

Le règlement européen  
561-2006 applicable  
depuis le 11 avril 2007  
et l'article 2-III de l'arrêté  
du 9 mai 2007 prévoient  
désormais explicitement  
la recherche  
de la co-responsabilité  
des donneurs d'ordre  
et organisateurs de  
voyage en cas d'infraction.  
Votre responsabilité  
peut être également  
lourdement engagée  
en cas d'accident.

Si vous devez consulter  
plusieurs entreprises,  
appréciez correctement  
le rapport qualité-prix  
des offres qui vous sont  
faites : l'offre la moins  
chère sera rarement  
la meilleure !

## Recommandations aux organisateurs de transports et voyages par **autocar**

Le transport par autocar  
est particulièrement encadré  
par de nombreuses  
réglementations, qu'il s'agisse :

- de l'accès à la profession  
de transporteur,
- des conditions de travail  
des conducteurs,
- de leur formation initiale et continue,
- du suivi de leur aptitude médicale,
- du contrôle technique des véhicules,
- de bien d'autres aspects.



F.N.T.V. Bretagne



**Un voyage en car  
ça se prépare !**



La sécurité, c'est l'affaire de tous

Le respect de l'ensemble des prescriptions applicables au transport par autocar a un coût pour l'entreprise, qui se traduit par un prix pour son client.

Qu'il s'agisse d'une excursion à la journée, ou d'un long voyage, l'autocar vous permettra de vraiment profiter de la beauté des sites traversés, et ce en toute convivialité, au meilleur prix, et dans la plus grande sécurité.

Pour que l'autocar reste le mode de déplacement le plus sûr, votre autocariste adhérent à la FNTV Bretagne a placé la sécurité au cœur de ses préoccupations.

Le concours de tous, organisateurs accompagnateurs, passagers, parents, est néanmoins nécessaire :  
**la sécurité, c'est l'affaire de tous !**



Comme vous le constaterez dans ce dépliant relatif aux « **principales règles sociales et dispositions relatives aux temps de conduite et de repos** », les contraintes à respecter sont particulièrement complexes, en raison de la superposition des différents textes (Code du travail, Convention collective nationale, règlement européen n°561-2006 applicable depuis le 11 avril 2007, ordonnance du 12 novembre 2004, décret « transport de personnes » du 22 décembre 2003).

**Seul un Professionnel informé et rigoureux sera capable de maîtriser complètement cette réglementation.**

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

- soit un **double équipage** (deux conducteurs à bord, au moins à partir de la fin de la 1<sup>ère</sup> heure de trajet),
- soit un **relais** (remplacement, en cours de trajet, du conducteur par un autre, qui se sera reposé avant de prendre le volant).

## Une fois partis...

Une fois partis, la sécurité doit continuer de primer sur le reste ... y compris l'horaire !

Si la sécurité repose pour beaucoup sur le conducteur, votre rôle n'en restera pas moins essentiel, notamment pour rappeler aux passagers :

- le port de la ceinture de sécurité, obligatoire dans les autocars qui en sont équipés (il s'agit des autocars neufs immatriculés depuis le 1<sup>er</sup> octobre 1999),
- la nécessité d'un **calme** suffisant pour ne pas distraire le conducteur,
- le **respect des horaires**, indispensable au respect des contraintes réglementaires.

**Les Professionnels de la FNTV Bretagne**  
vous remercient de votre attention

**et vous souhaitent**  
un agréable voyage en autocar



## Principales règles sociales applicables au transport routier de voyageurs

**Le respect rigoureux de ces règles par votre transporteur vous évite d'engager votre responsabilité en cas d'accident.**

Un voyage de qualité, présentant les meilleures garanties de sécurité, implique le respect de la législation en vigueur ; ce respect a un coût pour l'entreprise, qui se traduit bien entendu par un prix pour son client.

La superposition des règles applicables (code du travail, convention collective nationale, textes réglementaires français et européens) contribue à faire de la réglementation applicable aux conducteurs routiers de voyageurs un sujet particulièrement complexe, que seul un Professionnel informé et rigoureux peut maîtriser.



### CONDUITE CONTINUE

Un même conducteur ne peut conduire plus de **4h30** sans interruption, temps à l'issue duquel il devra observer une **pause ininterrompue d'au moins 45 minutes** (à moins qu'il ne prenne un temps de repos, journalier ou hebdomadaire) ; **cette pause peut être remplacée par une pause d'au moins 15 minutes suivie d'une pause d'au moins 30 minutes réparties au cours (et donc avant la fin) de la période de conduite continue.**

- Le nouveau règlement **définit expressément la pause** comme « toute période au cours de 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 » ; au cours de sa pause, votre conducteur n'est donc plus à votre disposition, ni à celle de son employeur ;
- Ces pauses « interruptives de la conduite continue » ne se cumulent pas avec les pauses « temps de travail » de 30 et 45 minutes rappelées dans l'alinéa « pauses temps de travail » : la pause interruptive de 45 minutes après 4h30 de conduite ou les pauses interruptives de remplacement de 15 et 30 minutes valent donc pauses au titre des 30 minutes au-delà de 6h de Temps de Travail Effectif ou de 45 minutes au-delà de 9h de Temps de Travail Effectif ;
- La durée de conduite continue est réduite de 4h30 à 4h dans le cas d'un travail de nuit (entre 21h et 6h, ou toute autre période de 9h consécutives comprises entre 21h et 7h fixée par accord d'entreprise).



### AUTRES LIMITES

Le temps de conduite, constitué par l'addition de toutes les périodes de conduite à l'exclusion de toute autre activité, ne peut excéder :

- **56h** par semaine civile (du lundi 0h au dimanche 24h).
- ▶ Ce total de 56h ne pourra en pratique pas être atteint par un conducteur salarié dont la durée de TTE est limitée par le Code du travail à 48h sur une semaine isolée et à 44h en moyenne sur 12 semaines consécutives.
- **90h** par période de deux semaines civiles consécutives.



### AMPLITUDE

L'amplitude de la journée de travail est l'intervalle existant entre deux repos hebdomadaires et le repos journalier immédiatement précédent ou suivant.

Sa durée normale est de 12h, mais elle peut être prolongée pour les conducteurs :

- jusqu'à **14h** en services occasionnels et touristiques ;
- jusqu'à **18h** dans le cas du double équipage (au moins deux conducteurs à bord du véhicule, à l'exception de la première heure de conduite en équipage durant laquelle la présence d'un seul conducteur peut suffire).

**Il ne faut pas oublier que le conducteur a commencé sa journée avant de vous prendre en charge, et qu'il la terminera après vous avoir déposé au retour.**



### PAUSES, REPOS & COUPURES

Durant les périodes dites de coupure, et bien entendu de repos, le conducteur n'est pas à la disposition de l'employeur (ni des clients) ; il n'a donc pas à se conformer à ses (leurs) directives, et peut vaquer librement à des occupations personnelles.



### REPOS JOURNALIER

Dans chaque période de 24h 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 11h consécutives, pouvant être :

- réduite à 9h 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 3h au moins, suivie d'une seconde période ininterrompue d'au moins 9h.

**Cas particulier :** dans le cas où un conducteur accompagne un véhicule transporté par un navire transbordeur ou par train, et qu'il prend en même temps un temps de repos journalier normal (c'est-à-dire de 11h), 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.



### DURÉE DU TRAVAIL

La durée quotidienne de travail effectif, égale à l'amplitude de la journée de travail diminuée de la durée totale des coupures (et dans certains cas du temps consacré aux repas) ne peut excéder 10h ; elle peut cependant être portée pour les conducteurs à 12h une fois par semaine, voire deux fois par semaine dans la limite de 6 fois par période de 12 semaines et à condition que la durée hebdomadaire de travail soit répartie sur 5 jours au moins.

▶ Si le conducteur doit accomplir une partie de son travail entre 24h et 5h, la durée quotidienne de la journée de travail correspondante ne pourra en aucun cas dépasser 10h (et ne pourra donc être portée à 12h).

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

Le Code du travail prévoit par ailleurs qu'un salarié ne peut travailler plus de 6 jours consécutifs par semaine civile (du lundi 0h au dimanche 24h).



### REPOS HEBDOMADAIRE

**Principes :**

- Un temps de repos hebdomadaire commence au plus tard à la fin de 6 périodes de 24h 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,
  - ou un temps de repos hebdomadaire normal et un temps de repos hebdomadaire réduit d'au moins 24h ; 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 9h avant la fin de la 3<sup>ème</sup> 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.



### PAUSES « Temps de Travail »

Par ailleurs, les conducteurs doivent observer une pause fixée en principe, à 30 minutes lorsque le temps de travail est d'au moins 6h, portée à 45 minutes lorsqu'il est supérieur à 9h.

Ces pauses de 30 et 45 minutes peuvent être subdivisées en périodes d'une durée d'au moins 15 minutes chacune.



### CONDUITE JOURNALIÈRE

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 **9h**, durée pouvant être portée à **10h** deux fois par semaine civile.

Le repos hebdomadaire (repos journalier inclus) est de 45h consécutives ; il ressort des dispositions du règlement européen et de la Convention collective des Transports Routiers qu'il pourra être réduit à 35h consécutives (voire 33h consécutives dans le cas d'un repos journalier accolé réduit), sous réserve des deux premiers principes énoncés ci-dessus. Les heures de repos non prises devront alors être récupérées dans les trois semaines qui suivent, en un seul bloc rattaché à un autre repos d'au moins 9 h.

Par ailleurs, la Convention collective a fixé la durée du repos hebdomadaire à 96h par quatorzaine (repos journalier inclus), en moyenne.

Enfin, l'accord social du 18 avril 2002 précise que chaque conducteur 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).





**Votre transporteur  
adhérent à la Fédération  
des Transporteurs de Voyageurs  
de Bretagne**



F.N.T.V. Bretagne

Conception, réalisation : NIKO 02 97 57 84 21



A jour au 1er novembre 2007, ce document conçu et réalisé par la FNTV Bretagne devra être actualisé des évolutions législatives, réglementaires et conventionnelles qui interviendraient ensuite.