

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MER

Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer

Paris, le 15 JUIN 2016

Direction des services de transport
Sous-direction des transports routiers
Sous-direction du travail et des affaires sociale

Le directeur des services de transport

à

Bureau de l'organisation et de l'animation du contrôle des transports routiers

Mesdames et Messieurs les préfets de région
Directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement

Affaire suivie par : Véronique Grignon
veronique.grignon@developpement-durable.gouv.fr
Tél. : 01 40 81 13 90

Objet : Double équipage : dérogation applicable en matière de repos.
PJ : Guidance note N°2

Selon l'article 7-1 du règlement (CE) 561/2006 du 20 mars 2006 *relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine du transport par route* : « Après un temps de conduite de quatre heures et demie, un conducteur observe une pause ininterrompue d'au moins 45 minutes, à moins qu'il ne prenne un temps de repos ».

Toutefois, dans sa note d'orientation n°2, que vous trouverez en pièce jointe, la Commission avait précisé que, lors de conduite en équipage, pour le second membre d'équipage disponible pour la conduite, assis à côté du conducteur du véhicule et non occupé activement à assister celui-ci, **une période de 45 minutes de la période de disponibilité (au sens de la directive 2002/15/CE - art. 3b) de ce conducteur pouvait être considérée comme une pause**, puisque le tachygraphe numérique ne permet pas d'enregistrer une pause dans un véhicule en mouvement.

Il résulte d'échanges avec la Commission européenne que la position développée dans sa note d'orientation N°2, jusqu'à présent partagée entre les Etats-membres de l'Union Européenne, restait applicable afin d'assurer une mise en œuvre la plus uniforme possible des règles en vigueur.

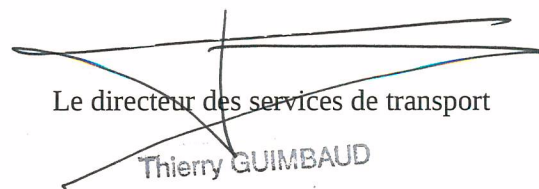
En conséquence, aucune sanction ne doit donc être relevée à son encontre en raison de l'absence de pause dûment enregistrée sous le symbole « lit » du tachygraphe ; dans ce cas précis, l'utilisation du « carré barré » suffit à qualifier la pause obligatoire de 45 mn de ce conducteur.

Cette mesure d'assouplissement reste d'application stricte et ne s'étend pas au cas où l'opération de transport n'est effectuée que par un seul conducteur (simple équipage) ; dans cette hypothèse, de loin la plus fréquente, la pause ininterrompue de ce conducteur se traduit exclusivement par l'utilisation du symbole « lit », véhicule à l'arrêt.

Il a été porté à ma connaissance que certains services de contrôle avaient pu déduire des nouvelles dispositions du règlement 165/2014 du 4 février 2014 que l'interprétation donnée par la note d'orientation n°2 de la Commission devenait implicitement caduque, et qu'en conséquence, des procès-verbaux d'infraction avaient été dressés pour absence de prise de pause obligatoire par le second membre d'équipage.

Lorsque les entreprises ainsi verbalisées ont dû verser une consignation, les Parquets concernés doivent être informés rapidement de la position rappelée ci-dessus. Il pourra être prononcé un classement sans suite permettant à l'entreprise de demander le remboursement de la consignation auprès du Trésor Public.

Mes services restent à votre disposition pour toute question complémentaire.


Le directeur des services de transport
Thierry GUIMBAUD

Copie :

Ministère chargé de l'intérieur : UCLIR – DSCR

Ministère chargé des finances : DGDDI

Ministère chargé du travail : DGT

Ministère chargé de la justice : DACG

DREAL : Chefs de service Transports routiers



NOTE D'ORIENTATION N° 2

Objet: Enregistrer le temps de conduite d'un conducteur jusqu'à un lieu qui n'est pas le lieu habituel de prise en charge ou de dépôt d'un véhicule entrant dans le champ du règlement (CE) n° 561/2006.

Article 9 du règlement (CE) n° 561/2006.

Approche à suivre:

Un conducteur, qui se rend à un endroit précis qui lui est indiqué par son employeur et qui est différent du lieu d'établissement de l'employeur, pour prendre en charge un «véhicule à tachygraphe», satisfait à une obligation vis à vis de son employeur et ne dispose, dès lors, pas librement de son temps.

Par conséquent, conformément à l'article 9, paragraphes 2 et 3:

- tout temps passé par un conducteur à destination ou au départ d'un lieu qui n'est pas celui de sa résidence habituelle ni celui de l'établissement de l'employeur et où il doit se rendre pour prendre en charge ou déposer un véhicule entrant dans le champ du règlement, indépendamment du fait que l'employeur ait donné des instructions sur le moment et les modalités de ce trajet ou qu'il ait laissé le conducteur en décider, devrait être comptabilisé comme temps de «disponibilité» ou d'«autre tâche», selon la législation nationale de l'État membre en cause;

et

- tout temps passé par un conducteur à conduire un véhicule qui n'entre pas dans le champ du règlement, à destination ou au départ d'un lieu qui n'est pas celui de son domicile ni de l'établissement de l'employeur et où il est censé prendre en charge ou déposer un véhicule qui entre dans le champ du règlement devrait être enregistré comme «autre tâche».

Le temps passé à voyager peut être considéré comme du «repos» ou une «pause» dans les trois cas suivants :

Le premier cas est celui d'un conducteur qui accompagne un véhicule qui est transporté par ferry ou train. Dans ce cas, le conducteur peut prendre un temps de repos ou de pause pour autant qu'il ait accès à une couchette (article 9, paragraphe 1).

Le deuxième cas est celui d'un conducteur qui n'accompagne pas de véhicule mais voyage en train ou en ferry à destination ou au départ d'un lieu où il va prendre en charge ou a déposé un véhicule entrant dans le champ du règlement (article 9, paragraphe 2), pour autant qu'il ait accès, sur ce navire ou ce train, à une couchette.

Le troisième cas est celui d'un véhicule avec plus d'un conducteur à bord. Lorsqu'un second membre d'équipage est disponible pour la conduite le cas échéant, est assis à côté du conducteur du véhicule et n'est pas occupé activement à assister le conducteur conduisant le véhicule, une période de 45 minutes de la «période de disponibilité» de ce membre d'équipage peut être considérée comme une «pause».

La nature du contrat de travail du conducteur ne change rien en l'espèce. Autrement dit, ces règles s'appliquent aussi bien aux conducteurs permanents qu'aux conducteurs employés par une entreprise de travail temporaire.

Dans le cas d'un «conducteur temporaire», il faut entendre par "établissement de l'employeur"

LÉGISLATION SOCIALE DANS LES TRANSPORTS

Règlement (CE) n° 561/2006, directive 2006/22/CE, règlement (CEE) n° 3821/85

l'établissement d'une entreprise qui fait appel aux services de ce conducteur pour une opération de transport routier («entreprise utilisatrice») et non le siège de l'«entreprise de travail temporaire».

Remarque : Cour de justice des Communautés européennes, affaires C-76/77 et C-297/99.