

Réglementation Sociale Européenne (RSE)

Je découvre et j'apprends…

1 – Champs d'application de la RSE

1.1 – Objectifs de la RSE

Les instances communautaires ont élaboré et mis en place, depuis 1969, une réglementation rigoureuse des temps de conduite et de repos, ainsi que de quelques autres points considérés comme ayant une incidence directe sur la sécurité routière, dans un triple souci :

1.2 – Pays concernés par la RSE

Soit, les pays concernés par l'application de ce règlement sont :
- Les 27 pays de la Communauté Européenne
- Les pays membres de l' E.E.E. (Espace Économique Européen) : Norvège, Islande et Liechtenstein.
- La Suisse

1.3 – Qui doit respecter la RSE

1.3.1 – Les conducteurs concernés :

1.3.2 – Les véhicules concernés

Initialement, est concerné, par la présente réglementation, tout transport par route, intérieur comme intracommunautaire, exécuté au moyen d'un véhicule dont la masse maximale autorisée excède 3.5 tonnes. Sont donc concernés :





1.3.3 – Les véhicules dispensés

Outre les véhicules dont la masse maximale autorisée n'excède pas 3.5 tonnes, le présent règlement place hors de son champ d'application dix catégories de véhicules (dont l'une depuis le 2 mars 2015). Neuf d'entre elles intéresse le transport de marchandises.

1.3.4 – Autres véhicules dispensés sur le territoire français

L'article 13.1 du règlement n°561-2006, tel que modifié par le règlement n°165-2014 établit une liste de 16 catégories de véhicules utilisés pour le transport de marchandises de caractère très particulier pour lesquels les États membres peuvent déroger, en trafic intérieur ou, avec l'accord de l'État intéressé, sur le territoire d'un autre État membre, à ses articles 5 à 9 (articles relatifs aux équipages, durées de conduite, pauses et temps de repos).

Ces dérogations ne peuvent être accordées qu'à une double condition : que cela ne soit pas préjudiciable aux objectifs visés à l'article 1er du règlement (notamment " améliorer les conditions de travail et la sécurité routière ") **et qu'information en soit faite à la Commission Européenne.**

1.4 – Le chronotachygraphe

Cet appareil de contrôle est un dispositif destiné à être installé à bord des véhicules routiers pour indiquer, enregistrer, imprimer, stocker et fournir de manière automatique ou semi-automatique des données sur la marche de ces véhicules y compris leur vitesse, et des données sur certaines périodes d'activités du conducteur.

1.4.1 – Les 4 positions du chronotachygraphe



En fait cette position ne se trouve plus que sur les tachygraphes les plus anciens. Avec les appareils récents, l'enregistrement de la conduite s'opère automatiquement dès que le véhicule entre en mouvement (dès que les roues tournent).



Toute période pendant laquelle un conducteur n'a pas le droit de conduire ou d'effectuer d'autres tâches, et qui doit lui permettre uniquement de se reposer.



Relève de ce symbole les temps consacrés au chargement ou au déchargement (même si l'opération est effectuée par le client), à l'établissent des documents de transport, à l'entretien du véhicule, à son avitaillement en carburant ou encore aux formalités en douanes... et enfin les temps d'attente de toute nature lorsque leur durée prévisible n'est pas connue à l'avance.



Ces périodes comprennent :
- les périodes pendant lesquelles les conducteurs ne sont pas tenus de rester à leur poste de travail mais doivent être disponibles pour répondre à des appels éventuels afin d'entreprendre ou de reprendre la conduite ou de faire d'autres travaux. La durée prévisible de ces périodes doit être connue à l'avance.
- les périodes d'attente dues à des interdictions de circulation, d'attente aux frontières, ou les périodes d'accompagnement d'un véhicule transporté par ferry-boat ou train,
- le temps passé à côté du conducteur ou sur une couchette pendant la marche du véhicule

1.4.2 – Véhicule en mouvement

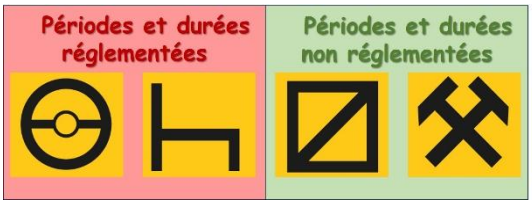
Aujourd'hui rares sont les tachygraphes à disposer d'une position « Conduite » à sélectionner de façon manuelle.
L'appareil étant directement relié aux roues, celui-ci se met en position de conduite automatiquement dès la mise en mouvement du véhicule.
NB : Ce dispositif automatique est toujours attribué au conducteur "1". Quant au conducteur "2", le tachygraphe l'inscrit automatiquement en position "Disponibilité" sur cette même période.

1.4.3 – Véhicule à l'arrêt

Certains tachygraphes sont programmés pour se mettre automatiquement en position « Repos » lorsque le véhicule est immobilisé et que le conducteur coupe le "contact" du véhicule.

1.5 – Règles de base appliquées à cette RSE

1.5.1 – Les activités réglementées



Le temps passé en position « autres tâches » et/ou en « disponibilité » ne sont par pris en compte dans la R S E.

Le conducteur se doit de respecter :
- des périodes et durées maximales de conduite à ne pas dépasser
- des périodes et durées de repos et pauses à respecter impérativement

1.5.2 – Les périodes réglementées

Cette " journée " ne commence pas obligatoirement à 0h00 pour se terminer à Minuit, elle n'est donc pas associée aux 7 jours de la semaine du calendrier.

Au contraire de la journée, la semaine réglementaire correspond à une semaine normale du calendrier.

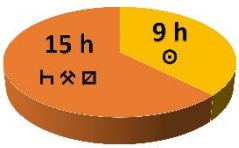
2 – Durées maximales de conduite

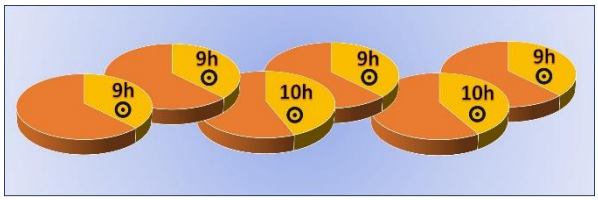
2.1 – Maximum de conduite continue

En effet, cette limitation particulière impose au conducteur qui atteint, un moment donné, un total continu ou discontinu de 4 heures 30 passées au volant, d'observer une interruption, à moins qu'il ne prenne un temps de repos.

2.2 – Maximum de conduite journalière

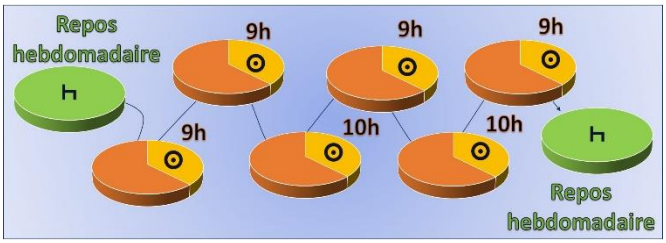
Définition : La durée de conduite journalière est constituée par la durée totale de conduite comprise entre deux repos journaliers ou entre un repos journalier et un repos hebdomadaire.
Elle ne prend en compte que les durées réelles de conduite des véhicules soumis au présent règlement.





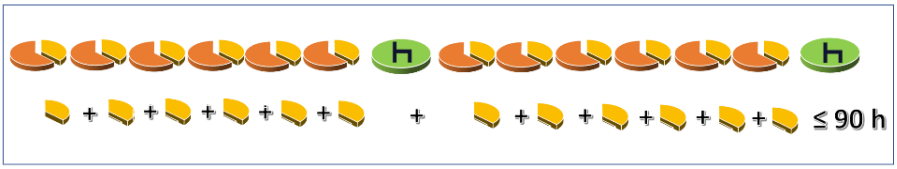
2.3 – Maximum de conduite hebdomadaire

Définition : La durée de conduite hebdomadaire est constituée sur toute la période d'activité comprise entre deux repos hebdomadaires.



2.4 – Maximum de conduite sur 2 semaines consécutives





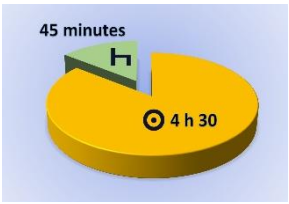
3 – Durées minimales de repos

3.1 – Définition du repos

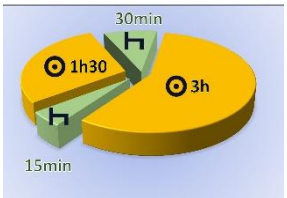
3.2 – Interruptions de conduite : les pauses et/ou « coupures »

Ce sont des interruptions de conduite pendant lesquelles le conducteur n'exerce aucune activité physique professionnelle (pause) ou reste à disposition (attente) : Durant une interruption de conduite, le conducteur ne doit pas charger, ni décharger son véhicule…
Sous réserve de respecter la durée minimale prévue, sont considérées comme pause et interruption de conduite

3.2.1 – Interruption de la conduite en une seule période



3.2.2 – Interruption de la conduite fractionnée



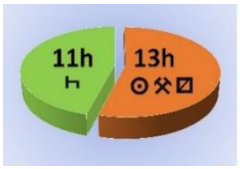
Il est possible de fractionner ces 45 minutes pendant la période de conduite continue à condition que chaque pause ne soit pas inférieure à 15 minutes.

3.3 – Repos journalier

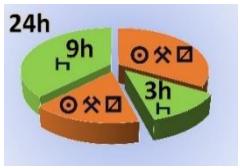
Le repos journalier est défini comme la partie d'une journée pendant laquelle un conducteur peut disposer librement de son temps et qui peut être un temps de repos journalier normal ou un temps de repos réduit.

C'est dans chaque période de 24 heures écoulées après la fin d'un repos journalier ou hebdomadaire, que le conducteur doit prendre un nouveau temps de repos journalier (normal ou réduit).

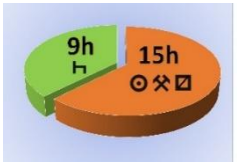
3.3.1 – Repos journalier normal en 1 seule période



3.3.2 – Repos journalier normal fractionné



3.3.3 – Repos journalier réduit



3.4 – Repos hebdomadaire

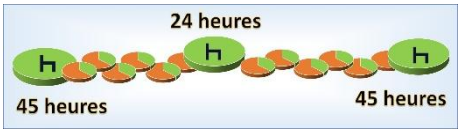
3.4.1 – Repos hebdomadaire normal



Limitation du nombre de périodes de conduite journalières :

Pour rappel, le conducteur doit prendre un repos hebdomadaire après un maximum de 6 périodes de conduite journalières, et, dans ce cas, la durée de repos hebdomadaire prévue est de 45 heures consécutives.

3.4.2 – Repos hebdomadaire réduit



Le conducteur a la possibilité de réduire sont repos hebdomadaire (exemple dans le cas d'un repos pris hors du domicile). La durée de ce repos peut être réduite à 24 heures. Mais le conducteur n'a pas la possibilité de prendre 2 repos hebdomadaires consécutifs réduits.

Le temps de repos ainsi reporté doit être rattaché à un autre repos d'au moins 9 heures.

4 – Règles particulières

4.1 – Circulation en double équipage

4.1.1 – Repos journalier en double équipage

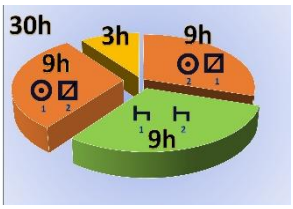
En cas de double équipage, ce présent règlement prévoit un régime spécifique distinct de celui applicable en cas de conducteur unique :

Si le conducteur en fait le choix et dès lors qu'il intervient loin du point d'attache, ce repos peut être pris dans le véhicule, à la double condition qu'il soit équipé d'une couchette et qu'il soit à l'arrêt.

4.1.2 – Repos journalier en double équipage

La journée correspond à une période de 30 heures.





Soit, par période de 30 heures, 18 heures de conduite "journalière" maximum pour les 2 conducteurs.
Lorsque le véhicule est en mouvement, le conducteur qui ne conduit pas est alors en « disponibilité ».

4.2 – Cas du transport en ferry-boat ou en train



- Le repos ne peut-être interrompu qu'une seule fois.
- Les périodes de repos journalier doivent être prises à terre et à bord du ferry ou du train
- La période entre les parties de repos ne doit pas dépasser 1 heure avant ou après l'embarquement,
- Le conducteur doit pouvoir bénéficier de lits ou de couchettes
- La durée totale du repos est augmentée de 2 heures.

4.3 – Notion de dérogations « de sureté » à l'initiative du conducteur

Cette action reste sous réserve de ne pas compromettre la sécurité routière et en aucun cas avoir fait l'objet d'une "programmation" de la part de l'employeur. de service.

Le conducteur est autorisé, en situation exceptionnelle et fortuite, à dépasser les durées maximales de conduite voir réduire ses temps de repos dans la mesure nécessaire pour atteindre un point d'arrêt approprié permettant d'assurer la sécurité des personnes, du véhicule ou de son chargement. Le conducteur doit mentionner le genre et le motif de la dérogation sur la feuille d'enregistrement du tachygraphe ou sur un registre de service.