

Note d'orientation
relative au décompte des temps de conduite
par le chronotachygraphe numérique

Depuis le 1er mai 2006, en application des dispositions du règlement (CE) n° 561/2006 du 15 mars 2006, les véhicules neufs de transport routier de marchandises de plus de 3,5 tonnes et de transport routier de voyageurs de plus de 9 places (y compris le siège du conducteur) doivent être équipés d'un chronotachygraphe numérique.

L'annexe IB du règlement (CEE) n° 3821/85 du 20 décembre 1985 modifié définit les exigences fonctionnelles et techniques applicables au chronotachygraphe numérique, et notamment les modalités de décompte des temps d'activité des conducteurs par cet appareil.

Ces modalités de décompte sont édictées plus particulièrement par les marginaux 036 à 042 de l'annexe IB (voir extraits en annexe à la présente note).

Avec le chronotachygraphe numérique, une activité de conduite est automatiquement enregistrée dès que le véhicule est en mouvement, et une période de conduite survenue au cours d'une minute donnée entraîne automatiquement l'enregistrement de la minute entière comme de la conduite.

Les spécifications techniques du chronotachygraphe numérique impliquent des écarts d'enregistrement des temps de conduite par rapport à ceux enregistrés par le chronotachygraphe analogique. Le chronotachygraphe numérique peut ainsi enregistrer des temps de conduite supérieurs, pour un même trajet, à ceux enregistrés par le chronotachygraphe analogique, notamment pour des trajets comportant de nombreux arrêts pour diverses raisons (cette situation se rencontrant essentiellement en trafic courte distance, dans le secteur des livraisons urbaines et périurbaines). En outre, les outils de lecture des disques papier présentent une relative imprécision.

Les écarts d'enregistrement des temps de conduite entre les deux types de chronotachygraphe peuvent donc entraîner des différences de traitement lors de situations de contrôle. Il convient donc, dans l'exercice du contrôle, de les corriger dans un esprit d'équité entre les véhicules équipés d'un chronotachygraphe analogique et ceux qui sont équipés d'un chronotachygraphe numérique.

La mise en place du chronotachygraphe numérique rend souhaitable, pendant une période transitoire, des adaptations tant sur le plan du contrôle que dans les pratiques des entreprises de transport routier.

Par conséquent, lors du contrôle des données numériques, il pourra être opéré une déduction forfaitaire d'une minute par bloc de temps de conduite, dans la limite de 15 minutes par période de 4 heures 30 minutes de conduite ininterrompue¹.

Le logiciel de contrôle OCTET permet de dénombrer automatiquement les blocs de temps de conduite. Par ailleurs, le nombre de blocs de temps de conduite peut facilement être calculé à partir des tickets d'activité journalière grâce au pictogramme correspondant à la conduite, dans le cas où il n'est pas possible d'utiliser ce logiciel.

1) cette limite étant atteinte si le nombre de blocs de temps de conduite est égal à quinze ou plus.

Cette orientation pourra concerner à la fois les contrôles sur route (véhicules circulant sur le territoire national) et en entreprise (entreprises résidentes). Elle sera valable jusqu'au 31 décembre 2010 au plus tard, et pourra faire l'objet d'une dégressivité en fonction de l'adaptation progressive des contrôles et des pratiques des entreprises à la mise en place du chronotachygraphe numérique et selon la progression du nombre de véhicules équipés de cet appareil.

Les agents de contrôle conservent le pouvoir d'apprécier chaque situation et de retenir ou non les infractions aux temps de conduite et de repos détectées au moyen de leurs outils de contrôle.

Les dispositions de la présente note ne préjugent pas l'appréciation souveraine des juges, notamment lors de procédures suite à un constat d'infraction ou à un accident.

ANNEXE

EXTRAITS DE L'ANNEXE IB DU REGLEMENT (CE) N° 3821/85 MODIFIE

* * *

chapitre **III. Exigences constructives et fonctionnelles applicables à l'appareil de contrôle**
paragraphe **4. Suivi des activités du conducteur**

036 Lorsque le véhicule est en mouvement, l'activité CONDUITE doit être automatiquement sélectionnée pour le conducteur, et l'activité DISPONIBILITE doit être automatiquement sélectionnée pour le convoyeur.

037 Lorsque le véhicule s'arrête, l'activité TRAVAIL doit être automatiquement sélectionnée pour le conducteur.

038 Le premier changement d'activité intervenant dans les 120 secondes qui suivent la sélection automatique de l'activité TRAVAIL en raison de l'arrêt du véhicule doit être considéré comme étant intervenu au moment de l'arrêt du véhicule (et doit par conséquent annuler le passage à l'activité TRAVAIL).

039 Cette fonction doit transmettre les changements d'activité vers les fonctions d'enregistrement avec une résolution d'une minute.

040 Étant donnée une minute civile, toute activité de CONDUITE survenue pendant une partie de cette minute entraînera la comptabilisation de la minute entière comme de la CONDUITE.

041 Étant donnée une minute civile, toute activité de CONDUITE survenue au cours de la minute qui précède et de la minute qui suit immédiatement entraînera la comptabilisation de la minute entière comme de la CONDUITE.

042 Étant donnée une minute civile non considérée comme activité de CONDUITE en application des exigences précédentes, la minute entière sera considérée comme relevant de la même activité que l'activité continue la plus longue survenue dans la minute (ou de la plus récente en cas de plusieurs activités de même durée).