

Le temps passé à côté du conducteur en double équipage est-il du temps de travail ?

Réponse courte

Non. Selon la CCT Transports et Logistique 2025-2026, le temps passé à côté du conducteur ou sur une couchette pendant la marche du véhicule en double équipage constitue du **temps de disponibilité**, et non du temps de travail effectif.

Cette qualification découle de l'article 21.1.6 de la convention collective, qui classe expressément cette période parmi les temps de disponibilité. Le conducteur passager n'est pas à son poste dans l'exercice de sa fonction, mais reste joignable pour reprendre le volant. Ce temps n'entre donc pas dans le calcul de la durée maximale hebdomadaire de 48 heures en moyenne.

Définition

Le **double équipage** (ou conduite en équipe) désigne la situation où deux conducteurs se relaient au volant d'un même véhicule. L'article 21.1.6 de la CCT Transports et Logistique qualifie de temps de disponibilité le temps passé pendant la marche du véhicule à côté du conducteur ou sur une couchette par le salarié qui n'est pas au volant. Ce temps se distingue du temps de travail effectif défini à l'article 19, du temps de repos prévu par le Règlement (CE) 561/2006 et du temps de pause visé à l'article 22.

La qualification en temps de disponibilité implique que ces heures ne sont pas comptées comme du travail effectif pour le calcul des seuils de durée maximale, mais le salarié doit néanmoins rester disponible pour reprendre la conduite ou d'autres tâches à tout moment.

Questions fréquentes

Comment former les conducteurs à la qualification du temps passager ?

L'employeur doit former les conducteurs à l'utilisation correcte du sélecteur d'activité du tachygraphe en position passager. Une procédure interne précisant les modalités d'enregistrement et un contrôle régulier des données tachygraphiques garantissent la cohérence des deux conducteurs d'un même équipage.

Le temps passager en double équipage compte-t-il dans l'amplitude ?

Oui. Bien que classé en disponibilité, le temps passé à côté du conducteur reste compris dans l'amplitude journalière, qui peut atteindre 21 heures en double équipage international (art. 33.2 de la CCT Transports & Logistique).

Le temps passager peut-il être comptabilisé comme repos journalier ?

Non, sauf si le véhicule est à l'arrêt et que le conducteur dispose d'une couchette. Le temps passager pendant la marche du véhicule ne peut pas être comptabilisé comme repos journalier au sens du règlement (CE) 561/2006, mais comme temps de disponibilité.

Le temps passé à côté du conducteur en double équipage est-il du temps de travail ?

Non. L'article 21.1.6 de la CCT Transports & Logistique 2025-2026 qualifie de temps de disponibilité le temps passé à côté du conducteur ou sur la couchette pendant la marche du véhicule. Ce temps n'entre pas dans le calcul des 48 heures hebdomadaires moyennes.

Quel mode utiliser sur le tachygraphe pour le conducteur passager ?

Le conducteur passager doit basculer son sélecteur d'activité sur la position « disponibilité » (symbole carré barré) pendant la marche du véhicule. Une erreur d'enregistrement peut entraîner des redressements lors des contrôles de l'ITM ou requalifier le temps en travail effectif.

Quelle rémunération pour le temps passager en double équipage ?

La CCT ne précise pas de taux spécifique pour le temps de disponibilité en double équipage. La rémunération est définie selon l'accord d'entreprise ou les modalités du contrat de travail. Une formalisation écrite des conditions est recommandée.

Conditions d'exercice

L'article 21 de la CCT distingue précisément les différentes catégories de temps pour le personnel mobile. Le classement du temps passager en disponibilité est soumis à des conditions spécifiques.

Situation	Qualification	Base conventionnelle
Conduite du véhicule	Temps de travail effectif	Art. 19.1.1 CCT
Temps passé à côté du conducteur (véhicule en marche)	Temps de disponibilité	Art. 21.1.6 CCT
Temps sur couchette (véhicule en marche)	Temps de disponibilité	Art. 21.1.6 CCT
Repos dans véhicule à l'arrêt	Temps de repos	Règlement (CE) 561/2006

Le salarié passager ne peut pas disposer librement de son temps pendant cette période. Il doit rester disponible pour répondre à un appel du conducteur lui demandant de reprendre la conduite ou d'effectuer d'autres tâches liées au transport.

Modalités pratiques

Le temps de disponibilité en double équipage doit être correctement enregistré dans les registres de l'entreprise et sur le tachygraphe du véhicule.

Aspect	Détails
Enregistrement tachygraphe	Position "disponibilité" (symbole carré barré)
Impact durée maximale	Non comptabilisé dans les 48h/semaine moyennes
Impact amplitude	Compris dans l'amplitude (max 21h en double équipage international)
Rémunération	Selon accord d'entreprise ou CCT (non précisé au taux normal)

L'entreprise doit s'assurer que les conducteurs utilisent correctement le sélecteur d'activité du tachygraphe pour distinguer le temps de disponibilité du temps de repos. Une erreur de qualification peut entraîner des redressements lors des contrôles de l'ITM.

Pratiques et recommandations

Il est recommandé de former les conducteurs à l'utilisation correcte du sélecteur d'activité du tachygraphe lorsqu'ils passent en position passager. L'employeur devrait établir une procédure interne claire précisant les modalités d'enregistrement du temps passager en double équipage. Il convient également de vérifier régulièrement les données tachygraphiques pour s'assurer de la cohérence entre les enregistrements des deux conducteurs d'un même équipage.

La distinction entre temps de disponibilité et temps de repos est essentielle pour le respect du Règlement (CE) 561/2006 : le temps passager pendant la marche du véhicule ne peut pas être comptabilisé comme temps de repos journalier, sauf si le véhicule est à l'arrêt et que le conducteur dispose d'une couchette.

Cadre juridique

Référence	Objet
Art. 21.1.6 CCT Transports	Temps de disponibilité du conducteur passager en équipe
Art. 19 CCT Transports	Définition du temps de travail effectif
Art. 33.2 CCT Transports	Amplitude en double équipage international (21h)
Règlement (CE) 561/2006	Temps de conduite et de repos

Le temps passager en double équipage est du temps de disponibilité, pas du temps de travail. Il n'entre pas dans le calcul des 48 heures hebdomadaires moyennes mais reste compris dans l'amplitude journalière. En double équipage international, l'amplitude peut atteindre 21 heures avec 9 heures de repos consécutives.

Les contenus sont rédigés et mis à jour régulièrement à partir de sources officielles. Leur usage ne remplace pas une consultation juridique et doit être validé par un professionnel du droit.