

FICHE TECHNIQUE

« TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS »

La présente fiche concerne la réglementation applicable aux transports occasionnels et/ou touristiques réalisés avec des véhicules comportant plus de 8 places outre le siège conducteur.

A. Amplitude de travail d'un conducteur

1. La règle

L'amplitude : est la période maximale de travail et non pas de conduite entre 2 repos journaliers ou entre un repos journalier et un repos hebdomadaire d'un conducteur.

A ce jour, l'amplitude maximale de travail d'un conducteur, en simple équipage, est fixée à 12h00. Elle peut être portée à 14h00.

Dans le cas d'un double équipage (2 conducteurs du début jusqu'à la fin du service), l'amplitude maximale est de 18h00.

2. Recommandations

➤ L'amplitude de 12h00 ne signifie pas 12h00 de travail au service du client mais 12h00 de travail au service de l'entreprise.

Le conducteur s'assure bien que toutes les conditions techniques sont respectées et qu'il connaisse bien le dossier.

Avant de prendre ses clients, le conducteur doit vérifier les niveaux, vérifier les papiers véhicules et ordre de mission, mettre le car à température moteur et intérieur, et enfin aller du parking au lieu de rendez vous. Après avoir déposé les clients, le conducteur doit rentrer au parking, nettoyer son car, faire le plein.

➤ Entre 12h00 et 18h00 d'amplitude ou 14h00 et 18h00 d'amplitude si dérogation, le transporteur est contraint de mettre en place un conducteur complémentaire sur une partie du trajet.

Au-delà de 12h00 à 14h00 en simple équipage ou 14h00-18h00 en double équipage, le car ne peut continuer à rouler que si un autre chauffeur prend la relève.

B. La durée de conduite

1. La règle

La durée de conduite continue d'un conducteur seul est de 9 heures maxi par période de 24 heures. Toutefois, elle peut être prolongée jusqu'à 10h maximum, mais pas plus de 2 fois au cours de la même semaine.

La durée maximale de conduite ne peut excéder 4 heures et 30 minutes sans interruption.

Il doit bénéficier d'une pause, au moins égale à 45 minutes, à l'issue de ce temps de conduite. Cette pause de 45 minutes peut être remplacée par une pause d'au moins 15 minutes suivie d'une pause de 30 minutes au cours des 4h30 de conduite.

Entre 21h et 06h la durée maximale de conduite continue est de 4 heures maximum sans interruption avec une pause de 45 minutes ensuite. Cette pause de 45 minutes peut être remplacée par une pause d'au moins 15 minutes suivie d'une pause de 30 minutes au cours des 4h de conduite.

Par période de 24 heures, le temps de repos journalier est de 11 heures consécutives, pouvant être réduit à un minimum de 9 heures, trois fois par semaine. Attention, le temps de repos (11h ou 9h) correspond à du temps libre pour le conducteur (non utilisation du conducteur) et non pas du temps de non roulage du véhicule. Par conséquent, le conducteur n'est en aucun cas à la disposition des clients.

C. Durée de travail hebdomadaire

Sur le territoire français, un conducteur peut travailler au maximum 6 jours consécutifs.

Dès que l'on franchit les frontières françaises, cette durée passe de 6 à 12 jours.

Exemple : si vous organisez un séjour en France avec une excursion à l'étranger ; la durée de travail du conducteur passe à 12 jours.

Si ce n'est pas le cas, vous devez prévoir une coupure de 24 heures minimum du temps de travail du conducteur, soit en aménageant votre programme, soit en affrétant un transporteur sur place.

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 prévoit la **réintroduction, dans la réglementation communautaire, de la règle dite des « 12 jours » à compter 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 comprend 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 numérique.
 - 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.

D. La conduite de nuit

S'il est vrai que le transport d'enfants en autocar de nuit sur longue distance présente des avantages, il faut soulever certaines recommandations :

1. Les avantages : circulation plus fluide, des enfants moins actifs la nuit que le jour, économie d'une nuit d'hébergement.

2. Attention : bien que la loi ne stipule pas de conditions de travail spécifique pour la conduite de nuit, il est reconnu que le conducteur qui conduit toute la nuit est très souvent victime de fatigue plus ou moins passagère entre 3h00 et 6h00 du matin.

3. Préconisations :

➤ Sur les longues distances donc les longues nuits, il est recommandé soit un double équipage soit un partage de la distance pour limiter le temps de conduite au cœur de la nuit.

➤ Ne pas hésiter à provoquer un ou deux arrêts supplémentaires. ➔ La question des arrêts doit être discutée et organisée avec le transporteur avant le départ. Tout arrêt supplémentaire « non prévu » est décompté dans le calcul de l'amplitude du conducteur.

➤ Les professeurs peuvent s'assurer que l'attention du conducteur ne faiblit pas.

E. Les accompagnateurs dans l'autocar

1. Le siège Convoyeur

Le siège convoyeur ou siège guide est réservé à un membre d'équipage. Celui-ci est défini comme « une personne chargée de seconder le conducteur ou de remplir les fonctions d'hôtesse, de steward ou de guide. », donc un professionnel de Transport ou du Tourisme et non un professeur responsable.

2. L'encadrement des accompagnateurs

Il n'existe pas, à ce jour, de texte de portée générale imposant le nombre d'accompagnateurs dans le cadre du transport d'enfants dans le cadre de voyages scolaires.

Aussi, les recommandations d'encadrement proposées par l'Education Nationale et le ministère de la Jeunesse et des Sports s'appliquent parfaitement.

Il est recommandé également de répartir le nombre d'accompagnateurs équitablement dans l'autocar et notamment près des ouvertures avant et arrière (dans les cars à l'étage, il va de soi que cette consigne s'applique à l'ensemble de l'espace.)

F. Les éléments de sécurité

1. Les strapontins

Les strapontins sont strictement interdits dans tout type de véhicule depuis le 20 octobre 2008.

L'usage des strapontins est strictement interdit dans le cadre des voyages scolaires.

Leur utilisation est strictement interdite dans tout type de véhicule depuis le 20 octobre 2008.

2. ceintures de sécurité.

Pour les véhicules de plus de plus de 9 places (ce qui est quasi toujours le cas), les conducteurs et les passagers ont l'obligation de boucler la ceinture, de 03 ans à 13 ans sous la responsabilité de l'organisateur et au dessus de 13 ans sous sa propre responsabilité, pour tous véhicules neufs immatriculés à partir du 1 octobre 1999.

Responsabilité pénale des passagers enfants :

- âgés de moins de 13 ans : la responsabilité relève de la personne ayant la garde de l'enfant
- âgés de plus de 13 ans : la responsabilité relève de l'enfant.

3. Règle des 3 pour 2

Règle du « trois pour deux » (trois enfants sur un siège transversal prévu pour 2 adultes) : interdiction dans les véhicules munis de ceintures et utilisation non préconisée par l'Education Nationale dans les autres véhicules.

4. Pictogramme

Pictogramme « transport d'enfants » : Usage obligatoire à l'avant et à l'arrière de l'autocar, il est en outre muni d'un éclairage soulignant la silhouette des personnages pour les véhicules immatriculés depuis le 20 octobre 2008.

5. EAD

Depuis le 1er janvier 2010, les autocars neufs (c'est-à-dire tous ceux immatriculés depuis le 1^{er} janvier) devront être équipés d'éthylotest anti-démarrage (EAD) lorsqu'ils sont affectés à un transport en commun d'enfants, sachant que l'ensemble des autocars devront être équipés au 1er septembre 2015 (arrêté du 13 octobre 2009).

L'EAD doit avoir été rajouté sur les véhicules plus anciens.

6. Liste des passagers

Depuis le 3 juillet 2009, une liste nominative des passagers (Nom, prénom) embarqués doit obligatoirement se trouver à bord des véhicules de transport en commun pour tout service collectif de transport occasionnel et service privé réalisés hors de la zone constituée par le département de prise en charge et des départements limitrophes. (*Précision : Comme pour les interdictions estivales de circulation :*

- *La ville de Paris, les départements des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne sont considérés comme un seul département ;*
- *l'aéroport de Roissy - Charles-de-Gaulle est considéré comme faisant partie des départements suivants : le Val-d'Oise, la Seine-Saint-Denis et la Seine-et-Marne ;*
- *l'aéroport d'Orly est considéré comme faisant partie des départements suivants : le Val-de-Marne et l'Essonne.*

Dans le cadre d'un transport en commun d'enfants, la liste devra en outre comporter les coordonnées téléphoniques d'une personne à contacter pour chaque enfant transporté.

De forme libre, elle devra également indiquer la date et les caractéristiques générales du transport ainsi que les coordonnées téléphoniques de l'organisateur.

L'établissement de cette liste est de la responsabilité de l'organisateur du transport (organisateur du voyage et non le transporteur) qui devra la remettre à son représentant à bord de l'autocar ou, en son absence, au conducteur et complétée du numéro d'immatriculation de l'autocar.

Il reviendra toutefois à l'opérateur de transport (transporteur) de bien s'assurer de la présence de la liste avant le départ du véhicule.

G. Les assurances des transporteurs.

Les assurances souscrites par les transporteurs sont multiples.

Les transporteurs doivent assurer leurs véhicules pour une somme illimitée. L'attestation d'assurance, délivrée par la compagnie, fait partie des documents de bord devant être présentés lors des contrôles sur route. Il existe des assurances facultatives comme l'assurance incendie ou vol ;

De même l'article 21-1-1 du Code des assurances impose une assurance pour les voyageurs transportés (l'assurance des personnes transportées est en général un avenant à la police qui couvre des véhicules automobiles).

Une assurance spéciale, non obligatoire, mais en pratique vivement recommandée couvre la responsabilité vis-à-vis des tiers pour les dommages causés par le matériel- autre que le véhicule- ou le personnel de l'entreprise, lors de l'activité de l'entreprise.

Les transporteurs proposent souvent à leurs clients, notamment pour les services touristiques, la souscription d'une assurance bagages. Ce contrat obéit aux règles de l'assurance de choses, telles que résultant des articles L.113-1 et suivant du code et assurance.

Néanmoins, le refus du voyageur de souscrire une assurance bagage n'exonère en rien le transporteur de sa responsabilité et de son obligation à réparation. Cf. Contrat type

Si l'assurance est obligatoire pour le transporteur, elle ne l'est pas pour les autres organisateurs et les parents d'élèves.

Il appartient donc à chaque partenaire de couvrir sa responsabilité par une assurance.

➤ En pratique, l'assurance du transporteur doit couvrir, sur le trajet emprunté par le véhicule, le souscripteur (le client du transporteur) du contrat, le personnel salarié ainsi que les accompagnateurs bénévoles en raison des dommages causés aux tiers, aux élèves, aux accompagnateurs, aux autres passagers, au conducteur du véhicule et à son personnel salarié ;

➤ Enfin, la responsabilité des parents de l'élève pour être engagée pendant le transport du fait notamment du comportement de l'enfant. A cet effet, les responsabilités personnelles des parents et enfants doivent être couvertes par une assurance scolaire ou par un contrat « responsabilité civile chef de famille ».

G. Documents de contrôles exigibles sur route.

Pour les services occasionnels de transports publics de voyageurs sur le territoire français, les documents devant se trouver à bord du véhicule sont :

- Le certificat d'immatriculation (carte grise)
- L'attestation d'assurance
- Le permis de conduire
- L'attestation de formation conducteur (FIMO ou FCO) : une nouvelle forme d'attestation sera bientôt obligatoire : la carte de qualification du conducteur. Informations à venir de la part de la FNTV sur ce point.
- La copie conforme de licence communautaire
- Le billet collectif
- L'ordre de mission du conducteur
- Les disques de chronotachygraphe ou carte conducteur pour les chronotachygraphes numériques.
- Liste des passagers (obligation pour l'organisateur et non le transporteur)

Seuls les agents de contrôle habilités ont le droit de vérifier qu'un autocar et le personnel de conduite sont en règle. Le contrôle par un client relève de la relation commerciale qu'il entretient avec le transporteur.
