



Bagages

(Article 6 du contrat-type annexé à l'article D3112-3 du code des transports)

Le transporteur est responsable des bagages placés en soute. Ces bagages doivent faire l'objet d'un étiquetage par leur propriétaire.

La perte ou la détérioration de bagage liée à un accident résultant de l'utilisation de l'autocar donne lieu à une indemnisation du passager par le transporteur pour tout dommage justifié dont il sera tenu pour responsable. Le montant maximal de l'indemnisation est fixé à 1 200 € par bagage.

En cas de perte ou d'avarie de bagages placés en soute, l'indemnité que devra verser le transporteur pour tout dommage justifié dont il sera tenu pour responsable est limitée à la somme de 1200 € par unité de bagage.

Le cas échéant, les pertes et avaries de bagages placés en soute doivent immédiatement faire l'objet de réserves émises par le donneur d'ordre ou par le passager auprès du transporteur. Sauf lorsque ces réserves sont explicitement acceptées par le transporteur ou en cas de perte totale de bagages, une protestation motivée les confirmant doit lui être adressée par lettre recommandée ou par acte extrajudiciaire, au plus tard trois jours, non compris les jours fériés, après la récupération des bagages, objets du litige.

En cas de détérioration de fauteuils roulants, ou tout autre équipement de mobilité ou de dispositif d'assistance, le coût de l'indemnisation est au moins égal au coût de remplacement ou de réparation.

Le transporteur, ou son préposé-conducteur, se réserve le droit de refuser les bagages dont le poids, les dimensions ou la nature ne correspondent pas à ce qui avait été convenu avec le donneur d'ordre, ainsi que ceux qu'il estime préjudiciable à la sécurité du transport.

Les bagages à main, dont le passager conserve la garde, demeurent sous son entière responsabilité.

Avant l'exécution du service, le donneur d'ordre informe chaque passager des dispositions ci-dessus, notamment en ce qui concerne la garde des bagages à main et la limite d'indemnisation des bagages placés en soute.

A la fin du transport, le donneur d'ordre, son représentant et les passagers sont tenus de s'assurer qu'aucun objet n'a été oublié dans l'autocar. Le transporteur décline toute responsabilité en cas de détérioration ou de vol de tout ce qui pourrait y avoir été laissé.

Conclusion du contrat, aspects financiers, modification en cours de réalisation, évènement ou incident en cours de service, résiliation

(articles 9,10,11,13 et 15 du contrat-type annexé à l'article D3112-3 du code des transports)

Rémunération du transport et des prestations annexes et complémentaires (art. 9)

La rémunération du transporteur comprend le prix du transport stricto sensu, qui inclut notamment la rémunération du ou des conducteurs, celui des prestations annexes et complémentaires, auxquelles s'ajoutent les frais liés à l'établissement et à la gestion administrative et informatique du contrat de transport, ainsi que toute taxe liée au transport et, ou, tout droit dont la perception est mise à la charge du transporteur. Le prix du transport est également établi en fonction du type d'autocar utilisé, de ses équipements propres, d'éventuels équipements complémentaires, du nombre de places offertes, du volume souhaité des soutes, de la distance du transport, des caractéristiques et sujétions particulières de circulation.

Conformément aux dispositions de la convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport, la prise en charge des frais de repas et d'hébergement du ou des conducteurs incombe au transporteur; elle est incluse dans le prix du transport. Toute prestation annexe ou complémentaire est rémunérée au prix convenu. Tel est le cas notamment :

- du stationnement de longue durée sur un site ;
- des transferts aériens, ferroviaires, maritimes du ou des conducteur(s) en cas de longue période d'inactivité ;
- des transports complémentaires maritimes (ferries) ou ferroviaires (tunnels) ;
- de l'assurance-bagages que peuvent éventuellement souscrire les passagers. Toute modification du contrat de transport initial imputable au donneur d'ordre, telle que prévue à l'article 14, entraîne un réajustement des conditions de rémunération du transporteur. Cette rémunération peut également être modifiée s'il survient un évènement ou incident tel que prévu à l'article 15. Le prix de transport initialement convenu est révisé en cas de variations significatives des charges de l'entreprise de transport, qui tiennent à des conditions extérieures à cette dernière, tel notamment le prix des carburants, et dont la partie demanderesse justifie par tous moyens.

Modalités de conclusion et de paiement du contrat (art. 10)

Le contrat n'est réputé conclu qu'après versement d'un acompte de 30 %, sans préjudice du droit de rétractation en cas de vente à distance. Le solde du prix du transport, des prestations annexes et complémentaires, est exigible à réception de facture avant le début du service. Lorsque le transporteur consent au donneur d'ordre des délais de paiement, la facture mentionne la date à laquelle le paiement doit intervenir. Tout retard dans le paiement, après mise en demeure restée sans effet, entraîne de plein droit le versement de pénalités, telles que définies à l'article L.441-6 du code de commerce, sans préjudice de la réparation, dans les conditions du droit commun, de tout autre dommage résultant de ce retard. Le non-paiement total ou partiel d'une facture à une seule échéance emporte, sans formalité, la déchéance du terme entraînant l'exigibilité immédiate du règlement, sans mise en demeure, de toutes sommes dues, même à terme, à la date de ce manquement et autorise le transporteur à exiger le paiement comptant avant l'exécution de toute nouvelle opération.

Résiliation du contrat de transport (art. 11)

Lorsque, avant le départ, le donneur d'ordre résilie le contrat, il doit en informer le transporteur par lettre recommandée avec demande d'avis de réception. Le cas échéant, une indemnité forfaitaire sera due au transporteur, égale à :

- 30 % du prix du service si l'annulation intervient entre 30 et 21 jours avant le départ ;
- 50 % du prix du service si l'annulation intervient entre 20 et 8 jours avant le départ ;
- 75 % du prix du service si l'annulation intervient entre 7 et 3 jours avant le départ ;
- 90 % du prix du service si l'annulation intervient entre 2 jours avant et la veille du départ ;
- 100 % du prix du service si l'annulation intervient le jour du départ.

En cas de résiliation par le transporteur, le donneur d'ordre a droit au remboursement immédiat des sommes versées.

Modification du contrat de transport en cours de réalisation (art. 13)

Toute nouvelle instruction du donneur d'ordre ayant pour objet la modification des conditions initiales d'exécution du transport en cours de réalisation doit être confirmée immédiatement au transporteur par écrit ou par tout autre procédé en permettant la mémorisation. Le transporteur n'est pas tenu d'accepter ces nouvelles instructions, notamment si elles sont de nature à empêcher d'honorer les engagements de transport pris initialement. Il doit en aviser immédiatement le donneur d'ordre par écrit ou par tout autre procédé en permettant la mémorisation. Toute modification au contrat peut entraîner un réajustement du prix convenu.

Évènement ou incident en cours de service (art. 15)

Si, au cours de l'exécution du service, un évènement ou un incident survient et rend impossible le déroulement de tout ou partie de ce service dans les conditions initialement prévues au contrat, le transporteur prend, dans les meilleurs délais, les mesures propres à assurer la sécurité et le confort des passagers.

Dans le même temps, il prend l'attache du donneur d'ordre pour lui demander ses instructions quant à la suite du service. Si l'évènement ou l'incident est imputable au transporteur, le donneur d'ordre peut prétendre, en cas de préjudice prouvé, à l'indemnisation qui ne pourra excéder le prix du transport, sauf exigence affirmée du donneur d'ordre du respect d'un horaire d'arrivée en vue d'une correspondance et mentionnée en page 1 du présent contrat. Si l'évènement ou l'incident est imputable au donneur d'ordre, celui-ci en assume les conséquences financières dans la limite du prix du transport. Si l'évènement ou l'incident est dû à la force majeure :

- les coûts supplémentaires de transport sont à la charge du transporteur ;
- les coûts supplémentaires autres que de transport sont à la charge du donneur d'ordre ;
- les délais supplémentaires ne donnent pas lieu à indemnisation.

**PRINCIPALES REGLES SOCIALES APPLICABLES AU
TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS
TEMPS DE CONDUITE, DE PAUSE ET DE REPOS***

*Document élaboré, au sein du Conseil National des Transports (CNT), par les partenaires sociaux.
A jour au 1er octobre 2010.*

Ces temps de conduite, de pause et de repos s'appliquent aux conducteurs de transport routier de voyageurs par des véhicules qui sont construits ou aménagés de façon permanente pour pouvoir assurer le transport de plus de 9 personnes, conducteur compris, et qui sont destinés à cet usage.

Ils ne s'appliquent pas aux conducteurs de véhicules mentionnés :

- à l'article 3 du règlement (CE) n°561/2006 ;
- dans le décret n°2008-418 du 30 avril 2008, modifié par le décret n°2008-842 du 25 août 2008, relatif à certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, pris en vertu de l'article 13-1 du règlement (CE) n°561/2006.

Le respect rigoureux de ces règles par le transporteur : une exigence de qualité de service.

Un voyage de qualité, présentant les meilleures garanties de sécurité, implique le respect de la législation sociale en vigueur - sachant que cette qualité représente un coût pour l'entreprise, qui se traduit bien entendu par un prix pour son client.

Les principales règles sont les suivantes :

AMPLITUDE

L'amplitude de la journée de travail est l'intervalle existant entre deux repos journaliers successifs, ou entre un repos hebdomadaire et le repos journalier immédiatement précédent ou suivant.

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**.

En amont et en aval de la mise à disposition de l'autocar, d'autres tâches entrent dans l'amplitude de la journée de travail (prise de service, fin de service, entretien...)

Le conducteur commence donc sa journée de travail avant de prendre en charge les clients, et la termine après les avoir déposés au retour.

DUREE DU TRAVAIL

La durée quotidienne de travail effectif ne peut excéder **10 heures** : elle peut être portée pour les conducteurs à **12 heures** une fois par semaine et une seconde fois par semaine, dans la limite de 6 fois sur 12 semaines, à condition que la durée hebdomadaire du travail ait été répartie sur 5 jours au moins. C'est l'employeur, après avis du comité d'entreprise ou, à défaut, des délégués du personnel, qui prévoit ces dépassements de la durée quotidienne de travail.

Dans tous les cas, le conducteur doit respecter la durée maximale de conduite.

La durée hebdomadaire ne peut excéder 48 heures sur une semaine isolée et 44 heures par semaine en moyenne sur 12 semaines.

DUREE DE CONDUITE MAXIMALE

Fixée par la réglementation communautaire, la durée maximale de conduite journalière (entre deux périodes de repos journalier, ou journalier et hebdomadaire), constituée par l'addition de toutes les périodes de conduite à l'exclusion de toute autre activité est limitée à **9 heures**, durée pouvant être portée à **10 heures** deux fois par semaine civile.

La durée maximale de conduite hebdomadaire ne peut excéder **56 heures** par semaine civile (du lundi 0 h au dimanche 24 h) et **90 heures** par période de deux semaines civiles consécutives.

Toutefois, en pratique, la limite de 56 heures sur une semaine fixée par la réglementation européenne ne concerne, en France, que les conducteurs indépendants qui ne sont pas soumis aux dispositions du code du travail. Les salariés soumis au code du travail doivent respecter la durée maximale du temps de travail effectif, comprenant les temps de conduite, fixée à 48 heures sur une semaine isolée et à 44 heures en moyenne sur 12 semaines consécutives (article L3121-36 du code du travail).

Dans le cas d'un **travail de nuit** (entre 21 h et 6 h, ou toute autre période de 9 heures consécutives comprises entre 21 h et 7 h fixée par accord d'entreprise), la durée de conduite continue maximale est de **4 heures**.

DEFINITION DE LA PAUSE

La pause est 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. Le conducteur n'est donc plus à disposition du client, ni à celle de son employeur durant la pause.



Périgord Voyages

PAUSES LIEES AU TEMPS DE CONDUITE (INTERRUPTION DE CONDUITE)

Un même conducteur ne peut conduire plus de **4 heures 30** sans observer une pause ininterrompue d'au moins **45 minutes** (à moins qu'il ne prenne un temps de repos, journalier ou hebdomadaire) ; cette pause interruptive de la conduite peut être remplacée par une pause d'au moins 15 minutes suivie d'une pause d'au moins 30 minutes prise au plus tard à l'issue de la période de 4 heures 30 de conduite.

PAUSES LIEES AU TEMPS DE TRAVAIL

Le conducteur salarié bénéficie d'une pause d'au moins **30 minutes** lorsque le temps total de travail quotidien est supérieur à 6 heures, la durée de la pause étant portée à **45 minutes** lorsque le temps de travail quotidien est supérieur à 9 heures.

Ces pauses de 30 et 45 minutes minimum peuvent être subdivisées en périodes d'une durée d'au moins **15 minutes** chacune.

Ces pauses n'ont pas pour effet de réduire les pauses interrompant la conduite au sens de l'article 7 du règlement n°561/2006

DEFINITION DU REPOS

Le repos est défini par la réglementation européenne comme toute période ininterrompue pendant laquelle un conducteur peut disposer librement de son temps. Durant les périodes de repos, le conducteur n'est donc à la disposition ni de l'employeur ni des clients ; il n'a pas à se conformer à ses (leurs) directives, et peut vaquer librement à des occupations personnelles.

REPOS JOURNALIER

Dans chaque période de **24 heures** écoulées après la fin d'un repos journalier ou hebdomadaire, le conducteur devra avoir pris un nouveau repos journalier.

La durée du repos journalier est fixée à **11 heures** consécutives, pouvant être :

- réduite à 9 heures consécutives au minimum, dans la limite de 3 fois entre deux repos hebdomadaires ;
- fractionnée en deux périodes, dont la première doit être une période ininterrompue de 3 heures au moins, suivie d'une seconde période ininterrompue d'au moins 9 heures.

En cas de conduite en équipage (au moins deux conducteurs à bord du véhicule au cours d'une période de conduite comprise entre deux repos consécutifs, à l'exception de la première heure de conduite en équipage durant laquelle la présence d'un seul conducteur peut suffire), le repos journalier a une durée d'au moins **9 heures** dans les **30 heures** suivant la fin d'un repos journalier ou hebdomadaire. Les règles particulières relatives au repos journalier des conducteurs participants à un équipage ne les dispensent pas pour autant de l'obligation de respecter notamment les règles relatives aux durées maximales de conduite journalière et de travail quotidien.

Cas particulier : dans le cas où le conducteur accompagne un véhicule transporté par un navire transbordeur ou par un train, et qu'il prend en même temps un temps de repos journalier normal, ce temps de repos peut être interrompu au maximum deux fois par d'autres activités dont la durée totale ne dépasse pas une heure, sous réserve que le conducteur dispose, pendant ce temps de repos, d'une couchette.

REPOS HEBDOMADAIRE

Principes :

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

- Au cours de deux semaines civiles consécutives, un conducteur prend au moins :

-deux temps de repos hebdomadaires normaux, de **45 heures** chacun

-ou un temps de repos hebdomadaire normal de **45 heures** et un temps de repos hebdomadaire réduit d'au moins **24 heures** ; la réduction est alors compensée par une période de repos équivalente prise en un seul bloc rattaché à un autre temps de repos d'au moins 9 heures avant la fin de la 3ème semaine suivant la semaine en question ;

- Un temps de repos hebdomadaire à cheval sur deux semaines civiles peut être comptabilisé dans l'une ou l'autre semaine, mais pas dans les deux.

Toutefois, pour les conducteurs salariés, en application de dispositions nationales, le repos hebdomadaire ne peut être réduit en-deçà de 35 heures consécutives (24 heures + 11 heures) ou de 33 heures consécutives lorsque le repos journalier est réduit.

De plus, les conducteurs salariés sont soumis aux dispositions de la convention collective qui fixent la durée du repos hebdomadaire à 96 heures (repos journalier inclus) par quatorzaine en moyenne sur l'année.

L'accord du 18 avril 2002 précise que chaque conducteur salarié bénéficie d'un certain nombre de dimanches par an (18 pour les conducteurs de grand tourisme et 25 pour les autres conducteurs, ce nombre pouvant être modifié par accord collectif).

Lorsque la durée du trajet nécessite de recourir à plus d'un conducteur, le transporteur prévoit :

- 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)

LA REGLE DES 12 JOURS

Le Règlement européen du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus a été publié au Journal officiel de l'Union européenne le 14 novembre 2009.

Ce règlement réintroduit, dans la **réglementation communautaire, de la règle dite des « 12 jours » depuis du 4 juin 2010.**

Par conséquent,

- **à partir du 4 juin 2010**, un conducteur, assurant un service de transport international occasionnel, pourra repousser son repos hebdomadaire à la fin de **12 périodes de 24 heures** à compter du temps de repos hebdomadaire normal précédent, à condition que :
 - Le service de transport international occasionnel comprenne **au moins une période de 24 heures dans un État membre ou un pays tiers autre que celui dans lequel le service a démarré.**
 - Et que le conducteur, à l'issue de la dérogation,
 - prenne deux périodes de repos hebdomadaires régulières (90 heures),
 - ou une période de repos hebdomadaire régulière (45 heures) et une période de repos hebdomadaire réduite d'au moins 24 heures. Attention, la réduction doit être compensée par une période équivalente de repos prise en bloc avant la fin de la troisième semaine suivant la fin de la période de dérogation.
- **Depuis le 1er janvier 2014**, en cas de recours à la règle des 12 jours, des conditions supplémentaires devront être respectées:
 - le véhicule devra être équipé d'un chronotachygraphe.
 - et, en cas de conduite au cours de la plage horaire comprise entre 22h00 et 6h00, il sera nécessaire soit de recourir au double équipage, soit de limiter le temps de conduite continue du conducteur à 3 heures.

Une fois partis.....

Le **conducteur**, par souci de **sécurité**, peut être amené à fractionner les interruptions de conduite (pauses) prévues au contrat dans le respect de la réglementation sociale européenne.

Si la sécurité repose pour beaucoup sur le conducteur, le rôle du **donneur d'ordre** n'en reste pas moins essentiel, notamment pour rappeler aux **passagers**:

- l'obligation du **port de la ceinture de sécurité**, dans les autocars qui en sont équipés (il s'agit des autocars neufs immatriculés depuis le 1er octobre 1999),
- la nécessité d'un **calme** suffisant pour ne pas distraire le conducteur, et l'obligation de rester correctement assis pendant le voyage
- le **respect des horaires de retour dans l'autocar après une visite (ou une excursion)**, indispensable au respect du temps de transport programmé et des obligations réglementaires.