

# Réglementation

Garant de votre sécurité, le respect de la réglementation est essentiel à la bonne réalisation de toute opération de transport de voyageurs.

Elle vous permet d'éviter l'immobilisation de notre véhicule en cas de contrôle sur route et vous permet de bénéficier d'un service irréprochable en termes de sécurité.

Nos conducteurs doivent respecter leurs temps de conduite et leurs temps de repos. Ils ne peuvent se voir imposer des temps de route ou refuser des arrêts ou des temps de repos imposés par la réglementation en vigueur.

**Nous vous délivrons ci-dessous les règles essentielles ainsi que quelques recommandations issues de notre expérience. Elles vous aideront à établir au mieux vos programmes de voyage.**

## 1. Amplitude de travail & repos journalier

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 12h et elle peut être portée à 14h. Dans le cas d'un double équipage (2 conducteurs du début jusqu'à la fin du service), l'amplitude maximale est de 18h.**

L'amplitude maximale de 14h ne signifie pas 14h de travail au service du client mais **14h de travail au service de l'entreprise**. Avant de prendre en charge ses clients, le conducteur doit vérifier les niveaux, vérifier les papiers de son véhicule et ordre de mission, mettre le car à température moteur et dégivrer éventuellement le pare-brise, **et enfin se rendre à vide au lieu de rendez-vous avec le client**. A l'issue de son transport, après avoir déposé les clients, **le conducteur doit rentrer à son dépôt**, faire le plein de G.O. et nettoyer son car intérieur, extérieur.

**Au-delà des possibilités du simple équipage, le transporteur est contraint de mettre en place un conducteur complémentaire sur une partie du trajet ou un double équipage. Pour ce dernier l'amplitude maximale est de 18H.**

**Par période de 24 heures, le temps de repos journalier est de 11 heures consécutif, 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 et non pas du temps de non roulage du véhicule. Par conséquent, à l'occasion de chaque repos journalier, le conducteur n'est en aucun cas à la disposition des clients.

## 2. Durée de conduite

**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.**

## 3. 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.

Ainsi donc, un conducteur, assurant un service de transport international occasionnel, peut 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.
- le véhicule soit équipé d'un chronotachygraphe numérique.
- en cas de conduite au cours de la plage horaire comprise entre 22h00 et 6h00, le transporteur prévoit un double équipage ou limite le temps de conduite continue du conducteur à 3 heures en simple équipage.

## 4. La conduite de nuit

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

- Les avantages : circulation plus fluide la nuit que le jour, économie d'une nuit d'hébergement.
- 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.
- 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 peut être organisée avec le transporteur avant le départ ou directement auprès du conducteur.

## 5. Les accompagnateurs

### **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. ». Ce siège est donc réservé à un professionnel de Transport ou du Tourisme et non à la personne responsable du groupe.

### **L'encadrement par 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'Éducation 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.

## 6. Les éléments de sécurité

### **Les ceintures de sécurité.**

Pour les véhicules de plus de 9 places, les conducteurs et les passagers ont l'obligation de boucler leur ceinture.  
Concernant les enfants de 3 ans à 13 ans cette responsabilité pénale incombe à l'organisateur ou à la personne ayant la garde de l'enfant à l'occasion du trajet en autocar  
Concernant les enfants de plus de 13 ans, ils sont personnellement responsables.

### **La règle du « 3 pour 2 »**

Depuis l'obligation du port de la ceinture dans les autocars, la règle du « trois pour deux » (trois enfants sur un siège transversal prévu pour 2 adultes) est formellement interdite.

### **Pictogramme**

L'usage de pictogrammes « transport d'enfants » est 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.

### **EAD**

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2010, les autocars neufs (c'est-à-dire tous ceux immatriculés depuis le 1er janvier) sont équipés d'éthylotest anti-démarrage (EAD). L'ensemble des autocars devront être équipés au 1<sup>er</sup> septembre 2015 (arrêté du 13 octobre 2009) et l'EAD devra être rajouté sur les véhicules plus anciens.

### **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.

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 revient toutefois au transporteur de bien s'assurer de la présence de cette liste avant le départ du véhicule.**

## **7. 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)
- La copie conforme de licence communautaire
- L'attestation d'aménagement du véhicule
- L'attestation d'assurance et constat amiable
- L'attestation SACEM qui autorise l'écoute de la radio
- Le PV des mines et tous les certificats de contrôle périodique ( éthylotest, limiteur de vitesse...)
- Le permis de conduire du conducteur
- L'attestation de formation conducteur (FIMO ou FCO) et/ou la carte de qualification du conducteur
- Le billet collectif (ordre de mission du conducteur) ainsi que son attestation d'activité
- 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.**