

PRINCIPALES REGLES SOCIALES APPLICABLES AU TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS

TEMPS DE CONDUITE, DE PAUSE ET DE REPOS*

Document élaboré, au sein du Conseil National des Transports (CNT), par les partenaires sociaux.
A jour au 1^{er} octobre 2010.

Ces temps de conduite, de pause et de repos s'appliquent aux conducteurs de transport routier de voyageurs par des véhicules qui sont construits ou aménagés de façon permanente pour pouvoir assurer le transport de plus de 9 personnes, conducteur compris, et qui sont destinés à cet usage.

Ils ne s'appliquent pas aux conducteurs de véhicules mentionnés :

- à l'article 3 du règlement (CE) n°561/2006 ;

- dans le décret n°2008-418 du 30 avril 2008, modifié par le décret n°2008-842 du 25 août 2008, relatif à certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, pris en vertu de l'article 13-1 du règlement (CE) n°561/2006.

Le respect rigoureux de ces règles par le transporteur : une exigence de qualité de service.

Un voyage de qualité, présentant les meilleures garanties de sécurité, implique le respect de la législation sociale en vigueur - sachant que cette qualité représente un coût pour l'entreprise, qui se traduit bien entendu par un prix pour son client.

Les principales règles sont les suivantes :

AMPLITUDE

L'amplitude de la journée de travail est l'intervalle existant entre deux repos journaliers successifs, ou entre un repos hebdomadaire et le repos journalier immédiatement précédent ou suivant.

Pour les conducteurs, sa durée maximale est de **12 heures**. Elle peut être prolongée jusqu'à **14 heures** en services occasionnels.

Dans le cas d'un équipage composé de plusieurs conducteurs, la durée maximale de l'amplitude est de **18 heures**.

En amont et en aval de la mise à disposition de l'autocar, d'autres tâches entrent dans l'amplitude de la journée de travail (prise de service, fin de service, entretien...)

Le conducteur commence donc sa journée de travail avant de prendre en charge les clients, et la termine après les avoir déposés au retour.

DUREE DU TRAVAIL

La durée quotidienne de travail effectif ne peut excéder **10 heures** : elle peut être portée pour les conducteurs à **12 heures** une fois par semaine et une seconde fois par semaine, dans la limite de 6 fois sur 12 semaines, à condition que la durée hebdomadaire du travail ait été répartie sur 5 jours au moins. C'est l'employeur, après avis du comité d'entreprise ou, à défaut, des délégués du personnel, qui prévoit ces dépassements de la durée quotidienne de travail.

Dans tous les cas, le conducteur doit respecter la durée maximale de conduite.

La durée hebdomadaire ne peut excéder 48 heures sur une semaine isolée et 44 heures par semaine en moyenne sur 12 semaines.

DUREE DE CONDUITE MAXIMALE

Fixée par la réglementation communautaire, la durée maximale de conduite journalière (entre deux périodes de repos journalier, ou journalier et hebdomadaire), constituée par l'addition de toutes les périodes de conduite à l'exclusion de toute autre activité est limitée à **9 heures**, durée pouvant être portée à **10 heures** deux fois par semaine civile.

La durée maximale de conduite hebdomadaire ne peut excéder **56 heures** par semaine civile (du lundi 0 h au dimanche 24 h) et **90 heures** par période de deux semaines civiles consécutives.

Toutefois, en pratique, la limite de 56 heures sur une semaine fixée par la réglementation européenne ne concerne, en France, que les conducteurs indépendants qui ne sont pas soumis aux dispositions du code du travail. Les salariés soumis au code du travail doivent respecter la durée maximale du temps de travail effectif, comprenant les temps de conduite, fixée à 48 heures sur une semaine isolée et à 44 heures en moyenne sur 12 semaines consécutives (article L3121-36 du code du travail).

Dans le cas d'un **travail de nuit** (entre 21 h et 6 h, ou toute autre période de 9 heures consécutives comprises entre 21 h et 7 h fixée par accord d'entreprise), la durée de conduite continue maximale est de **4 heures**.

DEFINITION DE LA PAUSE

La pause est toute période pendant laquelle un conducteur n'a pas le droit de conduire ou d'effectuer d'autres tâches et qui doit lui permettre uniquement de se reposer. Le conducteur n'est donc plus à disposition du client, ni à celle de son employeur durant la pause.

PAUSES LIEES AU TEMPS DE CONDUITE (INTERRUPTION DE CONDUITE)

Un même conducteur ne peut conduire plus de **4 heures 30** sans observer une pause ininterrompue d'au moins **45 minutes** (à moins qu'il ne prenne un temps de repos, journalier ou hebdomadaire) ; cette pause interruptive de la conduite peut être remplacée par une pause d'au moins 15 minutes suivie d'une pause d'au moins 30 minutes prise au plus tard à l'issue de la période de 4 heures 30 de conduite.

PAUSES LIEES AU TEMPS DE TRAVAIL

Le conducteur salarié bénéficie d'une pause d'au moins **30 minutes** lorsque le temps total de travail quotidien est supérieur à 6 heures, la durée de la pause étant portée à **45 minutes** lorsque le temps de travail quotidien est supérieur à 9 heures. Ces pauses de 30 et 45 minutes minimum peuvent être subdivisées en périodes d'une durée d'au moins **15 minutes** chacune. Ces pauses n'ont pas pour effet de réduire les pauses interrompant la conduite au sens de l'article 7 du règlement n°561/2006

DEFINITION DU REPOS

Le repos est défini par la réglementation européenne comme toute période ininterrompue pendant laquelle un conducteur peut disposer librement de son temps. Durant les périodes de repos, le conducteur n'est donc à la disposition ni de l'employeur ni des clients ; il n'a pas à se conformer à ses (leurs) directives, et peut vaquer librement à des occupations personnelles.

REPOS JOURNALIER

Dans chaque période de **24 heures** écoulées après la fin d'un repos journalier ou hebdomadaire, le conducteur devra avoir pris un nouveau repos journalier.

La durée du repos journalier est fixée à **11 heures** consécutives, pouvant être :

- réduite à 9 heures consécutives au minimum, dans la limite de 3 fois entre deux repos hebdomadaires ;
- fractionnée en deux périodes, dont la première doit être une période ininterrompue de 3 heures au moins, suivie d'une seconde période ininterrompue d'au moins 9 heures.

En cas de conduite en équipage (au moins deux conducteurs à bord du véhicule au cours d'une période de conduite comprise entre deux repos consécutifs, à l'exception de la première heure de conduite en équipage durant laquelle la présence d'un seul conducteur peut suffire), le repos journalier a une durée d'au moins **9 heures** dans les **30 heures** suivant la fin d'un repos journalier ou hebdomadaire. Les règles particulières relatives au repos journalier des conducteurs participants à un équipage ne les dispensent pas pour autant de l'obligation de respecter notamment les règles relatives aux durées maximales de conduite journalière et de travail quotidien.

Cas particulier : dans le cas où le conducteur accompagne un véhicule transporté par un navire transbordeur ou par un train, et qu'il prend en même temps un temps de repos journalier normal, ce temps de repos peut être interrompu au maximum deux fois par d'autres activités dont la durée totale ne dépasse pas une heure, sous réserve que le conducteur dispose, pendant ce temps de repos, d'une couchette.

REPOS HEBDOMADAIRE

Principes :

Un temps de repos hebdomadaire commence au plus tard à la fin de **6 périodes de 24 heures** à compter (de la fin) du temps de repos hebdomadaire précédent ;

- Au cours de deux semaines civiles consécutives, un conducteur prend au moins :
-deux temps de repos hebdomadaires normaux, de **45 heures** chacun
-ou un temps de repos hebdomadaire normal de **45 heures** et un temps de repos hebdomadaire réduit d'au moins **24 heures** ; la réduction est alors compensée par une période de repos équivalente prise en un seul bloc rattaché à un autre temps de repos d'au moins **9 heures** avant la fin de la 3^{ème} semaine suivant la semaine en question ;
- Un temps de repos hebdomadaire à cheval sur deux semaines civiles peut être comptabilisé dans l'une ou l'autre semaine, mais pas dans les deux.

Toutefois, pour les conducteurs salariés, en application de dispositions nationales, le repos hebdomadaire ne peut être réduit en-deçà de 35 heures consécutives (24 heures + 11 heures) ou de 33 heures consécutives lorsque le repos journalier est réduit. De plus, les conducteurs salariés sont soumis aux dispositions de la convention collective qui fixent la durée du repos hebdomadaire à 96 heures (repos journalier inclus) par quatorzaine en moyenne sur l'année.

L'accord du 18 avril 2002 précise que chaque conducteur salarié bénéficie d'un certain nombre de dimanches par an (18 pour les conducteurs de grand tourisme et 25 pour les autres conducteurs, ce nombre pouvant être modifié par accord collectif).

Lorsque la durée du trajet nécessite de recourir à plus d'un conducteur, le transporteur prévoit :

- soit un **double équipage** (deux conducteurs à bord, au moins à partir de la fin de la 1^{ère} heure de trajet),
- soit un **relais** (remplacement, en cours de trajet, du conducteur par un autre)

LA REGLE DES 12 JOURS

Le Règlement européen du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus a été publié au Journal officiel de l'Union européenne le 14 novembre 2009.

Ce règlement réintroduit, dans la réglementation communautaire, de la règle dite des « 12 jours » depuis du 4 juin 2010.

Par conséquent,

- **à partir du 4 juin 2010**, un conducteur, assurant un service de transport international occasionnel, pourra repousser son repos hebdomadaire à la fin de **12 périodes de 24 heures** à compter du temps de repos hebdomadaire normal précédent, à condition que :
 - Le service de transport international occasionnel comprenne **au moins une période de 24 heures dans un État membre ou un pays tiers autre que celui dans lequel le service a démarré.**
 - Et que le conducteur, à l'issue de la dérogation,
 - prenne deux périodes de repos hebdomadaires régulières (90 heures),
 - ou une période de repos hebdomadaire régulière (45 heures) et une période de repos hebdomadaire réduite d'au moins 24 heures. Attention, la réduction doit être compensée par une période équivalente de repos prise en bloc avant la fin de la troisième semaine suivant la fin de la période de dérogation.
- **à partir du 1^{er} janvier 2014**, en cas de recours à la règle des 12 jours, des conditions supplémentaires devront être respectées:
 - le véhicule devra être équipé d'un chronotachygraphe.
 - et, en cas de conduite au cours de la plage horaire comprise entre 22h00 et 6h00, il sera nécessaire soit de recourir au double équipage, soit de limiter le temps de conduite continue du conducteur à 3 heures.

Une fois partis.....

Le **conducteur**, par souci de **sécurité**, peut être amené à fractionner les interruptions de conduite (pauses) prévues au contrat dans le respect de la réglementation sociale européenne.

Si la sécurité repose pour beaucoup sur le conducteur, le rôle du **donneur d'ordre** n'en reste pas moins essentiel, notamment pour rappeler aux **passagers** :

- l'obligation du **port de la ceinture de sécurité**, dans les autocars qui en sont équipés (il s'agit des autocars neufs immatriculés depuis le 1er octobre 1999),
- la nécessité d'un **calme** suffisant pour ne pas distraire le conducteur, et l'obligation de rester correctement **assis** pendant le voyage
- le **respect des horaires de retour dans l'autocar après une visite (ou une excursion)**, indispensable au respect du temps de transport programmé et des obligations réglementaires.

ATTENTION :

L'ensemble des acteurs impliqués dans le transport de voyageurs devra veiller au respect de la réglementation sociale européenne comme le souligne dans son article 10.4 le règlement européen 561/2006 : « Les entreprises, expéditeurs, chargeurs, tour opérateurs, commissionnaires de transport principaux, sous-traitants et agences employant des conducteurs veillent à ce que les horaires de transport convenus par contrat soient conformes au présent règlement. »

*Fixés par le règlement (CE) n°561/2006 du Parlement européen et du Conseil, du 15 mars 2006, relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n°3821/85 et (CE) n°2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n°3820/85 du Conseil.