sont également soumises au règlement n°3821/85 du 20 décembre 1985 relatif à l'appareil de contrôle applicable réformé par le précédent pour tenir compte du contrôlographe numérique.

[5] Le droit français doit également suivre la directive 2012/15/CE du 11 mars 2012 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier

la moitié de l'aller retour qu'ils auraient dû effectuer s'ils avaient apporté eux-mêmes la marchandise du point de départ jusqu'au point de destination.
22.- Mais l'entreprise peut créer sa propre méthode pour effectuer les transports. Elle peut créer une technique dite hybride. L'entreprise peut essayer de combiner les différentes techniques. Autrement dit, le transport peut être effectué avec un relai et une partie du transport est exécutée par un conducteur seul à bord puis par deux conducteurs.

23.- Au moment de la création d'une entreprise de transport routier de marchandises, il semble indispensable pour cette dernière de faire une étude approfondie pour savoir quelle est la technique de transport qui correspond le plus à la spécificité de son activité tout en lui permettant de respecter la législation du sociale du transport. Mais l'étude doit être également permettre d'établir l'organisation la plus pratique et rentable pour l'entreprise.

24.- Cependant, il est également possible de réétudier au cours de l'exercice d'une entreprise si l'organisation mise en place est toujours aussi intéressante qu'au moment de sa création. Il semble indispensable de vérifier si la méthode de travail utilisée est toujours la plus rentable malgré les nouvelles lois applicables à l'entreprise.
25.- Mais il ne faut pas oublier que l'étude doit permettre de savoir si l'organisation en place au sein de l'entreprise est avantageuse pour les salariés. Il est étonnant mais actuellement il y a une pénurie de conducteurs. Donc l'organisation doit être suffisamment intéressante pour attirer les conducteurs à travailler dans l'entreprise.

26.- En l'espèce, une étude va être réalisée pour vérifier quelle est la méthode de transport la plus intéressante d'un point de vue économique et pratique pour une entreprise de transport de marchandises pour compte d'autrui effectuant exclusivement des transports entre Nice et Paris. La société dispose de deux entrepôts : un à Nice et à Paris. Elle transporte de la marchandise entre Nice et Paris en moins de 24h. L'entreprise peut transporter des lots complets de 33 palettes, des demi-lots de 15 palettes ou des palettes à l'unité. L'envoi de lot complet n'est pas intéressant pour l'entreprise car dans la pratique le prix est dégressif en fonction de la quantité de marchandises envoyées. Par ailleurs, pour le client, le transport de marchandises en moins de 24h c'est-à-dire en express est plus onéreux que pour un transport classique. Ainsi, il n'est pas intéressant pour lui d'envoyer un lot complet en express. Mais pour des raisons propres au client, l'entreprise peut être à amenée à transporter des lots complets.

27.- La société transporte donc de la marchandise entre Nice et Paris. Pour se faire, un véhicule de la société va chercher la marchandise chez l'expéditeur dans l'après-midi. La marchandise est ensuite amenée à l'entrepôt. Elle est chargée l'après-midi même, dans une semi-remorque qui va faire le transport entre Nice et Paris durant la nuit. Le lendemain matin, la marchandise arrive à l'autre entrepôt. Elle est déchargée et chargée dans un autre véhicule qui va procéder à la livraison. De cette façon, les chauffeurs livreurs effectuent les livraisons le matin et procèdent aux enlèvements uniquement l'après midi. En somme, la marchandise est enlevée et transporté le même jour vers la ville de destination finale. Et le lendemain matin avant midi elle est livrée chez le destinataire. Pour une telle organisation, l'entreprise dispose de porteurs et de semi-remorques.
28.- Ainsi toutes les marchandises transportées par la société transitent par ses quais.
Il y a dans les semi-remorques différents envois. C'est-à-dire que les marchandises transportées Nice et Paris, proviennent d'expéditeurs différents pour le compte de divers destinataires. C'est ce qu'on appelle du groupage.

29.- Actuellement cette entreprise utilise une méthode hybride. Plus précisément le transport de marchandises entre les deux agences est exécuté au moyen d'un conducteur qui est pour une partie du trajet relayé par un autre conducteur. Et parfois un relai est opéré. Mais il semble opportun de vérifier si l'utilisation cette méthode, mise en place en 2001 au sein de l'entreprise est toujours la plus avantageuse pour elle et ses salariés.

30.- De la technique de transport dite traditionnelle, du double équipage ou de l'hybride, quelle est en application de la législation sociale propre à chacune, la plus adaptée et rentable à l'entreprise de transport de marchandises compte tenu de son activité et de son organisation?

31.- Il convient de faire une étude comparative entre les différentes techniques de transport possibles pour effectuer le transport de marchandises entre Nice et Paris. Pour cela, il va être réaliser une simulation de ce que peut être l'activité de l'entreprise sur un mois en utilisant chaque méthode de transport possible. Mais pour cela, il faut établir l'emploi du temps d'un conducteur de chaque méthode.
32.- La simulation de l'activité porte sur le mois de février 2015. Le choix de ce mois s'expliquer par le fait qu'il est composé de quatre semaines complètes sans jour février. En revanche, c'est l'un des mois dans l'année où il y a le plus de jours travaillés. Ainsi pour les autres mois de l'année, l'activité de l'entreprise est légèrement plus faible. Par conséquent, si la législation sociale est respectée par

l'entreprise au mois de février, elle est nécessairement respectée les autres mois de l'année.

33.- Il faut donc trouver l'organisation qui permet de faire travailler les conducteurs au maximum autorisé, pour qu'il fasse le maximum d'aller retour entre les deux agences. Ce qui permet à l'entreprise de dégager un maximum de bénéfice.
34.- En l'espèce, dans un 1er temps il faut identifier les règles de droit applicables à chaque technique de transport, notamment celles relatives aux conducteurs. L'application de ces règles est très contraignante pour les entreprises. Dans un 2nd temps, ces règles de droit vont être appliquer pour simuler avec exactitude ce que peut être l'activité transport sur un mois pour chaque méthode. Et il convient ensuite d'en tirer les conséquences pour l'entreprise et ses salariés.

35.- Pour faire une étude comparative, il y a des éléments communs à chaque technique à prendre en compte.

IV. Les données essentielles et communes à chaque technique de transport à prendre en compte pour l'étude comparative:

36.- Pour effectuer cette étude comparative il y a des données importantes à prendre en considération. Elles sont applicables pour les trois méthodes de transport c'est-à-dire le transport dit traditionnel, en double équipage et hybride.

A) Enregistrement des différentes activités du conducteur par le chronotachygraphe :

37.- Dans cette étude, le conducteur qui effectue le transport entre les deux agences conduit une semi-remorque. Mais la conduite est son activité principale, il ne charge et ne décharge pas la marchandise de son véhicule.
38.- L'activité de chaque conducteur est enregistrée par un chronotachygraphe installé dans chaque véhicule. Le chronotachygraphe enregistre sur la carte personnelle du conducteur les différentes tâches qu'il a effectuées. En principe le conducteur est amené à effectuer différentes activités: la conduite, le repos, le travail et la disponibilité. La conduite est enregistrée automatiquement par le chronotachygraphe dès que le véhicule roule. Pour que les autres activités soient enregistrées, le conducteur doit manipuler le sélecteur d'activité.
39.- A titre indicatif, au cours de cette étude, le conducteur va être amené à effectuer une activité qualifiée de travail notamment lorsqu'il effectue une prise de carburant, lors d'un relai lorsqu'il décroche et raccroche une semi-remorque de son tracteur.

40.- Le conducteur doit se mettre disponibilité lorsqu'il n'est pas tenu de rester à son poste de travail, sinon de répondre à d'éventuels appels afin d'entreprendre d'autres travaux.
41.- Il faut faire attention car le temps passé à coté d'un conducteur ou sur une couchette pendant la marche du véhicule n'est pas considéré comme un temps de repos mais une mise à disposition. Mais ce temps est considéré comme une interruption de conduite. De plus, lorsque le conducteur n'est pas en activité mais en repos, il doit manipuler le chronotachygraphe. Le repos est une période interrompue pendant laquelle le véhicule est à l'arrêt et le conducteur dispose librement de son temps.

42.- Ainsi, le seul moyen de contrôler l'activité du conducteur est le chronotachygraphe. La bonne manipulation du chronotachygraphe est une obligation. Le chef d'entreprise peut la mentionner dans une note de service ou encore faire une mention spéciale dans un avenant au contrat de travail. En effet, si les temps de conduite ne posent pas de difficultés puisqu'enregistrés automatiquement, les temps autres que la conduite ne peuvent être appréciés à leur juste valeur que si le conducteur manipule correctement l'appareil mécanique de contrôle. De plus, la bonne sélection des temps par le chauffeur est indispensable car sa rémunération est établie à la lecture de sa carte conducteur.
43.- Lors des contrôles par les autorités, les enregistrements des chronotachygraphes et la carte des conducteurs sont lus, pour voir si des infractions ont été commises.

B) Le coefficient du conducteur :
44.- Le conducteur qui effectue la route est un conducteur appelé « grand routier ».
C'est-à-dire c'est un salarié qui effectue un transport routier de marchandises et des services qui lui impose de prendre au moins 6 repos journalier par mois hors de son domicile[6]. Ce conducteur appartient au groupe de salarié de coefficient 150 M établi par la convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport du 21 décembre 1950. La connaissance du groupe auquel appartient le salarié est indispensable pour déterminer sa rémunération.

C) La définition du temps de service:
45.- En matière de temps de travail, sont applicables des règles propres au conducteur grand routier affecté à des transports routiers de marchandises faisant obligation de prendre au moins 6 repos par mois hors du domicile et conducteur qualifié de grand

[6] Article 5-2, du décret modifié n°83-40 du 26 janvier 1983, relatif à la durée du travail dans les entreprises de transport routier de marchandises et activités auxiliaires.

routier par un contrat de travail, un avenant au contrat de travail, une lettre d'embauche ou encore par un bulletin de paye[7].

46.- Les différentes activités exercées par le salarié au cours de la journée vont permettre de déterminer quelle est la durée de son temps de service.
47.- Sont pris en compte dans le décompte du temps de service, le temps de conduite, le temps de chargement et de déchargement, le temps d'activité dans l'entreprise (par exemple entretien du véhicule), le temps consacré aux formalités administratives (chez le client, à la douane, etc.), le temps d'attente si le conducteur ne connaît pas sa durée exacte (en cas de livraison par exemple).

48.- En revanche, ne sont pas pris en compte dans le décompte du temps de service les temps de repos c'est-à-dire les temps où le conducteur n'exerce pas d'activité notamment lors de l'habillage, du casse-croûte, du repas ou encore lors des interruptions obligatoires de conduite. Et n'est pas pris en compte également dans le temps de service, le temps d'attente du conducteur lorsqu'il connaît à l'avance la durée exacte de l'attente, ce qui lui permet de disposer de ce temps librement. Les règles concernant le temps de service sont strictes, aussi strictes que celles relatives au temps de conduite.

D) Les règles concernant la rémunération des conducteurs :
49.- En l'espèce, quelque soit la technique de transport choisi, les conducteurs relèvent tous du coefficient 150M. Par conséquent, ils sont soumis aux mêmes règles concernant leur rémunération.

1) La rémunération des heures de temps de service :
50.- La rémunération du conducteur est calculée à partir du temps de service qu'il a effectué. Le principe est le paiement mensuel des heures effectuées par le conducteur, quelque que soient les effectifs de l'entreprise[8]. Pour le personnel de conduite dont le coefficient est 150 M, le taux horaire est de 9,79€[9].

2) La rémunération des heures de nuit :
51.- Ces heures sont rémunérées au taux horaire des conducteurs de coefficient 150 M, mais elles sont également rémunérées avec une majoration de 20%.

[7]Accord du 23 novembre 1994 relatif au temps de service, les repos récupérateurs et la rémunération qui organise un régime adapté articulé autours de 3 grands principes : la transparence des temps de service, la rémunération intégrale des temps de service, la réduction progressive des limites maximales des temps de service.

[8] Accord national professionnel du 2 avril 2002.
[9] Taux établi depuis le 01/01/2013, selon un accord du 19/12/ 2013, étendu par arrêté du 02/07/2013.

3) Le décompte et la rémunération des heures d'équivalences :

52.- A partir de 35 heures de travail, les 8 prochaines heures sont des heures d'équivalences. Autrement dit, de la 36e heures à la 43e heures, ce sont des heures d'équivalences. Ces heures sont rémunérées avec une majoration de 25%. Et elles n'entrent pas dans le contingent annuel des heures supplémentaires et ne génèrent pas de repos compensateurs.

53.- Si le calcul des heures d'équivalence est effectué sur un mois et non par semaine, il est considéré que de la 151,67e heures à la 186e heures ce sont des heures d'équivalence.

4) Le décompte et la rémunération des heures supplémentaires :

54.- Juridiquement, sont considérées comme des heures supplémentaires, les heures excédants les 43 heures hebdomadaire de travail pour le personnel roulant grand routier[10]. A partir de la 44e heures hebdomadaire du temps de service, les heures sont rémunérées en leur appliquant une majoration de 50%.

Mais les heures supplémentaires peuvent être calculées sur un mois et non par semaine. Dans ce cas, au-delà de 186 heures ce sont des heures supplémentaires.

5) Les repos compensateurs:

55.- Dans cette étude, dans le calcul de la rémunération du conducteur, les repos compensateurs ne seront pas comptabilisés. Car il n'est pas possible de les calculer sur un mois. Ils se calculent par trimestres

56.- A titre indicatif, les repos compensateurs sont déterminés en fonction du nombre d'heures supplémentaires. Le droit à des repos compensateurs est établi par palier. Le personnel y a droit sans distinguer les entreprises de plus ou de moins de 20 salariés. Par trimestre, il y a 3 paliers d'attributions des droits à repos compensateurs. Un repos compensateur est accordé à partir de la 41e heures supplémentaires et jusqu'à la 79e heures. Une journée et demi de repos compensateur est accordée à partir de la 80e heures supplémentaires jusqu'à la 108e. Et au delà de 108 heures supplémentaires, deux jours et demi de repos compensateurs est accordés aux salariés.

6) Les indemnités de déplacement:

57.- Ces indemnités ne sont pas soumises à charges sociales, ni pour l'entreprise ni pour le salarié. L'entreprise peut verser des indemnités de repas ou de grand déplacement

[10] Décret du 4 janvier 2007 relatif à la durée du travail dans les entreprises de transport routier de marchandises.

58.- L'indemnité de restauration est de 13,06 euros[11]. Elle est versée au salarié lorsqu'il est contraint de manger sur son lieu de travail, hors cantine et dont le temps de pause ne lui permet pas de regagner son domicile.
59.- Et l'entreprise peut verser des indemnités de grand déplacement. En effet, si le conducteur doit prendre un repas sur la route et qu'il fait un découcher c'est-à-dire qu'il ne dort pas chez lui, l'entreprise lui verse 41,76 euros. Et s'il prend deux repas sur la route avec un découcher, il perçoit la somme de 54,83 euros[12].

E) La distance entre les deux agences :

60.- Tout d'abord l'entreprise possède une agence à Nice et une à Paris. Entre les deux agences, il y a une distance de 980 kilomètres. La vitesse moyenne du véhicule sur ce parcours est de 84km/h. Ainsi, si aucun incident n'a lieu sur la route, il faut douze heures de conduite pour effectuer le transport entre les deux entrepôts.

F) Les dépenses inhérentes à un transport entre les deux agences :

1) Les dépenses de l'entreprise pour un conducteur :

a) La rémunération :

61.- L'entreprise doit rémunérer le conducteur. Sur ce salaire, l'entreprise paie des charges sociales. Les charges s'élèvent à 35% du salaire brut versé.
62.- De plus l'entreprise paie au conducteur des indemnités de déplacement. Ces indemnités ne sont pas soumises à charge sociale. L'indemnité de restauration est de 13,06 euros. Lorsque le conducteur pour un découcher et un repas, l'entreprise lui verse 41,76 euros. L'entreprise paie 54,83 euros pour deux repas et un découcher.

b) Les frais d'hébergement pour un repos hebdomadaire en cours de transport :

63.- Il est interdit que le conducteur dorme à bord du véhicule pendant son repos hebdomadaire. L'entreprise de transport paie les nuits que le conducteur qu'il passe à l'hôtel lorsqu'il est forcé de prendre ce repos sur la route.
64.- En générale pour une nuit d'hôtel l'entreprise paie 50 euros.

[11] Accord du 19/12/ 2013, étendu par arrêté du 02/07/2013.
[12] Accord du 19/12/ 2013, étendu par arrêté du 02/07/2013.

2) Les dépenses pour le matériel :

a) L'achat du matériel:

65.- Un tracteur utilisé par l'entreprise vaut 82 728 euros. Le paiement de cette somme est échelonné sur 36 mois. Le montant du loyer du crédit bail du tracteur dont dispose l'entreprise est de 2298 euros par mois.

66.- La semi-remorque a une valeur de 30 780 euros. Le remboursement de ce crédit est échelonné également sur 36 mois. Ainsi, le loyer par mois du crédit bail pour une semi- remorque est de 855 euros.

b) L'entretien du matériel :

67.- Il faut entretenir le matériel c'est-à-dire la semi-remorque et le tracteur. En moyenne, pour un aller entre Nice et Paris, l'entretien du véhicule est de 25 euros.

3) Les dépenses pour la réaliser le trajet :

a) Le carburant :

69.- Le véhicule a une consommation de 28 litres aux 100 kilomètres. Le prix dont l'entreprise achète le carburant est de 1,025 euros hors taxe le litre. Le trajet est de 980 kilomètres, mais c'est sans compter les kilomètres que le conducteur effectue pour trouver un stationnement adapté pour ses repos. Donc en moyenne, il parcourt 1000 kilomètres pour chaque transport.

70.- La formule pour calculer le montant de la consommation de carburant par le conducteur est de : nombre de tour ×1000 km×28L/100×1,025€.

b) L'adBlue :

71.- Le forfait d'adBlue coute à l'entreprise 150 euros par véhicule et par mois.

c) L'autoroute :

72.- Pour un voyage entre les deux agences, l'entreprise doit paie 180 euros d'autoroute.

d) L'assurance du véhicule :

73.- Selon les prix négociés avec l'assureur, l'entreprise paie pour assurer un tracteur et une semi- remorque 417 euros par mois.

4) Les coûts divers :

74.- Mais l'entreprise doit effectuer diverses dépenses pour exécuter le transport. Par exemple, elle achète au conducteur des tenues, des chaussures de sécurité, des gants. Elle achète également des lettres de voiture. Par mois en pratique, l'entreprise dépenses 300 euros pour ces diverses dépenses.

5) Les coûts d'enlèvements et de livraisons :

75.- Etant donné que les marchandises transitent par les quais de l'entreprise, les enlèvements et livraisons doivent être effectués par d'autres véhicules et d'autres conducteurs. Il faut calculer qu'en cas de groupage il y dix positions c'est-à-dire dix envois différents dans chaque semi-remorque de 33 palettes. Pour précéder à l'enlèvement et la livraison de chaque envoi l'entreprise dépense la somme de 100€.

G) Le prix du transport :

76.- Pour chaque transport de marchandises exécuté sans particularité entre les deux agences, le chiffre d'affaire réalisé est de 1300 euros. En revanche, si un transport entre les deux agences est réalisé en express, le chiffre d'affaire est de 3000 euros.

H) Les restrictions de circulation des poids lourds :

77.- De plus pour organiser, le transport entre les deux agences, il ne faut pas oublier de prendre en compte les restrictions de circulations des poids lourds. La circulation des véhicules ou ensembles de véhicules de plus de 7,5 tonnes de poids total autorisé en charge affectés aux transports routiers de marchandises, est interdite sur l'ensemble du réseau les samedis et veilles de jours fériés à partir de 22 heures et jusqu'à 22 heures les dimanches et jours fériés[13].

78.- Mais il existe d'autres restrictions de circulation des poids lourds notamment certains samedi en période estivale et en hiver sur certains axes autoroutiers.

79.- En l'espèce, la restriction de circulation à prendre en compte est celle du samedi 22 heures au dimanche 22 heures. C'est la restriction la plus contraignante et permanente, les autres ne sont qu'occasionnelles.

80.- Dans une première partie, pour parvenir à effectuer une étude comparative entre les différentes méthodes de transport envisageables, il convient d'étudier quelle peut être l'activité de l'entreprise de transport effectuant un transport de marchandises entre Nice et Paris si elle utilise la technique de transport dite traditionnelle.

[13] Arrêté du 2 mars 2015 relatif à l'interdiction de circulation des véhicules de transport de marchandises à certaines périodes.

Partie 1 : La technique traditionnelle

81.- La technique de transport dite traditionnelle consiste à ce que le transport soit réalisé par un seul conducteur. Autrement, dit le conducteur effectue seul le trajet entre le point de départ et d'arrivée.
82.- Il faut envisager cette technique d'un point de vue juridique, c'est-à-dire identifier et appliquer les règles de droit inhérentes à cette méthode pour parvenir à organiser le transport réalisé par l'entreprise. Puis, il semble indispensable d'analyser l'organisation du transport qui découle de cette technique traditionnelle de transport.

Titre 1 : Une analyse juridique de la technique de transport traditionnelle :

83.- De nombreuses règles relatives à la conduite du conducteur unique sont édictées. L'application de ces règles très contraignantes est impérative pour les entreprises.
Dans un premier temps, il est nécessaire d'identifier ces règles de droit applicable au conducteur. Puis, dans un second temps, il faut appliquer ces règles de droit pour organiser les transports réalisés par une entreprise pendant un mois.

Chapitre 1 : Les règles de droit applicables au conducteur de la méthode traditionnelle :

84.- Le législateur a établi des règles concernant les différentes activités effectuées par le conducteur.

Section 1 : Les règles relatives au temps de travail applicables au conducteur :

I. La durée maximale journalière du travail :

85.- Selon l'article L3121-34 du Code du travail, la durée journalière de travail considérée isolément ne peut pas excéder 10 heures.
86.- Mais pour le personnel roulant d'une entreprise de transport, la durée de service peut être supérieure à cette durée quotidienne de travail dans la limite de douze heures[14].

[14] Décret n°83-40 du 26 janvier 1983 modifié.

II. La durée hebdomadaire du travail :

A) La durée hebdomadaire normale du temps de service:

87.- La durée hebdomadaire du temps de service est calculée sur la semaine civile c'est-à-dire débute du lundi 0 heure et s'achève au dimanche 24 heures[15].

88.- La durée normale du temps de service pour un conducteur qualifié de grand routier est de 43 heures par semaine et 559 heures par trimestre.

B) La durée maximales du temps de service :

89.- Le temps de service maximum réalisé par le conducteur est de 56 heures sur une semaine isolée.

90.- De plus, pour un conducteur conduisant un véhicule de plus de 3,5 tonnes, le temps de service doit être de 53 heures en moyenne par trimestre lorsque le temps de service est décompté par semaine. Ou bien ce temps doit être de 689 heures par trimestre ou de 918 heures par quadrimestre. Dans la pratique, il est autorisé que le temps de service mensuel d'un conducteur est de maximum 220 heures.

Section 2 : Les règles relatives au temps de conduite applicables au conducteur :

91.- Les règles relatives aux temps de conduite des conducteurs sont énoncées par le règlement européen n°561/ 2006 du 15 mars 2006 qui est entré en vigueur le 11 avril 2007. Sont assujettis à cette réglementation, tout conducteur c'est-à-dire personne qui conduit un véhicule dont la masse maximale autorisée excède 3,5 t.

I. La durée maximale de conduite continue :

92.- La durée maximale de conduite continue effectuée par un conducteur est de 4h30. Après ce temps, le conducteur doit faire une interruption de conduite de 45 minutes sauf s'il prend un temps de repos. La durée de conduite ne correspond qu'aux temps de conduite au sens strict, c'est-à-dire ceux passés par un conducteur au volant de son véhicule[16]. De ce fait, ne sont pas pris dans le calcul des 4h30, le temps de travail autre que la conduite, par exemple : le chargement, le déchargement, les opérations se situant avant ou après la conduite. Si le conducteur prend un temps de repos après 4h30 de conduite continue, cela a pour conséquence d'interrompre le décompte de la durée de conduite continue et de le dispenser de procéder à une interruption de

[15] Article 1er bis du décret n°83-40 du 26 janvier 1983 modifié.

[16] CA Nancy, 4e chambre, 27 octobre 2004 n°838/2004, BTL 2005, p 643.

conduite[17]. Le repos est défini comme une période ininterrompue pendant laquelle le conducteur peut librement disposer de son temps.

II. L'interruption de la conduite continue :

93.- Selon l'article 7 du règlement n°571/2006 : « après un temps de conduite de quatre heures et demie, un conducteur observe une pause ininterrompue d'au moins quarante-cinq minutes, à moins qu'il ne prenne un temps de repos ». La pause est la période pendant laquelle le conducteur n'a pas le droit de conduire ou d'effectuer d'autres tâches. Cette pause doit lui permettre uniquement de se reposer[18]. Ainsi, l'interruption de conduite après 4h30 est imposée par le législateur européenne.

94.- Mais l'Administration française, par une circulaire adressé aux Préfets de Régions et aux Directions Régionales de l'Equipement, a précisé ce que recouvrent les pauses interruptives de conduite. Selon l'Administration, est pour le conducteur une interruption de la conduite continue, lorsqu'il prend un repos, c'est-à-dire lorsqu'il peut disposer librement de son temps, sous réserve de respecter la durée minimale prévue. De plus, valent interruption de conduite, les temps, dont la durée prévisible est connue à l'avance (avant le départ ou avant le début effectif de la période considérée), pendant lesquels le conducteur n'est pas tenue de rester à son poste de travail mais doit être disponible pour répondre à des appels éventuels lui demandant d'entreprendre ou de reprendre la conduite ou de faire d'autres travaux. De même, le temps non consacré à la conduite passé sur un ferry-boat ou un train, le temps d'attente aux frontières ou encore les temps d'attente consécutif à une interdiction de circulation sont considérés comme des interruptions de conduite.

95.- Il est possible de fractionner l'interruption de la conduite. De ce fait, le conducteur décide de ne pas faire une pause unique de 45 minutes. Mais il de fractionne cette pause en deux. Ainsi, il prend une première de 15 minutes et une seconde de 30 minutes[19], intercalées soit dans la période de conduite, soit immédiatement après, de manière à respecter l'interdiction de conduite plus de 4h30 de façon continue.

[17] Article 7 alinéa 1 du règlement n°571/2006 du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine dus transports par route.
[18] Article 4 d du règlement n°571/2006.
[19] CA Besançon, ch. sociale, 14 janvier 2004 n°12/02655, MX c/ Trans Volume Service.

III. La durée de conduite journalière :

96.- La période de conduite journalière correspond à la durée totale de conduite comprise entre deux repos journaliers ou entre un repos journalier et un repos hebdomadaire[20]. Dans cette période de conduite journalière, n'est pris en compte que les durées réelles de conduite, c'est-à-dire la somme des temps passées au volant[21].

97.- La durée totale de conduite journalière ne doit pas dépasser 9 heures. Mais cette durée peut être portée à 10 heures deux fois par semaine sans aucune compensation.

IV. La durée maximale de conduite hebdomadaire :

98.- La durée maximale de conduite hebdomadaire est de 56 heures[22].

V. La durée maximale de conduite par période de deux semaines consécutives :

99.- Il est imposé que sur deux semaines consécutives, un conducteur peut conduite maximum 90 heures[23]. Ainsi, sur 4 semaines de conduite consécutives, le conducteur peut conduire que 45 heures par semaine.

Section 3 : Les règles relatives aux repos applicables au conducteur :

100.- Le repos est égal à toute période ininterrompue pendant laquelle le conducteur peut librement disposer de son temps[24].

I. Le repos journalier :

101.- Le repos journalier correspond à la partie de la journée pendant laquelle le conducteur peut disposer librement de son temps[25].
102.- Il est impératif que dans chaque période de 24 heures écoulées après la fin d'un temps de repos journalier ou hebdomadaire, que le conducteur prenne un nouveau repos journalier.

[20] Article 4, k du règlement n°571/2006.
[21] Crim., 15 novembre 1995, n°93-83.128, Bull.crim., n°351, décision rendu sous l'égide du règlement n°3820/85.
[22] Règlement n°571/2006.
[23] Règlement n°571/2006.
[24] Article 4,f du règlement n°571/2006.
[25] Article 4, g du règlement n°571/2006.

A) Le repos journalier normal :

103.- Le temps de repos normal pris par le conducteur est d'au moins 11 heures. Il peut être pris de jour ou de nuit. Donc le repos peut être pris soit au cours d'un même jour, ou bien à cheval sur deux jours, notamment pour les salariés travaillant de nuit.

B) Le repos journalier réduit :

107.- Le temps de repos journalier peut être réduit à une durée de 9 heures. Mais entre deux repos hebdomadaire, c'est-à-dire sur une semaine, le conducteur ne peut prendre au maximum que 3 repos journaliers réduits.

C) Lieu de prise du repos journalier :

108.- Le conducteur peut décider de prendre son repos dans le véhicule, s'il est loin de son point d'attache, à condition que le véhicule soit équipé d'une couchette et à l'arrêt.

II. Le repos hebdomadaire :

109.- Le temps de repos hebdomadaire est la période hebdomadaire durant laquelle le conducteur peut disposer librement de son temps. Ce repos peut avoir une durée normale ou réduite[26].

A) Le repos hebdomadaire normal :

110.- En principe, le repos hebdomadaire est d'au moins de 45 heures consécutives.

111.- Selon l'article L3313-3 du Code des transports : il est interdit pour tout conducteur routier, de prendre le repos hebdomadaire normal à bord d'un véhicule. Ainsi tout employeur doit veiller à ce que l'organisation du travail du conducteur routier lui permette de prendre un repos hebdomadaire normal ailleurs que dans un camion. Mais ça ne veut pas forcément dire que le repos hebdomadaire normal doit être pris au domicile du conducteur. L'employeur peut mettre en place une organisation du transport qui oblige le conducteur à prendre son repos hebdomadaire hors de son domicile. Dans ce cas, l'employeur doit prévoir un logement pour le chauffeur par exemple une chambre d'hôtel ou un dortoir à l'agence de l'entreprise.

B) Repos hebdomadaire réduit :

112.- Le conducteur peut prendre un repos hebdomadaire réduit de 24 heures consécutives. Mais dans ce cas, il y a une compensation obligatoire, avant la fin de la 3^{e} semaine suivant la semaine concernée.

[26] Article 4, h du règlement n°571/2006.

Section 4 : Les règles relatives aux temps de pauses applicables au conducteur :

113.- En cas de journée continue, tout salarié a droit à des pauses, indépendamment de son activité, de la nature de la tâche qu'il exécute.

114.- Selon l'ordonnance du 12 novembre 2004, est étendues aux personnels roulants les obligations relatives aux temps de pauses conformément aux règles communautaires. Le temps de pause varie selon la durée d'activité du personnel.
115.- Le conducteur doit prendre une pause de 30 minutes au-delà de 6 heures de temps de travail. Et au-delà de 9 heures de travail il doit prendre une pause de 45 minutes[27].
116.- Cependant, ces temps de pauses doivent se combiner sans pour autant se cumuler, pour le conducteur, avec les temps d'interruption de conduite continue.

Section 5 : L'amplitude autorisée au conducteur :

117.- En plus de toutes ces règles, le conducteur doit respecter le temps maximal d'amplitude.
118.- L'amplitude se défini par rapport à un repos journalier. C'est l'intervalle entre deux repos journaliers ou un repos journalier et un repos hebdomadaire. C'est-à-dire l'amplitude correspond au temps de conduite, plus au temps de travail, au temps de mise à disposition et de repos.

119.- Le dépassement de l'amplitude n'est pas sanctionné en tant que telle. Mais dépasser l'amplitude maximale conduit nécessairement à une insuffisance du repos car sur une période de 24 heures consécutives, il faut effectuer un repos de 11 heures ou au minimum un repos réduit de 9 heures. Donc l'amplitude maximale par soustraction est égale à 13 heures pour un repos de 11 heures (24 -11 = 13). Et l'amplitude est de 15 heures pour une repos de 9 heures (24 – 9= 15).

Section 6 : Les règles relatives au travail de nuit applicables au conducteur :

120.- En vertu de l'article L1321-7 du code des transports : « tout travail entre 22 heures et 5 heures est considéré comme travail de nuit ».

[27] Ordonnance n°2004-1197 du 12 novembre 2004 portant transposition de directives communautaires et modifiant le code du travail en matière d'aménagement du temps de travail dans le secteur des transports.

121.- Cependant, le protocole d'accord du 14 novembre 2001[28], concernant notamment les entreprises de transport routier de marchandises, définie la période nocturne différemment. Selon ce protocole, la période nocturne correspond à la période entre 21 heures et 6 heures. C'est cette définition de la période nocturne qui doit être appliqué par les entreprises, car elle est émane d'un accord collectif.

Chapitre 2 : Application de la réglementation sociale pour organiser le transport selon la technique traditionnelle:

(Annexe 1)

122.- Pour organiser un transport de ligne entre Nice et Paris au moyen d'un chauffeur unique, la grande difficulté est de combiner l'impératif de rapidité et les règles applicables au conducteur. Les règles à prendre absolument en compte pour organiser le transport opéré par un conducteur sur un mois sont celles relatives au temps de conduite journalière et hebdomadaire, à la conduite continue et à ses interruptions. Mais il faut également appliquer les règles concernant le temps de service du conducteur.

123.- Il convient d'envisager le travail accompli par le conducteur semaine par semaine au cours du mois de février.

Section 1 : Les transports exécutés par le conducteur au cours de la première semaine du mois de février :

124.- L'entreprise prévoit que le lundi 2 février 2015 à 8h, le conducteur commence sa semaine de travail. A 8h, il prend possession de son véhicule chargé et quitte l'entrepôt de Nice, pour transporter la marchandise jusqu'à Paris.
125.- Les opérations de chargements et déchargements du véhicule sont réalisées par le personnel de quai. Il faut en règle générale, deux heures pour effectuer ces tâches.

I. L'emploi du temps du conducteur :

[28] Protocole d'accord relatif au travail de nuit dans le transport routier de marchandises, les activités auxiliaires du transport et le transport de déménagement du 14 novembre 2001.

A) Le premier transport de la semaine, au départ de l'entrepôt de Nice :

1) La conduite et son interruption :

126.- Le conducteur conduit 4h30 sans interruption.
Après 4h30 de conduite, il fait une coupure de 45 minutes. Il va donc s'arrêter à une station service et disposer librement de ce temps libre. Lorsque son repos commence il faut qu'il l'enregistre sur le chronotachygraphe. Pour ce faire, il sélectionne l'activité « repos », représenté par le symbole du lit.

127.- Après son repos, de 45 minutes, le conducteur reprend la route. Le conducteur conduit encore 4h30 sans interruption. Après cette seconde période de conduite de 4h30, il a conduit au total, depuis son départ de l'entrepôt de Nice, 9 heures. Il a atteint la durée de conduite journalière autorisée, il doit donc s'arrêter de conduire et effectuer son repos journalier.

2) Le repos journalier en cours de transport:

128.- Pour effectuer le transport entre Nice et Paris il faut 12 heures de conduite. Etant donné que le chauffeur a conduit pendant 9 heures, il lui reste encore 3 heures de conduite, pour arriver à l'agence de Paris.

129.- Par conséquent, il va prendre son repos journalier à bord de son camion où il va pouvoir dormir dans la couchette. Le repos journalier doit être de 11 heures, mais il peut être ramené à 9 heures trois fois par semaine. En l'espèce, il est préférable d'exiger qu'il prenne un repos journalier de 9 heures. Son repos va donc débuter le lundi soir à 17h54.

3) La fin du repos, reprise de la conduite:

130.- Après les 9 heures de repos, c'est-à-dire à 02h45, il peut reprendre la conduite. Il effectue sans interruption les 3 heures restantes pour rejoindre l'entrepôt de Paris.

4) Opérations de chargement et de déchargement :

131.- Une fois arrivé à l'entrepôt, il doit attendre 2 heures, pour permettre aux personnels de quai, de décharger et charger son véhicule. Il ne les aide pas. Pendant ces deux heures, il est en repos et peut vaquer librement à ses occupations.

132.- Une fois ces opérations achevées, il peut quitter Paris pour transporter la marchandise qui vient d'être chargé dans son véhicule jusqu'à l'agence de Nice.

B) Deuxième transport de la semaine, au départ de l'entrepôt de Paris :

1) La conduite et son interruption :

133.- Le chauffeur conduit 4h 30. Puis il fait une coupure de 45 minutes. Ensuite il conduit 1h 30 et doit s'arrêter car il a atteint les 9 heures de conduite autorisées. En effet, il a conduit 3 heures pour rejoindre l'agence de Paris et il a ensuite conduit 6 heures pour effectuer le trajet retour.

2) Le repos journalier en cours de transport:

134.- Il s'arrête en cours de route pour prendre une nouvelle fois, son repos journalier de 9 heures sur la route.

3) La fin du repos, reprise de la conduite :

135.- Après 9 heures de repos, il continue le transport. Il conduit ensuite 5h30 pour rejoindre l'agence de Nice, en effectuant sa coupure de 45 minutes après 4h30 de conduite continue. Il arrive à l'agence à 6h15.

4) Les opérations de chargement et déchargement :

136.- Le personnel de quai présent à cette heure à l'agence, va décharger et charger le véhicule. Et pendant ce temps, le conducteur est en repos.

C) Troisième transport de la semaine, au départ de l'entrepôt de Nice :

1) La conduite :

137.- A 8h15, il quitte l'entrepôt pour effectuer un nouveau transport en direction de Paris. Il ne peut conduire que 3 heures et doit s'arrêter pour effectuer son repos journalier.

2) Le repos journalier en cours de transport :

138.- Il prend pour la troisième fois de la semaine un repos de 9 heures sur la route.

3) La fin du repos, reprise de la conduite :

139.- Après son repos, il reprend la route, conduit 9 heures en effectuant une coupure de 45 minutes. Et il arrive à l'agence de Paris.

4) La fin du transport, repos journalier:

140.- Après cette conduite de 9 heures, il arrive à l'agence de Paris. Il prend son repos journalier à bord de son véhicule. Mais son véhicule est stationné dans la cour de

l'entreprise. Son repos doit être au minimum de 11 heures, car il a déjà pris trois repos journaliers réduits de 9 heures.
141.- Dans ces 11 heures, le personnel de quai va décharger et charger son véhicule.

D) Quatrième transport de la semaine, au départ de l'entrepôt de Paris :

1) La conduite et son interruption :

142.- A 17 heures il quitte l'entrepôt, pour effectuer le transport vers Nice. Comme les autres jours, il conduit 9 heures en respectant une coupure de conduite de 45 minutes après 4h30 de conduite. Après la conduite de 9 heures, il ne peut plus conduire.

2) Le repos journalier en cours de transport :

143.- Il fait un repos journalier de 11 heures sur le parcours.

3) La fin du repos, reprise de la conduite :

144.- Après son repos, il reprend la route, pour 3 heures. Il arrive à l'agence de Nice le vendredi à 16h45 et achève son dernier transport de la semaine.

I. Une analyse l'emploi du temps du conducteur :

(Annexe 2)

145.- Au total, du vendredi matin 08h au vendredi 16h45, le conducteur a conduit 48 heures. Etant donné qu'il peut conduire au maximum 90 heures sur deux semaines et qu'il a déjà conduit 48 heures, il semble logique qu'il prenne son repos. D'autant plus qu'au bout de ces 48 heures de conduite, il se trouve à l'entrepôt où il est affecté.

A) Le repos hebdomadaire :

146.- Le chauffeur niçois prend son repos hebdomadaire à partir du moment où il arrive à Nice c'est-à-dire le vendredi à 16h45. Il va donc pouvoir être en repos à son domicile. Le repos hebdomadaire doit être d'une durée minimum de 45 heures. Donc il a le droit de recommencer à conduire à partir du dimanche 13h45.

147.- Cependant, l'entreprise est soumise à une interdiction de rouler du samedi 22 heures au dimanche 22 heures. Donc le conducteur peut repartir en direction de Paris pour son premier transport de la semaine le dimanche à 22 heures. A cette heure l'agence est fermée, mais le conducteur a accès au camion stationner dans la cour de l'entreprise. Il récupère son véhicule qui a été déchargé et chargé le vendredi lorsqu'il

est arrivé de son dernier transport de la semaine. Il part donc à 22 heures, mais il faut faire attention car les selon le décret de 1983, la durée hebdomadaire des temps travaillés est calculée du lundi 0 heures au dimanche 24 heures. Ainsi les deux heures de conduite qu'il fait de 22h a minuit, vont être comptabilisées avec les heures effectuées avant le repos hebdomadaire.

B) Décompte des heures de conduite pendant cette première semaine:

148.- Au total, la première semaine, il va donc conduire 50 heures. Et étant donné que sa seule activité de la semaine est la conduite, la durée hebdomadaire de son temps de service est de 50 heures. Il a donc respecter le temps maximum autorisé qui est de 56 heures sur une semaine isolée ou de 53 heures en moyenne par trimestre lorsque le temps de service est décompté par semaine. Cependant il est plus intéressant de calculer le temps de service sur un mois. Car dans la pratique, le temps de service maximum sur un mois est de 220 heures.

149.- Puisse qu'il ne peut effectuer que 90 heures de conduite sur deux semaines consécutive, la deuxième semaine du mois de février, il peut conduire uniquement 40 heures. Plus précisément, il va conduire 19 heures de moins que la 1ère semaine.

C) Les repos journaliers :

150.- Durant cette première semaine, il est contraint de prendre ses cinq repos journaliers sur la route. En revanche, il a pris son repos hebdomadaire à son domicile.

D) Les pauses :

151.- Il faut préciser que dans ce type d'organisation, lorsque le temps total du travail quotidien est de 9 heures ou plus, une pause de 45 minutes doit être effectuée. Ces temps de pauses doivent se combiner avec les interruptions de conduite exigée. £

152.- En l'espèce, le conducteur travaille 9 heures par jour. Il est donc soumis à cette obligation d'effectuer une pause de 45 minutes dans les 9 heures. Mais étant donné que cette pause doit se combiner avec l'interruption de la conduite, lorsque le conducteur fait sa coupure de 45 minutes, il respecte à la fois l'obligation de faire une pause de 45 minutes pour 9 heures de travail et l'obligation d'interrompre sa conduite continue au bout 4h30. Donc en l'espèce, le fait de faire uniquement une pause de 45 minutes dans ses 9 heures de conduite suffit pour que ces règles soient respectées.

E) L'amplitude :

153.- Lorsque le conducteur a un repos journalier de 9 heures, l'amplitude doit être au maximum de 15 heures. Et pour un repos de 11 heures, l'amplitude journalière doit être de 13 heures maximum.

154.- En l'espèce, il a effectué chaque jour son repos journalier lorsque la loi l'impose, donc il a nécessairement respecté l'amplitude maximum. Par exemple pour la journée de lundi, il a commencé son travail à 08h00 et il a terminé à 17h45. L'amplitude est de 9h45. Il a donc une amplitude pour cette journée, inférieure à l'amplitude maximale possible.

Section 2 : Les transports exécutés par le conducteur au cours de la deuxième semaine du mois de février :

155.- Cette semaine il ne peut conduire que 40 heures. Donc le principe va être le même quelque la semaine précédente, il va conduire 9 heures par jour, en effectuant une coupure de 45 minutes après 4h30 de conduite continue.

156.- Il commence à travailler le dimanche à 22 heures, mais ces deux heures sont comptabilisées dans la première semaine. Donc c'est à partir du lundi 00h00 qui débute sa deuxième semaine de travail. Ainsi, c'est à partir de ce moment, qu'il doit rouler 40 heures.

157.- Après l'établissement de manière précise de son emploi du temps pour cette deuxième semaine, il va devoir interrompre son travail le jeudi à 15h45.

158.- Au cours, de cette semaine il a conduit 40 heures. Par conséquent, comme sa seule activité est la conduite, son temps de service va être de 40 heures. Il a effectué durant cette semaine 13h15 de son travail pendant la nuit, c'est-à-dire entre 21 heures et 6 heures.

159.- Au moyen de cette organisation, et en respectant les temps de conduite et de repos imposés par le législateur, il effectue sur la route trois repos journaliers sur les quatre de le semaine. Et il effectue également son repos hebdomadaire en cours de transport.

160.- Il ne faut pas oublier qu'en vertu de la règle selon laquelle les temps de conduite, de service sont calculés du lundi 00h00 au dimanche minuit. Le conducteur doit attendre le lundi 00h00 pour que ces temps soient remis à zéro. Par conséquent, en l'espèce, il cesse de conduire le jeudi à 15h45 et peut seulement reprendre le transport

en cours à partir du lundi 00h00. Il reste donc plusieurs jours sur la route entre Nice et Paris.

Section 3 : Les transports exécutés par le conducteur au cours de la troisième semaine du mois de février :

160.- A partir du lundi 0 heure jusqu'au vendredi 8h30 il va conduire 47 heures. Après 47 heures de conduite, il prend son repos hebdomadaire. Au totale, pendant cette semaine, il conduit 49 heurs et il réalise un temps de service de 49 heures. L'organisation va le contraindre à effectuer parmi ces 49 heures de travail, 23h45 de nuit. De plus, sur les cinq repos journaliers pris dans la semaine, il en passe trois sur la route. Et son repos hebdomadaire va également être pris sur la route.

Section 4 : Les transports exécutés par le conducteur au cours de la quatrième semaine du mois de février :

161.-La semaine commence à partir du lundi 00h00. Puisse que la semaine précédente, il a roulé 49 heures, cette semaine il ne va pouvoir conduire que 41 heures, en vertu de la règle selon laquelle il doit conduire 90 heures au maximum sur deux semaines consécutives.
162.- Il effectue pendant cette semaine un temps de service à hauteur de 41 heures. Parmi ces 41 heures, 16h15 sont effectuées durant la nuit entre 21h et 6h.

163.- De plus, il est contraint d'être en repos quatre fois sur la route, dans la cabine de son véhicule stationné sur un air d'autoroute. Et il doit également prendre son repos hebdomadaire sur la route car l'organisation mise en place ne lui permet pas de regagner son domicile au terme du dernier voyage qu'il fait dans la semaine. Le repos hebdomadaire commence à partir du vendredi 27 février à 16h45.

164.- Au total, au cours du mois de février, il a conduit 180 heures. Comme sa seule activité est la conduite, il effectué un temps de service de 180 heures. Et parmi ces 180 heures, il a effectué 77h15 de nuit. De plus il a effectué quinze repos journaliers à bord de son véhicule et trois repos hebdomadaires hors de son domicile.

165.- Pour établir son emploi du temps, tous les temps relatifs à la conduite, au repos, au travail journalier, hebdomadaire. Ces règles ont donc conditionné la réalisation du transport.

166.- Après avoir organiser le travail d'un conducteur sur un mois, en lui appliquant toutes les règles auxquelles il est soumis, il est nécessaire à présent d'analyser les conséquences pour l'entreprise et le salarié des transports effectués.

Titre 2 : Appréciation de la technique traditionnelle du transport:

167.- Pour pouvoir accomplir une réelle étude comparative entre les trois techniques de transport, il est indispensable d'apprécier quelles sont les conséquences pour l'entreprise et le salarié d'appliquer la méthode traditionnelle du transport.

Chapitre 1 : Les conséquences pratiques du transport effectué en traditionnel :

168.- L'organisation du transport dite traditionnelle, présente des avantages mais également des inconvénients à la fois pour l'entreprise et le salarié.

Section 1 : Les conséquences pour l'entreprise :

I. Le bilan des transports effectués pendant un mois :

169.- En appliquant la technique traditionnelle de transport, pour effectuer un aller entre Nice et paris, il faut 21h45 lorsque le chauffeur a un repos journalier de 9 heures et 23h45 pour un repos de 11 heures.

170.- Au terme d'un mois le conducteur a réalisé 14,5 transports, soit environ 7 105 kilomètres. Autrement dit, en un mois, il fait un peu plus de 7 allers retours entre Nice et Paris.

II. Les avantages pour l'entreprise:

A) Une organisation et une gestion du personnel simples à mettre en œuvre:

171.- L'avantage de ce système est qu'il est très simple à mettre en place. Il faut un conducteur par véhicule. Il faut qu'il conduise 9 heures par jour en respectant les

interruptions de conduite obligatoires. Et que sur deux semaines il conduise au maximum 90 heures. L'entreprise doit prévoir pour le conducteur un hébergement hors du véhicule lorsqu'il effectue son repos hebdomadaire sur la route.

172.- De plus, les imprévus rencontrés par le conducteur pendant le transport, n'ont pas de conséquence sur les autres conducteurs, car ils ne dépendent pas les uns des autres.

173.- Pour finir, la seule activité exercée par le conducteur est la conduite, donc son temps de service égal à son temps de conduite. Ce qui rend la comptabilisation de ses temps extrêmement rapide et simple. Par conséquent son amplitude de travail n'est pas très importante, par rapport à la tendance générale du secteur du transport routier de marchandises.

B) Peu de moyens humains nécessaires pour l'exécution des transports:

174.- Il suffit uniquement d'un camion par chauffeur pour que la méthode traditionnelle de transport fonctionne.

175.- Cependant pour pouvoir offrir un réel service au client, il faut plusieurs véhicules, pour avoir plusieurs arrivées et départs de conducteurs chaque jour par agence. Pour ce faire, il faut que chaque départ soit fait à des heures différentes. Ainsi tous les jours des marchandises transitent sur les quais.

C) Un recrutement facile des conducteurs:

176.- Cette organisation est comme son nom l'indique traditionnelle. La spécificité du métier de conducteur grand routier est illustrée par cette méthode. En effet, le conducteur ne peut pas souvent rentrer chez lui. Il est souvent contraint de prendre ses repos sur la route. Pour les conducteurs, qui aspirent à une vraie vie de conducteurs grands routiers, toujours en déplacement, cette organisation est idéale. En règle générale, pour cette technique, recruter des chauffeurs est chose facile.

D) Une faible usure des véhicules :

177.- Chaque conducteur conserve généralement toute la semaine son véhicule, car beaucoup de repos sont pris hors du domicile. Par conséquent, seul un conducteur conduit chaque camion. Et donc l'usure du véhicule n'est pas très importante car par mois, le conducteur, n'effectue qu'environ 7000 kilomètres.

III. Les inconvénients pour l'entreprise :

A) Une lenteur du transporteur et une impossibilité d'organiser des transports à des heures régulière:

178.- Le point faible de ce système est que le transport effectué par le conducteur est chaque jour à des heures différentes. Il est donc impossible d'organiser des transports réguliers.

179.- Mais l'inconvénient majeur de ce système est le temps pour effectuer un aller retour entre les deux agences. L'entreprise ne peut pas avoir une activité dite expresse, où le temps entre l'enlèvement de la marchandise chez l'expéditeur et la livraison chez le destinataire est très rapide. Actuellement, la demande des clients est souvent portée vers un transport effectué en express, même si cela représente un coût supplémentaire.

180.- Donc avec cette technique, l'entreprise réalise un transport entre Nice et Paris, sans aucune spécificité. Elle ne se démarque pas de ses concurrents.

B) Une perte de temps pour les opérations de chargements et de déchargements:

1) Les opérations effectuées pendant les heures d'ouverture de l'entreprise :

181.- Pour l'entreprise, que le chauffeur soit obligé de prendre un repos de deux heures pour que son camion soit déchargé et rechargé afin qu'il puisse reprendre la route, est une perte de temps.

182.- Mais le plus contraignant, est que parfois, l'heure à laquelle le véhicule arrive à l'entrepôt est un moment où le personnel de quai a beaucoup de travail entre les enlèvements et les livraisons des marchandises.

2) Les opérations effectuées hors des heures d'ouverture de l'entreprise :

183.- Lorsque le conducteur n'arrive pas toujours à l'agence pendant les heures d'ouverture, c'est une perte de temps car son camion ne va pas pouvoir être déchargé dès son arrivée.

184.- Mais parfois, il peut être amené à changer de semi-remorque, avant de repartir pour un prochain transport. En effet, arrivant la nuit à l'agence, il doit décrocher sa semi-remorque et en récupérer une déjà chargée par le personnel de quai. Mais pour ce faire, il faut que l'entreprise soit organisée, c'est-à-dire que le personnel de quai, charge une semi-remorque avant de quitter l'agence. Mais il faut également que l'entreprise dispose de plus de véhicules que de conducteurs.

C) Les lieux de repos : contraires à l'intérêt de l'entreprise :

185.- Au terme de cette technique de transport, le conducteur effectue souvent ses repos en cours de transport. Il va dans ce cas, soit dormir dans la couchette de son véhicule lors de son repos journalier, ou stationner quelque part son véhicule pour effectuer son repos hebdomadaire. Mais durant le repos hebdomadaire il lui est interdit de rester dans le véhicule.

186.- Cela pose des problèmes au niveau sécuritaire. En effet, le camion est stationné pendant des heures voir des jours sur la route et l'entreprise court le risque de se faire voler la marchandise.

D) Une obligation pour l'entreprise d'avoir un véhicule pour chaque conducteur :

187.- Selon cette technique le conducteur conserve son camion pendant tout le mois. Ainsi, pour chaque conducteur l'entreprise doit avoir un véhicule. Un véhicule ne peut pas être utilisé par plusieurs conducteurs. Ça peut être contraignant parce que parfois des enlèvements et livraisons doivent être effectués par une semi-remorque et non par un porteur. Ainsi pour cette nécessité l'entreprise va devoir acheter plus de semi-remorque que ceux nécessaires pour effectuer le transport entre les deux agences.

IV. Des conséquences pratiques inadaptées à l'entreprise :

188.- Il semble que l'organisation du transport qui découle de l'application de cette technique de transport, ne corresponde pas à l'entreprise qui fait l'objet de l'étude.
Elle ne lui permet pas d'effectuer un transport de ligne de façon régulière.

189.- De plus, elle ne peut pas effectuer de transport en express.

190.- Et elle ne correspond pas à sa structure. Car l'intérêt d'organiser un transport en traditionnel est limité compte tenu que l'entreprise dispose de deux entrepôts. Car le conducteur en traditionnel peut procéder lui même aux enlèvements et livraisons. Dans ce cas il effectue moins de transports entre les deux agences, mais l'entreprise économise les frais d'enlèvements et de livraisons des marchandises.

191.- Il ne faut oublier que le transport réalisé au moyen de cette technique de transport emporte des conséquences pour les salariés.

Section 2 : Les conséquences pour le conducteur d'effectuer le transport selon la méthode traditionnelle :

192.- L'organisation mise en place par l'application de cette technique de transport présente des avantages et des inconvénients pour le conducteur.

I. Les avantages pour le conducteur:

193.- Le salarié seul effectue toujours les transports. Cet aspect de l'organisation est en principe agréable pour le conducteur.

194.- Un autre des avantages pour lui est que même s'il change parfois de semi-remorque, en principe il conserve toujours le même tracteur. Ainsi il peut aménager son espace comme il le souhaite.

195.- Pour finir, son travail n'est pas physiquement difficile, car sa seule activité est la conduite.

II. Les inconvénients pour le conducteur :

A) Des découchés contraignants :

196.- Même s'il est rémunéré en conséquence, le fait pour lui de ne pas pouvoir prendre souvent ses repos à son domicile, rend sa vie famille et sociale difficile.

197.- De plus, il peut ne pas toujours apprécier dormir dans la couchette de son véhicule ou à l'hôtel.

B) Une arrivée à l'entrepôt toujours contraignante:

198.- Ca peut être contraignant pour lui d'arriver à l'agence en dehors des horaires d'ouverture. Car les conducteurs apprécient se retrouver et discuter à la fin d'un transport.

199.- Cependant lorsque l'agence est ouverte, le temps d'attente pour que son véhicule soit déchargé et rechargé est long. D'autant, plus qu'il est contraint pendant ce temps de prendre un repos non désiré.

200.-En somme, pour des raisons pratiques, cette méthode de transport, ne semble pas être la plus adaptée aux besoins de l'entreprise. Cependant, pour exclure avec certitude l'application de cette technique de transport pour l'entreprise, une analyse financière est indispensable car sur un mois le conducteur parvient à faire 14,5 transports entre

les deux agences. Donc si elle permet à l'entreprise de dégager un bénéfice important, il est souhaitable qu'elle s'adapte à cette technique de transport.

Chapitre 2 : Les conséquences financières de la méthode traditionnelle :

201.- Il est indispensable pour apprécier l'opportunité de cette technique de transport, d'analyser les conséquences financières qui résultent des transports qu'elle permet de réaliser. Il faut calculer ce que l'entreprise doit verser au conducteur ainsi que le chiffre d'affaire et le résultat d'exploitation qu'elle peut dégager en appliquant cette méthode de transport.

Section 1 : La rémunération du conducteur:

(Annexe 2)

202.- Pour l'étude, il est nécessaire de calculer la rémunération du conducteur pour le mois de février. Plus précisément, il faut déterminer son salaire et le montant de ses indemnités de déplacement.

I. Le salaire versé au conducteur grand routier :

203.- Le salaire du conducteur est calculé à partir de son temps de service.

204.- En l'espèce, le conducteur a travaillé 20 jours et son temps de service est de 180 heures. Il n'a donc pas effectué d'heures supplémentaires rémunérées avec une majoration de 50%. Ainsi, 151,67 heures sont payées au taux horaire de 9,79€. Et les 28,33 heures restantes sont des heures d'équivalence, dont le taux horaire est de 12,24€. Sur les 180 heures de travail, 77 heures sont considérées comme des heures de nuit, rémunérées avec une majoration de 20%. Le taux et donc de 9,79×0,20= 1,958€.

Salaire brut du conducteur pour le mois de février					
			Nombre d'heure	Taux	**Montant**
Base			151,67	9,79	**1484,85**
Heures d'équivalences			28,33	12,24	**346,7592**
Heures supplémentaires					
Heures de nuit			77	1,958	**150,766**
Total brut			**180**		**1982,37**

205.- Ainsi, pour le mois de février, le salaire brut versé au conducteur c'est-à-dire avant toutes déductions des cotisations obligatoires est de 1982,37 euros.

II. Le frais de déplacements versés au conducteur :

206.- Il va également percevoir les indemnités pour les quinze repos journaliers qu'il a pris à bord de son véhicule et les trois repos hebdomadaires effectués sur la route. Le montant des indemnités de grands déplacements que l'entreprise lui verse s'élève à 822,45€. Et pour les indemnités de repas, il va percevoir la somme de 39,18€.
207.- Ainsi pour le mois de février au titre des indemnités de déplacements, il perçoit la somme de 861,63€ pour les indemnités de déplacement, non soumises à charges sociale.

Section 2 : Le résultat d'exploitation dégagé par l'entreprise pour les transports effectués par un conducteur et un véhicule :

I. Les données à prendre en compte :

208.- En un mois, environ quinze voyages ont été effectués entre Nice et Paris. Ils n'ont pas été réalisés en express.

209.- L'entreprise doit verser un salaire brut de 1982,37€ au conducteur. Mais à cette somme l'entreprise doit des charges sociales. Ainsi, le montant des charges sociales pour un conducteur est de 693,83€, c'est-à-dire 35% de 1982,37€. A cette somme, il faut ajouter les indemnités que l'entreprise lui verse, soit la somme de 861,63€. De plus, il faut prendre en compte que le conducteur a passé six nuits à l'hôtel.

II. Le résultat d'exploitation :

210.- Pour savoir si l'exercice d'une activité est rentable pour l'entreprise, il faut calculer son résultat d'exploitation c'est-à-dire le chiffre d'affaire réalisé moins le coût d'exploitation avancé pour parvenir à dégager ce chiffre d'affaire.

211.- Il est possible de calculer le résultat d'exploitation de l'entreprise en faisant abstraction des frais inhérents aux livraisons et enlèvements. Autrement dit, le résultat d'exploitation est calculé uniquement pour les trajets effectués entre les deux agences.

Résultat d'exploitation du transport d'agence à agence au cours du mois de février					
Nombre de jour de chiffre d'affaire généré			15	1300	**19500**
Tracteur			1	2298	**2298**
Semi-remorque			1	855	**855**
Carburant			15	287	**4305**
AdBlue			1	150	**150**
Autoroute			15	180	**2700**
Assurance			1	417	**417**
Entretien			15	25	**375**
Salaire conducteur			1	1982	**1982**
Charges sociales			1	694	**694**
Indemnités de grand déplacement			15	54,83	**822,45**
Indemnité de repas			3	13,06	**39,18**
Hôtel			6	50	**300**
Divers coûts (tenue des conducteurs, lettre de voiture,...)					**300**
Total coût d'exploitation					**15237,63**
Résultat d'exploitation					**4263,37**

212.- Ainsi, le transport en traditionnel, uniquement d'agence à agence permet à l'entreprise d'obtenir un résultat d'exploitation de 4263,37€.

213.- Cependant, en pratique, l'entreprise va devoir nécessairement procéder aux enlèvements et livraisons des marchandises. Il faut donc calculer le résultat d'exploitation de l'entreprise en prenant compte les frais de ces opérations.

Résultat d'exploitation du transport de l'expéditeur jusqu'au destinataire au cours du mois de février					
Nombre de jour de chiffre d'affaire généré			15	1300	**19500**
Tracteur			1	2298	**2298**
Semi-remorque			1	855	**855**
Gasoil			15	287	**4305**
AdBlue			1	150	**150**
Autoroute			15	180	**2700**
Assurance			1	417	**417**
Entretien			15	25	**375**
Salaire chauffeur			1	1982	**1982**
Charges sociales			1	694	**694**
Indemnité de grand déplacement			15	54,83	**822,45**
Indemnité de repas			3	13,06	**39,18**
Hôtel			6	50	**300**
Divers coûts (tenue des chauffeurs, lettre de voiture,...)					**300**
Coût l'enlèvement			150	50	**7500**
Coût de livraison			150	50	**7500**
Total coût d'exploitation					**30238**
Résultat d'exploitation					**-10738**

214.- Dans ce cas, le résultat d'exploitation de l'entreprise est de – 10 738€.
Autrement dit, cette technique de transport ne permet pas à l'entreprise de dégager un bénéfice.

215.- En conclusion, le transport de marchandises entre les deux agences effectué au moyen d'un seul conducteur et d'un véhicule est bénéficiaire pour l'entreprise.
En revanche, si dans le calcul les frais des enlèvements et livraisons sont pris en compte, l'activité de l'entreprise n'est pas bénéficiaire. Donc avec cette méthode de transport, l'entreprise ne peut se permettre d'effectuer les livraisons et les enlèvements aux moyens d'autres véhicules et conducteur.
216.- Ainsi, cette technique de transport, ne peut pas être utilisé par l'entreprise qui fait l'objet de cette étude. Car le transport de marchandises au départ de chez l'expéditeur jusqu'au destinataire, ne lui permet pas de dégager de bénéfice. De plus, avec cette technique de transport, il est impossible pour l'entreprise d'effectuer des transports en express. C'est regrettable car le transport express est vendu plus cher aux

clients. Pour finir, elle ne permet pas à l'entreprise d'avoir une spécialité, d'être spécialiste de la ligne.

Partie 2 : La technique du double équipage :

217.- La conduite en double équipage est la situation dans la laquelle pendant une période de conduite comprise entre deux repos journaliers consécutifs, ou entre un repos journalier et un de repos hebdomadaire, il y a au moins deux conducteurs à bord du véhicule pour assurer la conduite. Mais durant la première heure de conduite en équipage, la présence d'un ou d'autres conducteurs est facultative. En revanche, elle est obligatoire pour le reste de la période à courir[29].

Titre 1 : Une analyse juridique du transport en double équipage :

Chapitre 1 : Les règles applicables aux conducteurs en double équipage:

218.- En cas de double équipage, certaines règles spécifiques sont prévues par le législateur. En revanche, si aucune règle spécifique n'est édictée, il faut appliquer aux conducteurs, les mêmes règles que celles applicables au conducteur de la méthode traditionnel.

Section 1 : Les règles relatives au temps de travail applicables aux conducteurs:

219.- La durée du temps de travail en double équipage est identique à celle prévue pour le conducteur unique. Autrement dit, la durée maximale de travail journalière est de 12 heures. La durée maximale du temps de service est de 56 heures sur une semaine isolée, de 53 heures en moyenne par trimestre lorsque le temps de service est décompté par semaine, de 689 heures par trimestre ou de 918 heures par quadrimestre. Ou bien, le temps de service est de maximum 220 heures par mois.

[29]Article 4, o du règlement n°561/2006 du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine dus transports par route.

220.- Il est important de retenir, qu'en cas de double équipage, le temps non consacré à la conduite lorsque le véhicule roule est compté comme du temps de travail pour 100% de sa durée[30].

Section 2 : Les règles relatives au temps de conduite applicables aux conducteurs:

221.- Le temps de conduite prescrit pour les conducteurs en double équipage est identique à celui du conducteur unique.

I. La durée maximale de conduite continue :

222.- Chaque conducteur peut conduite 4h30 de façon continue. Après la conduite continue de 4h30, le conducteur doit effectuer une coupure de 45 minutes sauf s'il prend un temps de repos. Il faut rappeler que la durée de conduite ne comprend que le temps de conduite au sens propre strict, c'est-à-dire celui passé par un conducteur au volant de son véhicule[31].

223.- Et il est important de préciser qu'il n'est pas pris en compte dans le calcul des 4h30 de conduite, le temps passé par le second conducteur sur le siège passager ou sur la couchette lorsque le véhicule est en marche. Et bien entendu, comme pour le conducteur unique, n'est pas pris dans la période de conduite continue, le temps de travail autre que la conduite (exemple : le chargement, le déchargement, l'opération se situant avant ou après la conduite).

II. L'interruption de la conduite continue :

224.- Au bout de 4h30 de conduite continue, chaque conducteur doit s'arrêter au moins 45 minutes[32]. Pendant la coupure, il est interdit aux conducteurs de conduite ou d'effectuer une autre tâche. Il doit uniquement se reposer[33].

225.- Par une circulaire adressées aux préfets de régions et aux directions régionales de l'équipement, l'Administration est venue préciser ce que recouvrent les pauses interruptives de conduite. Il est prévu, qu'emporte interruption de la conduite continue, à condition de respecter la durée minimale prévue : les cas de repos vu précédemment

[30] Article 5 paragraphe 7 a du décret n°83-40 du 26 janvier 1983.
[31] CA Nancy, 4e chambre, 27 octobre 2004 n°838/2004, BTL 2005, p 643.
[32] Article 7 alinéa 1 du règlement n°571/2006.
[33] Article 4 d du règlement n°571/2006.

pour le conducteur unique. C'est-à-dire valent interruption, les périodes pendant lesquelles le conducteur peut disposer librement de son temps ou bien, les temps d'attente dont la durée prévisible est connue à l'avance…

226.- Mais concernant le double équipage, l'administration a prévu que le temps non consacré à la conduite passé dans un véhicule en marche (deuxième conducteur sur le siège ou sur la couchette), est considéré comme une pause qui interrompt la conduite. Cette disposition est une exception française pour permettre une plus grande efficacité du double équipage tout en respectant l'interruption de la conduite continue imposée par la législation européenne. Avec cette disposition, le conducteur effectue sa coupure par le fait d'arrêter de conduire et de se faire relayer par l'autre conducteur. Dans la pratique, lorsque le conducteur interrompt sa conduite pour faire sa coupure de 45 minutes et que l'autre conducteur conduit pendant ce temps, on appelle ça « se faire rouler la coupure ». Donc les conducteurs peuvent effectuer leur pause alors que le véhicule continue de rouler.

227.- De plus, un fractionnement de l'interruption de conduite est possible. Au lieu de faire une coupure de 45 minutes, les conducteurs effectuent une première pause de 15 minutes puis une seconde de 30 minutes durant les 4h30.

III. La durée de conduite journalière :

228.- Malgré le fait qu'en double équipage, deux conducteurs effectuent le transport, les règles relatives à la conduite journalière sont identiques à celles applicables au conducteur unique. La durée totale de conduite journalière doit être 9 heures, mais peut être portée à 10 heures deux fois par semaine[34].

IV. La durée maximale de conduite hebdomadaire :

229.- La durée maximale de conduite par semaine est de 56 heures[35].

V. La durée maximale de conduite par période de deux semaines consécutives :

230.- Sur deux semaines consécutives, un conducteur peut conduire au maximum 90 heures.

[34] Article 4, k, règlement n°571/2006 du 15 mars 2006.
[35] Règlement n°571/2006 du 15 mars 2006.

Section 3 : Les règles relatives aux repos applicables aux conducteurs en double équipage :

I. Le repos journalier :

231.- En cas de double équipage chaque conducteur doit avoir un repos journalier d'au moins 9 heures dans les 30 heures qui suivent la fin d'un temps de repos journalier ou du repos hebdomadaire[36].

232.- Ce repos peut être pris dans le véhicule, à condition que celui-ci soit équipé de couchettes et qu'il soit à l'arrêt.

II. Le repos hebdomadaire :

233.- Concernant ce repos, le législateur n'a prévu aucune spécificité en cas de double équipage. Ainsi, le repos hebdomadaire normale est au minimum de 45 heures consécutives. .- Ce repos ne peut pas être pris dans le véhicule même s'il est à l'arrêt. Il incombe obligatoirement, sous peine de sanction, à l'employeur de prévoir un hébergement, si le repos intervient loin du point d'attache des conducteurs. Et chaque conducteur peut également prendre un repos hebdomadaire réduit, c'est-à-dire un repos de 24 heures consécutives. Mais dans ce cas, il doit y avoir une compensation obligatoire, avant la fin de la 3^{e} semaine suivant la semaine concernée.

Section 4 : Les règles relatives aux temps de pauses des conducteurs :

234.- Malgré le fait que les conducteurs soient deux pour effectuer le transport, ils doivent respecter les temps de pauses prévus au-delà de 6 heures et de 9 heures de travail. Les temps de pauses varient en fonction de la durée du travail. Plus précisément, au-delà de 6 heures de route, les conducteurs doivent faire une pause de 30 minutes. En revanche, s'ils restent plus de 9 heures dans le camion, ils doivent effectuer une pause de 45 minutes[37].

[36] Article 8.5 du règlement n°571/2006 du 15 mars 2006.

[37] Ordonnance du 12 novembre 2004 étend aux personnels roulants les obligations relatives aux temps de pause conformément aux règles communautaires.

235.- Cependant, ces temps de pauses doivent se combiner sans pour autant se cumuler, avec les temps d'interruptions de conduite continue imposés par la législation européenne.

236.- L'application de cette règle générale, au double équipage enlève tout intérêt au double équipage. Car l'intérêt du double équipage est d'effectuer le trajet le plus rapidement possible. L'Administration française entend respecter le but du double équipage en prévoyant que les conducteurs peuvent effectuer leur coupure de 45 minutes dans la cabine pendant que l'autre conducteur conduit. Mais avec l'application de cette règle, l'intérêt de se faire rouler sa coupure disparaît car dans les 9 heures après leur départ, ils doivent effectuer une pause de 45 minutes.

Section 5 : L'amplitude autorisée aux conducteurs:

237.- En cas de double équipage, le calcul de l'amplitude maximum pour chaque conducteur est de 21 heures pour un repos réduit (30-9= 21) et de 19 heures pour un repos normal (30-11= 19).

Section 6 : Les règles relatives au travail de nuit applicables aux conducteurs:

238.- Les règles applicables en cas de travail de nuit aux conducteurs en double équipage sont identiques à celles prévus pour le conducteur unique. La période nocturne correspond à la période 21 heures et 6 heures[38].

239.- Il convient à présent d'organiser le transport effectué par deux conducteurs en application de ces règles de droit.

Chapitre 2 : Application de la réglementation sociale pour organiser le transport selon la technique du double équipage: (Annexes 3 et 4).

240.- Pour connaître quelle peut être l'activité de l'entreprise en appliquant la méthode du double équipage, il est indispensable d'établir l'activité exacte réalisée par les deux conducteurs au cours d'un mois. Le travail réalisé par les conducteurs doit respecter la législation sociale relative au conducteur grand routier.

[38] Protocole d'accord relatif au travail de nuit dans le transport routier de marchandise, les activités auxiliaires du transport et le transport de déménagement du 14 novembre 2001.

241.- Il est envisager en l'espèce, l'emploi du temps, semaine par semaine des deux conducteurs au cours du mois de février. Ce qui permet de connaître le nombre de transport qu'ils réalisent entre l'agence de Nice et Paris en un mois.

Section 1 : Les transports exécutés par les conducteurs au cours de la première semaine du mois de février :

242.- Les transports qu'ils vont pouvoir effectuer vont être conditionnés en application des règles relatives à la conduite, au repos et temps de travail par jour.

I. L'emploi du temps des conducteurs :

A) Le premier transport de la semaine, au départ de l'entrepôt de Nice :

243.- Le 1er jour, les deux conducteurs à bord d'une semi-remorque, quittent l'agence de Nice pour effectuer le premier transport du mois de février. Ils partent à 8h.

1) La conduite et le temps de double équipage:

244.- Pour des raisons de simplicité, il va être nommé « conducteur 1 ». Pendant ce temps, le second conducteur, appelé « conducteur 2 » est dans la cabine.

245.- Le conducteur 1 conduit 4h30.

246.- Pendant ce temps, le conducteur 2, doit manipuler le sélecteur du chronotachygraphe et indiquer qu'il est en double équipage. Lorsqu'il sélectionne « double équipage » ça signifie que le conducteur est à bord du véhicule en marche mais il ne conduit pas.

247.- Lorsque le conducteur 1 a conduit 4h30, l'autre le remplace. Le conducteur 2, conduit de façon continue pendant 1h30. Pendant ces 1h30, le conducteur 1 se met est en double équipage. Et le temps qu'il passe à ne pas conduire, vaut interruption de conduite. Donc on considère que sa coupure de 45 minutes est effectuée, alors même qu'il n'est pas descendu du véhicule.

248.- Après 1h30 de conduite, le véhicule doit s'arrêter car ils sont à bord du véhicule depuis plus de 6 heures. Autrement dit, étant donné qu'ils ont travaillé 6 heures de façon consécutive, ils doivent faire une pause de 30 minutes.

249.- Après la pause de 30 minutes, le conducteur 2 reprend la conduite pour trois heures.

250.- Le camion doit ensuite être arrêté pour qu'ils puissent prendre une pause de 15 minutes. Car au-delà de 9 heures de travail, ils doivent effectuer une pause de 45. Et étant donné qu'une première pause de 30 minutes a déjà été prise, ils doivent s'arrêter 15 minutes pour effectuer une seconde pause.

251.- A la fin de cette, pause, le conducteur 1 conduit à son tour pour une durée de trois heures.

252.- Après ces 3 heures, ils ont roulé au total 12 heures. Par conséquent ils sont arrivés à l'agence de Paris.

2) Les opérations de chargement et de déchargement :

253.- Une fois à l'agence, ils sont en repos pendant deux heures, pour permettre au personnel de quai de décharger leur véhicule et le recharger pour qu'ils fassent le transport retour vers l'agence de Nice.

B) Le deuxième transport de la semaine au départ de l'entrepôt de Paris :

1) La conduite :

254.- Une fois ces opérations achevées ils repartent. Le conducteur 1 continue de conduire durant 1h30.

255.- Après ces 1h30 de conduite, il a conduit 9 heures sur l'ensemble de la journée. Il ne peut donc plus conduire avant de prendre un repos journalier.

256.- Le conducteur 2 conduit ensuite pendant 4h30. Et à la fin de ces 4h30 il a effectué ses 9 heures de conduite dans la journée.
Ainsi les deux ne peuvent plus conduire.

2) Le repos journalier en cours de transport :

257.- Ils prennent leur repos journalier sur la route à bord de leur véhicule. Etant donné que le repos s'effectue, sur la route, il est plus judicieux que ce soit un repos réduit de 9 heures.

3) La reprise de la conduite :

258.- Après ce repos de 9 heures, ils continuent le transport. A titre indicatif, lorsqu'ils peuvent repartir de leur point de stationnement, c'est le mardi à 13h45.

259.- Le conducteur 1 conduit pendant 4h30.

260.- Le conducteur 2, conduit ensuite pendant 1h30, jusqu'à l'arrivée à l'entrepôt.

4) Les opérations de chargement et de déchargement :

261.- Ils arrivent à l'agence de Nice où se mettent en repos pendant deux heures en attentant que les opérations de chargement de déchargement soient exécutées.

C) Le troisième transport de la semaine, au départ de l'entrepôt de Nice :

1) La conduite et sa pause :

262.- Le conducteur 2 conduit au départ de l'agence, pour une durée de trois heures.

263.- Ensuite, le conducteur 1 conduit 4h30.

264.- Ils doivent s'arrêter 45 minutes pour effectuer une pause. A la fin de la pause le conducteur 2 conduit 4 heures 30. Ils arrivent à l'agence de paris.

2) La fin du transport et repos journalier :

265.- Au total ils ont conduit tous les deux 9 heures. Il stationne le véhicule dans la cour de l'entreprise pour effectuer à bord du véhicule un repos journalier de 9 heures.

D) Le quatrième transport de la semaine, au départ de l'entrepôt de Paris :

266.- Chacun va conduire 4h30. Durant ces 9 heures de routes, ils effectuent une pause de 45 minutes.

267.- Puis le conducteur 1 conduit 3 heures. Et ils arrivent à l'agence de Nice.
Arrivé à l'agence, ils sont en repos durant 2 heures.

E) Le cinquième transport de la semaine, au départ de l'entrepôt de Nice :

268.- Le conducteur 1 conduit 1h30, le jeudi matin.

269.- Ensuite le conducteur 2 va conduire 4h30, c'est-à-dire jusqu'à 16h15.

270.- Puis ils doivent s'arrêter pour prendre leur repos hebdomadaire.

II. Une analyse de l'emploi du temps des conducteurs: (Annexe 5 et 6) :

A) Le décompte des heures:

271.- Au total du lundi 2 février à 8 heures au jeudi 5 février à 16h15, ils ont conduit 27 heures chacun. Ils ont passé 27 heures en double équipage, c'est-à-dire 27 heures dans la cabine du véhicule à se reposer pendant que l'autre conducteur conduit.

272.- Il est important de souligner que le temps passé dans la cabine pendant que l'autre conducteur conduit est comptabilisé comme du temps de travail à 100% de sa durée.

273.- Ainsi ils ont un temps de service de 54 heures. Et sur ces 54 heures, 21h45 ont été effectuées de nuit.

274.- Ils auraient pu conduire beaucoup plus car le temps de conduite normal peut être de 45 heures par semaine étant donné que sur deux semaines, le temps de conduite maximum est de 90 heures. Mais ils doivent s'arrêter de travailler après 27 heures de conduite, car le temps de travail service qu'ils ont réalisé est de 54 heures. Or le temps de service maximum est de 53h par semaine, ou de 220 heures sur un mois.

275.- La conséquence est que chaque semaine ils vont pouvoir effectuer un temps de service de 54 heures, car sur 4 semaines ils travaillent 216 heures. En revanche, pour appliquer la règle relative au temps de service maximum par mois, ils ne vont jamais pouvoir conduire plus de 27 heures par semaine.

B) Les repos :

276.- Ils ont pris deux repos journaliers sur la route.

277.- Et ils sont obligés d'effectuer leur repos hebdomadaire du jeudi 16h15 au dimanche minuit sur la route.

278.- Il ne peuvent pas reprendre la conduite avant minuit, car les heures effectuées avant minuit, vont être comptabilisé dans les heures réalisées la première semaine du mois de février et non la deuxième semaine.

C) Les pauses :

279.- Il est préjudiciable à la technique du double équipage de devoir appliquer la règle selon laquelle après 9 heures de travail continue ils doivent faire une pause de 45

minutes. Le camion a effectivement roulé 9 heures, mais sur ces 9 heures, ils ont réellement travaillé 4h30. Car pendant les 4h30 où ils ne conduisent pas, ils peuvent dormir s'ils le souhaitent. Cette règle rallonge le temps du transport effectué en du double équipage.

D) L'amplitude :

280.- Leur amplitude est de 20h45 par jour. Ce qui est normal étant donné que dans une période de 30 heures, ils doivent effectuer un repos journalier. Ils ont pris trois repos de 9 heures durant la semaine. Ainsi pour respecter la règle concernant l'amplitude, le temps entre la prise de deux repos ne doit pas être supérieur à 21 heures (30-9= 21).

Section 2 : La synthèse de l'emploi du temps des conducteur au cours de la 2e, 3e et 4e semaine de février :

(Annexe 5 et 6)

281.- Les semaines suivantes sont presque identiques à la première semaine du mois de février. C'est-à-dire leur temps de service est de 54 heures. Et chaque conducteur conduit seulement entre 26h30 et 27h30 par semaine.

282.- Pour chaque transport, ils doivent de faire une pause de 45 minutes lorsque le camion a roulé 9 heures sans interruption.

283.- A l'issue du repos hebdomadaire entre la semaine 1ère et 2e semaine et entre 3 et 4 semaines, ils sont contraints de ne pas reprendre la route avant minuit car les heures effectuées avant minuit vont être comptabilisé dans le total des heures de la semaine précédente.

284.- Au total, au cours du mois de février, leur temps de conduite est de 108 heures. Et ils ont passé 108 heures chacun dans le camion sans conduire. Ainsi le temps de service de chaque conducteur est de 216 heures. Ils ont pour chacun six repos journaliers et un trois repos hebdomadaires sur la route. De plus, compte tenu de la limitation du temps de service, ils ont effectué des transports seulement du lundi au jeudi soir.

285.- Une fois leur activité sur un mois établi, il est possible d'en tirer des conséquences à la fois pour l'entreprise et les conducteurs.

Titre 2 : Appréciation de la technique du transport en double équipage:

286.- La technique du transport en double équipage présente des conséquences dans l'organisation de l'entreprise et pour les conducteurs.
Mais elle a également des conséquences financières pour l'entreprise et les conducteurs. Ces conséquences sont différentes de celles obtenues en effectuant un transport dit traditionnel.

Chapitre 1 : Les conséquences pratiques du transport effectué en double équipage:

Section 1 : Les conséquences pour l'entreprise de la réalisation du transport en double équipage:

I. Le bilan des transports effectués pendant un mois:

287.- Le transport entre les deux agences est réalisé en 12h45, lorsque les conducteurs ne sont pas obligés d'effectuer un repos journalier sur la route. En revanche, lorsque c'est le cas, il faut 21 heures pour exécuter le transport.

288.- Sur un mois, ils ont réalisé dix-sept transports entre les deux entrepôts c'est-à-dire 16 660 kilomètres.

II. Les avantages pour l'entreprise :

A) Une organisation du transport et une gestion du personnel simple à mettre en œuvre :

288.- Cette technique de transport est simple à mettre en place au sein de l'entreprise. Il suffit d'acquérir un seul véhicule et d'embaucher deux conducteurs pour le conduire.

289.- Ils doivent conduire entre 9 heures et 9 heures 30 chacun par jour. A la suite de ce temps de conduite, ils doivent effectuer un repos journalier. La seule activité des conducteurs est la conduite. Ils ne participent pas aux opérations de chargements set

déchargements de leur véhicule. Donc comme pour le transport en traditionnel, comptabiliser les heures des conducteurs est simple pour l'entreprise.

290.- De plus, le transport effectué par couple de conducteur n'a pas de conséquence pour les autres conducteurs de l'entreprise qui effectuent le trajet entre les deux agences.

291.- Bien que les conducteurs ne conduisent pas au maximum autorisé par semaine, ils doivent s'arrêter sur la route tous les jeudis pour effectuer leur repos hebdomadaire. Ce qui signifie que l'entreprise ne doit pas faire partir tous ses véhicules le lundi. Autrement dit, le travail de la semaine des conducteurs ne doit pas commencer que le lundi, pour qu'il puisse y avoir des départs et des arrivées chaque jour à l'agence, c'est-à-dire du lundi au samedi.

B) Un transport exécuté rapidement:

292.- L'avantage de ce système est que lorsque les conducteurs ne sont pas obligés de prendre un repos journalier en cours de transport, le transport peut être réalisé en 12h45 c'est-à-dire en express. Et le prix du transport effectué en express est plus important que le prix d'un transport exécuté en traditionnel.

293.- Chaque semaine, 3 transports sur les 4,5 exécuté sont réalisés en express.

C) Une usure du véhicule raisonnable:

294.- Le véhicule s'use plus vite que pour la technique du traditionnelle, car les kilomètres effectués chaque mois est supérieure. En revanche, l'utilisation du véhicule reste raisonnable. L'entreprise va pouvoir conserver un même camion plusieurs années, sans difficulté.

III. Les inconvénients pour l'entreprise :

A) Un recrutement des conducteurs difficile:

295.- Pour une entreprise de transport, ce n'est pas facile de trouver des conducteurs acceptant de travailler en double équipage. L'entente et la proximité entre les conducteurs ne sont pas toujours évidentes. Donc l'entreprise pour attirer des conducteurs, doit généralement leur verser une rémunération supérieure au prix du marché.

B) Une lenteur du transport en raison d'une prise de repos pendant le transport, préjudiciable pour l'entreprise:

296.- Lorsque les conducteurs effectuent leur repos journalier en cours de transport, le transport ne peut pas être effectué en expresse. Les deux conducteurs vont mettre 21 heures pour effectuer le transport, c'est-à-dire juste un peu mois que le conducteur qui fait le transport seul. Donc il n'y a aucun intérêt pour l'entreprise de payer deux conducteur pour qu'il effectuent un transport dans les mêmes temps qu'un seul conducteur.

297.- En principe la technique du double équipage est favorisé pour effectuer des transports express. En l'espèce, compte tenu de la distance à parcourir, qui oblige les conducteurs à effectuer des repos en cours de transports, la méthode ne semble pas convenir à l'entreprise. Il est préférable d'utiliser la technique du double équipage pour un transport dont la distance est moins importante pour pouvoir exécuter le transport en express, sans repos de repos obligatoire en cours de trajet.

C) Un problème sécuritaire :

298.- L'entreprise court le risque de se faire voler la marchandise lorsque les conducteurs prennent leur repos sur la route.

D) Une perte de temps pour les opérations de chargement et de déchargement:

299.- Lorsque les agences sont ouvertes, les conducteurs doivent d'attendre environ de deux heures pouvoir repartir. C'est une perte de temps pour l'entreprise.

300.- Mais c'est également une perte de temps, lorsque les agences sont fermées et que les conducteurs, achevant leur transport, doivent changer eux même leur semi-remorque pour pouvoir laisser la marchandise transportée et récupérer de nouvelles marchandises. Mais pour cela, il faut que le personnel de quai soit organisé et que l'entreprise dispose de semi-remorque supplémentaire.

E) Une utilisation du véhicule impossible en cas de repos à bord :

301.- Lorsque les conducteurs doivent faire leur repos journalier à bord du véhicule ou leur repos hebdomadaire sur la route, c'est préjudiciable pour l'entreprise. En effet, elle ne pas utiliser ce véhicule pour réaliser d'autres transports par d'autres conducteurs. La situation est d'autant plus préjudiciable lorsque les conducteurs restent bloqué avec le véhicule sur la route du jeudi soir ou lundi 0h.

302.- Pour toutes ces raisons, l'entreprise ne peut pas effectuer des transports réguliers et toujours express, ce qui nuit à l'intérêt du double équipage.

303.- Malgré tout, il se peut que le service de transport offert au client, en application de la technique du double équipage, soit rentable pour l'entreprise.

304.- Ainsi, en l'espèce, pour juger de l'opportunité de cette technique de transport, une analyse financière est indispensable.

Section 2 : Les conséquences pour les conducteurs d'effectuer le transport en double équipage:

I. Les avantages pour les conducteurs :

305.- Les conducteurs ont pour seule activité la conduite. Physiquement leur travail n'est pas difficile.

II. Les inconvénients pour les conducteurs :

306.- La proximité entre les conducteurs n'est pas toujours évidente. Ce qui est difficile est de devoir partager pendant les repos une cabine à deux.

307.- Ils effectuent de nombreux repos journalier et hebdomadaire sur la route. Ce qui rend leur vie familiale et sociale compliqué.
308.- Et l'organisation ne permet pas aux conducteurs d'avoir des horaires et des jours de travail fixent. Les horaires de travail sont complétement d'écaler par rapports aux activités du personnel sédentaire.

Chapitre 2 : Les conséquences financières de la méthode du double équipage:

309.- Il est indispensable d'étudier quelles sont les retombées économiques de cette méthode de transport pour le salarié et l'entreprise.

Section 1 : La rémunération des conducteurs :

(Annexe 5 et 6)

310.- Au cours du mois de février, le nombre de jour travaillé pour chaque conducteur est de 17.

311.- La société rémunère les conducteurs en fonction de leur temps de service. Il ne faut oublier que le temps non consacré à la conduite, pendant que le véhicule est en marche est du travail à 100% de sa durée.

312.- En l'espèce, le temps service de chaque conducteur est de 216 heures. 85 heures de nuits sont comptabilisées pour chaque conducteur.

313.- De plus, ils ont été obligé de prendre 11 repas chacun sur la route. Et sur le mois ont droit à trois grands déplacements, pour les trois repos hebdomadaires pris sur la route.

Salaire brut de chaque conducteur pour le mois de février					
			Nombre d'heure	Taux	**Montant**
Base			151,67	9,79	**1484,85**
Heures d'équivalences			34,33	12,24	**420,19**
Heures supplémentaires			30	14,69	**440,55**
Heures de nuit			85	1,958	**166,43**
Total brut			**206**		**2512,03**

314.- Ainsi la rémunération brut de chaque conducteur est de 2512,03€. A cette somme l'entreprise doit leur verser à chacun des indemnités de déplacement pour un montant de 472,64€

Section 2 : Le résultat d'exploitation dégagé par l'entreprise pour les transports effectués par deux conducteurs et un véhicule :

315.- Les conducteurs ont réalisés 17 transports entre l'agence de Nice et de Paris au cours du mois de février.

316.- Lorsque le transport est effectué en express c'est-à-dire 12 fois par mois, le chiffre d'affaire par transport est de 3000€. En revanche lorsque le transport n'est pas fait en express, le chiffre d'affaire par transport est de 1300€.
317.- En somme, le chiffre d'affaire généré par le véhicule et deux conducteurs est de 42500€.

318.- Il convient de calculer en premier, le résultat d'exploitation pour les transports exécutés d'agence à agence :

Résultat d'exploitation du transport d'agence à agence au cours au cours du mois de février					
Nombre de jour de chiffre d'affaire généré pour les transports non express			5	1300	**6500**
Nombre de jour de chiffre d'affaire généré pour les transports express de groupage			12	3000	**36000**
Tracteur			1	2298	**2298**
Semi- remorque			1	855	**855**
Gasoil			17	287	**4879**
AdBlue			1	150	**150**
Autoroute			17	180	**3060**
Assurance			1	417	**417**
Entretien			17	25	**425**
Salaires conducteurs			2	2512	**5024**
Charges sociales			2	879	**1758**
Indemnités de grand déplacement			12	54,83	**657,96**
Indemnités de repas			22	13,06	**287,32**
Hôtel			12	50	**600**
Divers coûts (tenue des chauffeurs, lettre de voiture,...)					**300**
Coût d'exploitation					**20711,28**
Résultat d'exploitation					**21788,72**

319.- Le chiffre d'affaire est de 42 500€ (=36000+ 6500). Ainsi, avec un cout d'exploitation de 20711,28€, le résultat d'exploitation est de 21788,72€. Donc le transport d'agence à agence en double équipage permet à l'entreprise d'avoir une activité bénéficiaire.

320.- En revanche, en pratique, ce résultat est nécessairement diminué par les dépenses nécessaires pour procéder aux enlèvements et livraisons.

Résultat d'exploitation du transport de l'expéditeur jusqu'au destinataire au cours du mois de février :					
Nombre de jour de chiffre d'affaire généré pour les transports non express			5	1300	**6500**
Nombre de jour de chiffre d'affaire généré pour les transports express de groupage			12	3000	**36000**
Tracteur			1	2298	**2298**
Semi			1	855	**855**
Gasoil			17	287	**4879**
AdBlue			1	150	**150**
Autoroute			17	180	**3060**
Assurance			1	417	**417**
Entretien			17	25	**425**
Salaire chauffeur			2	2512	**5024**
Charges sociales			2	879	**1758**
Indemnités de grand déplacement			12	54,83	**657,96**
indemnité de repas			22	13,06	**287,32**
Hôtel			12	50	**600**
Divers coûts (tenue des chauffeurs, lettre de voiture,...)					**300**
Coût l'enlèvement			170	50	**8500**
coût de livraison			170	50	**8500**
Coût d'exploitation					**37711,28**
Résultat d'exploitation					**4787,72**

321.- En comprenant les frais d'enlèvement et de livraison, il est possible d'affirmer qu'à l'aide deux conducteurs et d'une semi-remorque, l'entreprise réalise environ un résultat d'exploitation de 4788,72€.

322.- En conclusion, l'activité réalisée en appliquant le technique du double équipage permet à l'entreprise d''effectuer la majorité de ses transports en express. Les transports en express permettent à l'entreprise de gagner plus d'argent. Ce qui permet à l'entreprise de transport, de réaliser un résultat d'exploitation positif chaque année.

323.- Ainsi, l'entreprise peut opter pour cette technique de transport, facile à mettre en place.

324.-En revanche, le bénéfice dégagé chaque mois en prenant compte des frais d'enlèvements et de livraisons n'est pas très important.

325.-En l'espèce, ils ne suffisent pas à couvrir les frais de structure de l'entreprise. Mais les frais de structure sont propres à chaque entreprise. Donc pour certaines entreprises, le transport en double équipage permet de dégager suffisamment de bénéfices.

Partie 3 : La technique hybride :

Titre 1 : Une analyse juridique de la technique de transport hybride :

Chapitre 1 : Exposé de la méthode hybride utilisé par l'entreprise :

326.- Le transport effectué selon la méthode hybride, nécessite pour chaque voyage deux camions et trois conducteurs. La technique hybride consiste à ce que le conducteur effectue une partie du transport seul, puis en cours de route, un second conducteur monte à bord et conduit pour quelques heures. Mais il ne reste pas à bord du véhicule jusqu'à la fin du transport. Ce conducteur qui monte et descend du véhicule pendant le transporte est appelé « sauterelle ». Ce nom lui est attribué car au cours de sa période de travail, il passe de camion en camion. Les conducteurs qui conduisent au départ des agences sont appelés « conducteurs de navette ». Une fois que le conducteur « sauterelle » fini de conduire, le conducteur qui a conduit au départ continue le trajet seul. Ensuite, soit la suite du transport se déroule sans particularité, ou soit il est décidé que le conducteur effectue un relai.

327.- Le relai consiste à ce qu'il échange sa semi-remorque avec celle d'un autre véhicule. Ainsi, sur la route les deux véhicules se croisent, les conducteurs échangent leur semi-remorque et reprennent la route. Pour que cette technique présente un intérêt, les véhicules effectuent le trajet en sens inverse. Plus précisément pour le transport entre Nice et Paris, un véhicule part de paris, l'autre de Nice. A mi-chemin les véhicules se rencontrent et les conducteurs échangent leur semi-remorque, pour échanger leur marchandises. Le conducteur qui arrive de Nice et roule en direction de paris, une fois le relai réalisé repart vers Nice et inversement pour le conducteur partant de Paris. Une fois l'échange de semi-remorque effectué, le conducteur parisien reprend la route vers Paris. Ainsi ils ne font pas le trajet aller retour entièrement. Mais effectuent seulement l'aller jusqu'au point de rendez vous, où ils changent leur semi-remorque et retournent à leur point de départ. Quant à la marchandise, elle est transportée jusqu'où elle devait l'être. Mais la particularité est qu'elle n'est pas transportée par le même conducteur sur l'ensemble du trajet.

328.- Lorsqu'un relai est effectué, le conducteur « sauterelle » partage son temps entre deux conducteurs niçois. En revanche, lorsque le transport est effectué sans relai, le conducteur « sauterelle », conduit le véhicule du conducteur niçois et celui du conducteur parisien.

329.- Il convient d'envisager quelles sont les règles relatives au travail du conducteur qui s'applique aux conducteurs lors des transports exécutés selon la méthode hybride. Une fois ces règles de droit identifiées, il faut les articuler pour pouvoir organiser de manière précise l'emploi du temps des conducteurs pour le mois de février.

Chapitre 2: Les règles de droit applicables aux conducteurs de la méthode de transport hybride:

330.- Etant donné que le transport n'est pas réalisé jusqu'au bout par deux conducteurs, les règles relatives au double équipage ne sont pas applicables. En effet, parce que pour que la technique de transport soit qualifié de double équipage, il n'est pas important que les deux conducteurs soient à bord du véhicule la première heure du transport. En revanche, il est indispensable qu'au bout d'une heure et jusqu'à la fin ils soient ensemble.
331.- Cependant, la rigidité du critère du double équipage peut être critiquable. Pourquoi ne pas considérer qu'il y a un double équipage pour le temps où deux conducteurs sont à bord du camion.

332.- Ainsi pour cette méthode, il faut appliquer la législation sociale applicable au conducteur effectuant le transport de manière traditionnelle.

Section 1 : Les règles relatives au temps de travail applicables aux conducteurs:

333.- La durée de travail du conducteur est de maximum 12 heures par jour[39]. Le temps de service maximum pour le conducteur d'un véhicule de plus de 3,5t est de 56 heures sur une semaine isolée, de 53 heures en moyenne par trimestre lorsque le temps de service est décompté par semaine, de 689 heures par trimestre et de 918 heures par quadrimestre. Mais le temps de service maximum réalisé par un conducteur peut être également de 220 heures par mois.

[39] Article 7 du décret du 26 janvier 1983.

Section 2 : Les règles relatives aux temps de conduite applicables aux conducteurs :

I. La durée maximale de conduite continue :

334.- La durée maximale de conduite continue est de 4h30. Après une période de 4h30 de conduite continue, il est obligatoire de faire une coupure de 45 minutes[40].

335.- Mais il est possible de fractionner la coupure en deux périodes d'au moins 15 minutes pour la première et de 30 minutes pour seconde prise au plus tard dans de la période de 4h30 de conduite.

II. L'interruption de la conduite continue :

336.- Selon l'Administration, sont considérés comme une coupure de la conduite continue : les repos, les temps non consacrés à la conduite passés sur un ferry-boat ou un train, les temps d'attente aux frontières, les temps d'attente consécutifs à des interdictions de circulations mais également les temps d'attente dont la durée est connue à l'avance, et le temps non consacré à la conduite passé dans le véhicule en marche.

337.- Ainsi, l'administration a prévu que le temps non consacré à la conduite, pendant qu'il autre conducteur conduit, vaut coupure et cette disposition s'applique à chaque fois qu'il y a deux conducteurs dans le véhicule. L'administration ne précise pas qu'il faut que le transport soit effectué en double équipage.

338.- Donc en l'espèce, cette disposition peut être utilisé pour la méthode hybride, alors même que les conducteurs sont ensemble dans le véhicule pour quelques heures.

III. La durée de conduite journalière :

339.- La conduite journalière c'est-à-dire conduite entre deux repos journaliers ou entre un repos journalier et hebdomadaire, doit être de 9 heures. Mais cette durée peut être portée à 10 heures deux fois par semaine.

IV. La durée maximale de conduite hebdomadaire :

[40] Article 7 alinéa 1 du règlement n°571/2006 du 15 mars 2006.

339.- La durée maximale hebdomadaire de temps de conduite est 56 heures. Et sur deux semaines consécutives, la durée maximale de conduite est de 90 heures[41].

Section 3 : Les règles relatives aux repos applicables aux conducteurs :

I. Le repos journalier :

340.- Un repos journalier doit être pris dans les 24 heures qui suivent la fin d'un repos journalier ou hebdomadaire.

341.- Le repos journalier normal est de 11 heures. Mais il est possible de prendre un repos réduit de 9 heures, trois fois par semaine (sans compensation obligatoire).

II. Le repos hebdomadaire :

342.- Un repos hebdomadaire doit être pris obligatoirement chaque semaine. Le repos hebdomadaire normal est 45 heures. Mais il peut être réduit à 24 heures avec compensation dans les 3 semaines[42].

Section 4 : Les règles relatives aux temps de pauses applicables au conducteur:

343.- Chaque conducteur doit prendre une pause de 30 minutes au-delà de 6 heures continue de travail. Mais la pause doit être de 45 minutes si la durée de son travail est de 9 heures par jour[43].

Section 5 : L'amplitude autorisée aux conducteur:

344.- Est applicable au conducteur de la méthode hybride, l'amplitude classique pour un conducteur unique, c'est-à-dire de 13 heures. Mais elle peut être ramenée au maximum à 15 heures lorsqu'un conducteur effectue un repos réduit de 9 heures.

[41] Règlement n°571/2006 du 15 mars 2006.
[42] Article 4, du règlement n°571/2006.
[43] Ordonnance du 13 novembre 2014.

Section 6 : Les règles relatives au travail de nuit applicables aux conducteurs :

345.- Toutes les heures de travail effectuées entre 21 heures et 6 heures sont considérées comme des heures de nuit. Ces heures doivent être comptabilisées pour déterminer la rémunération du conducteur[44].

346.- Il est important d'appliquer ces règles aux conducteurs réalisant le transport selon la méthode hybride. Il convient d'appliquer ces règles au conducteur de navette et au conducteur sauterelle.

Chapitre 3 : Application de la réglementation sociale pour organiser le transport selon la technique hybride :

347.- L'emploi des conducteurs est différent selon qu'un relai est effectué ou non.

348.- Tous les conducteurs de navette qui conduisent au départ des agences, commencent le transport à 18 heures. En revanche, les conducteurs « sauterelles », débutent leur journée de travail à 19 heures.

Section 1 : Les transports exécutés par les conducteurs au cours de la première de la semaine du mois de février :

349.- Au terme de cette première semaine, les transports sont exécutés par deux conducteurs niçois et un parisien. Chaque semaine, les conducteurs effectue deux transports en n'effectuant pas de relai et deux transports en relai.

I. L'emploi du temps des conducteurs sans relai :

A) L'emploi du temps du conducteur niçois :
(Annexe 7)

350.- Le conducteur niçois quitte l'entrepôt de Nice pour réaliser le premier transport de la semaine. Il conduit une heure.

[44] Protocole d'accord relatif au travail de nuit dans le transport routier de marchandises, les activités auxiliaires du transport et le transport de déménagement du 14 novembre 2001.

351.- Après cette une heure, le conducteur « sauterelle » monte à bord du véhicule. La sauterelle conduit pendant 4 heures. Le conducteur de navette qui reste à bord véhicule pendant que l'autre conducteur conduit. Il est obligé de manipuler le sélecteur du chronotachygraphe, pour indiquer que pendant cette durée, il est en mise à disposition. Car les règles concernant les activités du conducteur prévoit, que le temps passé par le conducteur à coté d'un autre conducteur ou sur une couchette pendant que le véhicule est en marche est du temps où il est en disponibilité. Il est important de retenir, que ce temps de disponibilité est comptabilisé pour déterminer le temps de service du conducteur.

352.-Après les 4 heures de conduite, la sauterelle descend du véhicule. Et le conducteur niçois qui a déjà conduit 1 heure, alors que le véhicule a roulé 4 heures, continue le transport en direction de Paris. Il conduit pendant une heure.

353.- Etant donné qu'il est à bord du véhicule depuis 6 heures et qu'il lui reste encore 6 heures de trajet, il va effectuer une pause de 30 minutes.

354.- Ensuite, il conduit pendant 3 heures.

355.- Puis, il effectue une nouvelle pause de 30 minutes, car il travail depuis 9 heures. En principe lorsqu'il travail pour une durée de 9 heures, une pause dans les 9 heures de 45 minutes suffit. Mais étant donné qu'il a déjà effectué une première pause de 30 minutes et qu'entre temps il a roulé 3 heures, la deuxième pause doit être de 30 minutes également. Elle ne peut pas avoir une durée inférieure. Car le logiciel qui permet de lire la carte du conducteur détecte une infraction lorsqu'il effectue une première pause de 30 minutes puis une seconde de 30 minutes, alors même que ces pauses sont prises non pas par rapport au temps de conduite, mais par rapport à son temps de travail.

356.- Après cette pause, il conduit encore 3 heures et arrive à l'agence de Paris à 7h le mardi.

357.- Il va effectuer à bord de son véhicule, stationné dans la cour de l'entreprise, son repos hebdomadaire de 11 heures.

358.- A son arrivé, le personnel de quai procède au déchargement de son véhicule. Et dans l'après midi, le personnel charge la marchandise qui doit être transporté vers Nice.

B) L'emploi du temps du conducteur « sauterelle » :
(Annexe 8)

359-. La sauterelle monte à bord du véhicule après à 19 heures et conduit 4 heures en direction de Paris.

360.- Il descend du véhicule après ces 4 heures, c'est-à-dire à 5 heures de distance de Nice. Sur l'aire d'autoroute où il descend il attend 2h45 que le conducteur parisien, parti à 18 heures de Paris arrive. Le conducteur parisien arrive à cette aire d'autoroute seulement après une conduite de 7 heures de route et une coupure de 45 minutes. L'attente de 2h45 sur l'aire d'autorité est considérée comme du repos car il connaît à l'avance le temps d'attente.

361.- Une fois à bord du véhicule, la « sauterelle » conduit en direction de Nice pendant 3h30.

362.- Après 3h30, ils font une pause de 30 minutes. La pause doit être prise obligatoirement car le conducteur parisien est à bord du véhicule sans pause depuis 6 heures.

363.- Après cette pause, le conducteur sauterelle conduit encore pendant 30 minutes. Puis, il arrive à son point de départ, c'est-à-dire à l'endroit où il est monté dans le véhicule du conducteur niçois et rentre chez lui.

C) L'emploi du transport du conducteur parisien :
(Annexe 9)

364.- Il quitte l'agence de paris à 18h. Il conduit 4 h 30. Il fait une coupure obligatoire de 45 minutes. Il conduit encore 2h30 et arrive sur l'aire d'autoroute où l'attend le conducteur « sauterelle » niçois.

365.- La sauterelle monte à bord et conduit 3h30.

366.- Ils font une pause. Car le conducteur parisien est à bord du véhicule en marche depuis 6 heures.

367.- Le conducteur « sauterelle » conduit encore pendant 30 minutes et descend du véhicule.

368.- Puis le conducteur parisien effectue la dernière heure du transport seul. Et arrive à l'entrepôt de Nice où il effectue son repos journalier de 10h45.

II. Analyse de cette première journée :

369.- Ainsi, durant cette première journée, deux conducteurs de navette ont utilisé une sauterelle niçoise pour effectuer le transport entre Nice et paris. Le fait que la sauterelle conduise 4 heures à leur place, leur permet d'effectuer le transport entre Nice et Paris sans devoir prendre de repos journalier.

370.- Le conducteur de navette niçois a conduit 8 heures. Ainsi le transport être Nice et Paris va être exécuté en 13 heures, à l'aide des deux conducteur.

371.- Le chauffeur parisien qui a été obligé de faire une coupure de 45 minutes, effectue le transport, à l'aide de la « sauterelle » en 13h15. Durant le transport il a conduit 8 heures et la sauterelle 4 heures.

372.- Ainsi les 3 conducteurs conduisent selon cette technique, 8 heures chacun chaque nuit. Et le temps de service des conducteurs de navette est de 12 heures composé de 8 heures de conduite et de 4 heures de mise à disposition. Les conducteurs de navette ont atteint le temps de maximum autorisé. Alors que le temps de service de la « sauterelle » est de 8 heures. Car ce conducteur roule pendant 8 heures et lorsqu'il ne conduit pas il n'est pas à bord du véhicule, donc pas en mise à disposition. Mais il est sur une aire d'autoroute à attendre et le temps d'attente connu à l'avance est considéré comme du repos.

373.- Cette méthode permet d'effectuer le transport entre les agences en express tout en respectant la durée journalière maximum de conduite et le temps de service maximum.

III. Les conséquences sur le transport du lendemain :

374.- Ainsi, le mardi, le transport va être exécuté de la même façon, à la différence près que le conducteur niçois part de l'agence de Paris et le parisien de Nice. Donc le parisien va prendre la « sauterelle » après une heure de conduite pour effectuer le transport vers Paris. Et le conducteur niçois prend la « sauterelle », 7h45 après son départ.

375.- Pour ce deuxième transport de la semaine, le temps de service de chaque conducteur de navette est de 12 heures. Le temps de service du conducteur sauterelle est de 8 heures.

376.- Et le transport vers Nice exécuté par le transport niçois est réalisé en 13h15. Et le transport vers Paris réalisé par le conducteur parisien est de 13 heures.

377.- En revanche, pour que les conducteurs de navette ne prennent qu'un seul repos hebdomadaire hors de leur domicile, lors des transports du mercredi et jeudi un relai est exécuté. Ainsi leur emploi du temps du mercredi et du jeudi sont identiques.

IV. L'emploi du temps des conducteurs en effectuant un relai :

378.- Lors d'un relai, le conducteur parisien et niçois se rencontre et échange leur semi-remorque. Mais pour l'effectuer les conducteurs de navette sont aidés par le conducteur « sauterelle ». En effet, pour effectuer un relai deux conducteurs de navette niçois doivent se partager un conducteur « sauterelle ». Ainsi pour comprendre, le système, il faut établir l'emploi du temps de deux conducteurs de navettes niçois, de la « sauterelle » et d'un conducteur de navette parisien.

A) L'emploi du temps du conducteur niçois :
(Annexe 7)

379.- Il quitte à 18h l'agence de Nice en direction de Paris. Après une heure, la « sauterelle » monte à bord du véhicule.

380.- Le second conducteur monté à bord conduit 4 heures. Pendant ce temps, le conducteur de navette est en mise à disposition.

381.- Ensuite le conducteur de navette reprend la conduite. Mais la « sauterelle » reste à bord pendant une heure et se met en disponibilité.

382.- Après une heure de conduite ils s'arrêtent sur une aire d'autoroute pour effectuer le relai. Sur cette aire, au même moment en principe arrive le conducteur de navette parisien. Le point de rendez-vous est à mi-chemin des agences. C'est-à-dire qu'il faut 6 heures de conduite au départ de chaque agence pour arriver à cette aire d'autoroute. Sur l'aire d'autoroute, les conducteurs échangent leur semi-remorque et repartent vers leur point de départ.

383.- En revanche, à son arrivée au lieu du relai, le conducteur niçois a conduit 4 heures et 6 heures dans le véhicule car la sauterelle a conduit deux heures. A ce titre, il doit effectuer une pause de 30 minutes lorsqu'il arrive au lieu d'échange. De ce fait, c'est la « sauterelle » qui va procéder aux décrochages et raccrochages des semi-remorques. En principe pour effectuer cette opération, un conducteur met 15 minutes.

384.- De plus, le conducteur niçois ne peut également pas effectuer lui même le relai car étant donné qu'il a déjà travaillé 6 heures et qu'il lui reste 6 heures de route pour retourner à l'agence de Nice, il ne peut pas effectuer lui même le relai. Car s'il le fait lui même, il va dépasser le temps de travail maximum par jour. La situation est similaire pour le conducteur de navette parisienne.

385.- A la fin de sa pause, le conducteur niçois avec la semi-remorque arrivant de Paris, reprend la route en direction de Nice. Il conduit 3 heures et fais une pause de 30 minutes. Car étant donné qu'il a déjà effectué une pause de 30 minutes, il ne peut pas faire une seconde pause de 15 minutes car en pratique le chronotachygraphe assimile cette seconde pause à une interruption de conduite et non à une pause. Et pour une coupure, il est interdit de faire une première pause de 30 minutes et une seconde de 15 minutes.

386.- Après cette pause, il conduit encore 3 heures et arrive à l'agence de Nice, le jeudi matin à 7 heures. Il va pouvoir prendre son repos journalier de 11 heures à son domicile.

387.- Et à la fin de son repos journalier de 11 heures, il reprend la route à 18 heures, pour effectuer exactement le même transport.

B) L'emploi du temps du conducteur « sauterelle » :
(Annexe 8)

388.- Lorsque le transport est effectué avec un relai, la « sauterelle » partage son temps à conduire pour deux conducteurs de navette niçois.

389.- La « sauterelle » monte à bord du véhicule du conducteur de navette après une heure de route et conduit immédiatement 4 heures. Pendant ce temps, le conducteur de navette se met en mise à disposition.

390.- Après ces 4 heures, la « sauterelle » arrête de conduire et se met en mise à disposition une heure pendant que le conducteur de navette conduit. Ensuite, le

véhicule s'arrête pour effectuer le relai. Cette opération est exécutée par le conducteur « sauterelle » en 15 minutes. Cette activité est qualifiée de travail dans l'emploi du conducteur.

391.- Lorsque cette opération est accomplie, il attend sur l'aire d'autoroute où il se trouve, un autre conducteur niçois qui est parti de l'agence à 18 heures également, mais qui a conduit jusqu'à ce point de rendez-vous sans « sauterelle ». Sans « sauterelle », ce conducteur a du faire une interruption de conduite de 45 minutes. Donc la sauterelle l'attend 45 minutes sur l'aire.

392.- Après cette attente arrive en même temps le conducteur de navette niçois et en le conducteur de navette parisien. Le parisien a également conduit jusqu'à cette aire sans « sauterelle ». Le conducteur « sauterelle » procède à l'échange des semi-remorques des véhicules.

393.- Et il repart vers son point de départ, donc vers Nice avec le conducteur de navette niçois. Il se met une heure en disponibilité lorsque le conducteur de navette conduit. Après cette heure, la « sauterelle » conduit 4 heures.

394.- Après ce temps de conduite, le conducteur arrive donc à son point de départ et descend du véhicule. Et le conducteur de navette continue sa dernière entre du transport vers l'entrepôt de Nice seul.

395.- Ainsi la « sauterelle » pour cette journée de travail, conduit 8 heures. Son temps de travail est de 30 minutes. Car c'est le temps qu'il lui a fallu pour effectuer les deux relais. Et a été en mise à disposition pendant 2 heures. Donc son temps de service est de 10h30 et son amplitude de 11h15.

V. La synthèse de leurs activités:

(Annexe 10 et 11)

396.- Le vendredi matin, les conducteurs de navette ont un temps de service 48 heures pour la semaine. Leur temps de service pour effectuer le transport est de 12 heures. De ce fait, ces conducteurs ne peut pas faire un dernier transport le vendredi soir aussi non leur temps de service hebdomadaire est de 60 heures.

397.- Chaque semaine, leur emploi du temps sont presque identiques à celle étudiée. En somme, cette organisation permet aux conducteurs de respecter le temps de conduite maximum chaque jour. Car ils ne roulent que 8 heures par jour et leur temps de service est de 12 heures. Ainsi, toutes les règles relatives au travail des conducteurs sont respectées. Le respect de ces règles est possible avec la présence des conducteurs dit « sauterelles » qui n'ont pas de véhicule mais relaie pour la conduite les conducteurs disposant d'un véhicule.
De plus avec cette technique, le transport est effectué en express, car aucun conducteur ne prend de repos journalier en cours de trajet.

Titre 2 : Appréciation de la technique hybride du transport :

398.- Cette technique de transport hybride, permet d'effectuer des transports en express mais aussi d'avoir une gestion des emplois du temps des conducteurs particulières.
Il en découle à la fois pour l'entreprise et les conducteurs des conséquences pratiques et financières singulières.

Chapitre 1: Les conséquences pratiques du transport effectué en hybride :

399.- Il y a des conséquences le conducteur et l'entreprise.

Section 1 : Les conséquences pratiques pour l'entreprise :

I. Le bilan des transports effectués pendant un mois :

400.- Pour effectuer le transport selon la méthode hybride, il faut trois conducteurs pour deux véhicules. Ils se relaient pour effectuer le transport. Ce qui permet aux conducteurs de respecter le temps de travail et de conduite maximum par jour, tout en réalisant un transport en express.

401.- Ainsi, sur un mois, 16 voyages sont exécutés par chaque véhicule et un conducteur et demi. Autrement dit, à trois conducteurs 32 transports entre les deux agences sont effectués.

402.- Lorsque les conducteurs n'effectuent pas de relai mais que la « sauterelle » passe de camion en camion, il faut 13 heures pour effectuer le transport. Et lorsque le relai est effectué, le transport est réalisé en 13h15.

II. Les avantages pour l'entreprise :

A) Un transport régulier et express :

403.- L'avantage majeur de ce système est que l'entreprise respecte les règles relatives au travail des conducteurs tout en réalisant des transports en express.

404.- Cette organisation permet d'effectuer des transports réguliers entre les agences, à heures fixes. Pour les clients habitués à travailler avec l'entreprise, le fait que les horaires des transports soient toujours les mêmes est très pratique. L'organisation permet à l'entreprise d'avoir une spécialité car en 24 heures, l'entreprise procède à l'enlèvement et la livraison de la marchandise.

B) Une sécurité renforcée en l'absence de prise de repos sur une aire d'autoroute :

405.- La marchandise transportée est moins soumis au risque de vol car aucun repos n'est effectué sur une aire d'autoroute n'est pris. Lorsque le conducteur prend un repos journalier à bord du véhicule, il est stationné dans la cour sécurisée de l'entreprise.

C) Une utilisation maximale de l'outil de travail :

.406- Les transports entre les deux agences sont exclusivement réalisés la nuit. De ce fait, le camion peut être utilisé la journée par les chauffeurs livreurs pour procéder aux enlèvements et livraison.

407.- De plus, le camion à l'entrepôt toute la journée va pouvoir être chargé avant l'arrivée du conducteur.

D) Un recrutement facile des conducteurs de navette :

408.- Un conducteur de navette effectue seulement un repos journalier hors de son domicile par semaine. Et le conducteur dit « sauterelle », n'en prend aucun hors de son domicile. Ce qui est rare pour une entreprise de transport qui emploie des conducteurs grands routiers. Ainsi, l'entreprise peut aisément recruter des conducteurs souhaitant préserver leur vie privée.

E) Un transport de nuit, un transport plus serein :

410.- La nuit les conducteurs sont moins soumis aux aléas rencontrés sur la route, notamment à la circulation. Ce qui permet au chauffeur de conduire plus vite que la journée, tout en respectant les limitations de vitesses. Cette argument compense avec le fait que le temps de service pour les conducteur de la ligne est chaque jour le temps de service des conducteur est au maximum autorisé.

III. Les inconvénients pour l'entreprise :

A) Une organisation et une gestion du personnel compliquées :

411.- En cas de retard d'un conducteur, toute la chaine de transport est en retard.

412.- Si un conducteur est absent, c'est difficile de trouver une solution. Si aucun chauffeur en de remplacement n'est trouvé, il faut supprimer le transport de deux véhicules. Ou bien, il faut modifier les taches de chacun, par exemple certains conducteurs niçois prennent un camion au départ de paris ou un conducteur de navette devient sauterelle ou inversement.

413.- L'employeur doit s'assurer la sauterelle est sur l'air à attendre sa prise de service. Il faut également qu'il s'assure du respect des temps prévus pour pouvoir effectuer le relai à l'heure fixée. Souvent les conducteurs ne le respect pas. Ils en profitent pour faire une pause supplémentaire. Ce qui fait perdre du temps et qui cause un dépassement de leur temps de service, car ils sont déjà au maximum autorisé.

414.- Il y a également un risque de dépassement du temps de travail maximum par jour s'ils rencontrent un imprévu en cours de route.

415.- Tous ces éléments rendent l'organisation compliquée et stressante car l'entreprise risque d'être sanctionné si les conducteurs dépassent les temps de travail et de conduite autorisés.

B) Un recrutement des « sauterelles » difficile :

416.- Recruter ces chauffeurs est difficile. Leur nuit de travail est longue car ils attendent des heures sur les aires. De plus, étant donné que le temps d'attente est connu à l'avance, le conducteur n'est pas en travail mais en repos, ça diminue sa rémunération. Pour parvenir à trouver des conducteurs qui acceptent, il faut les rémunérer plus cher que le taux horaire normal.

417.- De plus, il faut embaucher des conducteurs habitant dans une ville située à une heure des agences, pour que l'organisation fonctionne.

418.- Par ailleurs, la communication entre l'employer et la conducteur est difficile, car ils se voient rarement en raison du fait que le conducteur ne commence et n'achève son travail à l'agence.

C) Une nécessité de mettre en place d'importants moyens humains :

419.- Chaque conducteur de navette peut réaliser au maximum par semaine quatre transports. Donc pour avoir des départs et arrivées tous les jours, il faut avoir différente équipe qui travaillent de façon décalée. Ou bien, il faut un chauffeur sans camion, qui remplace le conducteur de navette qui ne peut plus rouler à partir du vendredi matin, pour effectuer le transport dans la nuit de vendredi à samedi. Ca permet d'effectuer un transport en express régulier du lundi soir au samedi matin

D) Une usure rapide du matériel :

420.- Le véhicule est utilisé jour et nuit. Donc le matériel doit être remplacé régulièrement.

Section 2 : Les conséquences pour le conducteur d'effectuer le transport selon la méthode hybride :

I. Les avantages pour le conducteur d'effectuer des transports selon le mode hybride :

421.- Les conducteurs de navette rentrent chez eux presque tous les jours, sauf une fois par semaine. Et le conducteur dit « sauterelle » ne prend aucun repos hors de son domicile. Ainsi, leur vie familiale et sociale est favorisée par rapport aux conducteurs des autres méthodes de transport.

422.- De plus, ils travaillent de nuit ce qui permet une meilleure rémunération.

II. Les inconvénients pour le conducteur d'effectuer des transports selon le mode hybride :

423.- Le conducteur de ligne et la sauterelle n'apprécient pas toujours de travailler ensemble. Et pour certain travailler exclusivement la nuit est difficile.

424.- Le conducteur « sauterelle » travaille peu, par conséquent sa rémunération n'est pas élevée. De plus, il passe beaucoup de temps à attendre sur l'autoroute. Et ce temps est considéré comme du repos. Puis, ses liens avec l'ensemble du personnel de l'entreprise sont faibles car il n'est jamais aux agences. Et pour finir, il n'a pas son propre camion.

425.- Hormis ces conséquences pratiques, la technique de transport hybride au travers de l'organisation quelle permet à des conséquences financières différentes des autres techniques de transport.

Chapitre 2: Les conséquences financières de la méthode hybride:

426.- Avec trois conducteurs et deux camions, sur un mois 32 transports sont effectués en express entre l'agence de Nice et de Paris. Un transport en express génère 3000€ de chiffre d'affaire.

427.-Mais pour connaître ce que gagne précisément l'entreprise, il faut calculer ce que gagne les conducteurs et prendre en compte tous les coûts inhérents au transport.

Section 1 : La rémunération des conducteurs :

(Annexe 10 et 11)

428.- Au cours du mois de février, le temps de service des conducteurs de navette est de 192 heures. Et le conducteur « sauterelle », a un temps de service de 151,67 heures.

Salaire brut des conducteurs de navette pour le mois de février					
			Nombre d'heure	Taux	**Montant**
Base			151,67	9,79	**1484,85**
Heures d'équivalences			34,33	12,24	**420,19**
Heures supplémentaires			6	14,69	**88,11**
Heures de nuit			126	1,958	**246,7**
Total brut			**192**		**2239,87**

429.- La rémunération brut d'un conducteur de navette est de 2239,87€.

430.- A cette rémunération il faut ajouter les indemnités de déplacement. Au cours du mois de février, le conducteur prend quatre repos journaliers sur route. Pour cela il reçoit la somme de 438,64€. En plus, le conducteur reçoit une indemnité pour les douze repas qu'il a été contraint de prendre hors de son domicile, soit la somme de 156,72€.

Salaire brut du conducteur « sauterelle » pour le mois de février					
			Nombre d'heure	Taux	**Montant**
Base			151,67	9,79	**1484,85**
Heures d'équivalences			0	12,24	**0**
Heures supplémentaires			0	14,69	**0**
Heures de nuit			114	1,958	**223,2**
Total brut			**151,67**		**1708,85**

431.- La rémunération brut du conducteur sauterelle est de 1708,85€.

432.- A cette rémunération, il va recevoir une indemnisation de restauration de 208,96€ pour car les seize repas pris sur la route.

Section 2 : Le résultat d'exploitation dégagé par l'entreprise pour les transports effectués par trois conducteurs et deux véhicules :

433.- L'entreprise doit rémunérer trois conducteurs pour effectuer deux transports. Mais ce système permet à l'entreprise de minimiser les frais pour les indemnités de déplacement. Et elle ne paie jamais l'hôtel aux conducteurs car ils ne prennent jamais de repos hebdomadaire sur la route.

434.- Ainsi, l'entreprise effectue 32 voyages en express générant un chiffre d'affaire de 3000€ l'un.

435.- Il est possible de calculer le résultat d'exploitation en ne prenant pas compte des frais d'enlèvements et de livraisons des marchandises.

Résultat d'exploitation du transport d'agence à agence au cours du mois de février					
Nombre de jour de chiffre d'affaire généré			32	3000	**96000**
Tracteur			2	2298	**4596**
Semi-remorque			2	855	**1710**
Carburant			32	287	**9184**
AdBlue			2	150	**300**
Autoroute			32	180	**5760**
Assurance			2	417	**834**
Entretien			32	25	**800**
Salaires conducteurs			2	2240	**4480**
Charges sociales			2	784	**1568**
Salaire « sauterelle »			1	1708	**1708**
Charges sociales « sauterelle »			1	598	**598**
Indemnités de grand déplacement			8	54,83	**438,64**
Indemnité de repas			40	13,06	**522,4**
Hôtel					
Divers coûts (tenue des chauffeurs, lettre de voiture,...)					**300**
Coût d'exploitation					**32799,04**
Résultat d'exploitation					**63200,96**

436.- Donc sans les frais de livraison et d'enlèvement, pour 32 voyages, le résultat d'exploitation de l'entreprise est de 63 200,96€.

437.- Mais en pratique pour pouvoir effectuer des transports entre les deux agences, l'entreprise doit procéder aux enlèvements et livraisons des marchandises transportées. Donc il est important pour avoir une vision plus large des résultats dégager par l'entreprise, d'intégrer ces inhérents au transport.

Résultat d'exploitation du transport de l'expéditeur jusqu'au destinataire au cours du mois de février					
Nombre de jour de chiffre d'affaire généré			32	3000	**96000**
Tracteur			2	2298	**4596**
Semi-remorques			2	855	**1710**
Carburant			32	287	**9184**

AdBlue			2	150	**300**
Autoroute			32	180	**5760**
Assurance			2	417	**834**
Entretien			32	25	**800**
Salaires conducteurs			2	2240	**4480**
Charges sociales			2	784	**1568**
Salaire « sauterelle »			1	1708	**1708**
Charges sociales « sauterelle »			1	598	**598**
Indemnités de grand déplacement			8	54,83	**438,64**
Indemnité de repas			40	13,06	**522,4**
Hôtel					
Divers coûts (tenue des chauffeurs, lettre de voiture,...)					**300**
Coût de livraison			320	50	**16000**
Coût d'enlèvement			320	50	**16000**
Coût d'exploitation					**64799,04**
Résultat d'exploitation					**31200,96**

438.- Ainsi avec les frais de livraison et d'enlèvement, pour 32 voyages, le résultat d'exploitation de l'entreprise est de 31 200,96€.

439.- Donc cette technique de transport, d'un point de vu financier est beaucoup plus avantageuse que la technique du double équipage et traditionnel.

440.- Il semble donc que la technique utilisé par l'entreprise qui fait l'objet de l'étude est le plus adapté à son activité de transport routier de marchandise, compte tenu de ses activité et infrastructure.

CONCLUSION :

441.- Au cours de cette étude, trois techniques de transport ont été identifiées ainsi que les règles qui y sont attachées. Pour chaque technique de transport, une simulation de ce que peut être l'activité d'une entreprise de transport de marchandise en l'utilisant a été faite.

442.- Il en ressort que l'utilisation de chacune des techniques présente des avantages et des inconvénients pour l'entreprise et les salariés. Cependant, pour l'entreprise faisant l'objet de l'étude, la technique de transport hybride, mélangeant la technique du transport traditionnel, du double équipage (pas considéré juridiquement comme tel) et du relai, lui est la plus adaptée. La technique est la plus adaptée, alors même qu'elle est beaucoup plus compliquée à mettre en place que les techniques du transport traditionnelle et de double équipage. Elle permet à cette entreprise de respecter les règles relatives au travail des conducteurs tout en dégageant des bénéfices.

443.- Les bénéfices dégagés en organisant le transport selon cette méthode, sont plus importants que ceux dégagés au terme de l'utilisation des autres techniques de transport. Ainsi, la technique traditionnelle appliquée au sein de l'entreprise, en respectant toutes les règles de droit relatives au conducteur ne lui permet de dégager un résultat bénéficiaire. Cette technique est donc à exclure pour cette entreprise de transport. Par ailleurs, la tendance générale dans le monde du transport va dans ce sens. En effet, de moins en moins de transporteur utilise cette technique de transport, car elle ne permet pas à l'entreprise de réaliser des bénéfices tout en respectant la législation sociale applicable au conducteur.

444.- En revanche, la technique du double équipage permet à l'entreprise d'obtenir un résultat d'exploitation positif. Mais ce résultat n'est pas suffisamment important pour que l'entreprise puisse utiliser uniquement cette technique ou n'avoir qu'une activité de transport. Autrement dit, la technique du double équipage qui permet à l'entreprise de dégager un minimum de bénéfice, peut être un produit d'appel pour la clientèle, mais ne doit pas être utilisée pour l'activité principale de l'entreprise. En effet, une entreprise de transport peut avoir d'autres activités que le transport pur. Par exemple elle peut être commissionnaire de transport ou encore faire du stockage. Ces activités permettent généralement à l'entreprise de faire énormément de profits, mais pour pouvoir attirer les clients, l'entreprise doit avoir un service de transport. Autrement dit, l'activité de transport peut être très faible au sein de l'entreprise, mais elle est nécessaire pour que les clients fassent appel à elle pour ses autres services. Ainsi, le double équipage peut être utilisé pour une entreprise qui tend à développer d'autres activités du celle du transport routier.

445.- Donc, la technique hybride de transport peut être utilisée lorsque l'entreprise veut exercer une activité de transport de manière importante. En revanche, pour l'entreprise qui l'utilise, l'organisation qu'elle impose est rigoureuse. Il faut suivre en permanence le travail des conducteurs. Il est d'ailleurs conseillé à cette entreprise,

pour anticiper d'éventuels complications dans l'organisation du transport, d'équiper les véhicules d'un système de géolocalisation. Ainsi, le service d'exploitation de l'entreprise qui suit le trajet des différents conducteurs, peut modifier le transport en cours de route, pour qu'il s'achève dans les conditions initialement prévues.

446.- Pour conclure, avec l'utilisation de cette technique hybride qui nécessite une organisation rigoureuse et suivie, l'entreprise peut avoir une activité de transport bénéficiaire tout en respectant à la lettre les règles relatives au travail des conducteurs. Ce qui permet à l'entreprise de ne pas être sanctionnée par l'inspection du travail ou la DREAL lors d'éventuels contrôles de l'activité des conducteurs.

Bibliographie :

I.- Traités et manuels :

Le Lamy transport, tome 1, édition 2015

Le guide de capacité professionnelle : « transport de marchandises de déménagement et location », CELSE, Edition 2015

Memento pratique social, Francis Lefebvre, édition 2015

II.- Articles :

L'officiel des transporteurs- N° 2794-2795

III.- Sites internet :

Service public, de l'administration française : www.service-public.fr

Legifrance : www.legifrance.gouv.fr

DREAL : www.paca.developpement-durable.gouv.fr

URSAFF : www.urssaf.fr

Site du Ministère, du travail, de l'emploi de la formation professionnelle et du dialogue social : www.travail-emploi.gouv.fr

Viguié social et mobilité : www.viguiesm.fr

TABLES DES ANNEXES :

ANNEXE 1 : Emploi du temps du conducteur de la méthode traditionnelle : 82
ANNEXE 2 : Synthèse des activités du conducteur de la méthode traditionnelle : 86
ANNEXE 3 : Emploi du temps du conducteur n°1 de la méthode du double équipage :87
ANNEXE 4 : Emploi du temps du conducteur n°2 de la méthode du double équipage :91
ANNEXE 6 : Synthèse des activités du conducteur n°2 de la méthode du double équipage : 96
ANNEXE 7 : Emploi du temps du conducteur de navette niçois de la méthode hybride : 97
ANNEXE 8 : Emploi du temps du conducteur « sauterelle » de la méthode hybride :101
ANNEXE 9 : Emploi du temps du conducteur de navette parisien de la méthode hybride : 105
ANNEXE 10 : Synthèse des activités du conducteur de navette niçois de la méthode hybride : 106
ANNEXE 11 : Synthèse des activités du conducteur « sauterelle » de la méthode hybride : 107

ANNEXE 1 : Emploi du temps du conducteur de la méthode traditionnelle :

Semaine 1 :

Le	de	à	Cond.	Trav.	M à D	D.E	Repos
02/02/2015	08 :00	12 :30	04 :30				
02/02/2015	12 :30	13 :15					00 :45
02/02/2015	13 :15	17 :45	04 :30				
02/02/2015	17 :45	23 :59					06 :15
03/02/2015	00 :00	02 :45					02 :45
03/02/2015	02 :45	05 :45	03 :00				
03/02/2015	05 :45	07 :45					02 :00
03/02/2015	07 :45	12 :15	04 :30				
03/02/2015	12 :15	13 :00					00 :45
03/02/2015	13 :00	14 :30	01 :30				
03/02/2015	14 :30	23 :30					09 :00
03/02/2015	23 :30	23 :59	00 :30				
04/02/2015	00 :00	04 :00	04 :00				
04/02/2015	04 :00	04 :45					00 :45
04/02/2015	04 :45	06 :15	01 :30				
04/02/2015	06 :15	08 :15					02 :00
04/02/2015	08 :15	11 :15	03 :00				
04/02/2015	11 :15	20 :15					09 :00
04/02/2015	20 :15	23 :59	03 :45				
05/02/2015	00 :00	00 :45	00 :45				
05/02/2015	00 :45	01 :30					00 :45
05/02/2015	01 :30	06 :00	04 :30				
05/02/2015	06 :00	17 :00					11 :00
05/02/2015	17 :00	21 :30	04 :30				
05/02/2015	21 :30	22 :15					00 :45
05/02/2015	22 :15	23 :59	01 :45				
06/02/2015	00 :00	02 :45	02 :45				
06/02/2015	02 :45	13 :45					11 :00
06/02/2015	13 :45	16 :45	03 :00				

Semaine 2 :

Le	de	à	Cond.	Trav.	M à D	D.E	Repos
08/02/2015	22 :00	23 :59	02 :00				
09/02/2015	00 :00	02 :30	02 :30				
09/02/2015	02 :30	03 :15					00 :45
09/02/2015	03 :15	07 :45	04 :30				
09/02/2015	07 :45	16 :45					09 :00
09/02/2015	16 :45	19 :45	03 :00				
09/02/2015	19 :45	21 :45					02 :00
09/02/2015	21 :45	23 :59	02 :15				
10/02/2015	00 :00	02 :15	02 :15				
10/02/2015	02 :15	03 :00					00 :45
10/02/2015	03 :00	04 :30	01 :30				
10/02/2015	04 :30	13 :30					09 :00
10/02/2015	13 :30	18 :00	04 :30				
10/02/2015	18 :00	18 :45					00 :45
10/02/2015	18 :45	20 :15	01 :30				
11/02/2015	20 :15	09 :15					13 :00
11/02/2015	09 :15	13 :45	04 :30				
11/02/2015	13 :45	14 :30					00 :45
11/02/2015	14 :30	19 :00	04 :30				
11/02/2015	19 :00	23 :59					05 :00
12/02/2015	00 :00	04 :00					04 :00
12/02/2015	04 :00	07 :00	03 :00				
12/02/2015	07 :00	09 :00					02 :00
12/02/2015	09 :00	13 :30	04 :30				
12/02/2015	13 :30	14 :15					00 :45
12/02/2015	14 :15	15 :45	01 :30				

Semaine 3 :

Le	de	à	Cond.	Trav.	M à D	D.E	Repos
16/02/2015	00 :00	04 :30	04 :30				
16/02/2015	04 :30	05 :15					00 :45
16/02/2015	05 :15	06 :45	01 :30				
16/02/2015	06 :45	15 :45					09 :00
16/02/2015	15 :45	20 :15	04 :30				
16/02/2015	20 :15	21 :00					00 :45
16/02/2015	21 :00	23 :59	03 :00				
17/02/2015	00 :00	01 :30	01 :30				
17/02/2015	01 :30	10 :30					09 :00
17/02/2015	10 :30	13 :30	03 :00				
17/02/2015	13 :30	15 :30					02 :00
17/02/2015	15 :30	20 :00	04 :30				
17/02/2015	20 :00	20 :45					00 :45
17/02/2015	20 :45	22 :15	01 :30				
17/02/2015	22 :15	23 :59					01 :45
18/02/2015	00 :00	07 :15					07 :15
18/02/2015	07 :15	11 :45	04 :30				
18/02/2015	11 :45	12 :30					00 :45
18/02/2015	12 :30	14 :00	01 :30				
18/02/2015	14 :00	23 :59					10 :00
19/02/2015	00 :00	01 :00					01 :00
19/02/2015	01 :00	05 :30	04 :30				
19/02/2015	05 :30	06 :15					00 :45
19/02/2015	06 :15	10 :45	04 :30				
19/02/2015	10 :45	21 :45					11 :00
19/02/2015	21 :45	23 :59	02 :15				
20/02/2015	00 :00	00 :45	00 :45				
20/02/2015	00 :45	02 :45					02 :00
20/02/2015	02 :45	07 :15	04 :30				
20/02/2015	07 :15	08 :00					00 :45
20/02/2015	08 :00	08 :30	00 :30				

Semaine 4 :

Le	de	à	Cond.	Trav.	M à D	D.E	Repos
22/02/2015	22 :00	23 :59	02 :00				
23/02/2015	00 :00	02 :30	02 :30				
23/02/2015	02 :30	03 :15					00 :45
23/02/2015	03 :15	05 :45	02 :30				
23/02/2015	05 :45	07 :45					02 :00
23/02/2015	07 :45	09 :45	02 :00				
23/02/2015	09 :45	18 :45					09 :00
24/02/2015	18 :45	23 :15	04 :30				
24/02/2015	23 :15	23 :59					00 :45
25/02/2015	00 :00	04 :30	04 :30				
25/02/2015	04 :30	13 :30					09 :00
25/02/2015	13 :30	16 :30	03 :00				
25/02/2015	16 :30	18 :30					02 :00
25/02/2015	18 :30	23 :00	04 :30				
25/02/2015	23 :00	23 :45					00 :45
25/02/2015	23 :45	23 :59	00 :15				
26/02/2015	00 :00	01 :15	01 :15				
26/02/2015	01 :15	10 :15					09 :00
26/02/2015	10 :15	14 :45	04 :30				
26/02/2015	14 :45	15 :30					00 :45
26/02/2015	15 :30	17 :00	01 :30				
26/02/2015	17 :00	19 :00					02 :00
26/02/2015	19 :00	22 :00	03 :00				
26/02/2015	22 :00	23 :59					02 :00
27/02/2015	00 :00	09 :00					09 :00
27/02/2015	09 :00	13 :30	04 :30				
27/02/2015	13 :30	14 :15					00 :45
27/02/2015	14 :15	16 :45	02 :30				

ANNEXE 2 : Synthèse des activités du conducteur de la méthode traditionnelle :

S.	du	à	au	à	Ampl.	Cond.	Trav.	M.à D	D.E	T.S	H.sup	H. d'équi.	H. de nuit
1	02/02/2015	08 :00	02/02/2015	17 :45	09 :45	09 :00				09 :00			
1	03/02/2015	02 :45	03/02/2015	14 :30	11 :45	09 :00				09 :00			03 :00
1	03/02/2015	23 :30	04/02/2015	11 :15	11 :45	09 :00				09 :00			05 :45
1	04/02/2015	20 :15	05/02/2015	06 :00	09 :45	09 :00				09 :00			08 :15
1	05/02/2015	17 :00	06/02/2015	02 :45	09 :45	09 :00				09 :00			05 :00
1	06/02/2015	13 :45	06/02/2015	16 :45	03 :00	03 :00				03 :00			
1	08/02/2015	22 :00	08/02/2015	23 :59	01 :59	02 :00				02 :00			02 :00
					57 :44	***50 :00***				***50 :00***			***24 :00***
2	09/02/2015	00 :00	09/02/2015	07 :45	07 :45	07 :00				07 :00			05 :15
2	09/02/2015	16 :45	10/02/2015	04 :30	11 :45	09 :00				09 :00			06 :00
2	10/02/2015	13 :30	10/02/2015	20 :15	06 :45	06 :00				06 :00			
2	11/02/2015	09 :15	11/02/2015	19 :00	09 :45	09 :00				09 :00			
2	12/02/2015	04 :00	12/02/2015	15 :45	11 :45	09 :00				09 :00			02 :00
					47 :45	***40 :00***				***40 :00***			***13 :15***
3	16/02/2015	00 :00	16/02/2015	06 :45	06 :45	06 :00				06 :00			05 :15
3	16/02/2015	15 :45	17/02/2015	01 :30	09 :45	09 :00				09 :00			04 :30
3	17/02/2015	10 :30	17/02/2015	22 :15	11 :45	09 :00				09 :00			01 :15
3	18/02/2015	07 :45	18/02/2015	14 :00	06 :45	06 :00				06 :00			
3	19/02/2015	01 :00	19/02/2015	10 :45	09 :45	09 :00				09 :00			04 :30
3	19/02/2015	21 :45	20/02/2015	08 :30	10 :45	08 :00				08 :00			06 :15
3	22/02/2015	22 :00	22/02/2015	23 :59	01 :59	02 :00				02: 00			02 :00
					57 :29	***49 :00***				***49 :00***			***23 :45***
4	23/02/2015	00 :00	23/02/2015	09 :45	09 :45	07 :00				07 :00			05 :00
4	24/02/2015	18 :45	25/02/2015	04 :30	09 :45	09 :00				09 :00			06 :45
4	25/02/2015	13 :30	26/02/2015	01 :15	11 :45	09 :00				09 :00			03 :30
4	26/02/2015	10 :15	26/02/2015	22 :00	11 :45	09:00				09 :00			01 :00
4	27/02/2015	09 :00	27/02/2015	16 :45	07 :45	07 :00				07 :00			
					50 :45	***41 :00***				***41 :00***			***16 :15***
Totaux HH					**213 :43**	**180 :00**				**180 :00**		**28,33**	**77 :15**

Légende :
S. : Semaine
Ampl. : Amplitude
Cond. : Conduite
M à D : Mise à disposition
D.E : Double équipage
TS : Temps de service
H.sup : Heures supplémentaires
H. d'équi : Heures d'équivalences
H. de nuit : Heures de nuit

ANNEXE 3 : Emploi du temps du conducteur n°1 de la méthode du double équipage :

Semaine 1 :

Le	de	à	Cond.	Trav.	M à D	D.E	Repos
02/02/2015	08 :00	12 :30	04 :30				
02/02/2015	12 :30	14 :00				01 :30	
02/02/2015	14 :00	14 :30					00 :30
02/02/2015	14 :30	17 :30				03 :00	
02/02/2015	17 :30	17 :45					00 :15
02/02/2015	17 :45	20 :45	03 :00				
02/02/2015	20 :45	22 :45					02 :00
02/02/2015	22 :45	23 :59	01 :15				
03/02/2015	00 :00	00 :15	00 :15				
03/02/2015	00 :15	04 :45				04 :30	
03/02/2015	04 :45	13 :45					09 :00
03/02/2015	13 :45	18 :15	04 :30				
03/02/2015	18 :15	19 :45				01 :30	
03/02/2015	19 :45	21 :45					02 :00
03/02/2015	21 :45	23 :59				02 :15	
04/02/2015	00 :00	00 :45				00 :45	
04/02/2015	00 :45	05 :15	04 :30				
04/02/2015	05 :15	06 :00					00 :45
04/02/2015	06 :00	10 :30				04 :30	
04/02/2015	10 :30	19 :30					09 :00
04/02/2015	19 :30	23 :59	04 :30				
05/02/2015	00 :00	01 :30				01 :30	
05/02/2015	01 :30	02 :00					00 :30
05/02/2015	02 :00	05 :00				03 :00	
05/02/2015	05 :00	05 :15					00 :15
05/02/2015	05 :15	08 :15	03 :00				
05/02/2015	08 :15	10 :15					02 :00
05/02/2015	10 :15	11 :45	01 :30				
05/02/2015	11 :45	16 :15				04 :30	

Semaine 2 :

Le	de	à	Cond.	Trav.	M à D	D.E	Repos
09/02/2015	00 :00	04 :30	04 :30				
09/02/2015	04 :30	06 :00				01 :30	
09/02/2015	06 :00	08 :00					02 :00
09/02/2015	08 :00	10 :00				02 :00	
09/02/2015	10 :00	14 : 30	04 :30				
09/02/2015	14 :30	15 :15					00 :45
09/02/2015	15 :15	19 :45				04 :30	
09/02/2015	19 :45	20: 30	00 :45				
09/02/2015	20 :30	20 :45				00 :15	
09/02/2015	20 :45	23 :59					03 :15
10/02/2015	00 :00	05 :45					05 :45
10/02/2015	05 :45	10 :15	04 :30				
10/02/2015	10 :15	11 :45				01 :30	
10/02/2015	11 :45	12 :15					00 :30
10/02/2015	12 :15	15 :15				03 :00	
10/02/2015	15 :15	15 :30					00 :15
10/02/2015	15 :30	16 :45	01 :15				
10/02/2015	16 :45	18 :30				01 :45	
10/02/2015	18 :30	20 :30					02 :00
10/02/2015	20 :30	23 :30	03 :00				
10/02/2015	23 :30	23 :59				00 :30	
11/02/2015	00 :00	02 :30				02 :30	
11/02/2015	02 :30	11 :30					09 :00
11/02/2015	11 :30	14 :30	03 :00				
11/02/2015	14 :30	17 :30				03 :00	
11/02/2015	17 :30	19 :30					02 :00
11/02/2015	19 :30	22 :30	03 :00				
11/02/2015	22 :30	23 :59				01 :30	
12/02/2015	00 :00	01 :30				01 :30	
12/02/2015	01 :30	04 :30	03 :00				
12/02/2015	04 :30	07 :30				03 :00	

Semaine 3 :

Le	de	à	Cond.	Trav.	M à D	D.E	Repos
16/02/2015	08 :00	12 :30	04 :30				
16/02/2015	12 :30	14 :00				01 :30	
16/02/2015	14 :00	14 :30					00 :30
16/02/2015	14 :30	17 :30				03 :00	
16/02/2015	17 :30	17 :45					00 :15
16/02/2015	17 :45	20 :45	03 :00				
16/02/2015	20 :45	22 :45					02 :00
16/02/2015	22 :45	23 :59	01 :15				
17/02/2015	00 :00	00 :15	00 :15				
17/02/2015	00 :15	04 :45				04 :30	
17/02/2015	04 :45	13 :45					09 :00
17/02/2015	13 :45	18 :15	04 :30				
17/02/2015	18 :15	19 :45				01 :30	
17/02/2015	19 :45	21 :45					02 :00
17/02/2015	21 :45	23 :59				02 :15	
18/02/2015	00 :00	00 :45				00 :45	
18/02/2015	00 :45	05 :15	04 :30				
18/02/2015	05 :15	06 :00					00 :45
18/02/2015	06 :00	10 :30				04 :30	
18/02/2015	10 :30	19 :30					09 :00
18/02/2015	19 :30	23 :59	04 :30				
19/02/2015	00 :00	01 :30				01 :30	
19/02/2015	01 :30	02 :00					00 :30
19/02/2015	02 :00	05 :00				03 :00	
19/02/2015	05 :00	05 :15					00 :15
19/02/2015	05 :15	08 :15	03 :00				
19/02/2015	08 :15	10 :15					02 :00
19/02/2015	10 :15	11 :45	01 :30				
19/02/2015	11 :45	16 :15				04 :30	

Semaine 4 :

Le	de	à	Cond.	Trav.	M à D	D.E	Repos
23/02/2015	00 :00	04 :30	04 :30				
23/02/2015	04 :30	06 :00				01 :30	
23/02/2015	06 :00	08 :00					02 :00
23/02/2015	08 :00	10 :00				02 :00	
23/02/2015	10 :00	14 :30	04 :30				
23/02/2015	14 :30	15 :15					00 :45
23/02/2015	15 :15	19 :45				04 :30	
23/02/2015	19 :45	20 :30	00 :45				
23/02/2015	20 :30	20 :45				00 :15	
23/02/2015	20 :45	23 :59					03 :15
24/02/2015	00 :00	05 :45					05 :45
24/02/2015	05 :45	10 :15	04 :30				
24/02/2015	10 :15	11 :45				01 :30	
24/02/2015	11 :45	12 :15					00 :30
24/02/2015	12 :15	15 :15				03 :00	
24/02/2015	15 :15	15 :30					00 :15
24/02/2015	15 :30	16 :45	01 :15				
24/02/2015	16 :45	18 :30				01 :45	
24/02/2015	18 :30	20 :30					02 :00
24/02/2015	20 :30	23 :30	03 :00				
24/02/2015	23 :30	23 :59				00 :30	
25/02/2015	00 :00	02 :30				02 :30	
25/02/2015	02 :30	11 :30					09 :00
25/02/2015	11 :30	14 :30	03 :00				
25/02/2015	14 :30	17 :30				03 :00	
25/02/2015	17 :30	19 :30					02 :00
25/02/2015	19 :30	22 :30	03 :00				
25/02/2015	22 :30	23 :59				01 :30	
26/02/2015	00 :00	01 :30				01 :30	
26/02/2015	01 :30	03 :30	02 :00				
26/02/2015	03 :30	07 :30				04 :00	

ANNEXE 4 : Emploi du temps du conducteur n°2 de la méthode du double équipage :

Semaine 1 :

Le	de	à	Cond.	Trav.	M à D	D.E	Repos
02/02/2015	08 :00	12 :30				04 :30	
02/02/2015	12 :30	14 :00	01 :30				
02/02/2015	14 :00	14 :30					00 :30
02/02/2015	14 :30	17 :30	03 :00				
02/02/2015	17 :30	17 :45					00 :15
02/02/2015	17 :45	20 :45				03 :00	
02/02/2015	20 :45	22 :45					02 :00
02/02/2015	22 :45	23 :59				01 :15	
03/02/2015	00 :00	00 :15				00 :15	
03/02/2015	00 :15	04 :45	04 :30				
03/02/2015	04 :45	13 :45					09 :00
03/02/2015	13 :45	18 :15				04 :30	
03/02/2015	18 :15	19 :45	01 :30				
03/02/2015	19 :45	21 :45					02 :00
03/02/2015	21 :45	23 :59	02 :15				
04/02/2015	00 :00	00 :45	00 :45				
04/02/2015	00 :45	05 :15				04 :30	
04/02/2015	05 :15	06 :00					00 :45
04/02/2015	06 :00	10 :30	04 :30				
04/02/2015	10 :30	19 :30					09 :00
04/02/2015	19 :30	23 :59				04 :30	
05/02/2015	00 :00	01 :30	01 :30				
05/02/2015	01 :30	02 :00					00 :30
05/02/2015	02 :00	05 :00	03 :00				
05/02/2015	05 :00	05 :15					00 :15
05/02/2015	05 :15	08 :15				03 :00	
05/02/2015	08 :15	10 :15					02 :00
05/02/2015	10 :15	11 :45				01 :30	
05/02/2015	11 :45	16 :15	04 :30				

Semaine 2 :

Le	de	à	Cond.	Trav.	M à D	D.E	Repos
09/02/2015	00 :00	04 :30				04 :30	
09/02/2015	04 :30	06 :00	01 :30				
09/02/2015	06 :00	08 :00					02 :00
09/02/2015	08 :00	10 :00	02 :00				
09/02/2015	10 :00	14 : 30				04 :30	
09/02/2015	14 :30	15 :15					00 :45
09/02/2015	15 :15	19 :45	04 :30				
09/02/2015	19 :45	20: 30				00 :45	
09/02/2015	20 :30	20 :45	00 :15				
09/02/2015	20 :45	23 :59					03 :15
10/02/2015	00 :00	05 :45					05 :45
10/02/2015	05 :45	10 :15				04 :30	
10/02/2015	10 :15	11 :45	01 :30				
10/02/2015	11 :45	12 :15					00 :30
10/02/2015	12 :15	15 :15	03 :00				
10/02/2015	15 :15	15 :30					00 :15
10/02/2015	15 :30	16 :45				01 :15	
10/02/2015	16 :45	18 :30	01 :45				
10/02/2015	18 :30	20 :30					02 :00
10/02/2015	20 :30	23 :30				03 :00	
10/02/2015	23 :30	23 :59	00 :30				
11/02/2015	00 :00	02 :30	02 :30				
11/02/2015	02 :30	11 :30					09 :00
11/02/2015	11 :30	14 :30				03 :00	
11/02/2015	14 :30	17 :30	03 :00				
11/02/2015	17 :30	19 :30					02 :00
11/02/2015	19 :30	22 :30				03 :00	
11/02/2015	22 :30	23 :59	01 :30				
12/02/2015	00 :00	01 :30	01 :30				
12/02/2015	01 :30	04 :30				03 :00	
12/02/2015	04 :30	07 :30	03 :00				

Semaine 3 :

Le	de	à	Cond.	Trav.	M à D	D.E	Repos
16/02/2015	08 :00	12 :30				04 :30	
16/02/2015	12 :30	14 :00	01 :30				
16/02/2015	14 :00	14 :30					00 :30
16/02/2015	14 :30	17 :30	03 :00				
16/02/2015	17 :30	17 :45					00 :15
16/02/2015	17 :45	20 :45				03 :00	
16/02/2015	20 :45	22 :45					02 :00
16/02/2015	22 :45	23 :59				01 :15	
17/02/2015	00 :00	00 :15				00 :15	
17/02/2015	00 :15	04 :45	04 :30				
17/02/2015	04 :45	13 :45					09 :00
17/02/2015	13 :45	18 :15				04 :30	
17/02/2015	18 :15	19 :45	01 :30				
17/02/2015	19 :45	21 :45					02 :00
17/02/2015	21 :45	23 :59	02 :15				
18/02/2015	00 :00	00 :45	00 :45				
18/02/2015	00 :45	05 :15				04 :30	
18/02/2015	05 :15	06 :00					00 :45
18/02/2015	06 :00	10 :30	04 :30				
18/02/2015	10 :30	19 :30					09 :00
18/02/2015	19 :30	23 :59				04 :30	
19/02/2015	00 :00	01 :30	01 :30				
19/02/2015	01 :30	02 :00					00 :30
19/02/2015	02 :00	05 :00	03 :00				
19/02/2015	05 :00	05 :15					00 :15
19/02/2015	05 :15	08 :15				03 :00	
19/02/2015	08 :15	10 :15					02 :00
19/02/2015	10 :15	11 :45				01 :30	
19/02/2015	11 :45	16 :15	04 :30				

Semaine 4 :

Le	de	à	Cond.	Trav.	M à D	D.E	Repos
23/02/2015	00 :00	04 :30				04 :30	
23/02/2015	04 :30	06 :00	01 :30				
23/02/2015	06 :00	08 :00					02 :00
23/02/2015	08 :00	10 :00	02 :00				
23/02/2015	10 :00	14 :30				04 :30	
23/02/2015	14 :30	15 :15					00 :45
23/02/2015	15 :15	19 :45	04 :30				
23/02/2015	19 :45	20 :30				00 :45	
23/02/2015	20 :30	20 :45	00 :15				
23/02/2015	20 :45	23 :59					03 :15
24/02/2015	00 :00	05 :45					05 :45
24/02/2015	05 :45	10 :15				04 :30	
24/02/2015	10 :15	11 :45	01 :30				
24/02/2015	11 :45	12 :15					00 :30
24/02/2015	12 :15	15 :15	03 :00				
24/02/2015	15 :15	15 :30					00 :15
24/02/2015	15 :30	16 :45				01 :15	
24/02/2015	16 :45	18 :30	01 :45				
24/02/2015	18 :30	20 :30					02 :00
24/02/2015	20 :30	23 :30				03 :00	
24/02/2015	23 :30	23 :59	00 :30				
25/02/2015	00 :00	02 :30	02 :30				
25/02/2015	02 :30	11 :30					09 :00
25/02/2015	11 :30	14 :30				03 :00	
25/02/2015	14 :30	17 :30	03 :00				
25/02/2015	17 :30	19 :30					02 :00
25/02/2015	19 :30	22 :30				03 :00	
25/02/2015	22 :30	23 :59	01 :30				
26/02/2015	00 :00	01 :30	01 :30				
26/02/2015	01 :30	03 :30				02 :00	
26/02/2015	03 :30	07 :30	04 :00				

ANNEXE 5 : Synthèse des activités du conducteur n°1 de la méthode du double équipage :

S.	du	à	au	à	Ampl.	Cond.	Trav.	M.à D	D.E	T.S	H. d'équi.	H.sup.	H. de nuit
1	02/02/2015	08 :00	03/02/2015	04 :45	20 :45	09 :00			09 :00	18 :00			06 :00
1	03/02/2015	13 :45	04/02/2015	10 :30	20 :45	09 :00			09 :00	18 :00			07 :30
1	04/02/2015	19 :30	05/02/2015	16 :15	20 :45	09 :00			09 :00	18 :00			08 :15
					62 :15	***27 :00***			***27 :00***	***54 :00***			***21 :45***
2	09/02/2015	00 :00	09/02/2015	20 :45	20 :45	09 :45			08 :15	18 :00			06 :00
2	10/02/2015	05 :45	11/02/2015	02 :30	20 :45	08 :45			09 :15	18 :00			05 :45
2	11/02/2015	11 :30	12/02/2015	07 :30	20 :00	09 :00			09 :00	18 :00			09 :00
					61 :30	***27 :30***			***26 :30***	***54 :00***			***20 :45***
3	16/02/2015	08 :00	17/02/2015	04 :45	20 :45	09 :00			09 :00	18 :00			06 :00
3	17/02/2015	13 :45	18/02/2015	10 :30	20 :45	09 :00			09 :00	18 :00			07 :30
3	18/02/2015	19 :30	19/02/2015	16 :15	20 :45	09 :00			09 :00	18 :00			08 :15
					62 :15	***27 :00***			***27 :00***	***54 :00***			***21 :45***
4	23/02/2015	00 :00	23/02/2015	20 :45	20 :45	09 :45			08 :15	18 :00			06 :00
4	24/02/2015	05 :45	25/02/2015	02 :30	20 :45	08 :45			09 :15	18 :00			05 :45
4	25/02/2015	11 :30	26/02/2015	07 :30	20 :00	08 :00			10 :00	18 :00			09 :00
					61 :30	***26 :30***			***27 :30***	***54 :00***			***20 :45***
Totaux HH					**247 :30**	**108 :00**			**108 :00**	**216 :00**	**34,33**	**30**	**85 :00**

ANNEXE 6 : Synthèse des activités du conducteur n°2 de la méthode du double équipage :

S.	Du	à	au	à	Ampl.	Cond.	Trav.	M.à D	D.E	T.S	H.d'équi	H.sup	H. de nuit
1	02/02/2015	08 :00	03/02/2015	04 :45	20 :45	09 :00			09 :00	18 :00			06 :00
1	03/02/2015	13 :45	04/02/2015	10 :30	20 :45	09 :00			09 :00	18 :00			07 :30
1	04/02/2015	19 :30	05/02/2015	16 :15	20 :45	09 :00			09 :00	18 :00			08 :15
					62 :15	***27 :00***			***27 :00***	***54 :00***			***21 :45***
2	09/02/2015	00 :00	09/02/2015	20 :45	20 :45	08 :15			09 :45	18 :00			06 :00
2	10/02/2015	05 :45	11/02/2015	02 :30	20 :45	09 :15			08 :45	18 :00			05 :45
2	11/02/2015	11 :30	12/02/2015	07 :30	20 :00	09 :00			09 :00	18 :00			09 :00
					61 :30	***26 :30***			***27 :30***	***54 :00***			***20 :45***
3	16/02/2015	08 :00	17/02/2015	04 :45	20 :45	09 :00			09 :00	18 :00			06 :00
3	17/02/2015	13 :45	18/02/2015	10 :30	20 :45	09 :00			09 :00	18 :00			07 :30
3	18/02/2015	19 :30	19/02/2015	16 :15	20 :45	09 :00			09 :00	18 :00			08 :15
					62 :15	***27 :00***			***27 :00***	***54 :00***			***21 :45***
4	23/02/2015	00 :00	23/02/2015	20 :45	20 :45	08 :15			09 :45	18 :00			06 :00
4	24/02/2015	05 :45	25/02/2015	02 :30	20 :45	09 :15			08 :45	18 :00			05 :45
4	25/02/2015	11 :30	26/02/2015	07 :30	20 :00	10 :00			08 :00	18 :00			09 :00
					61 :30	***27 :30***			***26 :30***	***54 :00***			***20 :45***
Totaux HH					**247 :30**	**108 :00**			**108 :00**	**216 :00**	**34,33**	**30**	**85 :00**

ANNEXE 7 : Emploi du temps du conducteur de navette niçois de la méthode hybride :

Semaine 1 :

Le	de	à	Cond.	Trav.	M à D	D.E	Repos
02/02/2015	18 :00	19 :00	01 :00				
02/02/2015	19 :00	23 :00			04 :00		
02/02/2015	23 :00	23 :59	01 :00				
03/02/2015	00 :00	00 :30					00 :30
03/02/2015	00 :30	03 :30	03 :00				
03/02/2015	03 :30	04 :00					00 :30
03/02/2015	04 :00	07 :00	03 :00				
03/02/2015	07 :00	18 :00					11 :00
03/02/2015	18 :00	22 :30	04 :30				
03/02/2015	22 :30	23 :15					00 :45
03/02/2015	23 :15	23 :59	00 :45				
04/02/2015	00 :00	01 :45	01 :45				
04/02/2015	01 :45	05 :15			03 :30		
04/02/2015	05 :15	05 :45					00 :30
04/02/2015	05 :45	06 :15			00 :30		
04/02/2015	06 :15	07 :15	01 :00				
04/02/2015	07 :15	18 :00					10 :45
04/02/2015	18 :00	19 :00	01 :00				
04/02/2015	19 :00	23 :00			04 :00		
04/02/2015	23 :00	23 :59	01 :00				
05/02/2015	00 :00	00 :30					00 :30
05/02/2015	00 :30	03 :30	03 :00				
05/02/2015	03 :30	04 :00					00 :30
05/02/2015	04 :00	07 :00	03 :00				
05/02/2015	07 :00	18 :00					11 :00
05/02/2015	18 :00	22 :30	04 :30				
05/02/2015	22 :30	23 :15					00 :45
05/02/2015	23 :15	23 :59	00 :45				
06/02/2015	00 :00	00 :45	00 :45				
06/02/2015	00 :45	01 :15					00 :30
06/02/2015	01 :15	02 :15	01 :00				
06/02/2015	02 :15	06 :15			04 :00		
06/02/2015	06 :15	07 :15	01 :00				

Semaine 2 :

Le	de	à	Cond.	Trav.	M à D	D.E	Repos
09/02/2015	18 :00	19 :00	01 :00				
09/02/2015	19 :00	23 :00			04 :00		
09/02/2015	23 :00	23 :59	01 :00				
10/02/2015	00 :00	00 :30					00 :30
10/02/2015	00 :30	03 :30	03 :00				
10/02/2015	03 :30	04 :00					00 :30
10/02/2015	04 :00	07 :00	03 :00				
10/02/2015	07 :00	18 :00					11 :00
10/02/2015	18 :00	22 :30	04 :30				
10/02/2015	22 :30	23 :15					00 :45
10/02/2015	23 :15	23 :59	00 :45				
11/02/2015	00 :00	01 :45	01 :45				
11/02/2015	01 :45	05 :15			03 :30		
11/02/2015	05 :15	05 :45					00 :30
11/02/2015	05 :45	06 :15			00 :30		
11/02/2015	06 :15	07 :15	01 :00				
11/02/2015	07 :15	18 :00					10 :45
11/02/2015	18 :00	19 :00	01 :00				
11/02/2015	19 :00	23 :00			04 :00		
11/02/2015	23 :00	23 :59	01 :00				
12/02/2015	00 :00	00 :30					00 :30
12/02/2015	00 :30	03 :30	03 :00				
12/02/2015	03 :30	04 :00					00 :30
12/02/2015	04 :00	07 :00	03 :00				
12/02/2015	07 :00	18 :00					11 :00
12/02/2015	18 :00	22 :30	04 :30				
12/02/2015	22 :30	23 :15					00 :45
12/02/2015	23 :15	23 :59	00 :45				
13/02/2015	00 :00	00 :45	00 :45				
13/02/2015	00 :45	01 :15					00 :30
13/02/2015	01 :15	02 :15	01 :00				
13/02/2015	02 :15	06 :15			04 :00		
13/02/2015	06 :15	07 :15	01 :00				

Semaine 3 :

Le	de	à	Cond.	Trav.	M à D	D.E	Repos
16/02/2015	18 :00	19 :00	01 :00				
16/02/2015	19 :00	23 :00			04 :00		
16/02/2015	23 :00	23 :59	01 :00				
17/02/2015	00 :00	00 :30					00 :30
17/02/2015	00 :30	03 :30	03 :00				
17/02/2015	03 :30	04 :00					00 :30
17/02/2015	04 :00	07 :00	03 :00				
17/02/2015	07 :00	18 :00					11 :00
17/02/2015	18 :00	22 :30	04 :30				
17/02/2015	22 :30	23 :15					00 :45
17/02/2015	23 :15	23 :59	00 :45				
18/02/2015	00 :00	01 :45	01 :45				
18/02/2015	01 :45	05 :15			03 :30		
18/02/2015	05 :15	05 :45					00 :30
18/02/2015	05 :45	06 :15			00 :30		
18/02/2015	06 :15	07 :15	01 :00				
18/02/2015	07 :15	18 :00					10 :45
18/02/2015	18 :00	19 :00	01 :00				
18/02/2015	19 :00	23 :00			04 :00		
18/02/2015	23 :00	23 :59	01 :00				
19/02/2015	00 :00	00 :30					00 :30
19/02/2015	00 :30	03 :30	03 :00				
19/02/2015	03 :30	04 :00					00 :30
19/02/2015	04 :00	07 :00	03 :00				
19/02/2015	07 :00	18 :00					11 :00
19/02/2015	18 :00	22 :30	04 :30				
19/02/2015	22 :30	23 :15					00 :45
19/02/2015	23 :15	23 :59	00 :45				
20/02/2015	00 :00	00 :45	00 :45				
20/02/2015	00 :45	01 :15					00 :30
20/02/2015	01 :15	02 :15	01 :00				
20/02/2015	02 :15	06 :15			04 :00		
20/02/2015	06 :15	07 :15	01 :00				

Semaine 4 :

Le	de	à	Cond.	Trav.	M à D	D.E	Repos
23/02/2015	18 :00	19 :00	01 :00				
23/02/2015	19 :00	23 :00			04 :00		
23/02/2015	23 :00	23 :59	01 :00				
24/02/2015	00 :00	00 :30					00 :30
24/02/2015	00 :30	03 :30	03 :00				
24/02/2015	03 :30	04 :00					00 :30
24/02/2015	04 :00	07 :00	03 :00				
24/02/2015	07 :00	18 :00					11 :00
24/02/2015	18 :00	22 :30	04 :30				
24/02/2015	22 :30	23 :15					00 :45
24/02/2015	23 :15	23 :59	00 :45				
25/02/2015	00 :00	01 :45	01 :45				
25/02/2015	01 :45	05 :15			03 :30		
25/02/2015	05 :15	05 :45					00 :30
25/02/2015	05 :45	06 :15			00 :30		
25/02/2015	06 :15	07 :15	01 :00				
25/02/2015	07 :15	18 :00					10 :45
25/02/2015	18 :00	19 :00	01 :00				
25/02/2015	19 :00	23 :00			04 :00		
25/02/2015	23 :00	23 :59	01 :00				
26/02/2015	00 :00	00 :30					00 :30
26/02/2015	00 :30	03 :30	03 :00				
26/02/2015	03 :30	04 :00					00 :30
26/02/2015	04 :00	07 :00	03 :00				
26/02/2015	07 :00	18 :00					11 :00
26/02/2015	18 :00	22 :30	04 :30				
26/02/2015	22 :30	23 :15					00 :45
26/02/2015	23 :15	23 :59	00 :45				
27/02/2015	00 :00	00 :45	00 :45				
27/02/2015	00 :45	01 :15					00 :30
27/02/2015	01 :15	02 :15	01 :00				
27/02/2015	02 :15	06 :15			04 :00		
27/02/2015	06 :15	07 :15	01 :00				

ANNEXE 8 : Emploi du temps du conducteur « sauterelle » de la méthode hybride :

Semaine 1 :

Le	de	à	Cond.	Trav.	M à D	D.E	Repos
02/02/2015	19 :00	23 :00	04 :00				
02/02/2015	23 :00	23 :59					01 :00
03/02/2015	00 :00	01 :45					01 :45
03/02/2015	01 :45	05 :15	03 :30				
03/02/2015	05 :15	05 :45					00 :30
03/02/2015	05 :45	06 :15	00 :30				
03/02/2015	06 :15	19 :00					12 :45
03/02/2015	19 :00	23 :00	04 :00				
03/02/2015	23 :00	23 :59					01 :00
04/02/2015	00 :00	01 :45					01 :45
04/02/2015	01 :45	05 :15	03 :30				
04/02/2015	05 :15	05 :45					00 :30
04/02/2015	05 :45	06 :15	00 :30				
04/02/2015	06 :15	19 :00					12 :45
04/02/2015	19 :00	23 :00	04 :00				
04/02/2015	23 :00	23 :59			01 :00		
05/02/2015	00 :00	00 :15		00 :15			
05/02/2015	00 :15	01 :00					00 :45
05/02/2015	01 :00	01 :15		00 :15			
05/02/2015	01 :15	02 :15			01 :00		
05/02/2015	02 :15	06 :15	04 :00				
05/02/2015	06 :15	19 :00					12 :45
05/02/2015	19 :00	23 :00	04 :00				
05/02/2015	23 :00	23 :59			01 :00		
06/02/2015	00 :00	00 :15		00 :15			
06/02/2015	00 :15	01 :00					00 :45
06/02/2015	01 :00	01 :15		00 :15			
06/02/2015	01 :15	02 :15			01 :00		
06/02/2015	02 :15	06 :15	04 :00				

Semaine 2 :

Le	de	à	Cond.	Trav.	M à D	D.E	Repos
09/02/2015	19 :00	23 :00	04 :00				
09/02/2015	23 :00	23 :59					01 :00
10/02/2015	00 :00	01 :45					01 :45
10/02/2015	01 :45	05 :15	03 :30				
10/02/2015	05 :15	05 :45					00 :30
10/02/2015	05 :45	06 :15	00 :30				
10/02/2015	06 :15	19 :00					12 :45
10/02/2015	19 :00	23 :00	04 :00				
10/02/2015	23 :00	23 :59					01 :00
11/02/2015	00 :00	01 :45					01 :45
11/02/2015	01 :45	05 :15	03 :30				
11/02/2015	05 :15	05 :45					00 :30
11/02/2015	05 :45	06 :15	00 :30				
11/02/2015	06 :15	19 :00					12 :45
11/02/2015	19 :00	23 :00	04 :00				
11/02/2015	23 :00	23 :59			01 :00		
12/02/2015	00 :00	00 :15		00 :15			
12/02/2015	00 :15	01 :00					00 :45
12/02/2015	01 :00	01 :15		00 :15			
12/02/2015	01 :15	02 :15			01 :00		
12/02/2015	02 :15	06 :15	04 :00				
12/02/2015	06 :15	19 :00					12 :45
12/02/2015	19 :00	23 :00	04 :00				
12/02/2015	23 :00	23 :59			01 :00		
13/02/2015	00 :00	00 :15		00 :15			
13/02/2015	00 :15	01 :00					00 :45
13/02/2015	01 :00	01 :15		00 :15			
13/02/2015	01 :15	02 :15			01 :00		
13/02/2015	02 :15	06 :15	04 :00				

Semaine 3 :

Le	de	à	Cond.	Trav.	M à D	D.E	Repos
16/02/2015	19 :00	23 :00	04 :00				
16/02/2015	23 :00	23 :59					01 :00
17/02/2015	00 :00	01 :45					01 :45
17/02/2015	01 :45	05 :15	03 :30				
17/02/2015	05 :15	05 :45					00 :30
17/02/2015	05 :45	06 :15	00 :30				
17/02/2015	06 :15	19 :00					12 :45
17/02/2015	19 :00	23 :00	04 :00				
17/02/2015	23 :00	23 :59					01 :00
18/02/2015	00 :00	01 :15					01 :15
18/02/2015	01 :15	05 :15	04 :00				
18/02/2015	05 :15	05 :45					00 :30
18/02/2015	05 :45	06 :15	00 :30				
18/02/2015	06 :15	19 :00					12 :45
18/02/2015	19 :00	23 :00	04 :00				
18/02/2015	23 :00	23 :59			01 :00		
19/02/2015	00 :00	00 :15		00 :15			
19/02/2015	00 :15	01 :00					00 :45
19/02/2015	01 :00	01 :15		00 :15			
19/02/2015	01 :15	02 :15			01 :00		
19/02/2015	02 :15	06 :15	04 :00				
19/02/2015	06 :15	19 :00					12 :45
19/02/2015	19 :00	23 :00	04 :00				
19/02/2015	23 :00	23 :59			01 :00		
20/02/2015	00 :00	00 :15		00 :15			
20/02/2015	00 :15	01 :00					00 :45
20/02/2015	01 :00	01 :15		00 :15			
20/02/2015	01 :15	02 :15			01 :00		
20/02/2015	02 :15	06 :15	04 :00				

Semaine 4 :

Le	de	à	Cond.	Trav.	M à D	D.E	Repos
23/02/2015	19 :00	23 :00	04 :00				
23/02/2015	23 :00	23 :59					01 :00
24/02/2015	00 :00	05 :15	03:30				
24/02/2015	05 :15	05 :45					00 :30
24/02/2015	05 :45	06 :15	00 :30				
24/02/2015	06 :15	19 :00					12 :45
24/02/2015	19 :00	23 :00	04 :00				
24/02/2015	23 :00	23 :59					01 :00
25/02/2015	00 :00	01 :45					01 :45
25/02/2015	01 :45	05 :15	03 :30				
25/02/2015	05 :15	05 :45					00 :30
25/02/2015	05 :45	06 :15	00 :30				
25/02/2015	06 :15	19 :00					12 :45
25/02/2015	19 :00	23 :00	04 :00				
25/02/2015	23 :00	23 :59			01 :00		
26/02/2015	00 :00	00 :15		00 :15			
26/02/2015	00 :15	01 :00					00 :45
26/02/2015	01 :00	01 :15		00 :15			
26/02/2015	01 :15	02 :15			01 :00		
26/02/2015	02 :15	06 :15	04 :00				
26/02/2015	06 :15	19 :00					12 :45
26/02/2015	19 :00	23 :00	04 :00				
26/02/2015	23 :00	23 :59			01 :00		
27/02/2015	00 :00	00 :15		00 :15			
27/02/2015	00 :15	01 :00					00 :45
27/02/2015	01 :00	01 :15		00 :15			
27/02/2015	01 :15	02 :15			01 :00		
27/02/2015	02 :15	06 :15	04 :00				

ANNEXE 9 : Emploi du temps du conducteur de navette parisien de la méthode hybride :

Semaine 1 :

Le	de	à	Cond.	Trav.	M à D	D.E	Repos
02/02/2015	18 :00	22 :30	04 :30				
02/02/2015	22 :30	23 :15					00 :45
02/02/2015	23 :15	23 :59	00 :45				
03/02/2015	00 :00	01 :45	01 :45				
03/02/2015	01 :45	05 :15			03 :30		
03/02/2015	05 :15	05 :45					00 :30
03/02/2015	05 :45	06 :15			00 :30		
03/02/2015	06 :15	07 :15	01 :00				
03/02/2015	07 :15	18 :00					10 :45
03/02/2015	18 :00	19 :00	01 :00				
03/02/2015	19 :00	23 :00			04 :00		
03/02/2015	23 :00	23 :59	01 :00				
04/02/2015	00 :00	00 :30					00 :30
04/02/2015	00 :30	03 :30	03 :00				
04/02/2015	03 :30	04 :00					00 :30
04/02/2015	04 :00	07 :00	03 :00				

ANNEXE 10 : Synthèse des activités du conducteur de navette niçois de la méthode hybride :

S.	du	à	au	à	Ampl.	Cond.	Trav.	M.à D	D.E	T.S	H.d'équi	H.sup	H. de nuit
1	02/02/2015	18 :00	03/02/2015	07 :00	13 :00	08 :00		04 :00		12 :00			08 :00
1	03/02/2015	18 :00	04/02/2015	07 :15	13 :15	08 :00		04 :00		12 :00			07 :45
1	04/02/2015	18 :00	05/02/2015	07 :00	13 :00	08 :00		04 :00		12 :00			08 :00
1	05/02/2015	18 :00	06/02/2015	07 :15	13 :15	08 :00		04 :00		12 :00			07 :45
					52 :30	***32 :00***		***16 :00***		***48 :00***			***31 :30***
2	09/02/2015	18 :00	10/02/2015	07 :00	13 :00	08 :00		04 :00		12 :00			08 :00
2	10/02/2015	18 :00	11/02/2015	07 :15	13 :15	08 :00		04 :00		12 :00			07 :45
2	11/02/2015	18 :00	12/02/2015	07 :00	13 :00	08 :00		04 :00		12 :00			08 :00
2	12/02/2015	18 :00	13/02/2015	07 :15	13 :15	08 :00		04 :00		12 :00			07 :45
					52 :30	***32 :00***		***16 :00***		***48 :00***			***31 :30***
3	16/02/2015	18 :00	17/02/2015	07 :00	13 :00	08 :00		04 :00		12 :00			08 :00
3	17/02/2015	18 :00	18/02/2015	07 :15	13 :15	08 :00		04 :00		12 :00			07 :45
3	18/02/2015	18 :00	19/02/2015	07 :00	13 :00	08 :00		04 :00		12 :00			08 :00
3	19/02/2015	18 :00	20/02/2015	07 :15	13 :15	08 :00		04 :00		12 :00			07 :45
					52 :30	***32 :00***		***16 :00***		***48 :00***			***31 :30***
4	23/02/2015	18 :00	24/02/2015	07 :00	13 :00	08 :00		04 :00		12 :00			08 :00
4	24/02/2015	18 :00	25/02/2015	07 :15	13 :15	08 :00		04 :00		12 :00			07 :45
4	25/02/2015	18 :00	26/02/2015	07 :00	13 :00	08 :00		04 :00		12 :00			08 :00
4	26/02/2015	18 :00	27/02/2015	07 :15	13 :15	08 :00		04 :00		12 :00			07 :45
					52 :30	***32 :00***		***16 :00***		***48 :00***			***31 :30***
Totaux HH					**210 :00**	**128 :00**		**64 :00**		**192 :00**	**34,33**	**6**	**126 :00**

ANNEXE 11 : Synthèse des activités du conducteur « sauterelle » de la méthode hybride :

S.	du	à	au	à	Ampl.	Cond.	Trav.	M.à D	D.E	T.S	H.d'équ	H.sup	H. de nuit
1	02/02/2015	19 :00	03/02/2015	06 :15	11 :15	08 :00				08 :00			05 :45
1	03/02/2015	19 :00	04/02/2015	06 :15	11 :15	08 :00				08 :00			05 :45
1	04/02/2015	19 :00	05/02/2015	06 :15	11 :15	08 :00	00 :30	02 :00		10 :30			08 :15
1	05/02/2015	19 :00	06/02/2015	06 :15	11 :15	08 :00	00 :30	02 :00		10 :30			08 :15
					45 :00	***32 :00***	***01 :00***	***04 :00***		***37 :00***			***28 :00***
2	09/02/2015	19 :00	10/02/2015	06 :15	11 :15	08 :00				08 :00			05 :45
2	10/02/2015	19 :00	11/02/2015	06 :15	11 :15	08 :00				08 :00			05 :45
2	11/02/2015	19 :00	12/02/2015	06 :15	11 :15	08 :00	00 :30	02 :00		10 :30			08 :15
2	12/02/2015	19 :00	13/02/2015	06 :15	11 :15	08 :00	00 :30	02 :00		10 :30			08 :15
					45 :00	***32 :00***	***01 :00***	***04 :00***		***37 :00***			***28 :00***
3	16/02/2015	19 :00	17/02/2015	06 :15	11 :15	08 :00				08 :00			05 :45
3	17/02/2015	19 :00	18/02/2015	06 :15	11 :15	08 :30				08 :30			06 :15
3	18/02/2015	19 :00	19/02/2015	06 :15	11 :15	08 :00	00 :30	02 :00		10 :30			08 :15
3	19/02/2015	19 :00	20/02/2015	06 :15	11 :15	08 :00	00 :30	02 :00		10 :30			08 :15
					45 :00	***32 :30***	***01 :00***	***04 :00***		***37 :30***			***28 :30***
4	23/02/2015	19 :00	24/02/2015	06 :15	11 :15	09 :45				09 :45			07 :30
4	24/02/2015	19 :00	25/02/2015	06 :15	11 :15	08 :00				08 :00			05 :45
4	25/02/2015	19 :00	26/02/2015	06 :15	11 :15	08 :00	00 :30	02 :00		10 :30			08 :15
4	26/02/2015	19 :00	27/02/2015	06 :15	11 :15	08 :00	00 :30	02 :00		10 :30			08 :15
					45 :00	***33 :45***	***01 :00***	***04 :00***		***38 :45***			***29 :45***
Totaux HH					**180 :00**	**130 :15**		**16 :00**		**150 :15**			**114 :15**

TABLES DES MATIERES:

INTRODUCTION :.....5
I. Les causes des difficultés des entreprises de transport routier de marchandises:.....5
II. Une solution envisageable pour répondre aux difficultés: 7
III. Les différentes techniques de transport existantes :.....8
IV. Les données essentielles et communes à chaque technique de transport à prendre en compte pour l'étude comparative:.....11
A) Enregistrement des différentes activités du conducteur par le chronotachygraphe : 11
B) Le coefficient du conducteur :.....12
C) La définition du temps de service: 12
D) Les règles concernant la rémunération des conducteurs :.....13
1) La rémunération des heures de temps de service : 13
2) La rémunération des heures de nuit : 13
3) Le décompte et la rémunération des heures d'équivalences : 14
4) Le décompte et la rémunération des heures supplémentaires : 14
5) Les repos compensateurs:.....14
6) Les indemnités de déplacement: 14
E) La distance entre les deux agences :.....15
F) Les dépenses inhérentes à un transport entre les deux agences :.....15
1) Les dépenses de l'entreprise pour un conducteur : 15
a) La rémunération :.....15
b) Les frais d'hébergement pour un repos hebdomadaire en cours de transport : 15
2) Les dépenses pour le matériel : 16
a) L'achat du matériel:.....16
b) L'entretien du matériel : 16
3) Les dépenses pour la réaliser le trajet : 16
a) Le carburant : 16
b) L'adBlue : 16
c) L'autoroute : 16
d) L'assurance du véhicule : 16
4) Les coûts divers : 17
5) Les coûts d'enlèvements et de livraisons : 17
G) Le prix du transport : 17
H) Les restrictions de circulation des poids lourds : 17
Partie 1 : La technique traditionnelle.....18
Titre 1 : Une analyse juridique de la technique de transport traditionnelle : 18
Chapitre 1 : Les règles de droit applicables au conducteur de la méthode traditionnelle :.....18
Section 1 : Les règles relatives au temps de travail applicables au conducteur : 18
I. La durée maximale journalière du travail :.....18
II. La durée hebdomadaire du travail :.....19
A) La durée hebdomadaire normale du temps de service:.....19
B) La durée maximales du temps de service :.....19
Section 2 : Les règles relatives au temps de conduite applicables au conducteur : 19
I. La durée maximale de conduite continue :.....19
II. L'interruption de la conduite continue :.....20
III. La durée de conduite journalière :.....21
IV. La durée maximale de conduite hebdomadaire : 21
V. La durée maximale de conduite par période de deux semaines consécutives : 21
Section 3 : Les règles relatives aux repos applicables au conducteur : 21
I. Le repos journalier :.....21
A) Le repos journalier normal :.....22
B) Le repos journalier réduit :.....22
C) Lieu de prise du repos journalier :.....22
II. Le repos hebdomadaire : 22
A) Le repos hebdomadaire normal :.....22

B) Repos hebdomadaire réduit :.....22
Section 4 : Les règles relatives aux temps de pauses applicables au conducteur : 23
Section 5 : L'amplitude autorisée au conducteur : 23
Section 6 : Les règles relatives au travail de nuit applicables au conducteur :..... 23

Chapitre 2 : Application de la réglementation sociale pour organiser le transport selon la technique traditionnelle: 24

Section 1 : Les transports exécutés par le conducteur au cours de la première semaine du mois de février : 24
I. L'emploi du temps du conducteur :.....24
A) Le premier transport de la semaine, au départ de l'entrepôt de Nice : 25
1) La conduite et son interruption : 25
2) Le repos journalier en cours de transport:.....25
3) La fin du repos, reprise de la conduite:.....25
4) Opérations de chargement et de déchargement :.....25
B) Deuxième transport de la semaine, au départ de l'entrepôt de Paris : 26
1) La conduite et son interruption : 26
2) Le repos journalier en cours de transport:.....26
3) La fin du repos, reprise de la conduite :.....26
4) Les opérations de chargement et déchargement :.....26
C) Troisième transport de la semaine, au départ de l'entrepôt de Nice : 26
1) La conduite :.....26
2) Le repos journalier en cours de transport :.....26
3) La fin du repos, reprise de la conduite :.....26
4) La fin du transport, repos journalier:.....26
D) Quatrième transport de la semaine, au départ de l'entrepôt de Paris :.....27
1) La conduite et son interruption : 27
2) Le repos journalier en cours de transport :.....27
3) La fin du repos, reprise de la conduite :.....27
I. Une analyse l'emploi du temps du conducteur :.....27
A) Le repos hebdomadaire :.....27
B) Décompte des heures de conduite pendant cette première semaine: 28
C) Les repos journaliers :.....28
D) Les pauses :.....28
E) L'amplitude :.....29
Section 2 : Les transports exécutés par le conducteur au cours de la deuxième semaine du mois de février : 29
Section 3 : Les transports exécutés par le conducteur au cours de la troisième semaine du mois de février : 30
Section 4 : Les transports exécutés par le conducteur au cours de la quatrième semaine du mois de février : 30

Titre 2 : Appréciation de la technique traditionnelle du transport: 31

Chapitre 1 : Les conséquences pratiques du transport effectué en traditionnel :31

Section 1 : Les conséquences pour l'entreprise :..... 31
I. Le bilan des transports effectués pendant un mois :.....31
II. Les avantages pour l'entreprise:.....31
A) Une organisation et une gestion du personnel simples à mettre en œuvre: 31
B) Peu de moyens humains nécessaires pour l'exécution des transports:.....32
C) Un recrutement facile des conducteurs: 32
D) Une faible usure des véhicules :.....32
III. Les inconvénients pour l'entreprise :.....32
A) Une lenteur du transporteur et une impossibilité d'organiser des transports à des heures régulière: 33
B) Une perte de temps pour les opérations de chargements et de déchargements:...33
1) Les opérations effectuées pendant les heures d'ouverture de l'entreprise :.....33
2) Les opérations effectuées hors des heures d'ouverture de l'entreprise :.....33
C) Les lieux de repos : contraires à l'intérêt de l'entreprise :.....34
D) Une obligation pour l'entreprise d'avoir un véhicule pour chaque conducteur :.34

IV. Des conséquences pratiques inadaptées à l'entreprise :....34
Section 2 : Les conséquences pour le conducteur d'effectuer le transport selon la méthode traditionnelle : 34
I. Les avantages pour le conducteur:....35
II. Les inconvénients pour le conducteur :....35
A) Des découchés contraignants :....35
B) Une arrivée à l'entrepôt toujours contraignante:....35
Chapitre 2 : Les conséquences financières de la méthode traditionnelle :.....36
Section 1 : La rémunération du conducteur:....36
I. Le salaire versé au conducteur grand routier :....36
II. Le frais de déplacements versés au conducteur :....37
Section 2 : Le résultat d'exploitation dégagé par l'entreprise pour les transports effectués par un conducteur et un véhicule :....37
I. Les données à prendre en compte :....37
II. Le résultat d'exploitation :....37
Partie 2 : La technique du double équipage :....41
Titre 1 : Une analyse juridique du transport en double équipage :....41
Chapitre 1 : Les règles applicables aux conducteurs en double équipage:.....41
Section 1 : Les règles relatives au temps de travail applicables aux conducteurs:....41
Section 2 : Les règles relatives au temps de conduite applicables aux conducteurs:....42
I. La durée maximale de conduite continue :....42
II. L'interruption de la conduite continue :....42
III. La durée de conduite journalière :....43
IV. La durée maximale de conduite hebdomadaire :....43
V. La durée maximale de conduite par période de deux semaines consécutives :....43
Section 3 : Les règles relatives aux repos applicables aux conducteurs en double équipage :....44
I. Le repos journalier :....44
II. Le repos hebdomadaire :....44
Section 4 : Les règles relatives aux temps de pauses des conducteurs :....44
Section 5 : L'amplitude autorisée aux conducteurs:....45
Section 6 : Les règles relatives au travail de nuit applicables aux conducteurs:....45
Chapitre 2 : Application de la réglementation sociale pour organiser le transport selon la technique du double équipage:.....45
Section 1 : Les transports exécutés par les conducteurs au cours de la première semaine du mois de février :....46
I. L'emploi du temps des conducteurs :....46
A) Le premier transport de la semaine, au départ de l'entrepôt de Nice :....46
1) La conduite et le temps de double équipage:....46
2) Les opérations de chargement et de déchargement :....47
B) Le deuxième transport de la semaine au départ de l'entrepôt de Paris :....47
1) La conduite :....47
2) Le repos journalier en cours de transport :....47
3) La reprise de la conduite :....48
4) Les opérations de chargement et de déchargement :....48
C) Le troisième transport de la semaine, au départ de l'entrepôt de Nice :....48
1) La conduite et sa pause :....48
2) La fin du transport et repos journalier :....48
D) Le quatrième transport de la semaine, au départ de l'entrepôt de Paris :....48
E) Le cinquième transport de la semaine, au départ de l'entrepôt de Nice :....48
II. Une analyse de l'emploi du temps des conducteurs: (Annexe 5 et 6) :....49
A) Le décompte des heures:....49
B) Les repos :....49
C) Les pauses :....49
D) L'amplitude :....50

Section 2 : La synthèse de l'emploi du temps des conducteur au cours de la 2e, 3e et 4e semaine de février : 50
Titre 2 : Appréciation de la technique du transport en double équipage: 51
Chapitre 1 : Les conséquences pratiques du transport effectué en double équipage: 51
Section 1 : Les conséquences pour l'entreprise de la réalisation du transport en double équipage: 51
I. Le bilan des transports effectués pendant un mois: 51
II. Les avantages pour l'entreprise : 51
A) Une organisation du transport et une gestion du personnel simple à mettre en œuvre : 51
B) Un transport exécuté rapidement: 52
C) Une usure du véhicule raisonnable: 52
III. Les inconvénients pour l'entreprise : 52
A) Un recrutement des conducteurs difficile: 52
B) Une lenteur du transport en raison d'une prise de repos pendant le transport, préjudiciable pour l'entreprise: 53
C) Un problème sécuritaire : 53
D) Une perte de temps pour les opérations de chargement et de déchargement: 53
E) Une utilisation du véhicule impossible en cas de repos à bord : 53
Section 2 : Les conséquences pour les conducteurs d'effectuer le transport en double équipage: 54
I. Les avantages pour les conducteurs : 54
II. Les inconvénients pour les conducteurs : 54
Chapitre 2 : Les conséquences financières de la méthode du double équipage: 54
Section 1 : La rémunération des conducteurs : 54
Section 2 : Le résultat d'exploitation dégagé par l'entreprise pour les transports effectués par deux conducteurs et un véhicule : 55
Partie 3 : La technique hybride : 59
Titre 1 : Une analyse juridique de la technique de transport hybride : 59
Chapitre 1 : Exposé de la méthode hybride utilisé par l'entreprise : 59
Chapitre 2: Les règles de droit applicables aux conducteurs de la méthode de transport hybride: 60
Section 1 : Les règles relatives au temps de travail applicables aux conducteurs: 60
Section 2 : Les règles relatives aux temps de conduite applicables aux conducteurs : 61
I. La durée maximale de conduite continue : 61
II. L'interruption de la conduite continue : 61
III. La durée de conduite journalière : 61
IV. La durée maximale de conduite hebdomadaire : 61
Section 3 : Les règles relatives aux repos applicables aux conducteurs : 62
I. Le repos journalier : 62
II. Le repos hebdomadaire : 62
Section 4 : Les règles relatives aux temps de pauses applicables au conducteur: 62
Section 5 : L'amplitude autorisée aux conducteur: 62
Section 6 : Les règles relatives au travail de nuit applicables aux conducteurs : 63
Chapitre 3 : Application de la réglementation sociale pour organiser le transport selon la technique hybride : 63
Section 1 : Les transports exécutés par les conducteurs au cours de la première de la semaine du mois de février : 63
I. L'emploi du temps des conducteurs sans relai : 63
A) L'emploi du temps du conducteur niçois : 63
B) L'emploi du temps du conducteur « sauterelle » : 65
C) L'emploi du transport du conducteur parisien : 65
II. Analyse de cette première journée : 66

III. Les conséquences sur le transport du lendemain : 66
IV. L'emploi du temps des conducteurs en effectuant un relai : 67
A) L'emploi du temps du conducteur niçois : 67
B) L'emploi du temps du conducteur « sauterelle » : 68
V. La synthèse de leurs activités: 69
Titre 2 : Appréciation de la technique hybride du transport : 70
Chapitre 1: Les conséquences pratiques du transport effectué en hybride : 70
Section 1 : Les conséquences pratiques pour l'entreprise : 70
I. Le bilan des transports effectués pendant un mois : 70
II. Les avantages pour l'entreprise : 71
A) Un transport régulier et express : 71
B) Une sécurité renforcée en l'absence de prise de repos sur une aire d'autoroute : 71
C) Une utilisation maximale de l'outil de travail : 71
D) Un recrutement facile des conducteurs de navette : 71
E) Un transport de nuit, un transport plus serein : 72
III. Les inconvénients pour l'entreprise : 72
A) Une organisation et une gestion du personnel compliquées : 72
B) Un recrutement des « sauterelles » difficile : 72
C) Une nécessité de mettre en place d'importants moyens humains : 73
D) Une usure rapide du matériel : 73
Section 2 : Les conséquences pour le conducteur d'effectuer le transport selon la méthode hybride : 73
I. Les avantages pour le conducteur d'effectuer des transports selon le mode hybride : 73
II. Les inconvénients pour le conducteur d'effectuer des transports selon le mode hybride : 73
Chapitre 2: Les conséquences financières de la méthode hybride: 74
Section 1 : La rémunération des conducteurs : 74
Section 2 : Le résultat d'exploitation dégagé par l'entreprise pour les transports effectués par trois conducteurs et deux véhicules : 75
CONCLUSION : 77
Bibliographie : 80
TABLES DES ANNEXES: .... Erreur ! Signet non défini.

Résumé : Le transport routier de marchandises peut être effectué par une entreprise de transport selon différentes techniques : traditionnelle, double équipage, hybride. Pour ces trois techniques de transport, la législation sociale applicable aux conducteurs est différente. L'entreprise doit opter pour la technique la plus compatible avec son activité c'est-à-dire celle qui lui permet d'obtenir un maximum de profit tout en respectant les règles régissant le travail des conducteurs.

Summary: Road transport can be done by the transport company with different technical: traditional, double crew, hybrid. For these three technical, the rules for drivers are different. The company must choose the corresponding technical with its activity, lets make profits and to respect the rules on the work of drivers.

Mots clés : Transport routier de marchandises ; techniques de transport, double équipage, transport traditionnel, transport hybride, réglementation des conducteurs

Keywords: Road freight transport; transport technology; traditional transport ; hybrid transport ; rules of truck driver