
Conseil National des Transports

Tour Pascal A 92055 – La Défense Cedex Tel : 01 40 81 86 70

GUIDE D'APPLICATION

DU CONTRAT TYPE

APPLICABLE AUX SERVICES OCCASIONNELS

COLLECTIFS DE TRANSPORTS INTERIEURS PUBLICS ROUTIERS

DE PERSONNES

SOMMAIRE

<u>Article 1 : OBJET ET CHAMP D'APPLICATION DU CONTRAT.....</u>	<u>3</u>
<u>Article 2 : DEFINITIONS.....</u>	<u>5</u>
<u>Article 3 : INFORMATIONS ET DOCUMENTS A FOURNIR AU TRANSPORTEUR....</u>	<u>5</u>
<u>Article 4 : CARACTERISTIQUES DE L'AUTOCAR.....</u>	<u>6</u>
<u>Article 5 : SECURITE A BORD DE L'AUTOCAR.....</u>	<u>6</u>
<u>Article 6 : BAGAGES.....</u>	<u>7</u>
<u>Article 7 : DIFFUSION PUBLIQUE DE MUSIQUE OU PROJECTION D'UNE ŒUVRE AUDIOVISUELLE DANS UN AUTOCAR.....</u>	<u>7</u>
<u>Article 8 : REMUNERATION DU TRANSPORT ET DES PRESTATIONS ANNEXES ET COMPLEMENTAIRES.....</u>	<u>7</u>
<u>Article 9 : MODALITES DE CONCLUSION ET DE PAIEMENT DU CONTRAT.....</u>	<u>8</u>
<u>Article 10 : RESILIATION DU CONTRAT DE TRANSPORT.....</u>	<u>8</u>
<u>Article 11 : INFORMATIONS MUTUELLES ET TRANSPARENCE.....</u>	<u>8</u>
<u>Article 12 : EXECUTION DU CONTRAT DE TRANSPORT.....</u>	<u>9</u>
<u>Article 13 : MODIFICATION DU CONTRAT DE TRANSPORT EN COURS DE REALISATION.....</u>	<u>9</u>
<u>Article 14 : EVENEMENT OU INCIDENT EN COURS DU SERVICE.....</u>	<u>9</u>
<u>ANNEXES RELATIVES AUX INFORMATIONS MUTUELLES ET A LA TRANSPARENCE.....</u>	<u>10</u>
<u>ANNEXE I : INFORMATION SUR LES CARACTERISTIQUES DU SERVICE</u>	<u>10</u>
<u>ANNEXE II : PRINCIPALES REGLES SOCIALES APPLICABLES AU TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS</u>	<u>11</u>

Ce guide a été rédigé par le CNT à la suite des travaux menés sur l'élaboration du contrat type
Cf. Site : <http://www.cnt.fr/>

Il est incontestable qu'une définition précise, dans un contrat de transport de voyageurs, des droits et des obligations de chaque contractant, écartant la possibilité de malentendus et d'improvisations dans la relation commerciale, ne peut en outre qu'être bénéfique pour la sécurité. Aussi a-t-il paru nécessaire d'améliorer cette relation contractuelle en transport occasionnel en autocar : c'est dans cet objectif que le contrat type¹ applicable aux **services occasionnels collectifs de transports intérieurs publics routiers de personnes** a été élaboré dans le cadre du CNT et approuvé par le [décret n° 2008-828 du 22 août 2008, publié au Journal officiel du 24 août 2008](#). Dans son [avis du 6 mai 2008](#), le CNT a évoqué la nécessité d'un guide d'application pour faciliter la mise en pratique de ce nouveau dispositif.

Article I : OBJET ET CHAMP D'APPLICATION DU CONTRAT

Ce contrat type est applicable au transport public routier non urbain de personnes, en transport intérieur, pour tout service occasionnel collectif, effectué par un transporteur au moyen d'un ou plusieurs autocars. Citant les termes de la LOTI, il rappelle les conditions dans lesquelles doivent être exécutés ces services, en insistant sur le fait que *« les opérations de transport ne doivent en aucun cas être conduites dans des conditions incompatibles avec la réglementation des conditions de travail et de sécurité. »*

(Pour l'ensemble des bonnes pratiques en transport occasionnel, on se référera au guide du transport occasionnel en autocar, qui, dès qu'il sera disponible, sera versé sur le site internet du CNT)

Le contrat type s'applique aux voyages en **autocars**, définis comme² *« véhicules à moteur conçus et aménagés pour le transport en commun de personnes³ principalement assises »*

Sont concernées les catégories de transport suivantes:

-les transports **publics**, c'est-à-dire organisés pour le **compte d'autrui**, et plus précisément, selon la LOTI : *« tous les transports de personnes ..., à l'exception des transports qu'organisent pour leur propre compte, des personnes publiques ou privées »* ;

-les services **occasionnels publics** au sens du décret n°85-891 du 16 août 1985, soit : *« services collectifs qui comportent la mise à disposition exclusive d'un groupe ou de plusieurs groupes d'au moins 10 personnes ; ces groupes devront avoir été constitués préalablement à leur prise en charge »* ;

Le contrat type ne s'applique qu'aux transports effectués sur le territoire français : il concerne donc également les prestations de cabotage effectuées en France par une entreprise de transport de personnes non résidente.

Ces prestations peuvent se dérouler dans différents cadres : scolaire et périscolaire, *« accueils collectifs de mineurs »*, activités sportives, culturelles, touristiques...

Elles peuvent prendre la forme d'un contrat isolé pour un transport déterminé (exemple : voyage touristique) ou d'un marché passé périodiquement pour un ensemble de prestations de transport (exemple : contrat annuel passé par une association, ou une collectivité territoriale pour la desserte d'une piscine ou d'un stade).

¹ Dispositif prévu par la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) n° 82-1153 du 30 décembre 1982 (article 8 -II)

² cf. article 2 de l'arrêté du 2 juillet 1982 modifié relatif aux transports en commun de personnes

³ Transports en commun de personnes : *« le transport de passagers au moyen d'un véhicule à moteur qui comporte plus de 9 places assises y compris celle du conducteur »* (arrêté du 2 juillet 1982 modifié).

En revanche, les catégories suivantes ne sont pas concernées par ce contrat type :

- les services publics réguliers et services publics à la demande (articles 25 à 27 du décret n° 85-891 du 16 août 1985), organisés par une autorité organisatrice en régie ou dans le cadre d'une convention ;
- les services privés définis par la LOTI comme ceux « *pouvant être organisés par les collectivités publiques, les entreprises et les associations pour les besoins normaux de leur fonctionnement* », et réglementés par le décret n° 87-242 du 7 avril 1987 ;
- les circuits à la place, dont chaque place est vendue séparément et qui ramènent généralement les voyageurs à leur point de départ (cf. décret du 16 août 1985) ;
- les transports internationaux, compte tenu du fait que la LOTI, base légale du contrat type, ne régit que les transports intérieurs⁴.
- les services occasionnels assurés par autobus ou par véhicules n'excédant pas 9 places, conducteur compris.

Cependant, pour ces différentes catégories, rien n'empêche les contractants de s'inspirer des dispositions du contrat type ou de les adopter pour élaborer leur convention.

L'objet essentiel du contrat type est de régler les relations entre les deux parties au contrat de transport, à savoir le transporteur et le donneur d'ordre.

Alors que le transporteur est un professionnel dont l'entreprise est inscrite au registre des entreprises de transport public de personnes, son client, le donneur d'ordre, peut être un simple particulier, un responsable d'association, un professionnel du voyage, un organisme public ou privé (centre communal d'action sociale, comité d'entreprise...), un établissement d'enseignement...

Le contrat type est d'ordre **supplétif**, c'est-à-dire que, n'étant pas d'ordre public, il s'applique en l'absence d'autres dispositions contractuelles **écrites** conclues entre les parties.

La LOTI précise : « *Sans préjudice de dispositions législatives en matière de contrat et à défaut de convention écrite définissant les rapports entre les parties au contrat sur les matières mentionnées aux alinéas précédents, les clauses du contrat type s'appliquent de plein droit.* ». Les parties au contrat sont donc libres d'adopter d'autres dispositions, soit en totalité, soit partiellement, à condition de le faire par écrit. Ces dispositions écrites peuvent être différentes de celles prévues par le contrat (exemple : plafond d'indemnisation plus élevé) voire même contraires (exemple : suppression de ce plafond, donc indemnisation illimitée).

Le contrat type respecte la liberté contractuelle mais, bien évidemment, il ne peut prévoir aucune disposition contraire à la réglementation.

Il n'a pas à reprendre des dispositions d'ordre réglementaire qui s'imposent à tous.

A noter que pour les contrats de services occasionnels entrant dans le cadre des marchés publics, les dispositions du contrat type s'appliquent en dehors des spécificités du code des marchés publics.

Il a une valeur informative par l'identification d'éléments essentiels de la prestation entre le donneur d'ordre et le transporteur.

⁴ Dans l'avis adressé au ministre le 6 mai 2008 relatif au contrat type voyageurs, le CNT « ... regrette que le champ d'application de ce contrat type reste limité aux transports intérieurs... » et « ...demande aux pouvoirs publics d'examiner quelles dispositions prendre pour remédier à cette situation et permettre que ce dispositif s'applique à tout contrat de transport conclu sur notre territoire, quel que soit le lieu de son exécution ».

Article 2 : DEFINITIONS

Etant donné que certains termes employés sont parfois utilisés avec des sens sensiblement différents, il a paru nécessaire aux rédacteurs du contrat type, pour éviter toute ambiguïté éventuelle, d'en donner une définition précise ; telle est l'utilité des définitions données par le présent article.

Article 3 : INFORMATIONS ET DOCUMENTS A FOURNIR AU TRANSPORTEUR

Le donneur d'ordre doit fournir au transporteur toutes les données qui permettront à celui-ci de répondre à sa demande et d'en évaluer le coût.

Bien évidemment la demande du client, donneur d'ordre, doit être formulée aussi précisément que possible afin que la prestation fournie réponde exactement à sa volonté et que la qualité en soit assurée. Il s'agit notamment des dates, horaires et exigences particulières sur l'itinéraire, de la composition du groupe à transporter, de la nature des bagages. Des moyens de communication permettant au transporteur de joindre le donneur d'ordre **à tout moment** (24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, sans être tributaire d'heures d'ouverture de bureaux) doivent impérativement être prévus (en cas de nécessité, d'aléas etc.).

A noter que le contrat prévoit avec précision les dates, horaires, et lieux des prises en charges et des déposes : si le même groupe fait l'objet de plusieurs prises en charge ou déposes, il s'agit de prendre en compte respectivement celles du premier passager et celles du dernier passager. Il aborde également le temps de mise à disposition du (des) véhicule(s) et du (des) conducteur(s) qui peut varier selon la catégorie de voyage projetée : montée des passagers, chargement éventuel de bagages...

Pour mettre à disposition le type de matériel adapté, le transporteur doit être informé de la présence éventuelle de personnes à mobilité réduite et de leur nombre ; de même il doit savoir s'il s'agit d'un transport en commun d'enfants (passagers de moins de 18 ans).

Il doit également être informé de la présence d'accompagnateurs et du responsable de groupe et de leur rôle vis à vis des voyageurs, voire de l'autorité dont ils disposent sur les mineurs qu'ils accompagnent.

Le donneur d'ordre peut bien évidemment formuler des demandes spécifiques, tant sur le matériel (accessibilité, confort, âge du véhicule, vidéo, ...) – visant plus particulièrement la sécurité (ceintures de sécurité, car sans étage...) - que sur la prestation elle-même (itinéraire, lieux à visiter, routes à emprunter...), et sur les arrêts intermédiaires de son choix. Il peut également demander un (des) conducteur(s) supplémentaire(s).

Le contrat type accorde un traitement particulier à une demande formulée par le donneur d'ordre : celle du respect d'un horaire d'arrivée en vue d'une correspondance avec un autre mode de transport (ferry, bac, avion ...).

Il prévoit que cette exigence, **pour être opposable au transporteur**, doit être affirmée **expressément par écrit** lors de la conclusion du contrat.

Son non respect, compte tenu de l'importance des conséquences dommageables qu'il est susceptible d'entraîner (frais d'hébergement, recours à un moyen de transport de substitution etc...) aura pour effet d'**écarter** l'indemnisation limitée au prix du transport. Le cas échéant, le donneur d'ordre devra apporter la justification des dépenses qu'il aura dû engager pour pallier la difficulté rencontrée du fait du non respect de cette exigence.

Article 4 : CARACTERISTIQUES DE L'AUTOCAR

Cet article précise les critères essentiels que doit respecter le matériel mis à disposition par le transporteur. On rappelle que dans les véhicules neufs immatriculés depuis le 1^{er} octobre 1999 l'équipement des sièges en ceintures de sécurité est obligatoire.

A noter également la disposition inscrite dans l'arrêté du 2 juillet 1982 modifié (article 60) : « *dans la recherche d'une sécurité maximale pour les passagers, tout organisateur de transport doit s'assurer que le type de véhicule est adapté au service effectué* ».

Le transporteur et le donneur d'ordre doivent prendre en compte ces données dans le choix du véhicule.

Il est rappelé que les passagers sont responsables des dégradations occasionnées par leur fait à l'autocar.

Article 5 : SECURITE A BORD DE L'AUTOCAR

L'exécution du contrat de transport emporte l'obligation pour le transporteur de conduire sain et sauf le voyageur à destination et dans les temps convenus. A défaut, il devra indemniser le donneur d'ordre et, le cas échéant, les passagers.

Le transporteur, représenté dans l'autocar par le conducteur, est réputé responsable de tous les dommages survenus à l'occasion de l'exécution du contrat de transport, donc à partir du moment où le voyageur commence à monter dans le véhicule jusqu'au moment où il achève d'en descendre, ce que la jurisprudence qualifie d'obligation « *de sécurité de résultat* ». En de-çà et au-delà de cette période d'exécution, il est soumis à une obligation « *de sécurité de moyen* » en veillant à ce que le voyageur puisse accéder au véhicule et le quitter dans de bonnes conditions de sécurité.

En tout état de cause, **le transporteur est toujours responsable** (sauf cas de force majeure), mais le contrat type prévoit que le **montant de l'indemnisation éventuellement due peut être limité**, sous réserve d'exceptions qu'il cite expressément.

Il est indispensable, quelle que soit la catégorie de personnes transportées, que **le donneur d'ordre désigne une personne qui sera chargée de le représenter dans l'autocar** tant vis-à-vis des passagers que du conducteur. Cette personne, désignée comme responsable, reçoit toutes les informations sur les conditions générales et particulières de l'organisation du service, dans les mêmes termes que le conducteur (*cf. infra : article 11*). En aucun cas cette personne ne doit faire pression sur le conducteur pour modifier la consistance du service telle qu'elle a été définie dans le contrat. Le cas échéant, le conducteur doit refuser.

Pour des raisons évidentes de sécurité, le transport simultané de personnes et de **marchandises dangereuses** est interdit réglementairement dans les véhicules de transport en commun de personnes. Cependant, dans des cas très précis définis par la réglementation, il est possible au voyageur d'emporter sur lui, ou dans un colis à main, des marchandises dangereuses destinées à un usage personnel (ex : les récipients portables de gaz à usage médical transportés par des malades présentant des difficultés respiratoires) ou nécessaires à l'exercice d'une profession. Il est indispensable d'en informer préalablement le transporteur.

S'agissant du **transport en commun d'enfants**, des précautions supplémentaires sont identifiées afin de renforcer la sécurité de cette catégorie particulière de passagers.

Si des **accompagnateurs** sont prévus, le donneur d'ordre doit s'assurer qu'ils sont en mesure de remplir leur rôle tel que défini dans le contrat (formation, instructions...).

Article 6 : BAGAGES

Sachant que les bagages sont manipulés par le conducteur, le donneur d'ordre doit veiller à ce que le poids de chacun soit compatible avec cette manutention. Ce poids peut être éventuellement limité par le transporteur.

Les bagages doivent être compatibles avec les caractéristiques en poids comme en dimension des véhicules tels que prévus au contrat. En tout état de cause, il ne doit pas y avoir de surcharge du véhicule. En conséquence, si les bagages ne correspondent pas à ce qui a été convenu entre donneur d'ordre et transporteur au moment de la conclusion du contrat, le transporteur, en la personne de son conducteur qu'il a informé, est en droit de refuser leur chargement. De même si en cours de voyage, le voyageur acquiert un objet encombrant, le conducteur peut également en refuser le chargement dans le véhicule.

Le contrat type prévoit que les bagages doivent être étiquetés et fixe les conditions de l'indemnisation en cas de dommage. Cette limitation contractuelle ne remet pas en cause la responsabilité du transporteur et elle est écartée si le transporteur commet une faute intentionnelle ou inexcusable, à l'appréciation du juge. Parallèlement, il est toujours possible au voyageur de souscrire une assurance bagages, qui n'exonère pas pour autant le transporteur de sa responsabilité.

L'article rappelle par ailleurs le délai de 3 jours hors jours fériés, délai de forclusion, dont dispose le donneur d'ordre pour confirmer ses réserves au transporteur et pouvoir ainsi demander indemnisation pour perte et avarie de bagage. Cette disposition est la stricte application de l'article L 133-3 du Code de commerce.

Article 7 : DIFFUSION PUBLIQUE DE MUSIQUE OU PROJECTION D'UNE ŒUVRE AUDIOVISUELLE DANS UN AUTOCAR

Le transporteur informe le donneur d'ordre des règles générales de diffusion des œuvres. Ils définissent ensemble les conditions d'utilisation des supports medias dans l'autocar. Une diffusion non déclarée peut entraîner des sanctions civiles et pénales.

Article 8 : REMUNERATION DU TRANSPORT ET DES PRESTATIONS ANNEXES ET COMPLEMENTAIRES

Dans l'esprit du deuxième alinéa de l'article 1^{er} du contrat type, concernant les conditions d'exécution du service, le présent article liste l'ensemble des éléments constitutifs d'une « *juste rémunération* » de la prestation compte tenu des exigences formulées par le donneur d'ordre et acceptées par le transporteur lors de la conclusion du contrat.

Si le donneur d'ordre modifie sa demande en cours d'exécution de la prestation et si cette modification est acceptée par le transporteur (ce que ce dernier n'est pas tenu de faire), un avenant sera convenu entre les parties, et le transporteur adaptera sa prestation en tenant compte, notamment, de la réglementation relative aux temps de conduite, de repos et de l'amplitude de la journée de travail du conducteur. Le donneur d'ordre assumera le surcoût généré éventuellement par la modification demandée.

Article 9 : MODALITES DE CONCLUSION ET DE PAIEMENT DU CONTRAT

Les modalités de conclusion, de paiement et le cas échéant, les délais de paiement du service sont précisés, de même que, en cas de retard dans le règlement de la prestation, la détermination des pénalités dues par le donneur d'ordre.

A noter que si le contrat de transport s'inscrit dans un marché public passé par les personnes morales de droit public, les dispositions du code des marchés publics en matière de « service fait », mesures réglementaires, s'appliquent de plein droit et nul ne peut y déroger.

Article 10 : RESILIATION DU CONTRAT DE TRANSPORT

Le contrat précise les modalités et les conséquences d'une résiliation intervenant avant le départ du fait du donneur d'ordre (versement d'une indemnité forfaitaire due au transporteur selon un barème échelonné en fonction du délai qui sépare cette résiliation du jour du départ) ou du fait du transporteur (remboursement immédiat au donneur d'ordre des sommes versées).

Article 11 : INFORMATIONS MUTUELLES ET TRANSPARENCE

La **définition en toute transparence** des droits et des obligations de chacune des parties au contrat et l'**information des principaux intervenants**, que sont le conducteur et la personne désignée comme responsable, des dispositions qui les concernent figurent parmi les motivations essentielles qui ont incité à l'élaboration du contrat type. En effet ce partage d'information permet de **renforcer la sécurité** du transport en évitant les dérives et les improvisations, sources de conflits ou d'initiatives parfois inconséquentes.

Si les dispositions d'ordre commercial du contrat n'ont à être connues que des parties, en revanche les **conditions générales et particulières d'exécution du service** doivent être portées à la connaissance de tous les intervenants. Pour assurer un niveau égal d'information, le contrat prévoit que le transporteur doit établir un document **écrit** destiné à son conducteur et en donner copie au donneur d'ordre, à charge pour celui-ci de le transmettre à son représentant dans le véhicule, désigné responsable (*cf. supra : article 5*). L'information est donc diffusée dans les mêmes termes pour tous, ce qui évite les litiges. (*document joint: Annexe I*)

D'autre part le contrat prévoit que le transporteur remet un document (*joint : annexe II*) sur la **réglementation des temps de conduite et de repos** au donneur d'ordre qui le communiquera à son représentant dans l'autocar.

Article 12 : EXECUTION DU CONTRAT DE TRANSPORT

Cet article affirme le **principe de l'exécution de la prestation par le transporteur qui a signé le contrat et non par un autre intervenant.**

Cependant, avec l'accord exprès du donneur d'ordre, le transporteur peut, à titre exceptionnel, sous-traiter cette prestation à un autre transporteur sachant que le transporteur qui a signé le contrat reste, pour le donneur d'ordre, son seul interlocuteur et donc **seul responsable** et que tous les engagements pris par le transporteur qui a signé le contrat doivent être respectés par le sous-traitant.

Article 13 : MODIFICATION DU CONTRAT DE TRANSPORT EN COURS DE REALISATION

Le donneur d'ordre peut être amené à proposer, une fois la prestation engagée, une modification du contrat passé initialement. Il doit faire connaître cette intention **immédiatement par écrit** au transporteur (qui, on l'a vu, n'est pas tenu de l'accepter). Le cas échéant, s'il l'accepte, ce dernier pourra reconsidérer les conditions de rémunération du service.

Article 14 : EVENEMENT OU INCIDENT EN COURS DU SERVICE

Le déroulement du service, tel que prévu entre les parties, peut être compromis. Le contrat type rappelle la **priorité** qui incombe au transporteur de « prendre toute mesure pour assurer la **sécurité et le confort des passagers** » et insiste sur la communication **rapide** avec le donneur d'ordre pour convenir de la suite du service (d'où la nécessité de disposer d'un moyen de communication efficace à tout moment avec le donneur d'ordre, comme le prévoit l'article 3 du contrat-type).

ANNEXES RELATIVES AUX INFORMATIONS MUTUELLES ET A LA TRANSPARENCE

(Cf article 11 du contrat type)

ANNEXE I : INFORMATION SUR LES CARACTERISTIQUES DU SERVICE

Dates, horaires et itinéraires

- Date, heure et lieu de la mise en place du (ou des) véhicules
- Date, heure et lieu de la prise en charge initiale
- Eventuellement : date, heure et lieu des prises en charge intermédiaires
- Date, heure et lieu de la dépose finale
- Date, heure et lieu des points d'arrêts intermédiaires
- Eventuellement : durée
- Description de l'itinéraire
- Autres particularités concernant l'itinéraire
- Kilométrage estimé
- Exigence sur le respect d'un horaire d'arrivée en vue d'une correspondance

Composition du groupe à transporter

- Le groupe comporte au maximumpersonnes
Dont au maximum.....personnes mineures non accompagnées.
- Le groupe comporte au maximum personnes à mobilité réduite (donten fauteuil roulant)
- Le groupe se compose à titre principal de ... personnes de moins de 18 ans.
Si oui, nombre d'accompagnateurs ayant autorité sur les mineurs du groupe

Bagages

- Poids et volume global approximatif
- Présence éventuelle de marchandises dangereuses autorisées
- Autre

Autocar

- Nombre de places disponibles
- Ceintures de sécurité
- Eléments de confort (vidéo, toilettes ...)

Personnel de conduite

- Nombre de conducteurs
- Si relais : le lieu et l'heure de la prise de relais
- Temps de mise à disposition prévus

Coordonnées du donneur d'ordre

Coordonnées du transporteur

ANNEXE II : PRINCIPALES REGLES SOCIALES APPLICABLES AU TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS

TEMPS DE CONDUITE, DE PAUSE ET DE REPOS⁵

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.

⁵ 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,

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)

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 1^{er} 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. »

LA SECURITE, C'EST L'AFFAIRE DE TOUS !

Chacun a un rôle à jouer : les professionnels du transport que sont le chef d'entreprise et son conducteur, mais également les organisateurs, les accompagnateurs, les passagers, les parents ... La sécurité, c'est l'affaire de tous !

SYNTHESE

REGLEMENT (CE) N°561/2006	
Durée maximale hebdomadaire de temps de conduite	<ul style="list-style-type: none">•56 heures de conduite maximum sur une semaine•90 heures de conduite maximum sur deux semaines
Pause	<ul style="list-style-type: none">•45 minutes au moins après une période de conduite de 4 heures 30 au plus. <p>Cette pause peut être fractionnée en <u>deux périodes</u> :</p> <ul style="list-style-type: none">-la première d'un minimum de 15 minutes,-la seconde d'un minimum de 30 minutes prise au plus tard à l'issue de la période de 4h30 de conduite
Repos journalier	<ul style="list-style-type: none">•11 heures : repos normal•3 heures + 9 heures : repos normal fractionné•9 heures trois fois au maximum par semaine : repos réduit
Conduite en équipage	Chaque membre de l'équipage doit bénéficier <u>d'au moins 9 heures consécutives</u> de repos au cours de chaque période de 30 heures
DISPOSITIONS NATIONALES	
Amplitude	<ul style="list-style-type: none">•14 heures maximum en simple équipage,•18 heures en équipage composé de conducteurs multiples
Conduite continue de nuit	•4 heures maximum

Une rubrique dédiée au social et à l'économie dans les transports peut être consultée sur le site du ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire
[MEEDDAT](#)