

## REGLEMENT SPECIFIQUE A L'ORGANISATION DU TEMPS DE TRAVAIL DES AGENTS D'EXPLOITATION DES ROUTES

### Références réglementaires

- La loi du 26 janvier 1984 portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique territoriale ;
- Le décret n° 85-1250 du 26 novembre 1985 relatif aux congés annuels des fonctionnaires territoriaux ;
- Le décret n° 2000-815 du 25 août 2000 relatif à l'aménagement et à la réduction du temps de travail dans la fonction publique de l'Etat ;
- Le décret n° 2001-623 du 12 juillet 2001 relatif à l'aménagement et à la réduction du temps de travail dans la fonction publique territoriale ;
- Le décret n° 2002-60 du 14 janvier 2002 relatif aux indemnités horaires pour travaux supplémentaires ;
- Le décret n° 2002-259 du 22 février 2002 portant dérogations aux garanties minimales de durée du travail et de repos applicables à certaines catégories de personnel du ministère de l'équipement, des transports et du logement ;
- Le décret n° 2005-542 du 19 mai 2005 fixe les modalités de rémunération ou de compensation des astreintes et des permanences des agents territoriaux ;
- Le décret n° 2007-22 du 5 janvier 2007 portant dérogations aux garanties minimales de durée du travail et de repos applicables à certaines catégories de personnels exerçant des compétences transférées aux collectivités territoriales ;
- Arrêté du 27 décembre 2006 fixant les montants de l'indemnité de sujétions horaires attribuée à certains personnels du ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer
- L'arrêté du 23 février 2010 pris pour l'application du décret n° 2000-815 du 25 août 2000 relatif à l'aménagement et à la réduction du temps de travail dans la fonction publique de l'Etat, dans les services et certains établissements publics du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat, travaillant selon des cycles hebdomadaires et non hebdomadaires ;
- La délibération n° CP-2020-9-12-3 du 9 octobre 2020 sur le règlement spécifique du temps de travail des agents d'exploitation des routes du Département du Haut-Rhin ;
- La délibération n° CP/2020/352 du 15 octobre 2020 sur le règlement spécifique du temps de travail des agents d'exploitation des routes du Département du Bas-Rhin.
- La délibération n° CP-2021-                    du 25 octobre 2021 sur le règlement spécifique du temps de travail des agents d'exploitation des routes de la Collectivité européenne d'Alsace.

### SOMMAIRE

<b>Préambule</b> .....	<b>2</b>
<b>TITRE I – DISPOSITIONS GENERALES ET GARANTIES MINIMALES</b> .....	<b>2</b>
Article 1 : Le champ d'application .....	2
Article 2 : La définition du temps de travail effectif .....	3
Article 3 : La durée annuelle de travail effectif.....	4
Article 4 : Les garanties minimales .....	4
<b>TITRE II – L'ORGANISATION DU TEMPS DE TRAVAIL</b> .....	<b>6</b>
Article 5 : La durée hebdomadaire de travail .....	6
Article 6 : Les cycles de travail .....	7
Article 7 : Le temps de pause.....	11
Article 8 : Les heures supplémentaires .....	11
Article 9 : Les astreintes « d'exploitation » .....	12
<b>TITRE III – APPLICATION ET MISE EN OEUVRE</b> .....	<b>13</b>
Article 10 : Entrée en vigueur .....	13

## **Préambule**

Ce règlement décrit les spécificités propres aux agents qui exercent leur métier dans le domaine de la gestion, de l'entretien et de l'exploitation des routes et des autoroutes relevant de la Collectivité européenne d'Alsace, nécessaires à l'accomplissement de leurs missions.

Les dispositions communes, applicables à tous les agents de la collectivité sont précisées dans le règlement général du temps de travail de la collectivité.

Le présent règlement a pour objectif de déterminer des conditions d'organisation du travail qui :

- préservent une équité de fonctionnement entre les Centres en charge de l'Entretien et des Interventions sur le réseau routier et autoroutier départemental,
- permettent des possibilités d'ajustement de l'organisation du temps de travail quand les circonstances de gestion de l'activité le justifient,
- contribuent à veiller à ce que les compétences déployées soient préservées, tout en rappelant les règles de prévention dans le domaine du temps de travail (garanties minimales de repos en particulier).

## **TITRE I – DISPOSITIONS GENERALES ET GARANTIES MINIMALES**

### **Article 1 : Le champ d'application**

Le présent règlement s'applique à l'ensemble des personnels affectés à la gestion, l'entretien et l'exploitation des routes et autoroutes relevant de la Collectivité européenne d'Alsace.

Sont concernés les agents exerçant les métiers :

- d'agent d'exploitation des routes, chargé des tâches d'entretien et d'exploitation du réseau routier et autoroutier départemental et des itinéraires cyclables dont les agents du parc Véhicules de Colmar ;
- de chef d'équipe et d'assistant entretien routier, chargés au sein des Centres d'Entretien et d'Intervention des Services Routiers (CEI) et Autoroutier (CEIA) de diverses fonctions : encadrement des équipes d'agents d'exploitation et diverses tâches de gestion telles que la préparation et l'organisation des chantiers, la gestion du domaine public routier.

Peuvent également être concernés les agents qui effectuent des missions de continuité du service public et en particulier en cas d'interventions de viabilité hivernale, d'accidents, d'évènements imprévus et lors de la surveillance des chantiers, sur décision du supérieur hiérarchique. Ils relèvent, pour la viabilité hivernale, des modalités d'organisation et des conditions indiquées dans le Dossier d'Organisation de la Viabilité Hivernale (DOVH) en vigueur à la date de l'intervention.

Pour faciliter la lecture, l'ensemble de ces agents seront appelés « agents d'exploitation des routes » dans ce présent règlement.

L'organisation du temps de travail des agents en charge de la gestion du trafic routier et le fonctionnement des salles opérationnelles de Strasbourg et de Colmar au sein du Service Gestion du Trafic - Unité PC-Routes, sont encadrés par un dispositif expérimental depuis le 1er juillet 2021 (cf. Notes de cadrage). Ce dispositif expérimental fera l'objet d'une évaluation avant l'adoption d'un nouveau règlement spécifique du temps de travail les concernant.

Le présent règlement abroge et remplace les règlements du temps de travail des agents d'exploitation des routes actuellement en vigueur.

Lorsqu'aucune disposition spécifique n'existe, le règlement général du temps de travail s'applique ; les agents bénéficient ainsi, au même titre que les autres agents de la Collectivité européenne d'Alsace, des droits au temps partiel, au compte épargne-temps et aux autorisations d'absences, selon les modalités prévues par le règlement en vigueur au sein de la collectivité.

## **Article 2 : La définition du temps de travail effectif**

Le temps de travail effectif s'entend comme le temps pendant lequel les agents sont à disposition de leur employeur et doivent se conformer à ses directives sans pouvoir vaquer librement à des occupations personnelles.

Pour les agents d'exploitation des routes sont notamment considérés comme du temps de travail effectif :

- Tout le temps passé par l'agent sur ses différents lieux de travail, dans le cadre de ses activités professionnelles, dès lors qu'il se trouve en permanence à la disposition de son supérieur hiérarchique ;
- Les déplacements professionnels accomplis pendant l'horaire habituel de travail de l'agent ;
- Le temps de déplacement entre deux lieux de travail ou pour se rendre sur un chantier depuis le CEI/CEIA, dès lors qu'il est intégralement consacré au trajet ;
- Les temps de formation professionnelles, colloques et réunions extérieures.  
Lorsque la formation est organisée un jour habituellement non travaillé (temps partiel...), l'agent récupèrera le temps de formation. Les modalités de récupération seront définies en fonction des nécessités de service, de manière concertée entre l'agent et son encadrant ;
- Les temps pendant lesquels l'agent dispense des formations en interne organisées par la collectivité ;
- Les temps d'intervention opérationnelle pendant une période d'astreinte, y compris le temps de déplacement depuis le domicile pour l'aller et le retour, s'ils sont effectués en dehors des plages habituelles du travail programmé. Par convention, les horaires pris en compte correspondront à l'heure d'appel et à l'heure de départ du centre routier ou autoroutier plus 30 minutes ;
- Le temps de pause légal de 20 minutes intervenant après six heures de travail échues.

Ne sont pas considérés comme du temps de travail effectif :

- Les temps de trajet entre le domicile et le lieu de travail habituel ;
- Les déplacements pour se rendre en formation, colloque lorsqu'ils ont lieu en dehors des horaires habituels de travail ;
- Le temps d'astreinte pendant lequel l'agent ne se trouve pas en intervention opérationnelle ;
- Le temps de repos suite à intervention ;
- Le temps de pause méridienne.

### **Article 3 : La durée annuelle de travail effectif**

La durée légale annuelle du travail (journée de solidarité incluse) est fixée en Alsace-Moselle à 1 593 heures.

Cette durée annuelle de travail constitue à la fois un plafond et un plancher. Elle est proratisée pour les agents à temps non complet et à temps partiel en fonction de leur quotité de temps de travail.

### **Article 4 : Les garanties minimales**

#### **4.1 – Les principes**

L'organisation du travail doit respecter des garanties minimales auxquelles il n'est pas possible de déroger, sauf en cas de circonstances exceptionnelles, sur décision du Directeur des Routes, des Infrastructures et des Mobilités ou du cadre d'astreinte.

Ces garanties minimales concernent tant les durées maximales de service que les périodes de repos :

<b>Périodes de travail</b>	<b>Garanties minimales</b>
Durée maximale hebdomadaire (heures supplémentaires comprises)	48 heures maximum 44 heures en moyenne sur une période quelconque de 12 semaines consécutives
Durée maximale quotidienne	10 heures
Amplitude maximale de la journée de travail	12 heures
Repos minimum journalier	11 heures consécutives
Repos minimal hebdomadaire	35 heures, dimanche compris en principe
Pause	20 minutes pour une période de 6 heures de travail effectif
Travail de nuit	Période comprise entre 22 heures et 5 heures ou une autre période de sept heures consécutives comprise entre 22 heures et 7 heures

Certaines situations ou activités de travail, énumérées à l'article 4.2 du présent règlement, peuvent conduire à déroger à certaines garanties minimales.

#### **4.2 – Les dérogations**

##### **➤ Les activités relevant d'une organisation du travail programmée**

Les activités se déroulant selon une organisation de travail programmée destinée à assurer la continuité du service, pourront amener à déroger aux garanties minimales de durée de travail et de repos dans les conditions précisées ci-après.

Les travaux concernés sont ceux visés au Titre I<sup>er</sup> du décret n° 2002-259 du 22 février 2002 portant dérogations aux garanties minimales de durée du travail et de repos, notamment :

- Les travaux de signalisation et de balisage,
- La surveillance des chantiers de génie civil avec des contraintes techniques, de trafic ou d'exploitation,
- Les travaux de maintenance du tunnel de Schirmeck.

Lors de ces activités, la durée quotidienne de temps de travail peut atteindre 12 heures. Par ailleurs, la durée de repos quotidien continu peut être réduite à 9 heures et l'amplitude quotidienne de la journée de travail peut atteindre 15 heures.

### ➤ Les interventions aléatoires

Une intervention aléatoire est une action destinée à répondre à un évènement incertain ou imprévisible, survenant de façon soudaine, qui requiert une action immédiatement nécessaire pour assurer la continuité du service ou la protection des personnes et des biens. Les interventions de viabilité hivernale dont les modalités d'organisation sont indiquées dans le Dossier d'Organisation de la Viabilité Hivernale (DOVH), relèvent des interventions aléatoires.

Une intervention aléatoire peut conduire à déroger à l'intégralité des garanties minimales, y compris la durée hebdomadaire maximale. **Seuls les temps de repos sont observés. Par principe, la durée maximale de travail ne pourra pas dépasser 15 heures par jour et 60 heures par semaine.**

#### ✓ **Repos récupérateur de journée :**

Dans le cas d'interventions aléatoires le repos quotidien peut être interrompu ou réduit.

L'agent est placé en repos récupérateur de journée, si à l'issue de la dernière intervention, il est constaté que dans les 24 heures glissantes précédant la reprise de travail programmé que :

- Le repos continu de l'agent a été inférieur ou égal à 7 heures ;
- Au cours de la même semaine, le repos quotidien continu de l'agent a été réduit pour la seconde fois en dessous de 9 heures sans bénéfice d'un repos récupérateur la première fois ;
- L'agent est intervenu en période de nuit (entre 22 heures et 7 heures) pendant une durée cumulée supérieure à 4 heures et un repos continu inférieur à 11 heures ;

Le ou les agents concernés sont placés en repos récupérateur pour une durée de 11 heures dès la fin de la dernière intervention en reportant en tant que de besoin l'heure de reprise de travail (\*).

*\*Si la durée du travail restant à effectuer, sur la deuxième vacation de la journée, est inférieure à 1h30, l'agent pourra ne pas reprendre le travail pour cette vacation.*

Les heures non effectuées restent comptabilisées dans le temps de travail effectif comme si elles avaient été travaillées. Par contre, et au point de vue des garanties minimales ces heures sont considérées comme non travaillées et comptent bien comme du repos.

#### ✓ **Repos récupérateur de semaine :**

L'agent est placé en repos récupérateur de semaine s'il est constaté, antérieurement à une intervention, que son repos hebdomadaire continu a été inférieur à 24 heures. Il est alors placé en repos compensateur pour une durée de 35 heures consécutives à l'issue de l'intervention.

Le temps de repos hebdomadaire d'un agent doit être observé sur les 7 jours qui précèdent la reprise du travail programmé.

Les heures non effectuées restent comptabilisées dans le temps de travail effectif comme si elles avaient été travaillées. Par contre, et au point de vue des garanties minimales ces heures sont considérées comme non travaillées et comptent bien comme du repos.

➤ **Les cas d'action renforcée**

Une action renforcée est une intervention non programmée exigée par un événement requérant la mobilisation de l'ensemble des personnels d'intervention et qui nécessite, pendant une période limitée, le dépassement, pour ces agents, des durées habituelles de travail.

Sont considérées comme relevant des actions renforcées, les activités relevant d'une situation qualifiée en action renforcée par décision du Directeur des Routes, des Infrastructures et des Mobilités, pour répondre à toute demande d'intervention intensive non programmée. En dehors des heures de service et dans l'impossibilité de joindre le Directeur des Routes, des Infrastructures et des Mobilités, la décision sera prise par le cadre de permanence.

Les actions renforcées peuvent donner lieu à des dérogations aux garanties minimales :

- Les agents peuvent demeurer pendant une période maximale de 72 heures à la disposition permanente de l'autorité hiérarchique, sous réserve qu'ils bénéficient d'un repos quotidien **continu** qui ne peut être inférieur, par tranche de 24 heures, à :
  - 7 heures pour la première tranche,
  - 8 heures pour la deuxième tranche,
  - 9 heures pour la troisième tranche.
- La durée de travail ne peut excéder 60 heures par période de sept jours consécutifs comprenant la période de mise en œuvre de l'action renforcée, dans le respect de la moyenne de 44 heures sur une période de douze semaines consécutives ;
- L'agent participant à une action renforcée pendant une période comportant trois repos quotidiens continus et successifs dont la somme est inférieure à 27 heures est placé en repos compensateur à l'issue de son intervention, pendant 35 heures. Dans le cas où une partie du repos coïnciderait avec des heures normalement travaillées, celles-ci ne sont pas travaillées.

## **TITRE II – L'ORGANISATION DU TEMPS DE TRAVAIL**

### **Article 5 : La durée hebdomadaire du travail**

La base légale du travail effectif hebdomadaire est fixée à 35 heures pour un emploi à temps complet (hors journée de solidarité).

La durée quotidienne de référence du temps de travail pour les agents des routes est de 8 heures, correspondant à des semaines de 40 heures de travail en moyenne, avec des cycles hebdomadaires fixes de 5 jours.

Les horaires normaux de travail applicables à l'ensemble des agents d'exploitation des routes des CEI/CEIA, sauf cycles dérogatoires ou DOVH, sont fixés comme suit :

Horaires	Matin : 7 h 30 – 12 h 00 Après-midi : 13 h 00 – 16 h 30
----------	--

La possibilité est donnée aux chefs des Services Routiers et Autoroutier, après échange avec les agents et validation du directeur du Pôle Territoires, d'adapter ces bornes horaires dans la limite d'une demi-heure, sous réserve de respecter une pause méridienne d'une heure.

Dans ce cas, les horaires retenus s'appliquent à l'ensemble des agents du service concerné.

La présence à minima d'un encadrant et de deux agents tous les jours est obligatoire pendant les heures de service.

## **Article 6 : Les cycles de travail**

### **6.1 – Le cycle hebdomadaire normal**

Le temps de travail est organisé selon des périodes de référence dénommées cycles de travail établis à partir d'une durée hebdomadaire de 40 heures de travail par semaine.

Ce cycle de travail ouvre droit à 28,5 jours non travaillés au titre de la RTT.

Les jours de RTT pourront être posés librement par les agents, sous réserve des nécessités de service et après validation du responsable du CEI/CEIA, selon l'une des modalités suivantes :

- Planifier librement deux jours de RTT par mois ;
- Prendre les jours de RTT le vendredi à raison d'une journée toutes les deux semaines ;
- Prendre les jours de RTT de manière régulière un autre jour de la semaine (en dehors du vendredi) à raison d'une journée toutes les deux semaines ;

auxquels se rajoutent, le cas échéant, les jours de RTT à gestion collective planifiés sur le mois. Le reliquat éventuel de jours de RTT pourra être pris à la convenance de l'agent en accord avec le responsable de service.

Les jours de RTT pourront être pris soit par journée entière soit par demi-journée.

En période de viabilité hivernale, l'équivalent d'un jour de RTT devra obligatoirement être pris par quinzaine.

Les jours de RTT accordés pourront être reportés, à la demande du service lorsque des événements imprévus et les nécessités de service imposent la présence des agents, ou à la demande de l'agent, après validation du responsable du CEI/CEIA. Le report de jours RTT sera programmé, dans la mesure du possible, dans le courant du mois en cours ou le mois suivant. Le cas échéant, le ou les jours RTT qui n'auraient pas été ou pu être programmés pourront alimenter le compte épargne temps de l'agent.

Dans le cas d'un cycle de travail comprenant des travaux programmés de nuit, les jours RTT pourront concerner d'autres jours que le vendredi ou le jour programmé par l'agent (cf. point 6.3.2).

### **6.2 - Les Congés annuels**

Le calcul des droits, les modalités de gestion et de report des congés annuels sont détaillées dans le Règlement général du temps de travail de la collectivité.

### **6.3 – Les cycles dérogatoires**

Les cycles dérogatoires sont mis en place pour répondre aux besoins du service. Ils permettent la réalisation de travaux spécifiques qui ne pourraient être effectués dans le cadre du cycle hebdomadaire normal.

Pour chaque cycle dérogatoire, sont précisés le type de travaux permettant de mobiliser le cycle, les personnes habilitées à le déclencher, les conditions de déclenchement, les modalités horaires et la bonification.

Certains cycles peuvent donner lieu à :

- une bonification horaire afin de reconnaître la pénibilité du travail (en application du titre I<sup>er</sup> de l'arrêté du 23 février 2010 pris pour l'application du décret n° 2000-815 du 25 août 2000),
- une indemnité de sujétion horaire (en application du décret n° 2002-532 du 16 avril 2002 et de son arrêté d'application du 27 décembre 2006),
- la prise en compte d'heures supplémentaires, si celles-ci sont effectivement réalisées.

Ces cycles n'ont pas d'impact sur le nombre de jours de congés et/ou de RTT. Ces cycles sont construits dans le respect des garanties minimales.

### **6.3.1 – Le cycle de travaux en période de forte chaleur**

En cas de fortes chaleurs prévisibles (température supérieure à 30°C sous abri pendant plusieurs jours), sur décision de la Direction, un aménagement horaire est instauré pour la réalisation des tâches extérieures pénibles.

Les travaux considérés comme pénibles sont notamment : le débroussaillage, la taille mécanique, le fauchage tondeuse, le tronçonnage et le bûcheronnage, le broyeur de branches et tous les travaux nécessitant le port d'équipements spécifiques (masque respirant, gant nitrile, etc.).

Le dispositif est déclenché par la Direction comme suit :

- le jeudi pour une mise en œuvre le lundi matin si les prévisions météorologiques font état d'au moins 3 jours, pas nécessairement successifs, d'une température maximale supérieure ou égale à 30°C dans la semaine suivante (du lundi au vendredi),
- le cas échéant le lundi pour une mise en œuvre sur tout ou partie des autres jours de la semaine si les prévisions météorologiques du lundi font état d'au moins 3 jours, pas nécessairement successifs, d'une température maximale supérieure ou égale à 30°C dans la semaine (du lundi au vendredi).

Les jours concernés par l'aménagement des horaires seront les jours pour lesquels les prévisions font état d'une température supérieure ou égale à 30°C.

Le dispositif est ensuite mis en œuvre par le responsable de CEI/CEIA pour assurer aux agents des conditions de travail tenant compte des risques liés aux fortes chaleurs.

Afin de reconnaître la pénibilité du travail en période de forte chaleur, une bonification d'1h21 minutes est accordée par jour et par agent. La durée du travail sera ainsi de 6h39, comptabilisées 8h00.

Les horaires adoptés seront alors :

Horaires	5h30 – 12h09
Heures travaillées par jour	6h39

Ce dispositif n'est pas compatible avec la réalisation d'heures supplémentaires sur cette même journée.

### **6.3.2 – Les cycles de travaux pluri-hebdomadaires**

Pour certains travaux spécifiques d'entretien et d'exploitation, il est préférable, sur des périodes courtes, de travailler sur une large amplitude au cours de la journée ou en horaires décalés par rapport aux horaires habituels afin d'optimiser les moyens mis en œuvre et limiter la gêne aux usagers. Cela peut être le cas notamment des activités de fauchage des accotements, des activités de signalisation d'accompagnement de chantiers, des activités de patrouillage, ainsi que des travaux programmés de nuit et de



week-end par mesure de sécurité. Pour cette dernière activité, les contrôleurs de travaux neufs en charge du suivi des chantiers et les techniciens en charge de la maintenance du tunnel de Schirmeck et des équipements dynamiques de la route peuvent également être concernés par ces dispositions ; des plannings spécifiques de travail sont mis en place.

Le travail en horaires décalés ou de nuit est proposé par le responsable du CEI/CEIA puis validé par le chef de service ou son adjoint dans un délai de prévenance d'un minimum de 72 heures.

### ➤ Les cycles de travaux en horaires décalés

Compte-tenu des contraintes d'organisation ou de gestion du trafic, le travail en horaires décalés peut être instauré pour des travaux spécifiques de fauchage, de réalisation des patrouilles sur autoroutes et voies express, de signalisation, de balisage de chantier et d'interventions diverses. Cette organisation comporte 2 horaires décalés dits du matin et de l'après-midi.

Afin de reconnaître la pénibilité du travail en horaires décalés, une bonification de 20 minutes est accordée par jour à chaque agent en décalé du matin. La durée du travail sera de 7h40\*, comptabilisées 8h00.

Les horaires adoptés seront alors :

	matin	après-midi
Horaires	5h30 – 13h10	12h30 – 20h30
Heures travaillées par jour	7h40	8h00

En application de l'article 5 du décret n° 2002-532 du 16 avril 2002 relatif à l'attribution d'une indemnité de sujétions horaires à certains personnels du ministère de l'équipement, des transports et du logement, les horaires décalés du matin et de l'après-midi ouvrent droit au paiement d'une indemnité de sujétions horaires dont la part variable peut également donner lieu à une compensation en temps dans les mêmes proportions que pour l'indemnisation, à savoir pour :

- les heures de soirée (de 18h à 22h) : une bonification de 10%,
- les heures de nuit (de 22h à 7h) : une bonification de 70%,
- les samedis (du vendredi 18h au samedi 18h) : 15%,
- les dimanches (du samedi 18h au lundi 7h) : 25%,
- les jours fériés (de la veille 18h au lendemain 7h) : 55%.

*\*cette durée du travail intègre la réduction pour prise en compte des sujétions de nuit et de dimanche.  
En cas de modification de la réglementation, les taux seront révisés en conséquence.*

### • **Patrouilles et surveillance du réseau routier et autoroutier**

Les modalités d'organisation des patrouilles sont décrites dans le Dossier d'Organisation de la Patrouille, validé par la Direction des Routes, des Infrastructures et des Mobilités et décliné en plan d'exploitation de la Patrouille propre à chaque centre. La fréquence et les horaires des patrouilles sont définis en fonction du type d'infrastructure, de l'importance du trafic et des événements, dans le respect des règles relatives au temps de travail applicables aux agents d'exploitation des routes.

### ➤ Le cycle des travaux programmés de nuit

Certains travaux, en raison de leur nature ou des conditions d'exploitation des voies concernées, ne peuvent être réalisés de jour. Le cycle des travaux programmés de nuit doit permettre aux agents de travailler en toute sécurité.

Le travail programmé de nuit est déclenché par le supérieur hiérarchique sur demande du responsable de CEI/CEIA.

Le supérieur hiérarchique assure une répartition équitable des nuits entre les agents. Le nombre maximal d'heures de travail de nuit est fixé à 270 heures sur une période de 12 mois consécutifs.

Afin de reconnaître la pénibilité du travail de nuit, une bonification d'une heure est accordée par nuit à chaque agent. La durée du travail sera de 7h00\*, comptabilisées 8h00.

Les horaires adoptés seront alors :

Horaires	20h00 - 3h00
Heures travaillées par jour	7h00

En application de l'article 5 du décret n° 2002-532 du 16 avril 2002 relatif à l'attribution d'une indemnité de sujétions horaires à certains personnels du ministère de l'équipement, des transports et du logement, les travaux de nuit ouvrent droit au paiement d'une indemnité de sujétions horaires calculée selon les modalités suivantes :

- les heures de soirée (de 18h à 22h) : une bonification de 10%,
- les heures de nuit (de 22h à 7h) : une bonification de 70%,
- les samedis (du vendredi 18h au samedi 18h) : 15%,
- les dimanches (du samedi 18h au lundi 7h) : 25%,
- les jours fériés (de la veille 18h au lendemain 7h) : 55%.

En fonction des besoins réels des chantiers, des heures supplémentaires pourront être accordées dans la limite des durées maximales journalières du travail.

Sauf circonstances exceptionnelles, le temps de travail de nuit ne pourra pas dépasser les 10 heures continues.

*\*cette durée du travail intègre la réduction pour prise en compte de la sujétion de nuit soit 5 x 0.20 = 1h. En cas de modification de la réglementation, les taux seront révisés en conséquence.*

#### • **Les cycles de nuit au sein des Services Routiers**

La plupart des travaux étant programmables, il est souhaitable, pour des raisons liées à la prévention et à la sécurité, de mettre en place des cycles de travail permettant de satisfaire les besoins sur 1 à 4 nuits par semaine. Les cycles décrits en annexe 1 du présent règlement sont utilisés en fonction des besoins de chaque CEI.

Afin de respecter les garanties minimales des temps de travail et de repos, un jour RTT est obligatoirement posé le jour ouvré qui suit la dernière nuit de travail programmé.

#### • **Les cycles de nuit au sein du Service Autoroutier**

Eu égard du nombre important de nuits de travail programmé au sein du Service Autoroutier avec des mesures d'exploitation très contraignantes, notamment en matière de sécurité routière, à mettre en œuvre sur le réseau autoroutier, les chantiers de nuit doivent être optimisés. Cela induit une utilisation systématique des plages les plus larges possibles entre 20h et 6h du matin. Les cycles décrits en annexe 2 du présent règlement, qui reposent sur une base hebdomadaire de 40 heures de travail, sont utilisés en fonction des besoins de chaque CEIA.

#### ➤ **La Viabilité Hivernale**

Les dispositions correspondantes sont décrites dans le Dossier d'Organisation de la Viabilité Hivernale (DOVH).

## **Article 7 : Le temps de pause**

L'ensemble des agents bénéficient d'un temps de pause quotidien. Celui-ci sera pris selon des modalités différentes selon que la journée de travail est « fractionnée » ou « continue ».

### ➤ **Pause en « journée fractionnée »**

Lorsque le temps de travail quotidien est réparti en deux périodes (matin et après-midi) permettant de dégager un temps libre intermédiaire, il convient d'adopter le régime de **la pause méridienne**.

Pour les agents des routes, la pause méridienne est fixée à 1 heure entre 12h00 et 13h00 sauf cycles dérogatoires. Elle constitue le temps durant lequel l'agent se restaure et ne saurait être considéré comme du temps de travail effectif dans la mesure où l'agent peut vaquer librement à ses obligations personnelles. Elle doit être décomptée du temps de travail de l'agent.

### ➤ **Pause en « journée continue »**

Lorsque les contraintes de service ne permettent pas d'organiser la journée de travail telle que décrite ci-dessus, la journée est dite « continue » car les agents sont en permanence à la disposition de la collectivité. Dans ce cas, **une pause de 20 minutes** doit obligatoirement être accordée aux agents, dès lors qu'ils effectuent 6 heures de travail consécutives.

Elle est déterminée en fonction des nécessités de service et en concertation avec l'agent.

Cette pause doit être comptabilisée dans le temps de travail de l'agent car celui-ci reste à la disposition de son employeur et doit se conformer à ses directives sans pouvoir vaquer librement à des occupations personnelles. L'agent peut donc être appelé à tout moment pour retourner à son poste mais dans ce cas, il devra pouvoir bénéficier d'une pause à un autre moment de la journée.

## **Article 8 : Les heures supplémentaires**

Sont considérées comme heures supplémentaires les heures effectuées à la demande expresse du supérieur hiérarchique dès qu'il y a dépassement des bornes horaires définies par le cycle de travail de l'agent. Elles doivent pouvoir être justifiées.

La compensation des heures supplémentaires peut être réalisée, en tout ou partie, sous la forme d'un repos compensateur. Les heures supplémentaires peuvent également être rémunérées par le versement d'indemnités horaires pour travaux supplémentaires, selon la réglementation en vigueur à la date de leur réalisation.

Conformément à l'article 6 du décret n° 2002-60 du 14 janvier 2002 relatif aux indemnités horaires pour travaux supplémentaires, la rémunération des heures supplémentaires est plafonnée à 25 heures par mois. Toutefois, à l'initiative du responsable de CEI/CEIA, et pour la continuité du service public, en particulier lors des interventions de viabilité hivernale, le plafond d'heures supplémentaires peut être porté à 40 heures mensuelles en moyenne.

La récupération sous la forme de repos compensateur est possible sur demande de l'agent. Le nombre d'heures de repos, bonifications comprises, ne pourra pas dépasser la limite de 32 heures. Cependant ce total pourra occasionnellement, sous réserve des nécessités de service et de l'autorisation expresse du responsable du CEI/CEIA, être porté à 40 heures. Les heures sont à récupérer à partir du mois suivant leur réalisation.

Le temps de récupération sous forme de repos sera majoré dans les mêmes proportions que pour la rémunération. La récupération des heures supplémentaires se fera selon les modalités suivantes :

- Les quatorze premières heures supplémentaires : récupération d'une heure multipliée par 1.25,
- Les heures suivantes : récupération d'une heure multipliée par 1.27,
- Les heures supplémentaires effectuées de nuit : récupération d'une heure multipliée par 2,
- Les heures supplémentaires effectuées un dimanche ou un jour férié : récupération d'une heure multipliée par 1.67.

Ces majorations se cumulent entre elles, à l'exception de celles relatives aux heures supplémentaires effectuées de nuit, un dimanche ou un jour férié.

Les jours et heures du repos compensateur sont fixés par le supérieur hiérarchique compte tenu du vœu de l'intéressé et des nécessités de service.

### **Article 9 : Les astreintes « d'exploitation »**

Les agents des routes sont amenés à effectuer des astreintes dans le cadre de leurs missions de gestion et d'exploitation des routes de la collectivité, notamment en période de viabilité hivernale, dans le cadre de la gestion d'événements graves et/ou imprévus dans ces domaines.

Ils bénéficient à ce titre d'une indemnisation. Le délai de prévenance normal est d'au moins 15 jours francs avant la période d'astreinte, à défaut il ouvre droit à une majoration de 50% du montant des indemnités d'astreinte.

#### **➤ En dehors de la période de viabilité hivernale et dans le cadre du dispositif de gestion de crise**

Les astreintes d'exploitation s'effectuent du lundi matin (à la reprise du travail) au lundi matin suivant (à la reprise du travail) ou au jour de reprise du travail (en cas de pont ou jour férié).

Un planning est élaboré sous la conduite du responsable du CEI/CEIA pour déterminer le volume requis d'astreintes d'exploitation. Ce dispositif peut être renforcé en cas de besoin pour les jours ou week-ends de grand trafic routier, d'événements programmés ou d'événements météorologiques (vigilance Orange), etc.

#### **➤ Pendant la période de viabilité hivernale**

- Dans les centres autoroutiers (CEIA)

Les astreintes d'exploitation s'effectuent du lundi matin (7h30) au lundi matin suivant (7h30).

Un planning est élaboré sous la conduite du responsable de CEIA pour déterminer le volume requis d'astreintes d'exploitation. En règle générale, cette astreinte a une fréquence d'une semaine sur deux pour les agents des routes, sauf circonstances exceptionnelles.

- Dans les centres routiers (CEI)

Les astreintes d'exploitation s'effectuent du lundi matin (à la reprise du travail) au lundi matin suivant (à la reprise du travail).

Un planning est élaboré sous la conduite du responsable de CEI pour déterminer le volume requis d'astreintes d'exploitation. En règle générale, cette astreinte a une fréquence d'une semaine sur deux pour les agents des routes, sauf circonstances exceptionnelles.

Les modalités d'organisation des interventions de viabilité hivernale sont indiquées dans le Dossier d'Organisation de la Viabilité Hivernale (DOVH).

### **TITRE III – APPLICATION ET MISE EN OEUVRE**

Le présent règlement a été présenté au Comité technique de la Collectivité européenne d'Alsace, le 19 octobre 2021.

Il a été approuvé par délibération de la Commission permanente de la Collectivité européenne d'Alsace, le 25 octobre 2021.

#### **Article 10 : Entrée en vigueur**

Ce règlement est applicable à partir du 1<sup>er</sup> novembre 2021 et est soumis aux évolutions législatives et réglementaires de la Fonction publique territoriale.

### ANNEXE 1

#### Possibilités d'organisation du travail de nuit en décalé au sein des Services Routiers

Cycle	L	M	M	J	V
<b>Cycle 4 nuits</b>	20h-3h00	20h-3h00	20h-3h00	20h-3h00	JRTT
	Normal 8	20h-3h00	20h-3h00	20h-3h00	20h-3h00
<b>Cycle 3 nuits</b>	20h-3h00	20h-3h00	20h-3h00	JRTT	Normal 8
	Normal 8	20h-3h00	20h-3h00	20h-3h00	JRTT
	Normal 8	Normal 8	20h-3h00	20h-3h00	20h-3h00
<b>Cycle 2 nuits</b>	20h-3h00	20h-3h00	JRTT	Normal 8	Normal 8
	Normal 8	20h-3h00	20h-3h00	JRTT	Normal 8
	Normal 8	Normal 8	20h-3h00	20h-3h00	JRTT
	Normal 8	Normal 8	Normal 8	20h-3h00	20h-3h00
<b>Cycle 1 nuit</b>	20h-3h00	JRTT	Normal 8	Normal 8	Normal 8
	Normal 8	20h-3h00	JRTT	Normal 8	Normal 8
	Normal 8	Normal 8	20h-3h00	JRTT	Normal 8
	Normal 8	Normal 8	Normal 8	20h-3h00	JRTT
	Normal 8	Normal 8	Normal 8	Normal 8	20h-3h00

## ANNEXE 2

### Possibilités d'organisation du travail de nuit en décalé au sein du Service Autoroutier

Cycle	L	M	M	J	V
<b>Cycle 4 nuits</b>	20h-4h40	20h-4h40	20h-4h40	20h-4h40	Repos de cycle
<b>Cycle 2 nuits</b>	20h-4h55	20h-4h55	Repos de cycle	6h00 – 12h00 13h00 – 16h30	6h00-12h00 13h00-16h30
	6h00-12h00 13h00-16h30	20h-4h55	20h-4h55	Repos de cycle	6h00-12h00 13h00-16h30
	6h00-12h00 13h00-16h30	6h00-12h00 13h00-16h30	20h-4h55	20h-4h55	Repos de cycle
<b>Cycle 1 nuit</b>	20h-5h25	Repos de cycle	6h00-12h00 13h00-16h30	6h00-12h00 13h00-16h30	6h00-12h00 13h00-16h30
	6h00-12h00 13h00-16h30	20h-5h25	Repos de cycle	6h00 – 12h00 13h00 – 16h30	6h00-12h00 13h00-16h30
	6h00-12h00 13h00-16h30	6h00-12h00 13h00-16h30	20h-5h25	Repos de cycle	6h00-12h00 13h00-16h30
	6h00-12h00 13h00-16h30	6h00-12h00 13h00-16h30	6h00-12h00 13h00-16h30	20h-5h25	Repos de cycle