

DEFINITIONS

Il est indispensable pour une bonne compréhension de parler le même langage. Si la définition de certains mots peut paraître inutile, elle est en fait nécessaire.

SEMAINE : La période comprise entre lundi 00 heures et dimanche 24 heures.

JOURNEE : Intervalle de temps au plus égal à 24 heures compris entre 2 périodes de repos journalier ou entre un repos journalier et un repos hebdomadaire ou vice-versa.

DUREE DE CONDUITE : Durée de l'activité de conduite enregistrée.

PERIODE DE CONDUITE : Une durée de conduite cumulée entre le moment où le conducteur se met au volant après un temps de repos ou une pause et le moment où il observe un temps de repos ou une pause. Le temps de conduite peut être continu ou fragmenté.

PRISE DE SERVICE : C'est le moment où l'on démarre une période d'activité journalière quelle que soit l'heure.

FIN DE SERVICE : C'est le moment où l'on termine une période d'activité journalière. C'est le début du repos journalier et / ou hebdomadaire.

Le chrono tachygraphe numérique parle de « prise de quart » et « fin de quart ».

AMPLITUDE : C'est le résultat de la soustraction : heure de fin de service moins heure de prise de service.

Vous commencez votre journée à 6h00 pour la terminer à 17h30, quelles que soient vos activités, votre amplitude est de 17h30 - 6h00 = 11h30

En France la Loi ne limite pas l'amplitude.

Par contre le règlement 561/2006 la limite indirectement en imposant des périodes de repos minimum sur 24 heures.

Dans chaque période de vingt-quatre heures écoulées après la fin de son temps de repos journalier ou hebdomadaire antérieur, le conducteur doit avoir pris un nouveau temps de repos journalier.

Si la partie du temps de repos journalier qui tombe dans cette période de vingt-quatre heures est de neuf heures au moins, mais de moins de onze heures, le temps de repos journalier en question est considéré comme un temps de repos journalier réduit.

Cela sous entend que pour avoir un repos journalier normal, il faut que celui-ci soit compris dans la période de 24 h suivant la prise de service du jour, donc 24 - 11 = 13 h ; 24 - 9 = 15 h dans le cas d'un repos réduit.

TEMPS DE REPOS JOURNALIER : 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 journalier réduit»:

- «temps de repos journalier normal»: toute période de repos d'au moins onze heures. Ce temps de repos journalier normal peut aussi être pris en deux tranches, dont la première doit être une période ininterrompue de trois heures au moins et la deuxième une période ininterrompue d'au moins neuf heures.
- «temps de repos journalier réduit»: toute période de repos d'au moins neuf heures, mais de moins de onze heures.

TEMPS DE REPOS HEBDOMADAIRE : Une période hebdomadaire pendant laquelle un conducteur peut disposer librement de son temps, et qui peut être un «temps de repos hebdomadaire normal» ou un «temps de repos hebdomadaire réduit» :

- «temps de repos hebdomadaire normal»: toute période de repos d'au moins quarante-cinq heures;
- «temps de repos hebdomadaire réduit»: toute période de repos de moins de quarante-cinq heures, pouvant être réduite à un minimum de vingt-quatre heures consécutives, 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.

PAUSE : Toute période pendant laquelle un conducteur n'a pas le droit de conduire ou d'effectuer d'autres tâches, et qui doit uniquement lui permettre de se reposer. Le temps de mise à disposition n'est pas considéré comme une pause.

REPOS : Toute période ininterrompue pendant laquelle un conducteur peut disposer librement de son temps.

AUTRE TACHE : Toute activité, à l'exception de la conduite, définie comme temps de travail à l'article 3, point a), de la directive 2002/15/CE, y compris toute activité accomplie pour le même ou un autre employeur dans le secteur du transport ou en dehors.

LA LOI : LES TROIS REGLEMENTATIONS A RESPECTER SIMULTANEMENT

561/2006

CONDUITE

Conduite continue 4h30
Pause : 0h45 pouvant être fractionnée en 2 pauses dont la première est de 15 minutes minimum et la seconde de 30 minutes minimum.

Conduite journalière

9 heures
possibilité 10 heures 2 fois par semaine
Conduite hebdomadaire
56 heures
90 heures maxi sur 2 semaines

REPOS JOURNALIER

11 heures continues sur 24 heures
La période de 24 heures commence à la prise de service.
dérogation :
9 heures consécutives maxi 3 fois par semaine.
12 heures en 2 périodes

une première période de 3 heures et une seconde de 9 heures minimum.

REPOS HEBDOMADAIRE

45 heures consécutives dérogations :
24 heures consécutives récupération avant la fin de la 3ème semaine
Double équipage
repos journalier 9 heures sur une période de 30 heures

le temps de travail des salariés

Temps de travail
par jour : 10 heures
12 heures 1 fois par semaine
(Une seconde fois sous certaines conditions)

Temps de travail hebdomadaire

35 heures
48 heures maxi sur 1 semaine
44 heures en moyenne sur 12 semaines

Pause (pouvant être combiné avec pause ou repos de RSE)

30 minutes si journée entre 6 h et 9 h et 45 minutes si journée supérieure à 9 h.

Les conducteurs en messagerie et les transports de fonds rentrent dans cette catégorie.

DECRET FITERMAN 83/40 modifié

CALCULS A LA SEMAINE
Temps de Service = TS
Temps de Travail Effectif = T.T.E.

T.T.E. = TS =  +  + 

Toutes les heures de TTE ou TS sont rémunérées

MAXI Temps de Service pour conducteur Longue Distance
10 heures par jour (12h 1 x par semaine)

DUREE DE TEMPS de service maximale hebdomadaire sur une semaine isolée	DUREE DE TEMPS de travail normal hebdomadaire sur 3 mois
56 heures	35 h + 8 h d'équivalence = 43 h/semaine, ou 559 heures par trimestre
MAXI Temps de Service pour conducteur Courte Distance	
52 heures.	35 h + 4 h d'équivalence = 39 h/semaine, ou 507 heures par trimestre
Conducteurs de messagerie et convoyeurs de fonds.	
48 heures.	35 h/semaine ou 455 heures par trimestre

Le T.T.E. est la base de calcul des heures supplémentaires et du repos compensateur

Le règlement européen s'applique à l'intérieur du cadre de la réglementation française !!!

Attention !!!!

Une période au sens du 561/2006 débute à la prise de service du conducteur.

Les 10 heures de travail sont calculées par jour calendaire (de 0 heure à 24 heures)