

### Guide d'apprentissage de Transmodel : Roulements et Gestion du Personnel Roulant

Le modèle de données dédié la définition des tableaux de Roulements et à la Gestion du Personnel Roulant font partie du Modèle des Données de Référence pour le Transport Public (Transmodel). Il s'agit ici de Transmodel V5.1, devenu norme européenne EN 12896.

→ [GA-Transmodel-0GuideIntroduction](#)

Ces parties du modèle sont décrites en détail dans les chapitres 6.8 et 6.9 du document normatif.

#### Roulements

Le modèle de données dédié la définition des tableaux de Roulements fait partie du Modèle des Données de Référence pour le Transport Public (Transmodel). Il s'agit ici de Transmodel V5.1, devenu norme européenne EN 12896.

Cette partie du modèle est décrite en détail dans le chapitre 6.8 du document normatif.

Une fois la planification des horaires des conducteurs terminée, la plupart des exploitants effectuent une affectation à long terme des conducteurs logiques aux SERVICES AGENT, afin de préparer à l'avance l'affectation des conducteurs physiques à ces SERVICES AGENT, pour chaque jour d'exploitation d'une période de planification donnée. Ces plans de service sont souvent présentés sous forme de matrice cyclique dans laquelle les conducteurs logiques sont affectés par rotation de chaque SERVICE AGENT sur un cycle. Ce processus intervient donc à la suite de la définition des SERVICES AGENT décrit dans la partie Conception des Horaires du présent guide.

On appelle « roulement » le processus d'ordonnancement en séquences des SERVICES AGENT de manière à équilibrer le partage des tâches entre les conducteurs sur la période planifiée tout en harmonisant le temps de travail qui en résulte avec la réglementation et les accords internes entre les conducteurs et la direction de l'entreprise.

Les SERVICES AGENT programmés doivent être affectés aux conducteurs de manière à respecter les restrictions légales et les accords conclus entre l'entreprise et les syndicats d'agents de conduite. De plus, les préférences formulées par les conducteurs eux-mêmes peuvent être prises en compte dans une certaine mesure. En définitive, le processus de définition des roulements a pour but de s'assurer que, pour chaque journée, un conducteur couvre chaque SERVICE AGENT

Le modèle de données de référence comporte une partie qui traite des besoins d'information liés à quelques méthodes classiques d'établissement des tableaux de roulement largement utilisées dans les pays européens :

Méthode A : basée sur la définition des cycles de *plusieurs jours* de JOURS TRAVAILLÉS et de JOURS DE REPOS et, sur l'affectation, dans un deuxième temps, des différents TYPES DE SERVICE AGENT à chaque JOUR TRAVAILLÉ.

Méthode B : définit des suites de TYPES DE SERVICE AGENT et de JOURS DE REPOS pour *un certain nombre de semaines* calendaires, en tenant compte, dès le départ, des différents nombres de SERVICES AGENT de chaque type à assurer les différents jours de la semaine.

Méthode C : une combinaison des méthodes A et B.

Il peut toutefois exister d'autres méthodes (plus complexes, dynamiques), applicables dans certains cas, qui nécessiteraient probablement d'être décrites dans la partie dédiée aux roulements. Cette partie du modèle est en ce sens informative.

### Gestion du Personnel Roulant

Le domaine de la Gestion du Personnel Roulant traite essentiellement des données nécessaires pour les fonctions de gestion des agents de conduite suivantes :

- l'affectation de conducteurs physiques aux conducteurs « logiques » identifiés lors de la planification des services;
- l'enregistrement des tâches exécutées par les conducteurs par jour d'exploitation.

L'affectation des conducteurs à un jour d'exploitation particulier pour l'horaire théorique sur la totalité de la période de planification se fait généralement par étapes. Elle démarre la plupart du temps par une affectation par défaut sur toute la période en question et peut être modifiée en continu en fonction des changements et adaptations provoqués soit par les absences des conducteurs soit par des demandes des conducteurs ou du personnel d'encadrement pour des besoins opérationnels. Des adaptations à court terme peuvent se révéler nécessaires pour compenser des absences imprévues ou autres circonstances, pour la plupart non connues à l'avance.

Généralement des enregistrements des activités réelles des conducteurs sont effectués à des fins de contrôle et de comparaison avec le plan initial mais aussi pour préparer les données nécessaires au calcul des rémunérations. Les enregistrements concernent principalement le temps de travail de chaque conducteur par jour considéré et pour chaque type d'activité ainsi qu'à certaines classifications complémentaires dont peuvent résulter des modifications du montant de la paie pour l'activité enregistrée considérée.

Cette partie du modèle est informative dans le sens où d'autres méthodes (par exemple reposant sur les données issues des SAE) que celles prises en compte ici pourront être considérées par certains utilisateurs. Elle est normative dans la mesure où la méthode décrite est prise en compte.

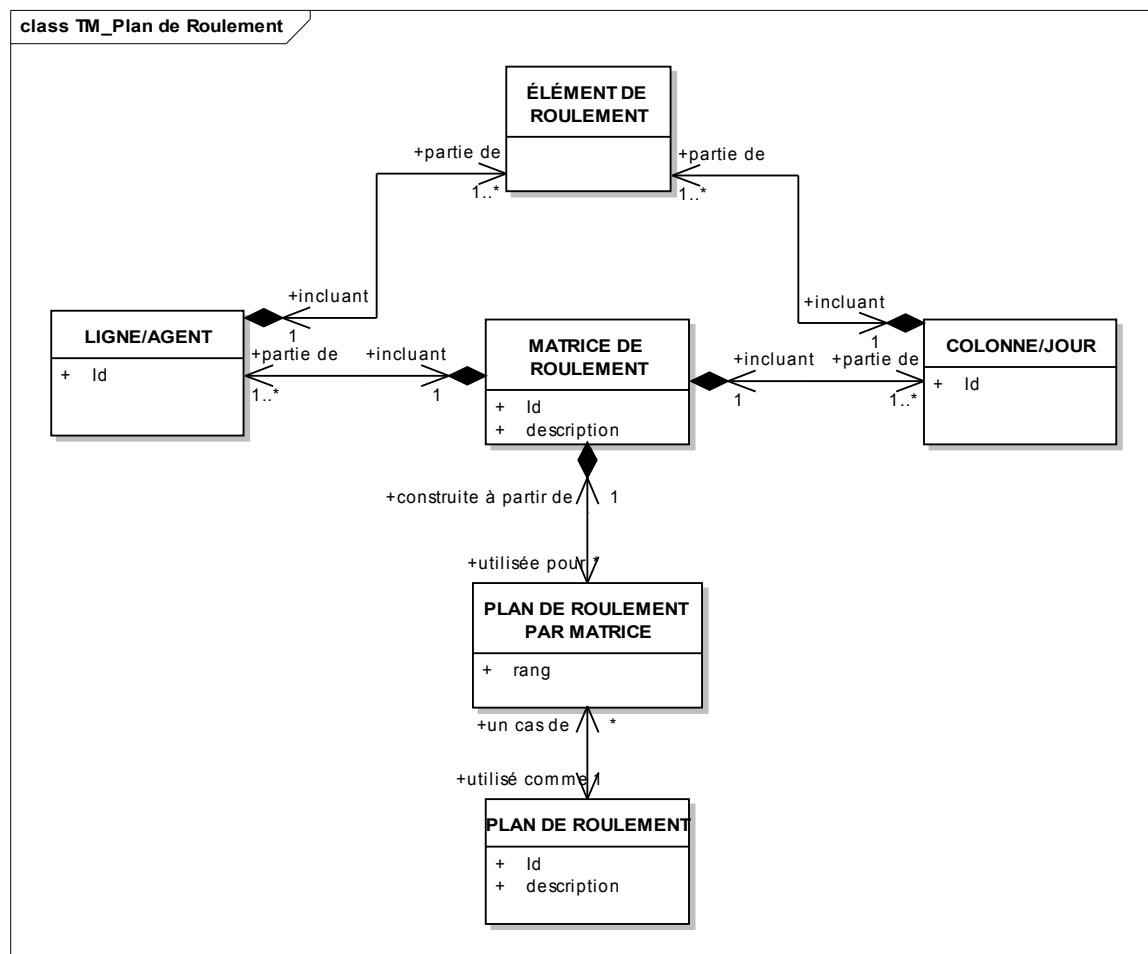
Les questions ou problèmes relatifs à ces domaines sont les suivants:

### Table des matières

.....	3
<u><a href="#">Tableaux de roulement.....</a></u>	<u><a href="#">4</a></u>
<u><a href="#">Qu'est-ce que la matrice et le plan de roulement ?.....</a></u>	<u><a href="#">4</a></u>
<u><a href="#">Tableaux de roulement.....</a></u>	<u><a href="#">5</a></u>
<u><a href="#">S'agit-il d'une affectation des conducteurs physiques ou logiques ? .....</a></u>	<u><a href="#">5</a></u>
<u><a href="#">Tableaux de roulement.....</a></u>	<u><a href="#">6</a></u>
<u><a href="#">Quelle est le contexte temporel de la définition des tableaux de roulement?.....</a></u>	<u><a href="#">6</a></u>
<u><a href="#">Tableaux de roulement.....</a></u>	<u><a href="#">7</a></u>
<u><a href="#">Diagramme D35 : Tableaux de roulement.....</a></u>	<u><a href="#">7</a></u>
<u><a href="#">Roulements et services agent.....</a></u>	<u><a href="#">8</a></u>
<u><a href="#">Comment la matrice de roulement est-elle construite ?.....</a></u>	<u><a href="#">8</a></u>
<u><a href="#">Roulements et services agent.....</a></u>	<u><a href="#">9</a></u>
<u><a href="#">Qu'est-ce qu'un plan de roulement hebdomadaire ?.....</a></u>	<u><a href="#">9</a></u>

<u><i>Roulements et services agent.....</i></u>	<u><i>10</i></u>
<u>Diagramme D36 : Roulements et services agents.....</u>	<u>10</u>
<u><i>Affectation des conducteurs.....</i></u>	<u><i>11</i></u>
<u>Comment les conducteurs physiques sont-ils affectés aux plans de roulement ?.....</u>	<u>11</u>
<u><i>Affectation des conducteurs.....</i></u>	<u><i>12</i></u>
<u>Quel est le paramètre principal déterminant l'affectation des conducteurs ?.....</u>	<u>12</u>
<u><i>Affectation des conducteurs.....</i></u>	<u><i>14</i></u>
<u>Quels paramètres participent à la détermination de la rémunération des conducteurs ?.....</u>	<u>14</u>
.....	<u>14</u>
<u><i>Affectation des conducteurs.....</i></u>	<u><i>15</i></u>
<u>Diagramme D37 : Affectation conducteurs.....</u>	<u>15</u>
<u><i>Comptabilité des conducteurs.....</i></u>	<u><i>16</i></u>
<u>Comment l'activité des conducteurs est-elle comptabilisée?.....</u>	<u>16</u>
<u><i>Comptabilité des conducteurs.....</i></u>	<u><i>17</i></u>
<u>Comment peut-on différencier les différents types de rémunération des conducteurs?.....</u>	<u>17</u>
<u><i>Comptabilité des conducteurs.....</i></u>	<u><i>18</i></u>
<u>Diagramme D38 : Comptabilité conducteurs.....</u>	<u>18</u>

**Qu'est-ce que la matrice et le plan de roulement ?**



**Matrice et plan de roulement**

Une **MATRICE DE ROULEMENT** est un tableau indiquant le plan des services pour une certaine période et pour un ensemble de conducteurs logiques, dans lequel seront entrés les **SERVICES AGENT** à assurer.

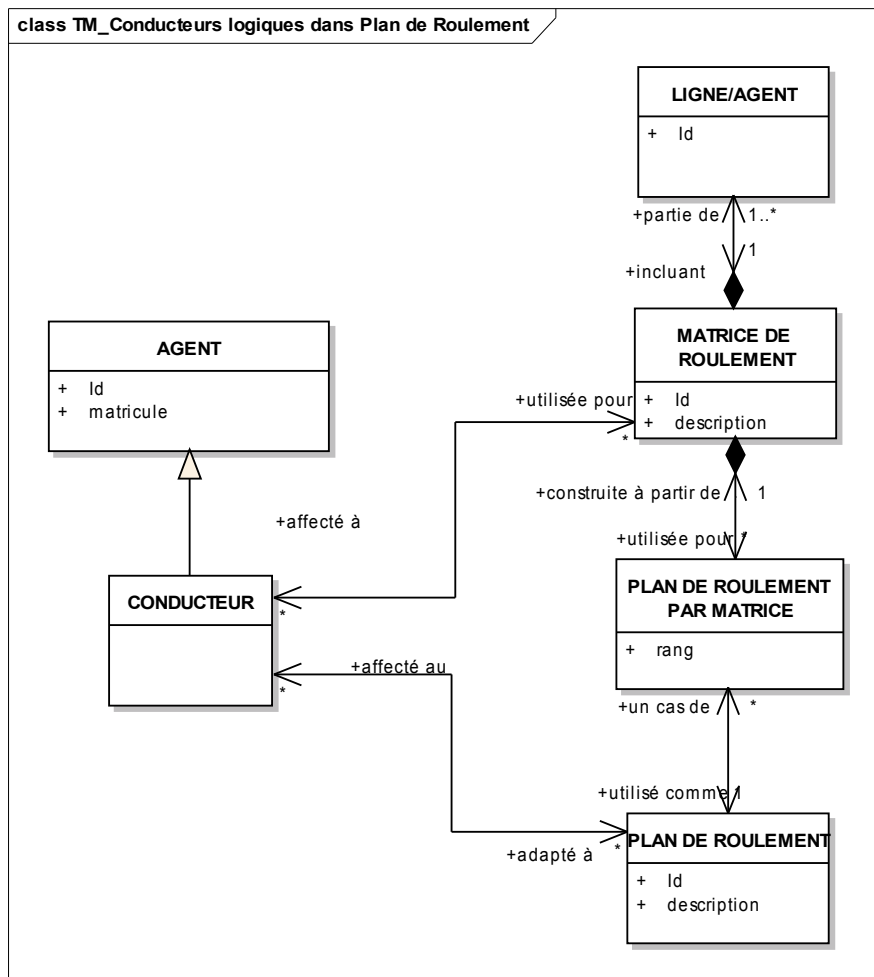
Les lignes de la matrice correspondent aux conducteurs et les colonnes aux jours d'une période de planification spécifiée. Certaines entreprises pourront inverser ce schéma pour une application particulière, mais la pratique la plus courante consiste à définir les lignes d'une **MATRICE DE ROULEMENT** comme l'entité **LIGNE/AGENT** et les colonnes comme l'entité **COLONNE/JOUR**. Il existe de toute façon de nombreuses manières de présenter une **MATRICE DE ROULEMENT**.

Un **ÉLÉMENT DE ROULEMENT**, défini par une **LIGNE/AGENT** et une **COLONNE/JOUR**, est une cellule de la matrice où un **SERVICE AGENT** individuel sera entré. Ce **SERVICE AGENT** devra être assuré par le conducteur correspondant, le jour associé à la colonne de la matrice.

Un **PLAN DE ROULEMENT** est un composant du tableau de roulement formé d'un certain nombre de **PLANS HEBDOMADAIRES** auxquels sont affectés des séquences de **TYPES DE SERVICE AGENT** (une classification des **SERVICES AGENT** en terme d'heures de travail pendant une journée) et **JOURS DE REPOS**.

Tableaux de roulement

**S'agit-il d'une affectation des conducteurs physiques ou logiques ?**



L'entité **CONDUCTEUR** décrit un conducteur physique qui est un **AGENT** de l'entreprise de transport public, par opposition à l'entité **LIGNE/AGENT** qui désigne un conducteur logique dans le processus de planification, sans aucune personne rattachée. Les **CONDUCTEURS** seront affectés à des **LIGNES/AGENTS** à un stade ultérieur.

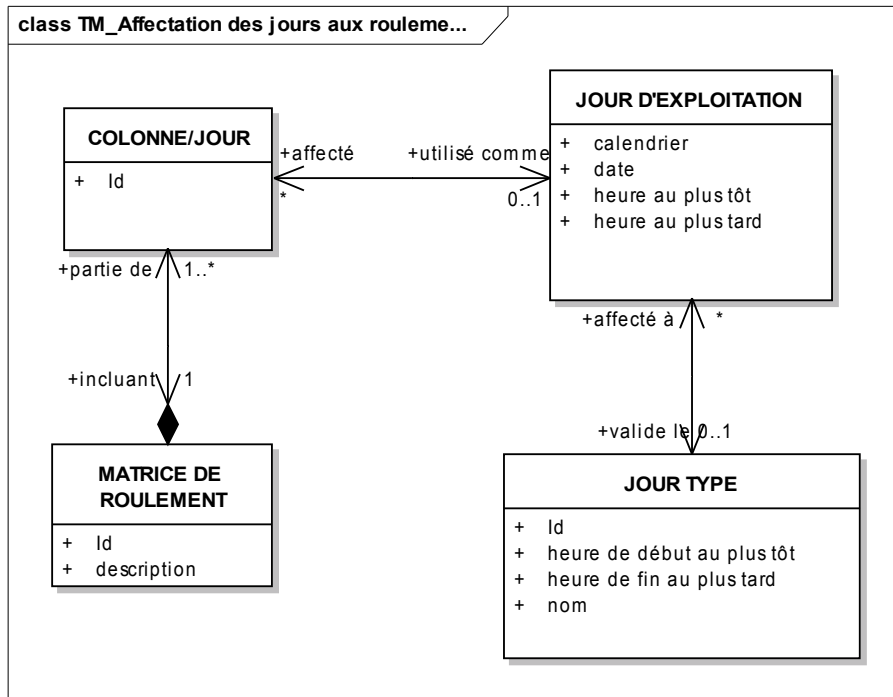
La relation entre les entités CONDUCTEUR et MATRICE DE ROULEMENT exprime l'affectation des **CONDUCTEURS** à des groupes de conducteurs travaillant sous la même matrice. Le même **CONDUCTEUR** peut parfois être affecté à plusieurs **MATRICES DE ROULEMENT**, par exemple en fonction des périodes.

Le regroupement des conducteurs et leur affectation à différentes **MATRICES DE ROULEMENT** peuvent tenir compte de différentes réglementations contractuelles relatives au temps de travail (travail à temps partiel, par exemple), ou de préférences individuelles pour certains TYPES DE SERVICE AGENT ou certaines séquences de services. Les préférences sont souvent prises en considération au regard de l'ancienneté dans l'entreprise.

Une MATRICE DE ROULEMENT sera construite de manière à satisfaire aux contraintes individuelles des **CONDUCTEURS** spécifiés, et un groupe de **CONDUCTEURS** affectés sera formé en fonction de la structure de la matrice.

Tableaux de roulement

Quelle est le contexte temporel de la définition des tableaux de roulement?



Pendant les premières étapes de conception d'une MATRICE DE ROULEMENT, les COLONNES/JOURS (une colonne dans une MATRICE DE ROULEMENT qui est relative à un JOUR D'EXPLOITATION) peuvent rester uniquement définies par un ordre.

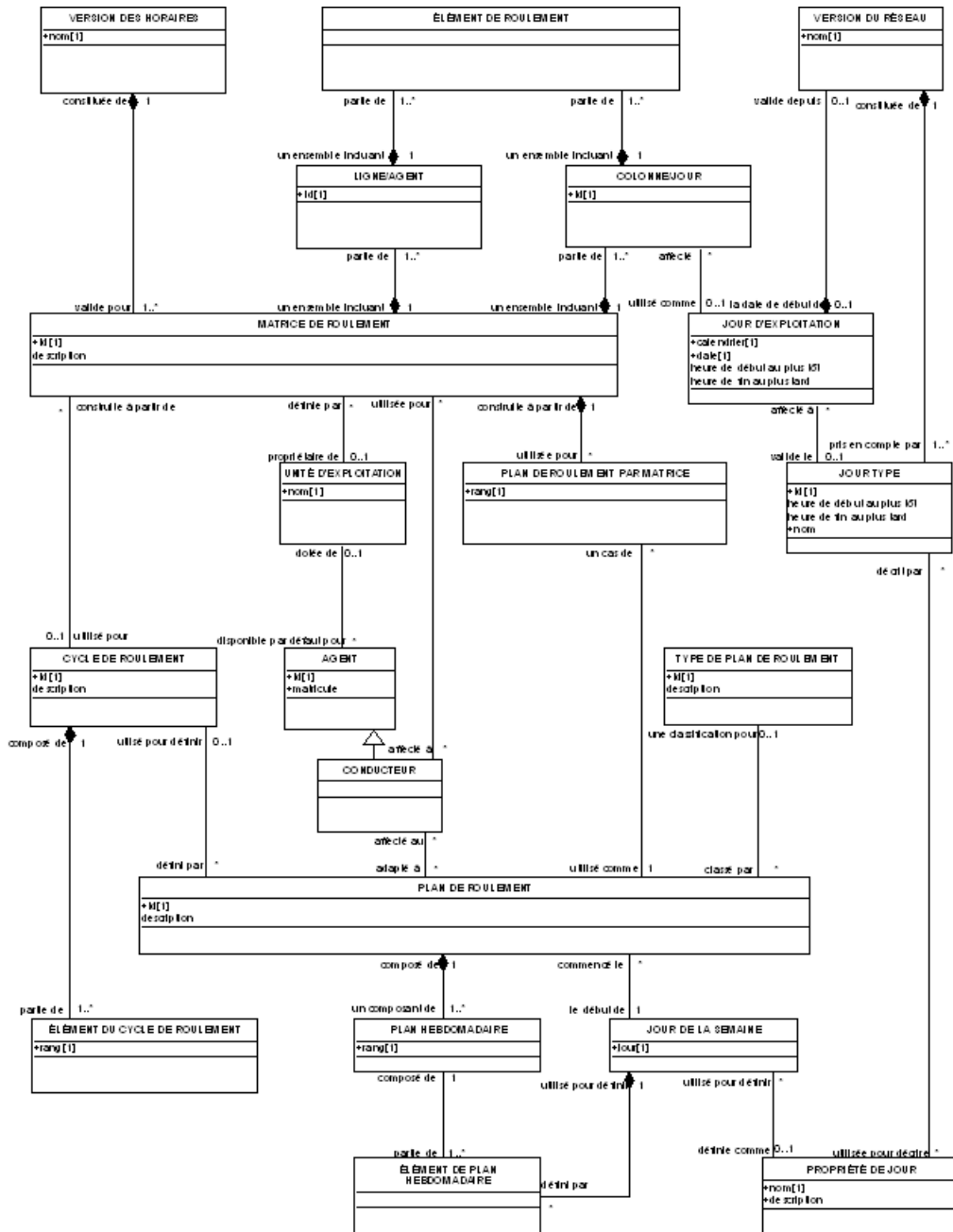
Avant la finalisation de la matrice, un JOUR D'EXPLOITATION doit être affecté à chaque COLONNE/JOUR. Cette étape est nécessaire pour tenir compte des jours où, par exemple, moins de SERVICES AGENT sont nécessaires.

Par conséquent, l'affectation des JOURS D'EXPLOITATION aux JOURS TYPES est de préférence indiquée sur la matrice.

- [GA-Transmodel-3GuideComposantsDePlanificationTactiqueV3 - JOUR D'EXPLOITATION](#)
- [GA-Transmodel-3GuideComposantsDePlanificationTactiqueV3 - SERVICE AGENT](#)
- [GA-Transmodel-3GuideComposantsDePlanificationTactiqueV3 - JOUR TYPE](#)

Tableaux de roulement

Diagramme D35 : Tableaux de roulement



① Cf. Figure 39 et chapitre 6.8.2 du document normatif

Roulements et services agent

Comment la matrice de roulement est-elle construite ?

jour du cycle/ conducteurs	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1	A	R	C	B	D	A	R	C	B	D	A	R	C	B
2	R	C	B	D	A	R	C	B	D	A	R	C	B	D
3	C	B	D	A	R	C	B	D	A	R	C	B	D	A
4	B	D	A	R	C	B	D	A	R	C	B	D	A	R
5	D	A	R	C	B	D	A	R	C	B	D	A	R	C
6	A	R	C	B	D	A	R	C	B	D	A	R	C	B
7	R	C	B	D	A	R	C	B	D	A	R	C	B	D
8	C	B	D	A	R	C	B	D	A	R	C	B	D	A
9	B	D	A	R	C	B	D	A	R	C	B	D	A	R
10	D	A	R	C	B	D	A	R	C	B	D	A	R	C

Exemple de Tableau de roulement établi suivant la méthode A :

TYPE DE SERVICE AGENT : A, B, C, D ; R= repos

L'utilisation des [CYCLES DE ROULEMENT](#) est l'une des méthodes possibles pour définir des suites de [TYPES DE SERVICE AGENT](#) qui seront affectés aux LIGNES/AGENTS dans une [MATRICE DE ROULEMENT](#).

Les SERVICES AGENT de ces types spécifiés seront ensuite entrés dans les [ÉLÉMENTS DE ROULEMENT](#) pour créer un ordre d'horaires de travail adapté pour chaque conducteur.

→ [GA-Transmodel-3GuideComposantsDePlanificationTactiqueV3 - SERVICE AGENT](#)

Un **CYCLE DE ROULEMENT** est une période définie en nombre de jours (5 jours, 9 jours, etc.). Il est représenté par une suite ordonnée constituée du même nombre d'ÉLÉMENTS DU CYCLE DE ROULEMENT, chaque élément représentant un jour.

Lors d'une première étape, chaque **ÉLÉMENT DU CYCLE DE ROULEMENT** est affecté à un **JOUR TRAVAILLÉ** (une journée de service d'un conducteur.) ou à un **JOUR DE REPOS** (un jour de repos pour un conducteur).

À une seconde étape, les JOURS TRAVAILLÉS sont également spécifiés par TYPES DE SERVICE AGENT. Le CYCLE DE ROULEMENT décrit une suite récurrente de JOURS TRAVAILLÉS (puis de TYPES DE SERVICE AGENT) et de JOURS DE REPOS.

Ce [CYCLE DE ROULEMENT](#) servira de base lorsque les SERVICES AGENT seront entrés dans une [MATRICE DE ROULEMENT](#).

La suite de [TYPES DE SERVICE AGENT/JOURS DE REPOS](#) du [CYCLE DE ROULEMENT](#) est sans cesse affectée à la première LIGNE/AGENT de la [MATRICE DE ROULEMENT](#). La même affectation est effectuée pour la ligne suivante, mais avec un décalage (en général d'une journée). Ce processus est répété pour toutes les lignes, jusqu'à la fin de la matrice. Par conséquent, chaque colonne a une répartition égale du nombre de jours de repos et de chaque TYPE DE SERVICE AGENT. Le nombre de colonnes de la MATRICE DE ROULEMENT est normalement un multiple du nombre de jours du CYCLE DE ROULEMENT, mais ceci n'est pas obligatoire.

Lors d'une première étape, cette affectation est réalisée sans tenir compte du fait que, dans la plupart des cas, il y a moins de SERVICES AGENT à assurer les week-ends (par exemple) qu'en semaine. Des jours libres supplémentaires (JOURS DE REPOS) devront alors être affectés pour remplacer le contenu du CYCLE DE ROULEMENT, afin d'équilibrer le nombre de SERVICES AGENT en fonction des variations du service.



Roulements et services agent

**Qu'est-ce qu'un plan de roulement hebdomadaire ?**

Sam	Dim	Lun	Mar	Mer	Jeu	Ven
A	R	R	A	A	A	A
A	A	A	R	R	D	D
D	D	D	D	D	R	R
R	R	A	A	A	A	A
R	R	A	A	A	A	A
D	R	R	D	D	D	D
D	D	D	R	R	A	A
A	R	A	A	A	R	A
A	R	A	A	A	A	R
R	R	D	D	D	D	D

Exemple de Tableau de Roulements établi suivant la méthode B: plan sur 4 semaines, sur 1 semaine et sur 5 semaines. TYPE DE SERVICE AGENT : A, B, C, D ; R= repos

Le concept de [PLAN DE ROULEMENT](#) peut reposer sur une méthode de définition des suites de [TYPES DE SERVICE AGENT](#) et de [JOURS DE REPOS](#) basée sur une période d'une semaine.

Cette méthode définit des suites de TYPES DE SERVICE AGENT et de JOURS DE REPOS pour un certain nombre de semaines calendaires, en tenant compte, dès le départ, des différents nombres de SERVICES AGENT de chaque type à assurer les différents jours de la semaine.

→ [GA-Transmodel-3GuideComposantsDePlanificationTactiqueV3 - SERVICE AGENT](#)

Un [PLAN DE ROULEMENT](#) est un bloc de construction d'une MATRICE DE ROULEMENT qui est constitué d'un nombre spécifié de PLANS HEBDOMADAIRES (par exemple 1 semaine, 4 semaines ou 5 semaines).

Chaque **PLAN HEBDOMADAIRE** est constitué de sept ÉLÉMENTS DE PLAN HEBDOMADAIRE qui représentent les sept jours de la semaine (du lundi au dimanche, par exemple).

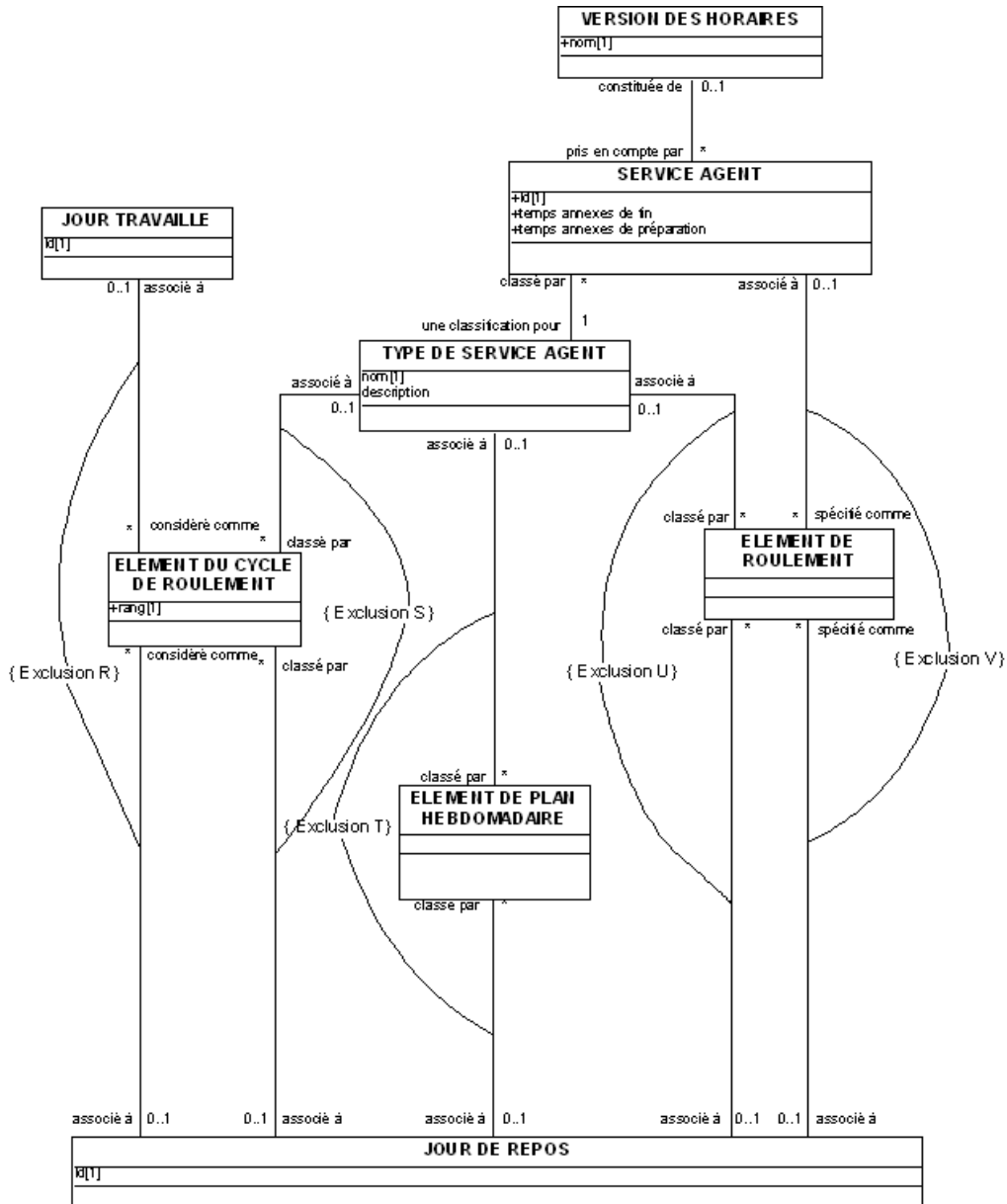
→ [GA-Transmodel-3GuideComposantsDePlanificationTactiqueV3 – Jours](#)

Une relation entre les entités [PLAN DE ROULEMENT](#) et JOUR DE LA SEMAINE détermine le JOUR DE LA SEMAINE qui correspond au premier ÉLÉMENT DE PLAN HEBDOMADAIRE, pour un PLAN HEBDOMADAIRE dans ce [PLAN DE ROULEMENT](#) (par exemple : chaque PLAN HEBDOMADAIRE débutera un samedi).

Une suite de TYPES DE SERVICE AGENT et de JOURS DE REPOS peut être spécifiée pour chaque PLAN HEBDOMADAIRE du [PLAN DE ROULEMENT](#). Par exemple, les TYPES DE SERVICE AGENT dans un PLAN HEBDOMADAIRE peuvent parfois être choisis comme étant du même type général (« travailler tôt », par exemple). Pour un PLAN DE ROULEMENT regroupant plusieurs PLANS HEBDOMADAIRES (5 semaines, par exemple), la suite peut être formée en utilisant un CYCLE DE ROULEMENT, comme dans la méthode [précédente](#). Pour une suite choisie ou de manière individuelle, les TYPES DE SERVICE AGENT ou les JOURS DE REPOS seront affectés à chaque ÉLÉMENT DE PLAN HEBDOMADAIRE. La totalité du PLAN DE ROULEMENT peut être classée par **TYPE DE PLAN DE ROULEMENT**. Cette classification peut définir le nombre de semaines couvertes par le [PLAN DE ROULEMENT](#), la proportion des jours travaillés et des jours de repos, le type général des SERVICES AGENT affectés à certains rangs dans le PLAN DE ROULEMENT, ou d'autres facteurs de définition.

### Roulements et services agent

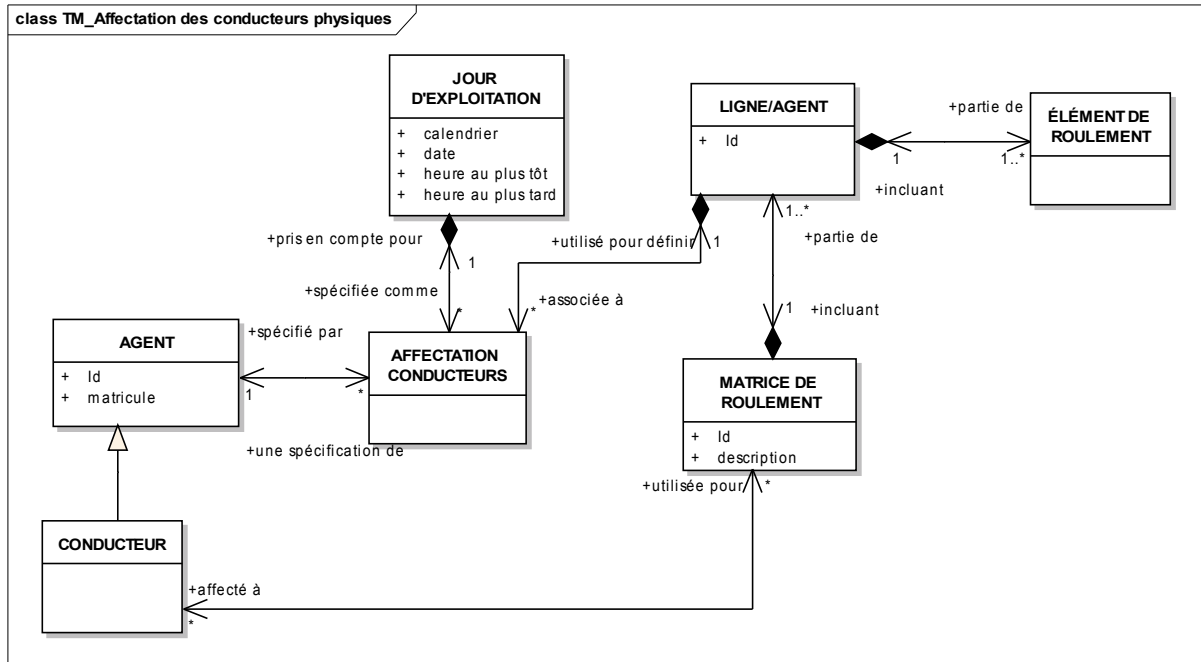
**Diagramme D36 : Roulements et services agents**



① Cf. Figure 40 et chapitre 6.8.5 du document normatif

Affectation des conducteurs

**Comment les conducteurs physiques sont-ils affectés aux plans de roulement ?**



À l'issue du processus de roulement, les SERVICES AGENT ont été affectés à des conducteurs logiques qui sont représentés par des lignes dans une MATRICE DE ROULEMENT. Ces conducteurs logiques sont modélisés par l'entité LIGNE/AGENT. Le nombre total de conducteurs logiques pour un JOUR TYPE est déterminé par le nombre maximal de SERVICES AGENT à assurer lors de cette journée.

→ [GA-Transmodel-3GuideComposantsDePlanificationTactiqueV3 - SERVICE AGENT](#)

Dans le modèle, les conducteurs physiques, qui sont employés par l'entreprise pour conduire des bus ou d'autres véhicules de transport public, sont représentés par l'entité CONDUCTEUR. Les AGENTS qui ne sont pas des CONDUCTEURS devront parfois également couvrir tous les SERVICES AGENT à assurer un JOUR D'EXPLOITATION particulier.

→ [GA-Transmodel-3GuideComposantsDePlanificationTactiqueV3 - SERVICE AGENT](#)

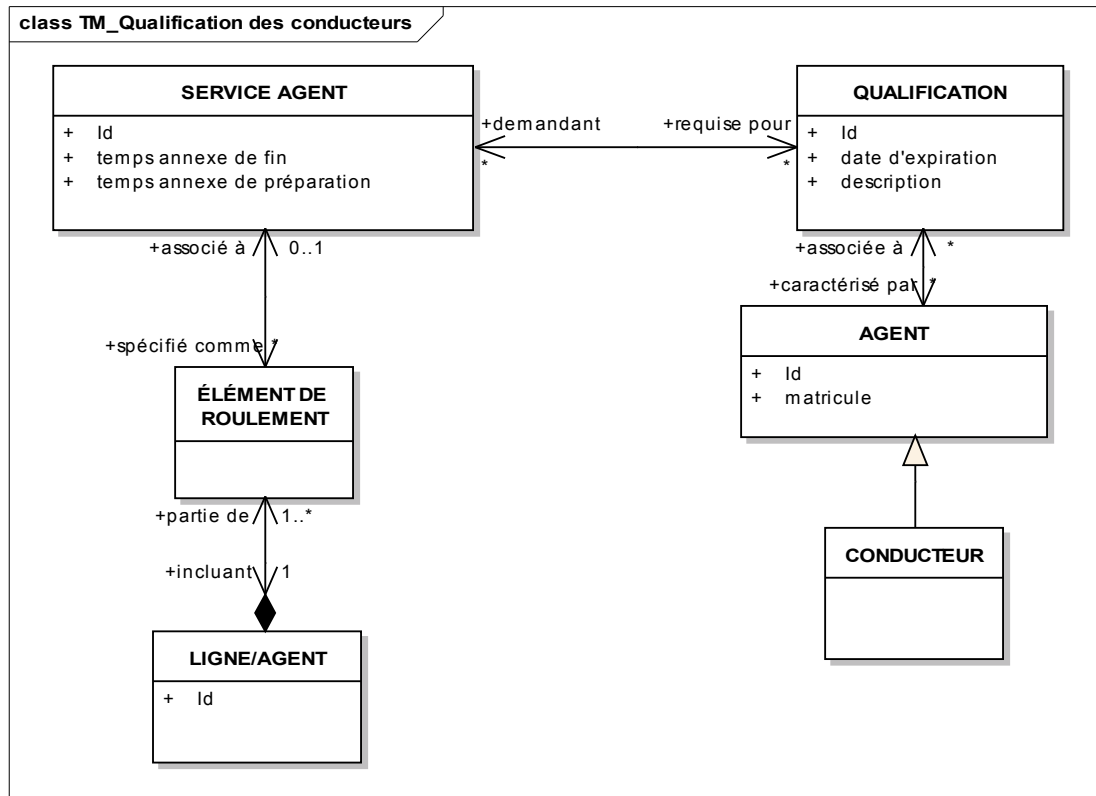
→ [GA-Transmodel-3GuideComposantsDePlanificationTactiqueV3 - JOUR D'EXPLOITATION](#)

L'entité **AFFECTATION CONDUCTEURS** est utilisée pour spécifier une affectation pour un JOUR D'EXPLOITATION. Elle affecte, pour ce jour, un AGENT à une LIGNE/AGENT d'une MATRICE DE ROULEMENT.

Pour un ÉLÉMENT DE ROULEMENT, défini par cette LIGNE/AGENT et la COLONNE/JOUR associée à ce JOUR D'EXPLOITATION, le SERVICE AGENT entré dans cet élément doit être assuré par l'AGENT affecté.

Affectation des conducteurs

Quel est le paramètre principal déterminant l'affectation des conducteurs ?



Des SERVICES AGENT peuvent nécessiter des QUALIFICATIONS spéciales des conducteurs, afin de s'assurer que toutes les tâches couvertes par ce SERVICE AGENT peuvent être correctement exécutées. La possession d'un permis de conduire de bus sera certainement une QUALIFICATION nécessaire pour chaque SERVICE AGENT qui couvre au moins un TRONÇON DE CONDUITE sur un bus ou un TEMPS DE RÉSERVE.

- ➔ [GA-Transmodel-3GuideComposantsDePlanificationTactiqueV3 - SERVICE AGENT](#)
- ➔ [GA-Transmodel-6GuideConception des Horaires - TRONÇON DE CONDUITE](#)
- ➔ [GA-Transmodel-6GuideConception des Horaires - TEMPS DE RÉSERVE](#)

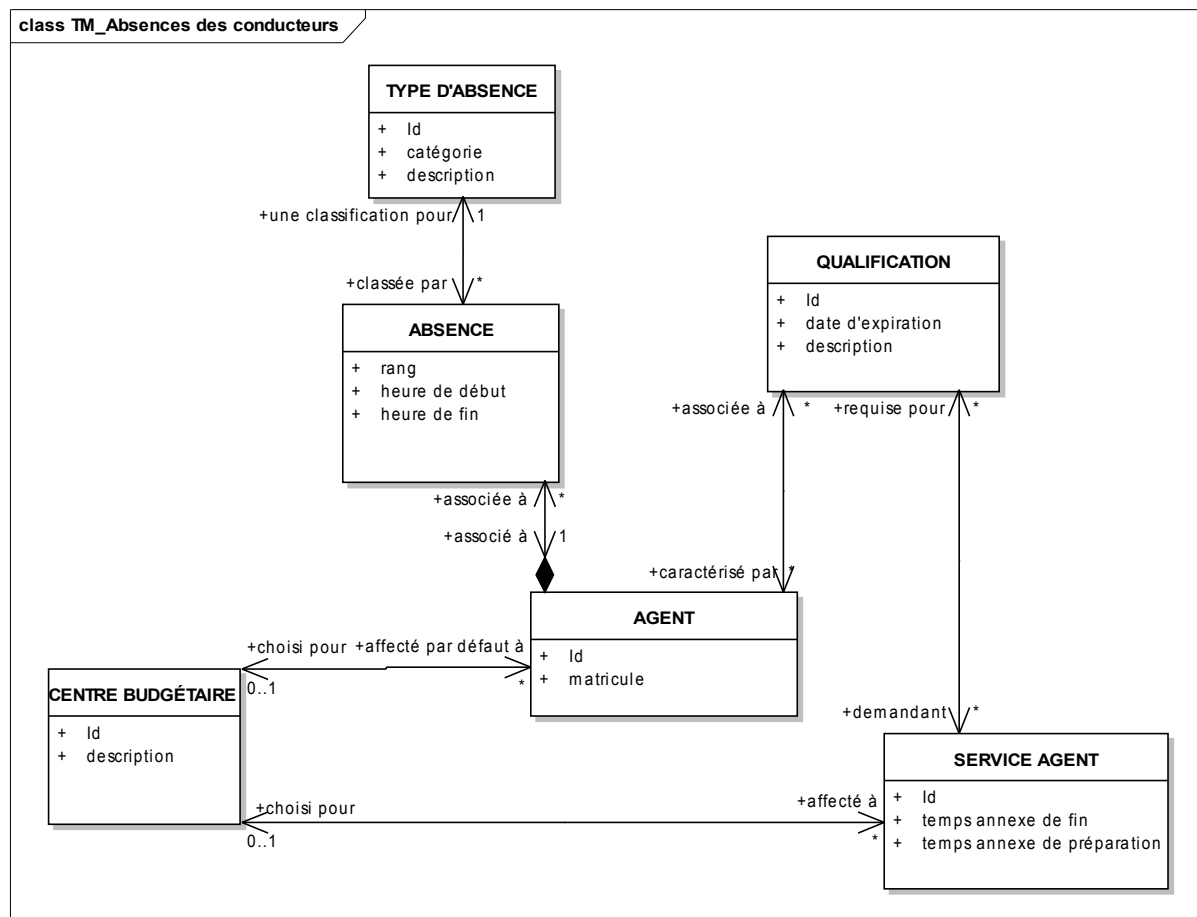
Certaines entreprises peuvent, par exemple, souhaiter enregistrer une aptitude spéciale pour des SERVICES AGENT associés à l'exploitation de bus scolaires. L'expérience dans un domaine de service particulier, ou même sur un itinéraire particulier, peut être enregistrée dans la description de la QUALIFICATION.

Les QUALIFICATIONS qu'un conducteur doit posséder pour assurer un SERVICE AGENT peuvent également dériver de QUALIFICATIONS spéciales exigées pour des TRONÇONS D'HABILLAGE particuliers, ou pour des TYPES DE VÉHICULE utilisés pour les COURSES dans les TRONÇONS DE CONDUITE appartenant au SERVICE AGENT.

- ➔ [GA-Transmodel-6GuideConception des Horaires - TRONÇON D'HABILLAGE](#)

L'affectation d'un AGENT, par l'intermédiaire d'une AFFECTATION CONDUCTEURS, à une LIGNE/AGENT et une COLONNE/JOUR doit être compatible avec toutes les QUALIFICATIONS requises pour le SERVICE AGENT entré dans ÉLÉMENT DE ROULEMENT correspondant.

## Affectation des conducteurs

**Quels paramètres participent à la détermination de la rémunération des conducteurs ?**

Chaque AGENT peut être affecté par défaut à un **CENTRE BUDGÉTAIRE** qui sera utilisé pour comptabiliser les activités de cet AGENT dans le cadre de son travail.

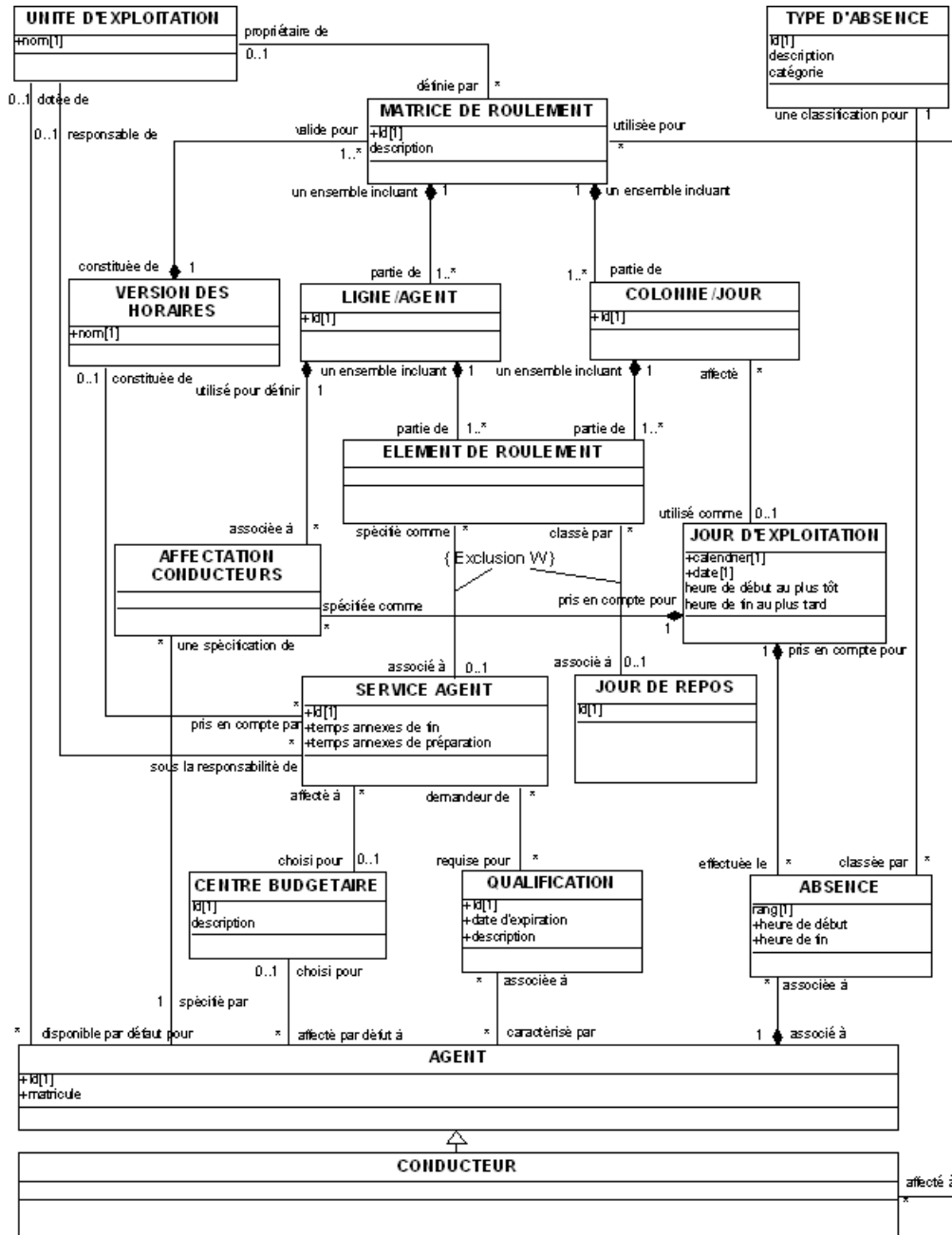
L'entité **ABSENCE** est utilisée pour enregistrer les informations relatives aux absences planifiées et non planifiées, dans la mesure où elles peuvent être annoncées à l'avance au responsable de la commande de service du personnel. Si un conducteur attendu ne prend pas son service à l'heure, pour quelque raison que ce soit, ce type d'absence sera enregistré dans le journal d'activités.

**QUALIFICATION** : une connaissance ou une compétence spécifique, une capacité ou un diplôme particuliers détenus par un AGENT et pouvant être indispensables pour l'exécution d'un SERVICE AGENT. Des profils de qualification résultant de toutes les QUALIFICATIONS enregistrées pour des AGENTs sont importants pour les affectations des SERVICES AGENT. Les QUALIFICATIONS peuvent également être affectés par l'exploitant à des SERVICES AGENT ou à des TRONÇONS D'HABILLAGE.

- ➔ [GA-Transmodel-3GuideComposantsDePlanificationTactiqueV3 - SERVICE AGENT](#)
- ➔ [GA-Transmodel-6GuideConception des Horaires - TRONÇON D'HABILLAGE](#)

Affectation des conducteurs

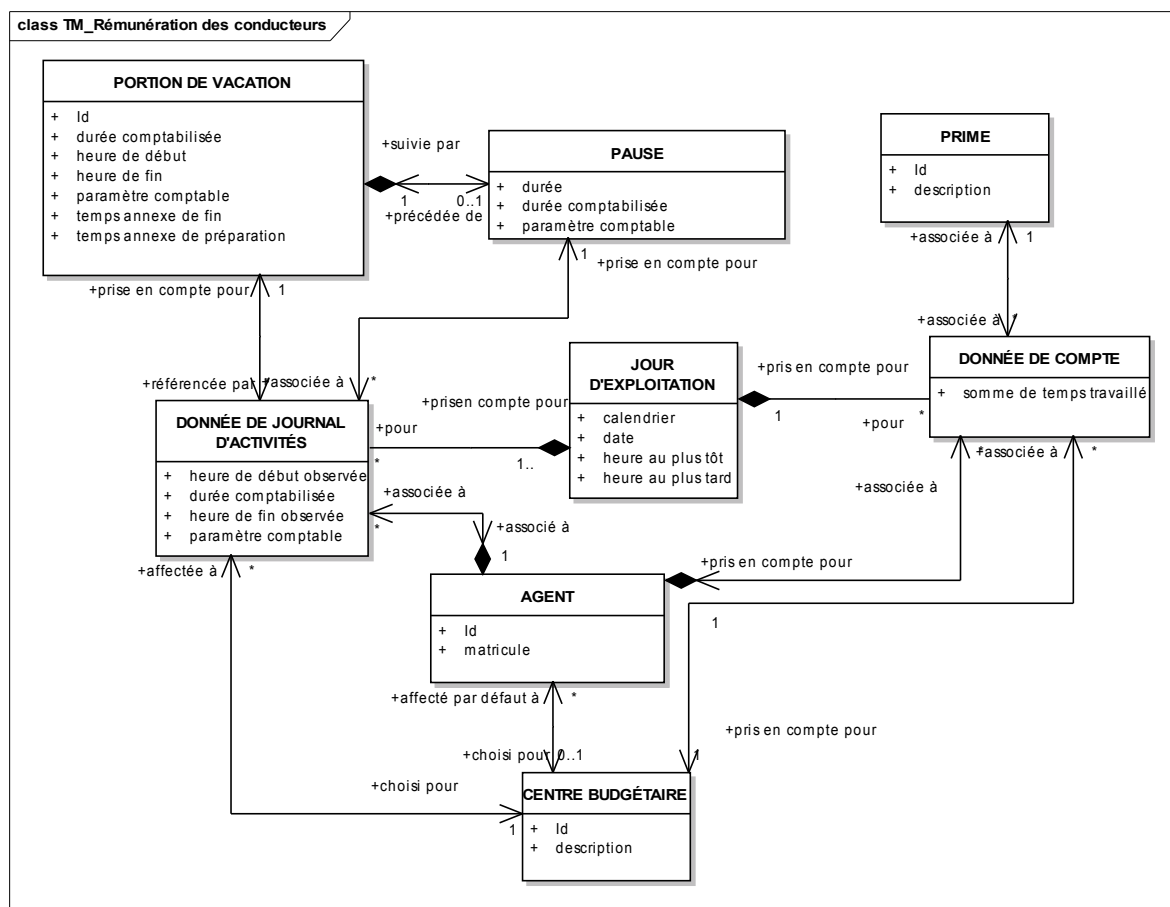
Diagramme D37 : Affectation conducteurs



① Cf. Figure 41 et chapitre 6.9.2 du document normatif

Comptabilité des conducteurs

Comment l'activité des conducteurs est-elle comptabilisée?



Une **DONNÉE DE JOURNAL D'ACTIVITÉS** précise les heures de début et de fin effectives de tout travail continu d'un AGENT. Il s'agit d'un enregistrement portant des informations sur le temps effectivement travaillé pendant une PORTION DE VACATION ou le temps effectivement passé pendant une PAUSE, par un AGENT et pour un JOUR D'EXPLOITATION donné. Cela inclut les données nécessaires à la comptabilisation. Le temps effectivement travaillé peut couvrir des activités planifiées ou non.

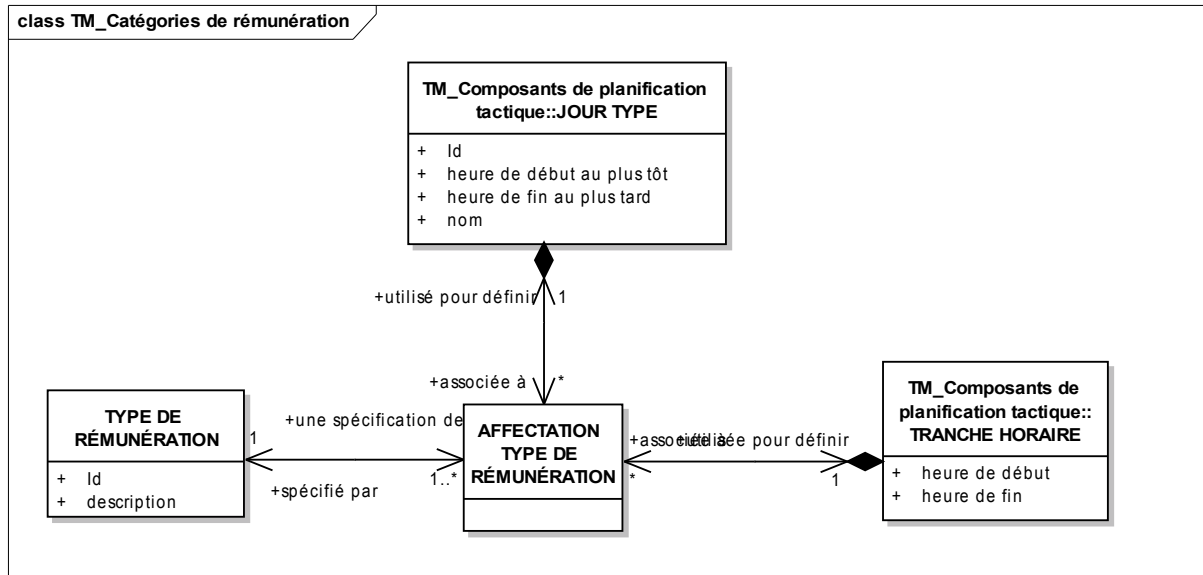
- ➔ [GA-Transmodel-6GuideConception des Horaires - PORTION DE VACATION](#)
- ➔ [GA-Transmodel-6GuideConception des Horaires - PAUSE](#)

**DONNÉE DE COMPTE** est un enregistrement des DONNÉES DE JOURNAL D'ACTIVITE agrégées par [TYPE DE RÉMUNÉRATION](#), par AGENT et par [CENTRE BUDGÉTAIRE](#) pour un JOUR D'EXPLOITATION. Ceci est utilisé pour transférer des informations sur les services effectivement réalisés par les chauffeurs à un système de comptabilisation externe.

Un CENTRE BUDGÉTAIRE sera affecté à chaque [DONNÉE DE JOURNAL D'ACTIVITÉS](#). Ce centre aura pour fonction de comptabiliser les activités pendant la PORTION DE VACATION (ou la PAUSE) à laquelle la donnée du journal se rapporte.

Comptabilité des conducteurs

**Comment peut-on différencier les différents types de rémunération des conducteurs?**



Un **TYPE DE RÉMUNÉRATION** est utilisé pour classer les salaires des conducteurs à des taux différenciés.

Le **TYPE DE RÉMUNÉRATION** n'inclut en lui-même aucun chiffre ou taux de rémunération, mais sera utilisé par le système de comptabilité afin de spécifier les charges de temps de travail supplémentaires (en périodes nocturnes ou pendant les week-ends, par exemple).

Ces charges supplémentaires peuvent être allouées en fonction d'une ou plusieurs **TRANCHEs HORAIREs** apparaissant un certain **JOUR TYPE**.

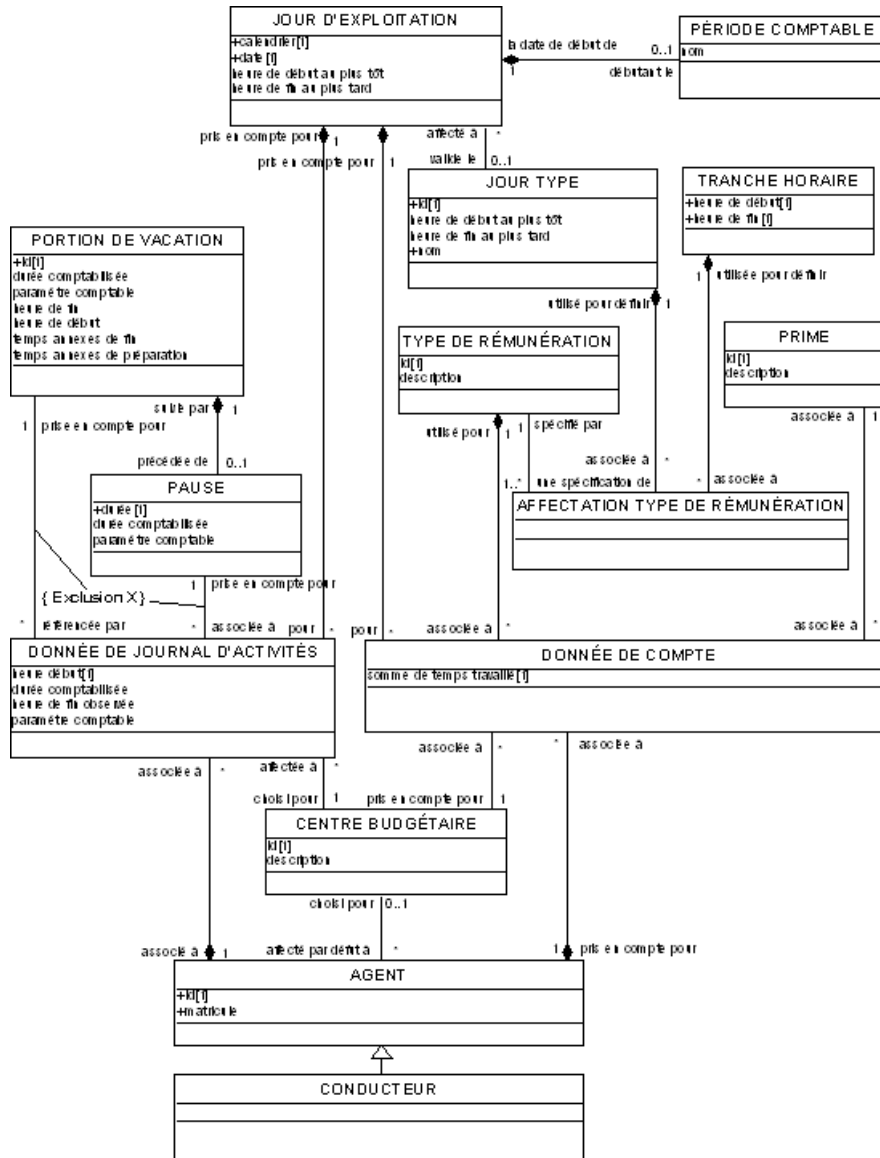
- [GA-Transmodel-3GuideComposantsDePlanificationTactiqueV3 - TRANCHE HORAIRE](#)
- [GA-Transmodel-3GuideComposantsDePlanificationTactiqueV3 - JOUR TYPE](#)

Le choix de l'entreprise sur la manière de différencier les rémunérations par rapport à la position temporelle du temps de travail est transposé dans l'entité **AFFECTATION TYPE DE RÉMUNÉRATION**, qui définit le **TYPE DE RÉMUNÉRATION** qui sera appliqué pour un **JOUR TYPE** et une **TRANCHE HORAIRE** particuliers. Un temps quelconque travaillé pendant une journée de ce type et pendant cette tranche horaire sera alors évalué par ce **TYPE DE RÉMUNÉRATION**.



Comptabilité des conducteurs

Diagramme D38 : Comptabilité conducteurs



① Cf. Figure 42 et chapitre 6.9.3 du document normatif