

TEMPS DE CONDUITE ET DE REPOS DES CONDUCTEURS ROUTIERS : LE 561/2006 APPLICABLE LE 11 AVRIL 2007

L'essentiel

Pendant presque deux ans ont cohabité deux règlements européens relatifs à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route.

A partir du 11 avril 2007, le nouveau règlement 561/2006* sur les temps de conduite et de repos des chauffeurs routiers entre en application. Il est identique dans tous les Etats membres de l'Union Européenne et il abroge toutes les dispositions du règlement 3820/85.

Il concerne tous les conducteurs, salariés ou travailleurs indépendants, conduisant de manière habituelle ou occasionnelle des véhicules de transport de marchandises, soit dans une entreprise de transport public **soit dans une entreprise de transport pour compte propre**.

Il s'applique à tous les véhicules de masse maximale autorisée de plus de 3,5 tonnes, quel que soit le pays d'immatriculation du véhicule et pour les transports effectués dans la Communauté ou entre la Communauté, la Suisse et les pays parties à l'accord sur l'Espace économique européen.

Les dispositions sur l'Accord Européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (A.E.T.R.) et sur les transports de voyageurs ne sont pas reprises dans la présente fiche.

La dérogation pour les véhicules de masse maximale de moins de 7,5 tonnes à utiliser dans un rayon de 50 kilomètres autour du lieu d'établissement de l'entreprise n'a pas évolué.

Les notions d'autres « tâches (signe marteaux) et disponibilité (signe carré barré) » figurent dans le bulletin d'informations N° 71 - MATÉRIEL N° 10 du 10 mai 2006. Elles ont pris effet le 1^{er} mai 2006.

Contacts : dtr3@fntp.fr - social@fntp.fr

TEXTE DE REFERENCE :

**Règlement 561/2006 du Parlement Européen et du Conseil du 15 mars 2006 (JO du 11.04.06) relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements CEE 3821/85 et 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement CEE 3820/85 du Conseil.*

LES CHANGEMENTS DANS LES DÉFINITIONS

1) Le conducteur

Par conducteur, on entend toute personne qui conduit le véhicule, même pendant une courte période ou qui se trouve à bord pour le conduire dans l'hypothèse d'un double équipage.

2) Le repos

CE QUI CHANGE :

*SUPPRESSION DU DELAI MINIMUM
D'UNE HEURE*

Le repos est une période ininterrompue pendant laquelle un conducteur dispose librement de son temps. Le véhicule est donc à l'arrêt.

*Le nouveau règlement **ne fixe plus aucune notion de durée du repos** alors que l'article 1^{er} alinéa 5 de l'ancien règlement fixait ce délai à 1 heure ininterrompue.*

3) La pause

CE QUI CHANGE :

*ON PARLE DE PAUSE AU LIEU
D'INTERRUPTIONS*

La règle générale vaut que la pause se définie comme toute période pendant laquelle un conducteur n'a pas le droit de conduire ou d'effectuer d'autres tâches. Ce temps de pause doit uniquement lui permettre de se reposer.

Le nouveau règlement parle de « pause » alors que le 3820/85 parlait « d'interruptions ».

4) La semaine

DISPOSITION INCHANGÉE

La semaine est la période comprise entre le lundi 00 heure et le dimanche 24 heures.

LES TEMPS DE REPOS

1) Le temps de repos journalier

*LE TEMPS DE REPOS JOURNALIER
RESTE INCHANGÉ*

Le temps de repos journalier est considéré comme toute partie de la journée pendant laquelle le conducteur dispose librement de son temps.

Le repos journalier normal **est de 11 heures** par période de 24 heures et peut être réduit à **9 heures trois fois par semaine**.

2) Le repos journalier normal

CE QUI CHANGE :

LE FRACTIONNEMENT DU REPOS JOURNALIER SE DECOMPOSE MAINTENANT EN DEUX TRANCHES AU LIEU DE TROIS

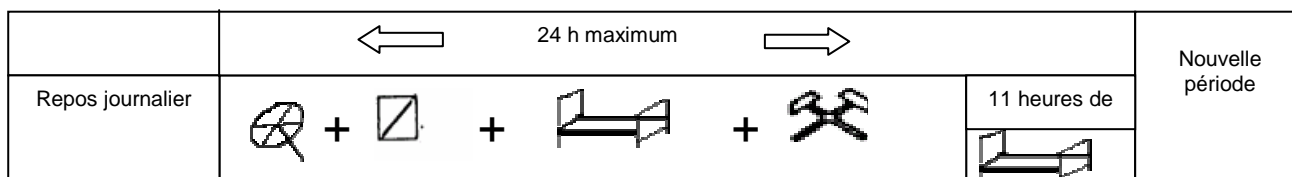
Hors la conduite en équipage, **au cours des 24 heures maximum** qui suivent sa prise de service, le conducteur doit avoir pris un nouveau temps de repos journalier normal.

La durée minimale de ce temps de repos journalier normal est fixée à **11 heures consécutives par période de 24 heures**.

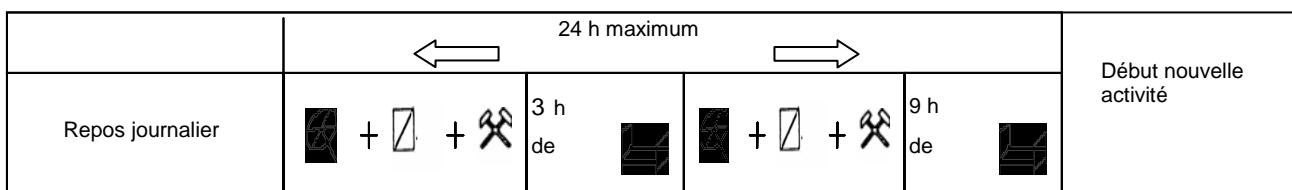
Elle peut se découper en deux périodes. Si c'est le cas, c'est obligatoirement **au moins 3 heures consécutives puis 9 heures minimum sans interruption**, soit 12 heures dans la période de 24 heures.

Le 3820/85 autorisait le fractionnement du repos journalier en trois périodes.

Exemple d'un repos journalier normal en une période :



Exemple d'un repos journalier normal en deux périodes :



3) Le repos journalier réduit

CE QUI CHANGE :

COMPENSATION SUPPRIMEE

Hors la conduite en équipage, le repos journalier réduit se définit comme une période de repos **d'au moins 9 heures mais de moins de 11 heures**, maximum trois fois par semaine.

Pour un seul conducteur, la compensation de 2 heures à la récupération liée à la réduction du repos journalier n'existe plus dans le nouveau règlement.

Exemple d'un repos journalier réduit :

Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi
Normal	Normal	Réduit	Réduit	Réduit	Normal
11 h	3h+9 h	10 h	9 h	9h30	Repos hebdomadaire

4) Le repos hebdomadaire

*LE REPOS HEBDOMADAIRE EST
TOUJOURS SOIT NORMAL SOIT
REDUIT*

Le repos hebdomadaire est une période hebdomadaire pendant laquelle un conducteur dispose librement de son temps.

L'article 8-6 du règlement 561/2006 mentionne qu'au cours de deux semaines 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 24 heures.**

Toutefois, la réduction est compensée par une période de repos équivalente prise en bloc avant la fin de la troisième semaine suivant la semaine en question.

Tout repos pris en compensation de la réduction d'un temps de repos hebdomadaire est rattaché à un autre temps de repos **d'au moins 9 heures**.

Un temps de repos hebdomadaire commence au plus tard à la fin de 6 périodes de 24 heures à compter du temps de repos hebdomadaire précédent.

5) Le repos hebdomadaire normal

*REPRISE DES DISPOSITIONS DU
3820/85*

Le repos hebdomadaire normal est toujours fixé à **au moins 45 heures consécutives**.

Ce temps de repos hebdomadaire commence au plus tard à la fin des 6 périodes de 24 heures à compter du temps de repos hebdomadaire précédent.

6) Le repos hebdomadaire réduit

CE QUI CHANGE :

*COMPENSATION APRES UN REPOS
REDUIT DE 24 HEURES AU LIEU DE
36 HEURES*

Hors la conduite en équipage, le repos hebdomadaire réduit est toute période **de repos de moins de 45 h**.

Ce repos peut-être réduit à un minimum **de 24 heures consécutives** sous réserve des dispositions de l'article 8 § 6 explicitées au chapitre 4 sur le repos hebdomadaire.

Ce repos hebdomadaire qui peut donc être réduit **de 24 h minimum** est obligatoirement compensé par un repos équivalent avant la fin de la troisième semaine.

Le règlement 3820/85 prévoyait bien une compensation mais pour un repos de 36 h minimum au domicile du conducteur ou de 24 h hors de sa résidence.

Il n'est pas possible de cumuler deux repos hebdomadaires réduits consécutifs. Par conséquent, après un repos hebdomadaire réduit, le conducteur bénéficie obligatoirement d'un repos hebdomadaire normal.

LES TEMPS DE CONDUITE

1) Durée maximale de conduite journalière

REPRISE DES DISPOSITIONS DU 3820/85

La durée maximale de conduite journalière **est fixée à 9 heures.**

Cependant, elle peut-être portée **à 10 heures sur une journée, deux fois par semaine.**

2) Durée maximale de conduite hebdomadaire

REPRISE DES DISPOSITIONS DU 3820/85

La durée de conduite hebdomadaire **est fixée à 56 heures pour les conducteurs grands routiers** et **52 heures pour les conducteurs courte distance** (décrets des 31 mars 2005 et 4 janvier 2007 et accords paritaires).

En pratique les durées hebdomadaires maximales de travail des secteurs du transport pour compte propre ne permettent pas d'atteindre 56 heures de conduite par semaine.

3) Durée de conduite totale

REPRISE DES DISPOSITIONS DU 3820/85

La durée de conduite totale accumulée au cours de deux semaines consécutives **ne doit pas dépasser 90 heures.**

4) Durée maximale de conduite continue

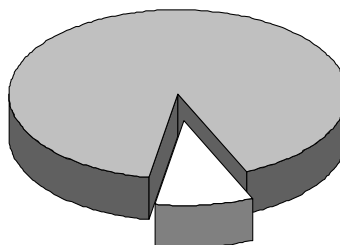
CE QUI CHANGE :

LA PAUSE REMPLACE LES INTERRUPTIONS

Le temps de conduite continue est fixé à 4 heures 30. Deux uniques possibilités existent :

1. **Après 4 heures 30 de conduite sans interruption, est obligatoire, une pause de 45 minutes au moins prise en une seule fois.**

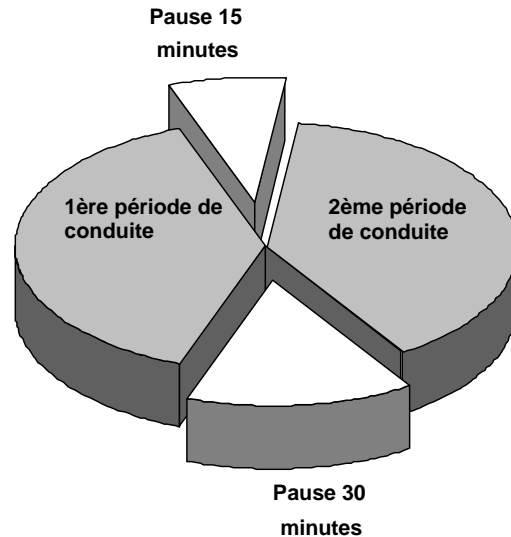
4h30 de conduite continue



Pause de 45 minutes

2. Dans les 4 heures 30 de conduite, la pause est fractionnée en deux périodes, la première est d'au moins 15 minutes et la seconde est d'au moins 30 minutes.

IL N'EST PAS AUTORISÉ D'INVERSER LES TEMPS DE PAUSE.



CE QUI CHANGE :

2 PAUSES AU LIEU DE 3
INTERRUPTIONS

Le règlement 3820/85 fixait dans les 4 heures 30 de conduite, 3 interruptions de 15 minutes.

LA CONDUITE EN ÉQUIPAGE

1) Conduite en équipage

La conduite en équipage est la situation dans laquelle, pendant une période de conduite comprise entre deux temps de repos journaliers consécutifs ou entre un temps de repos journalier et un temps de repos hebdomadaire, il y a au moins deux conducteurs à bord du véhicule pour assurer la relève.

2) Repos journalier en double équipage

CE QUI CHANGE :

UNE HEURE DE PLUS DE REPOS
JOURNALIER

Un conducteur participant à une conduite en équipage d'un véhicule doit avoir pris un nouveau temps de repos journalier **d'au moins 9 heures toujours dans les 30 heures** qui suivent la fin d'un temps de repos journalier ou hebdomadaire.

L'ancien règlement fixait une heure de moins, **soit 8 heures**.

3) Repos hebdomadaire en double équipage

Au cours de 2 semaines consécutives, un conducteur bénéficie de **45 heures de repos hebdomadaire ou 45 heures** et **au moins 24 heures** avec un repos compensateur, à condition qu'il soit rattaché à **un repos d'au moins 9 heures**.

LES CIRCONSTANCES PARTICULIERES

1) Prise en charge du véhicule et en revenir

DISPOSITIONS NOUVELLES

➤ **Conduite d'un véhicule de plus de 3,5 tonnes de PTAC :**

Si le véhicule n'est pas stationné au domicile du conducteur ni chez l'employeur, le temps passé pour se rendre sur le lieu de sa prise en charge ou en revenir **n'est pas considéré comme du repos ou d'une pause**. (sauf si le chauffeur se trouve dans un ferry ou un train et ait accès à une couchette).

➤ **Conduite d'un véhicule de moins de 3,5 tonnes de PTAC pour la prise en charge d'un véhicule de plus de 3,5 tonnes de PTAC :**

Si le conducteur conduit un véhicule non soumis au 561/2006 (moins de 3,5 tonnes de PTAC) pour prendre en charge un véhicule soumis au 561/2006 ou en revenir, s'il ne se trouve pas au lieu de résidence du chauffeur ni à l'établissement de l'employeur le temps passé **est considéré comme « autre tâche »**.

2) Possibilité de déroger au texte

Il est toujours possible de déroger pour des mesures sécuritaires aux dispositions des temps de conduite et de repos pour permettre au véhicule de rejoindre un point d'arrêt.