

CONVENTION COLLECTIVE NATIONALE DES TRANSPORTS ROUTIERS  
ET DES ACTIVITES AUXILIAIRES DU TRANSPORT

**Accord du 8 janvier 2024  
relatif à l'emploi de conducteur-accompagnateur**

Conclu entre :

La Fédération Nationale des Transports Routiers (FNTR),  
La Fédération Nationale des Transports de Voyageurs (FNTV),  
L'Union des entreprises de Transport et de Logistique de France (TLF),  
représentées par

d'une part,

L'Union Fédérale Route FGTE-CFDT, représentée par

La Fédération Nationale des Syndicats de Transports CGT, représentée par

La Fédération Nationale des Transports et de la Logistique FO-UNCP, représentée par

Le Syndicat National des Activités du Transport et du Transit CFE-CGC, représenté par

d'autre part.

La Loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées prévoit dans son article 45 : « La chaîne des déplacements, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité est organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite ».

Afin de permettre le transport de personnes présentant un handicap ou à mobilité réduite en dehors des lignes régulières, des services de transport, appelés communément « Transport de Personnes à Mobilité Réduite » (TPMR), se sont développés.

Dès 2009, les partenaires sociaux du secteur Transport Routier de Voyageurs ont souhaité définir et fixer les modalités et caractéristiques de cette activité.

Le présent Accord renove l'Accord du 7 juillet 2009 et vise à garantir un transport de qualité pour un public vulnérable ainsi qu'à valoriser et à sécuriser le métier de conducteur-accompagnateur.

## **Article 1 : Définition de l'activité de transport de personnes à mobilité réduite**

Sont couvertes par le présent Accord les activités de Transport de Personnes à Mobilité Réduite (TPMR) exercées par une entreprise, que celle-ci exerce cette activité à titre exclusif ou accessoire.

### 1. Un transport dédié

Il s'agit de tout transport exclusivement dédié aux personnes handicapées et/ou à mobilité réduite pour lequel le conducteur est amené à apporter un accompagnement au voyageur dépassant l'utilisation des équipements du véhicule. Le transport dédié peut être régulier, occasionnel ou à la demande. Ne sont donc pas concernés par le présent Accord tous autres transports même occasionnellement ou partiellement fréquentés par des personnes handicapées et/ou à mobilité réduite.

Le transport est le plus souvent effectué au moyen d'un véhicule de moins de 10 places, spécialement équipé ou non, ne nécessitant pas la possession du permis de conduire D. Dans des cas plus rares, il peut également être effectué au moyen d'un véhicule de plus de 9 places assises y compris celle du conducteur.

### 2. Le client

Le handicap est défini par l'article L. 114 du Code de l'action sociale et des familles comme « toute limitation d'activité ou restriction de participation à la vie en société subie dans son environnement par une personne en raison d'une altération substantielle, durable ou définitive d'une ou plusieurs fonctions physiques, sensorielles, mentales, cognitives ou psychiques, d'un polyhandicap ou d'un trouble de santé invalidant ».

Le client des services de TPMR est la personne qui répond à cette définition. Le donneur d'ordre fixe les conditions d'accès au service, identifie les clients et en informe l'entreprise.

## **Article 2 : Organisation de la prestation de transport**

La prestation de transport est organisée par l'entreprise exploitante conformément au cahier des charges établi par le donneur d'ordre qui en détermine les modalités, conditions et limites.

Les particularités de la prise en charge du client (affections physiques ou psychologiques du client, conditions d'accès au lieu de prise en charge, accompagnement, sécurisation du client) sont établies par le donneur d'ordre. Elles sont également transmises au conducteur-accompagnateur au moyen d'une feuille de route qui peut être dématérialisée.

Le véhicule utilisé pour le transport doit correspondre aux besoins des clients. Durant le transport, le conducteur-accompagnateur veille à adapter sa technique de conduite aux handicaps et difficultés des clients.

Dans le cas particulier où il apparaît qu'un client présente un risque pour lui-même ou pour autrui, le conducteur-accompagnateur en informe sa hiérarchie par tout moyen.

Conformément à son obligation générale d'assurer la sécurité et de protéger la santé physique et mentale de ses salariés, l'entreprise, si elle l'estime nécessaire, prend, avec l'accord du donneur d'ordre, les mesures qui s'imposent et en informe le salarié.

Une aide à la personne handicapée et/ou à mobilité réduite entre le lieu de prise en charge et le véhicule de transport ou entre le véhicule et le lieu de destination est parfois nécessaire. À défaut de demande spécifique du donneur d'ordre, la prise en charge ne peut se faire au-delà de l'entrée du domicile du client.

Les entreprises doivent avoir identifié un personnel d'encadrement d'exploitation au sein de l'entreprise, référent des conducteurs-accompagnateurs dans l'exercice de leurs missions. Cette personne référente doit avoir les moyens de contacter rapidement le donneur d'ordre et doit être joignable pendant l'exécution du service. Dans les entreprises spécialisées, ce salarié sera rattaché à un coefficient conventionnel en relation avec l'importance de l'exploitation.

Les entreprises se dotent de procédures internes pour la gestion des incidents qu'ils soient liés aux clients des transports ou aux autres usagers de la route.

## **Article 3 : L'emploi de conducteur-accompagnateur**

Le métier de conducteur-accompagnateur TPMR se caractérise par :

### **A. — Les spécificités**

#### **Accompagnement**

Au regard de la vulnérabilité du public à mobilité réduite, au-delà de la seule conduite, le conducteur est aussi accompagnateur de la personne qu'il transporte.

À ce titre, il doit être formé pour réagir aux différentes situations et toujours laisser le client en position sécurisée.

Le conducteur-accompagnateur doit être équipé d'un moyen de communication fourni par l'entreprise (un téléphone portable, par exemple). À défaut, il bénéficie du versement d'une indemnité téléphonique dont le montant est défini par l'employeur.

L'employeur veille à respecter le droit à la déconnexion du salarié.

### Aide au client

A l'exclusion de toute autre prestation à caractère médical, paramédical ou de portage, une aide à la personne handicapée et/ou à mobilité réduite est apportée par le conducteur-accompagnateur, si besoin, entre le véhicule de transport et le lieu de prise en charge et/ou la destination de manière à toujours laisser la personne en position sécurisée.

Dans les cas d'accès difficile au domicile du client, et lorsque le conducteur-accompagnateur ne peut pas accompagner seul cette personne ou laisser une ou des personnes dans le véhicule avec une sécurité optimale, il doit être aidé soit :

- par l'organisation mise en place par le donneur d'ordre ;
- par une personne valide et autonome de l'entourage du client.

Les éléments qui précèdent doivent être identifiés avec précision dans la feuille de route.

### Encaissement

Le conducteur-accompagnateur peut être amené à percevoir le prix des courses ou à vérifier les titres ou cartes de transport.

Dans ce cadre, lorsque l'encaissement est assuré au moins une fois dans le mois, il est rappelé que les minima conventionnels de branche afférents sont majorés de 3 % pour le mois considéré, conformément à l'article 13 c) de la CCNA 1 de la Convention Collective Nationale des Transports Routiers et des activités auxiliaires du transport.

### Contrôle du véhicule

Le conducteur-accompagnateur doit effectuer les contrôles de base du véhicule : plein, niveaux, pneumatiques, fonctionnement de l'élévateur, organes intérieurs de sécurité des passagers, nettoyage du véhicule, etc...

### Mission de référent

Si nécessaire, l'entreprise peut donner une mission de référent au conducteur-accompagnateur au sein d'un service ou d'un établissement, conjointement avec le référent d'exploitation.

Le conducteur-accompagnateur référent peut être chargé :

- d'assurer les relations entre le service, l'établissement et les équipes ;
- d'accompagner les équipes dans les changements induits par la démarche qualité ;
- d'assurer le déploiement et la compréhension, par l'ensemble des équipes, des bonnes pratiques ;
- d'informer l'entreprise ou le référent d'exploitation des difficultés rencontrées par les équipes.

Dans ce cadre, les minima conventionnels de branche afférents sont majorés de 10 % pour le mois considéré pour les conducteurs-accompagnateurs référents.

## Mission de formateur

L'entreprise peut solliciter un conducteur-accompagnateur en raison de son expérience et de son niveau de formation afin de dispenser des formations en interne.

Dans ce cadre, lorsqu'un conducteur-accompagnateur est sollicité afin de dispenser une formation en interne, les minima conventionnels de branche afférents sont majorés de 8 % pour chacune des journées pendant lesquelles une mission de formation a été réalisée.

### B. — La formation

Au-delà de la possession d'un permis de conduire B ou d'un permis de conduire D, le conducteur-accompagnateur doit obligatoirement avoir suivi une formation complémentaire et spécifique dans les domaines suivants :

- PSC1 ou équivalent ;
- connaissance des clients : accueil personnalisé, enfants handicapés, précautions gériatriques, troubles spécifiques ;
- gestes et postures.

Le référentiel de cette formation est défini par la CPNE-FP.

### Délai à respecter :

Le conducteur effectuant, à titre permanent ou occasionnellement, un service de TPMR doit suivre cette formation dès l'embauche et au plus tard dans les 2 mois qui suivent son entrée en fonction, sauf impossibilité justifiée par une indisponibilité de formation. Cette indisponibilité doit être justifiée par l'attestation d'un centre de formation et accompagnée d'une inscription à la session suivante.

Le personnel d'encadrement en lien avec l'exécution de ces services devra, a minima, suivre la partie de la formation relative à la connaissance des clients.

## **Article 4 : Classification**

### A. — Définition des emplois de conducteur-accompagnateur

Il existe deux définitions d'emplois de conducteur-accompagnateur.

- Conducteur-accompagnateur de véhicule de moins de 10 places y compris celle du conducteur dédié au transport de personnes handicapées et/ou à mobilité réduite : ouvrier chargé de la conduite d'un véhicule nécessitant la possession du permis de conduire B ; doit être capable d'effectuer les contrôles de base du véhicule (plein, niveaux, pneumatiques, fonctionnement de l'élévateur, organes intérieurs de sécurité des passagers, nettoyage du véhicule...), doit être capable d'apporter une aide à la personne handicapée et/ou à mobilité réduite dans la limite de la formation reçue, le cas échéant, entre le véhicule de transport et le lieu de prise en charge et/ou la destination, de manière à toujours laisser la personne transportée en position sécurisée, à l'exclusion de toute autre prestation à caractère médical ou paramédical et de portage.

- Conducteur-accompagnateur de véhicule de plus de 9 places assises y compris celle du conducteur dédié au transport de personnes handicapées et/ou à mobilité réduite : ouvrier chargé de la conduite régulière de véhicules de plus de 9 places, nécessitant la possession du permis de conduire D et des FIMO et FCO, dans le cadre de transports spécifiques pour personnes handicapées et/ou à mobilité réduite ; doit être capable d'effectuer les contrôles de base du véhicule (plein, niveaux, pneumatiques, fonctionnement de l'élévateur, organes intérieurs de sécurité des passagers, nettoyage du véhicule...), doit être capable d'apporter une aide à la personne handicapée et/ou à mobilité réduite dans la limite de la formation reçue, le cas échéant, entre le véhicule de transport et le lieu de prise en charge et/ou la destination, de manière à toujours laisser la personne transportée en position sécurisée, à l'exclusion de toute autre prestation à caractère médical ou paramédical et de portage.

Les deux catégories de conducteur-accompagnateur citées ci-dessus rendent compte à leur supérieur hiérarchique de toute anomalie survenue dans l'accomplissement de leur service.

### B.— Classification

Les emplois définis dans le point A relèvent de la Convention Collective Nationale des Transports Routiers et des activités auxiliaires du transport et sont classés à différents coefficients en fonction du permis demandé par le poste et les conditions de travail (travail en période scolaire /voyage de plusieurs jours ou pas) de la façon suivante :

- coefficient 136 V : « conducteur-accompagnateur de transport spécialisé de personnes handicapées et/ou à mobilité réduite nécessitant le permis B ».
- coefficient 137 V : « Conducteur-accompagnateur de transport spécialisé de personnes handicapées et/ou à mobilité réduite nécessitant le permis de catégorie B travaillant en période scolaire »
- , coefficient 140 V : « conducteur-accompagnateur de transport spécialisé de personnes handicapées et/ou à mobilité réduite nécessitant le permis D » ;
- coefficient 150 V : « conducteur-accompagnateur de transport spécialisé de personnes handicapées et/ou à mobilité réduite nécessitant le permis D et appelé à effectuer de manière répétitive des voyages de plusieurs jours dans le cadre du transport spécifique de personnes handicapées et/ou à mobilité réduite ».

Ces classifications sont intégrées dans la nomenclature et définition des emplois des ouvriers des transports routiers de voyageurset remplacent les définitions précédentes.

Sous réserve d'être titulaires de la formation visée dans l'article 3 B du présent Accord, les conducteurs exerçant d'autres activités au sein d'une entreprise de Transport Routier interurbain de Voyageurs peuvent effectuer des services de TPRM. Ils bénéficient dans ce cadre du coefficient le plus avantageux pour eux.

### C.— Organisation de l'activité

L'activité de transport « TPRM » est régie par la Convention Collective Nationale des Transports Routiers et des activités auxiliaires du transport (CCNTR) et notamment par les dispositions de l'Accord du 18 avril 2002 sur l'aménagement, l'organisation et la réduction du temps de travail et sur les rémunérations des personnels des entreprises de Transport Routier de Voyageurs.

Il est rappelé à cet égard que le temps de travail effectif des conducteurs comprend les temps de conduite, les temps de travaux annexes ainsi que les temps à disposition et que le salarié doit être informé mensuellement de la situation de son compteur « durée du travail » au moyen d'un document annexé à son bulletin de paie.

Il est également rappelé que, les services effectués avec des véhicules de moins de 10 places échappant au Règlement CE 561 / 2006 concernant le chronotachygraphe, les conducteurs non affectés à un service régulier (horaires définis) doivent consigner leurs temps de travail dans le livret défini à l'article 10 du Décret n° 2003-1242 codifié ou l'outil numérique mis en place dans l'entreprise.

### Travail exclusif en période scolaire

L'activité de transport « TPMR » est également régie par les Accords spécifiques du 24 septembre 2004 ainsi que du 1<sup>er</sup> décembre 2020 relatifs à la définition, au contenu et aux conditions d'exercice de l'activité des conducteurs en périodes scolaires des entreprises de Transport Routier de Voyageurs.

Lorsqu'un conducteur-accompagnateur de transport spécialisé de personnes handicapées et/ou à mobilité réduite ne travaille que pendant les périodes scolaires, en application de l'Accord du 24 septembre 2004 ou du 1<sup>er</sup> décembre 2020 (selon la date des contrats), il est rappelé que le salarié bénéficie de l'ensemble des dispositions de l'Accord le concernant et notamment du coefficient 137 V, de la garantie d'horaire annuel, de la garantie d'horaire journalier selon le nombre de vacances, de l'indemnisation de l'amplitude et des coupures.

### Mise à disposition d'un véhicule

Par exception, et selon les usages ou accords d'entreprise, la mise à disposition du véhicule de moins de 10 places utilisé pour l'activité de TPMR peut permettre de joindre le domicile du salarié au lieu de prise en charge du client et inversement.

Dans ce cas, avec l'accord exprès du salarié et à défaut d'accord d'entreprise existant, à conclure, ou d'usage prévoyant d'autres modalités, le temps à bord d'un véhicule de moins de 10 places utilisé pour l'activité de TPMR et mis à disposition par l'entreprise entre le domicile du salarié et le lieu de prise en charge du client lors de la première et de la dernière prise de service de la journée peut ne pas être considéré comme du temps de travail, et ce dans la limite d'un temps forfaitaire estimé à 15 minutes (soit 1 demi-heure au total dans la journée) et correspondant à un temps moyen nécessaire au trajet entre le domicile du conducteur et le dépôt de l'entreprise le plus proche.

Cette déduction forfaitaire est totalement supprimée à compter de la rentrée scolaire 2025.

### Frais d'entretien

Les frais afférents à l'utilisation et à la circulation du véhicule, notamment de stationnement ainsi que de carburant et d'entretien, sont à la charge de l'employeur et non du salarié qui ne doit pas en faire l'avance.

## **Article 5 : Entrée en application**

Le présent Accord entre en application à compter du premier jour du mois suivant sa signature.

Son entrée en application entraîne l'abrogation de l'Accord du 7 juillet 2009 relatif à la définition et les conditions d'exercice de l'activité de conducteurs accompagnateurs de personnes présentant un handicap ou à mobilité réduite ainsi que les définitions d'emploi afférentes.

## **Article 6 : Dépôt et publicité**

Le présent Accord fera l'objet d'un dépôt à la Direction Générale du Travail du Ministère du Travail et d'une demande d'extension dans les conditions légales et réglementaires.

Fait à Paris, le 8 janvier 2024

La Fédération Nationale des Transports Routiers  
(FNTR)  
la Fédération Nationale des Transports de  
Voyageurs (FNTV)  
et l'Union des entreprises de Transport et de  
Logistique de France (TLF)

L'Union Fédérale Route FGTE-CFDT

La Fédération Nationale des Syndicats  
de Transports  
CGT

La Fédération Nationale des Transports  
et de la Logistique  
FO-UNCP

Le Syndicat National des Activités du Transport et du Transit CFE-CGC