

Comme vous le constaterez dans ce dépliant relatif au cadre juridique, réglementaire et social du transport par autocar, les contraintes à respecter sont particulièrement complexes en raison de la superposition de différents textes.

Seul un professionnel informé et rigoureux sera capable de maîtriser complètement cette réglementation.

S'agissant plus précisément des règles sociales, lorsque la durée du trajet nécessite de recourir à plus d'un conducteur, le transporteur pourra prévoir :

- Soit un double équipage (deux conducteurs à bord, au moins à partir de la fin de la 1ère heure de trajet),
- Soit un relais (remplacement, en cours de trajet du conducteur par un autre, qui se sera reposé avant de prendre le volant).

Une fois partis...

Une fois partis, la sécurité doit continuer de primer sur le reste... y compris l'horaire !

Si la sécurité repose pour beaucoup sur le conducteur, votre rôle n'en restera pas moins essentiel, notamment pour rappeler aux passagers :

- Le port de la ceinture de sécurité, obligatoire dans les autocars qui en sont équipés,
 - La nécessité d'un **calme** suffisant pour ne pas distraire le conducteur,
- Le **respect des horaires** indispensables au respect des contraintes réglementaires.

**et vous souhaitent
un agréable voyage en autocar**



Votre transporteur adhérent à la Fédération des Transporteurs de Voyageurs de Provence - Alpes - Côte d'Azur - Corse



368, boulevard Henri-Barnier - 13016 Marseille

www.fntv-paca.com



Plus accueillant



Plus écologique



Plus économique



Plus sûr



Le règlement européen 561-2006 applicable depuis le 11 avril 2007 et l'article 2-III de l'arrêté du 9 mai 2007 prévoient explicitement la recherche de la coresponsabilité des donneurs d'ordre et organisateurs de voyages en cas d'infraction. Votre responsabilité peut être également lourdement engagée en cas d'accident. Si vous devez consulter plusieurs entreprises, il importe d'analyser correctement le rapport qualité-prix des offres qui vous sont faites. En effet, l'offre la moins chère est rarement la meilleure.

Recommandations aux organisateurs de transports et voyageurs par autocar

Le transport par autocar est particulièrement encadré par de nombreuses réglementations concernant :

- L'accès à la profession de transporteur ;
- Les conditions de travail des conducteurs ;
- Leur formation initiale et continue ;
- Le suivi de leur aptitude médicale ;
- Le contrôle technique des véhicules ;
- Le code de la route ;
- Et bien d'autres aspects.



**Un voyage en car
ça se prépare !**



La sécurité, c'est l'affaire de tous
(y compris du passager)

Le respect de l'ensemble des prescriptions applicables au transport par autocar a un coût pour l'entreprise qui se traduit par un prix pour son client.

Qu'il s'agisse d'une excursion à la journée, ou d'un long voyage, l'autocar vous permettra de profiter de la beauté des sites traversés, et ce en toute convivialité, au meilleur prix et dans la plus grande sécurité.

Pour que l'autocar reste le mode de déplacement le plus sûr, votre autocariste adhérent de la FNTV PACA/Corse a placé la sécurité au cœur de ses préoccupations.

Or, si celle-ci repose d'abord et avant tout sur les épaules du conducteur, nous avons tous un rôle à jouer. Dirigeants, conducteurs, organisateurs, voyageurs, parents : ensemble, faisons de la sécurité notre priorité !



**Les Professionnels de la FNTV PACA/Corse
vous remercient de votre attention**



Principales règles applicables au transport routier de voyageurs



Le conducteur

Pour assurer une prestation optimale offrant toute les garanties de sécurité, le permis de conduire Transports en Commun (permis D) ne suffit pas...le conducteur doit être titulaire d'une formation initiale, respecter en permanence la réglementation en vigueur et suivre tous les 5 ans une formation de remise à niveau obligatoire.



L'autocar

L'autocar fait l'objet d'une « hyper réglementation sécuritaire » depuis près de 10 ans afin d'assurer aux passagers une sécurité maximale



Les règles sociales

Les règles sociales applicables dans le transport par autocar ont plusieurs sources : réglementation sociale européenne, code du travail et convention collective. Elles sont bâties pour garantir d'abord et avant tout la sécurité des voyageurs transportés.



Le cadre juridique, réglementaire et social du transport par autocar : Conduire un autocar est un métier à très haute responsabilité qui exige un grand professionnalisme. Il est donc indispensable de respecter les règles élémentaires de sécurité notamment en ce qui concerne :

Le conducteur

Le permis D : Il est obligatoire pour conduire les véhicules comportant plus de 8 places assises (outre le siège du conducteur) ou transportant plus de 8 personnes. Le conducteur doit être âgé d'au moins 21 ans.

La formation des conducteurs à la sécurité : Elle se concrétise à travers deux options :

- Une formation initiale minimale obligatoire courte (FIMO) de 140 h,
- Une formation initiale longue (CAP, titre professionnel).

Ces formations insistent notamment sur la réglementation européenne et nationale relative aux temps de conduite et de repos. Très stricte, cette législation contribue également à rendre le transport par autocar plus sûr. La formation initiale donne lieu à la délivrance d'une carte de qualification de conducteur, renouvelée tous les 5 ans par un stage de Formation Continue Obligatoire (FCO).

Visite médicale : Deux volets,

- Un examen médical confirmant la validité du permis de conduire, tous les 5 ans pour les conducteurs âgés de moins de 60 ans ; chaque année à partir de 60 ans.
- Le verdict de la Médecine du Travail confirmant l'aptitude au poste de travail tous les 24 mois.

Alcoolémie et prévention des addictions : pour les conducteurs d'autocars, il est interdit de conduire avec un taux d'alcool égal ou supérieur à 0,2 gramme par litre de sang. Ce taux est de 0,5 g par litre de sang pour tous les autres conducteurs.

La FNTV PACA s'est par ailleurs engagée avec l'AFT-IFTIM et la DIRECCTE dans une démarche de sensibilisation des entreprises et des conducteurs à la prévention des addictions.

L'autocar

Les limitations de vitesse : la vitesse des autocars est limitée à 100 km/h sur autoroute, 90 km/h sur les routes et 50 km/h en agglomération. Les autocars sont par ailleurs équipés de limiteurs de vitesse : depuis le 1^{er} janvier 1985 pour les véhicules dont le PTAC est supérieur à 10 tonnes et depuis le 1^{er} janvier 2007 pour les véhicules dont le PTAC est inférieur ou égal à 10 tonnes. Les véhicules dont le PTAC dépasse 4 tonnes et qui sont appelés à circuler dans des régions difficiles ou accidentées sont obligatoirement équipés de ralentisseur.

L'éthylotest anti-démarrage (EAD) : l'EAD est un dispositif bloquant le démarrage du véhicule en cas de taux d'alcoolémie égal ou supérieur à un taux prédéfini de concentration d'alcool par litre d'air expiré. Depuis le 1^{er} janvier 2010, tout autocar neuf et susceptible de transporter des enfants, doit être équipé d'un EAD. Au 1^{er} septembre 2015, l'ensemble du parc d'autocars devra être équipé d'EAD.

La chronotachygraphe : Installé à bord des véhicules de transport de personnes de plus de 9 places (conducteur compris), il enregistre la vitesse, le kilométrage et les activités du conducteur. Depuis le 1^{er} mai 2006, l'installation d'un nouveau modèle d'appareil numérique (carte conducteur munie d'une puce) est obligatoire pour les véhicules neufs.

L'obligation d'équipement des autocars neufs en ceinture de sécurité : l'arrêté du 5 décembre 1996 a rendu obligatoire l'installation de ceintures de sécurité aux autocars de plus de 3,5 tonnes mis en circulation depuis le 1^{er} octobre 1999 et à ceux de moins de 3,5 tonnes mis en circulation depuis le 1^{er} octobre 2001.

L'obligation du port de la ceinture de sécurité dans les autocars : le décret n° 2003-637 du 9 juillet 2003 en modifiant les articles R. 412-1 et R.412-2 du code de la route a étendu l'obligation du port de la ceinture de sécurité aux occupants des véhicules de transport en commun de personnes, lorsque les sièges sont équipés d'une ceinture de sécurité. Le conducteur d'un autocar n'est pas responsable du fait que les passagers qu'il transporte (adultes ou enfants) ne sont pas attachés.

Cette responsabilité incombe à l'organisateur du transport et au voyageur lui-même.

La généralisation de l'équipement des véhicules en ceinture de sécurité (arrêté du 13 octobre 2009 introduisant un article 70 ter à l'arrêté du 2 juillet 1982) : Au 1^{er} septembre 2015, l'ensemble du parc national d'autocars devra être équipé de ceinture de sécurité.

Contrôle technique des autocars : Visite technique complète tous les 6 mois dans des ateliers agréés par l'Etat avec vérification de l'état et du bon fonctionnement du véhicule et de ses équipements.

Les règles sociales

L'amplitude (durée entre 2 repos journalier/hebdomadaire) : 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.

Durée du travail : la durée quotidienne du travail effectif ne peut excéder 10 heures (prolongation à 12 h une fois par semaine, voire deux fois sous certaines conditions). La durée hebdomadaire du travail effectif ne peut excéder 48 heures sur une semaine isolée et 44 heures par semaine en moyenne sur 12 semaines.

Conduite journalière : la durée maximale de conduite journalière est limitée à 9 heures (durée pouvant être portée à 10 heures deux fois par semaine).

Conduite continue : un conducteur ne peut conduire plus de 4h30 sans interruption, temps à l'issue duquel il doit observer une pause ininterrompue d'au moins 45 minutes (cette pause peut être remplacée par une pause d'au moins 15 minutes suivie d'une pause d'au moins 30 minutes réparties au cours de la période de conduite continue).

Repos journalier : la durée du repos journalier est fixée à 11 heures consécutives (sous certaines conditions, elle peut être réduite à 9 heures consécutives dans la limite de 3 fois entre deux repos hebdomadaires, ou fractionnée en deux périodes de 3 heures au moins puis de 9 heures au moins).

Repos hebdomadaire : la durée de repos hebdomadaire est de 45 heures (dans certaines conditions, cette durée peut être réduite, les heures non prises devant alors être récupérées dans les 3 semaines suivantes).

Nous mettons à votre disposition sur simple demande un document plus complet sur les principales règles sociales applicables au transport routier de voyageurs.