



Transport de marchandises Règlementation sociale européenne et française

Alors que nous constatons de plus en plus d'infractions relevées en la matière à l'encontre de nos clients, nous vous proposons un tour d'horizon des principales règles devant être respectées par vos conducteurs.

Nous vous invitons à nous contacter pour toutes questions ou précisions complémentaires.

Normes maximales de temps de travail

PERSONNEL ROULANT	Durée journalière	Durée hebdomadaire sur une semaine isolée	Durée Hebdomadaire moyenne
Apprentis	8h	35h	35h
Grands routiers	12h (temps de service)	56h	53h (689h par trimestre ou 918h par quadrimestre)
Conducteurs affectés à des services de messagerie et convoyeurs de fonds	12h (TS)	48h	44h (572/762)
Autres catégories de conducteurs	12h (TS)	52h	50h (650/866)*
Conducteurs de nuit ⁽¹⁾	10h (temps de travail) ⁽²⁾	Idem ci-dessus selon catégorie	Idem ci-dessus selon catégorie
Conducteurs non qualifiés de travailleurs de nuit dont l'horaire empiète sur l'intervalle 24h / 5h	10h (TT)	Idem ci-dessus selon catégorie	Idem ci-dessus selon catégorie

* Dans la limite de 48 heures ou 624 heures par trimestre ou 830 heures par quadrimestre au sens de la définition du temps de travail qui donne le « a » de l'article 3 de la directive 2002/115/CE du Parlement Européen et du conseil du 11 mars 2002.

⁽¹⁾ Conducteur de nuit = affecté régulièrement à un horaire de nuit (3h au moins 2 fois par semaine dans l'intervalle 22h – 5 h) ou ayant effectué sur 12 mois au moins 270h de nuit.

⁽²⁾ Y compris lorsqu'ils travaillent de jour.

Maximum journalier de travail pour un roulant travaillant la nuit : 10 heures !

La chambre criminelle de la Cour de cassation a confirmé : « Il ressort des dispositions claires et précises de l'article L. 3312-1 du code des transports, qui est conforme à l'article 7 de la directive 2002/15/CE du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail dans les transports routiers et qui reprend la teneur de l'ancien article L. 213-11 du code du travail maintenu en vigueur par l'ordonnance 2007/329 du 12 mars 2007, que **la durée quotidienne du travail d'un salarié du personnel roulant d'une entreprise de transport, dans l'hypothèse d'un travail de nuit ou d'un travail compris, sur une période de vingt-quatre heures, dans l'intervalle entre 24 heures et cinq heures, ne peut excéder dix heures** ».

Lire l'arrêt ? [Cass Crim 11 mars 2014, n°12-87178](#)

Normes communautaires de temps de conduite et de repos (Règlement CE 561/2006 applicable à tout conducteur d'un véhicule de +3,5 T de PMA)

	CONDUITE	REPOS / PAUSE
Continue	4h30	Repos ou pause d'au moins 45 mn (ou 15 mn puis 30 mn dans le cours et au terme de la période de conduite ⁽¹⁾)
Journée (entre 2 repos journaliers ou 1 repos journalier et 1 repos hebdomadaire)	9h portées à 10h 2 fois par semaine civile	Repos : — soit de 11h par 24h, réduites à 9h au plus 3 fois par semaine (période comprise entre 2 repos hebdomadaires normaux) — soit de 12h en 2 périodes (3h puis 9h minimum, dans cet ordre) Cas du double équipage : 9h véhicule à l'arrêt par période de 30 heures suivant un repos hebdomadaire ou quotidien.
Semaine	56h	45h ⁽²⁾ , réduites à 24h avec compensation avant la fin de la 3 ^{ème} semaine suivant la semaine en cause et si le véhicule est équipé d'une couchette
2 semaines consécutives	90h	2 repos normaux ou 1 repos normal + 1 repos réduit (avec compensation)

- (1) Une pause identifiée par le symbole « lit » (┌─) de 30 mn, fractionnable en périodes de 15 mn, doit être prise dans une journée de travail de 9h au plus (ou 45 mn si + de 9h).
- (2) Porté à 48 heures par la Convention Collective.

Afin de sécuriser vos pratiques, LEGIS ASSUR invente l'audit numérique de vos fichiers !

Ces dernières années les **contrôles DREAL** reviennent sur le devant de la scène, avec un alourdissement des obligations. Il faut donc que l'entreprise se prépare à ce moment particulier, pour anticiper et éviter les sanctions.

S'il est possible de classer, contrôler, compléter des disques, c'est bien plus difficile avec des fichiers numériques cryptés. La plupart des éditeurs de logiciel ont conçu leurs modules numériques comme des étagères, dans lesquelles on peut stocker des fichiers mais sans contrôle global de cohérence. Or **tous les fichiers numériques sont analysés par le contrôleur et les absences de fichiers donnent une image très négative de l'entreprise.**

Nous vous proposons donc de faire, par le biais de notre prestataire, le point sur votre degré de conformité en matière de fichiers numériques, C1B et V1B.

L'audit proposé se décompose en trois phases :

- 1 - Vous envoyez vos fichiers cartes et véhicules C1B et V1B à notre prestataire expert ;
- 2 - Sous 1 mois, vous recevez le résultat de l'audit et s'il n'y a pas d'anomalie majeure (pas de risque DREAL), vous en êtes informés et l'intervention s'arrête sans facturation ;
- 3 - Si par contre l'analyse de votre dossier laisse apparaître des points sensibles (manque de données conducteurs ou véhicules, conduite sans carte importante, infractions répétitives...), un rapport d'audit sera réalisé avec votre concours, à distance, et vous sera transmis. Dans ce cas l'audit fera l'objet de la facturation prévue.

Plus d'information ? [Télécharger notre note d'information et le bon de souscription](#)

Nous contacter ? Mail: juristes@legisassur.fr Téléphone: 04.81.34.00.15

LEGIS ASSUR - 9 rue des carmes - 38200 VIENNE

SARL au capital de 50.000 € - RCS VIENNE 528 948 474 - ORIAS 11 059 295 - www.legisassur.fr