



TACHYGRAPHE DIGITAL

Foire Aux Questions (FAQ)

Table des Matières

QUESTION 1 - LA CARTE DE CONDUCTEUR EST-ELLE PERSONNELLE OU LIÉE À L'ENTREPRISE?.....	4
QUESTION 2 - COMMENT LES PHOTOS D'IDENTITÉ DOIVENT-ELLES ÊTRE TRANSMISES SUR PAPIER OU ÉLECTRONIQUEMENT?	5
QUESTION 3 - COMBIEN DE TEMPS Y-A-T'IL ENTRE LA DEMANDE ET LA DÉLIVRANCE?	6
QUESTION 4 - SI UN DEMANDEUR EST ENGAGÉ UN VENDREDI MIDI SANS POSSÉDER DE CARTE DE CONDUCTEUR ET COMMENCE À CONDUIRE LE DIMANCHE SOIR, QUE SE PASSE-T-IL ?	7
QUESTION 5 - QUI DOIT INTRODUIRE LA DEMANDE? LE CONDUCTEUR OU L'ENTREPRISE?.....	8
QUESTION 6 - QUE DOIT FAIRE LE CONDUCTEUR EN CAS DE PERTE OU DE VOL DE SA CARTE DE CONDUCTEUR QUI EST DÉLIVRÉE PAR LA SNCT ÉMETTRICE DES CARTES?	9
QUESTION 7 - COMMENT LE TACHYGRAPHE DIGITAL FONCTIONNE-T-IL?	11
QUESTION 8 - COMMENT LES TEMPS DE CONDUITE ET DE REPOS SONT-ILS CONTRÔLÉS?	13
QUESTION 9 - QUELS SONT LES DOCUMENTS QUE LE CONDUCTEUR QUI ROULE ALTERNATIVEMENT DANS UN VÉHICULE AVEC UN TACHYGRAPHE ANALOGUE ET UN TACHYGRAPHE DIGITAL AUX AGENTS DE CONTRÔLE?	14
QUESTION 10 - LE VÉHICULE ÉQUIPÉ D'UN TACHYGRAPHE DIGITAL EST VENDU OU LOUÉ PAR UNE ENTREPRISE DE TRANSPORT APRÈS SA MISE EN CIRCULATION. QUE SE PASSE-T-IL SI LES DONNÉES, COMME LES PRESTATIONS DE CONDUITE DES CONDUCTEURS ENGAGÉS PAR CETTE ENTREPRISE DE TRANSPORT SONT DÉJÀ STOCKÉES DANS LA MÉMOIRE DU TACHYGRAPHE DIGITAL DU VÉHICULE ?.....	15
QUESTION 11 - UN CONDUCTEUR TRAVAILLE DANS PLUSIEURS ENTREPRISES. QUE SE PASSE-T-IL ?.....	16
QUESTION 12 - QUAND ET AVEC QUELLE FRÉQUENCE LES DONNÉES STOCKÉES DANS LA MÉMOIRE DE L'UNITÉ EMBARQUÉE DOIVENT ÊTRE TÉLÉCHARGÉES?.....	17
QUESTION 13 - QUAND ET AVEC QUELLE FRÉQUENCE LES DONNÉES STOCKÉES DANS LES CARTES DE CONDUCTEUR DOIVENT ÊTRE TÉLÉCHARGÉES?.....	18
QUESTION 14 - QUELLES SONT LES DONNÉES STOCKÉES SUR LA PUCE DE LA CARTE DE CONDUCTEUR?.....	19
QUESTION 15 - COMMENT SE DÉROULE LE TÉLÉCHARGEMENT (DOWNLOAD) DES DONNÉES DE LA MÉMOIRE DU TACHYGRAPHE DIGITAL ET/OU DU CHIP DE LA CARTE DE CONDUCTEUR?.....	20
QUESTION 16 - UN FONCTIONNAIRE DE CONTRÔLE PEUT-IL VOIR SI UN TACHYGRAPHE DIGITAL A ÉTÉ MANIPULÉ?	22
QUESTION 17 - QUE DOIS-JE FAIRE QUAND LE TACHYGRAPHE DIGITAL TOMBE EN PANNE?	23
QUESTION 18 - UN CONDUCTEUR DOIT-IL ACTIONNER LUI-MÊME MANUELLEMENT LES TEMPS DURANT LESQUELS IL ROULE OU SE REPOSE SUR LE TACHYGRAPHE OU CE DERNIER EST-IL PROGRAMMÉ POUR CE FAIRE AUTOMATIQUEMENT ?	24
QUESTION 19 - DOIS-JE AVOIR UNE CARTE DE CONDUCTEUR SI JE TRAVAILLE POUR UNE ENTREPRISE QUI POSSÈDE AUSSI BIEN DES TACHYGRAPHE ANALOGUES QUE DIGITAUX?	25

QUESTION 20 - QUE SE PASSE-T-IL QUAND LA CAPACITÉ DE MÉMOIRE MAXIMALE DE LA PUCHE DE LA CARTE DE CONDUCTEUR OU DE LA MÉMOIRE INTERNE DU TACHYGRAPHE EST ATTEINTE?	26
QUESTION 21 - UN CHAUFFEUR QUI GÈRE SA PROPRE ENTREPRISE EN TANT QU'INDÉPENDANT DOIT-IL ÉGALEMENT DEMANDER UNE CARTE D'ENTREPRISE EN PLUS DE SA CARTE DE CONDUCTEUR?	27
QUESTION 22 - COMBIEN PUIS-JE DEMANDER DE CARTES D'ENTREPRISE POUR MA SOCIÉTÉ?	28
QUESTION 23 - QUELLES SONT LES QUELQUES MODIFICATIONS IMPORTANTES AU NIVEAU DE L'UTILISATION OPÉRATIONNELLE DU TACHYGRAPHE DIGITALE PAR RAPPORT À L'UTILISATION DU TACHYGRAPHE ANALOGUE ?	29
QUESTION 24 - A PARTIR DE QUEL MOMENT EXACTEMENT LA CARTE TACHYGRAPHE VA-T-ELLE ÊTRE ACCEPTÉE COMME UNE CARTE VALABLE PAR LE TACHYGRAPHE DIGITAL?	32
QUESTION 25 - Y A-T-IL DES FORMATIONS SPÉCIFIQUES PRÉVUES POUR L'UTILISATION DU TACHYGRAPHE DIGITAL?	33
QUESTION 26 - UNE CARTE DE CONDUCTEUR ÉMISE DOIT-ELLE ÊTRE REMPLACÉE DURANT SA PÉRIODE DE VALIDITÉ EN COURS SI LE DÉTENTEUR DE LA CARTE A UN NOUVEAU NUMÉRO DE PERMIS DE CONDUIRE ?	34
QUESTION 27 - QUELLE EST LA DIFFÉRENCE ENTRE LE TEMPS UTC ET LE TEMPS AFFICHÉ À L'ÉCRAN DU TACHYGRAPHE ?	35
QUESTION 28 - L'EMPLOYEUR PEUT-IL RETENIR LA CARTE DE CONDUCTEUR EN CAS DE DÉMISSION OU DE LICENCIEMENT DU CHAUFFEUR?	36
QUESTION 29 - LE RÈGLEMENT 561/2006 EST-IL AUSSI APPLICABLE AUX VÉHICULES QUI BIEN QU'ILS RESSORTENT DU CHAMP D'APPLICATION DE CE RÈGLEMENT NE ROULENT QUE (PARTIELLEMENT OU NON) SUR DES VOIES NON ACCESSIBLES AU PUBLIC?	37
QUESTION 30 - QUELLES SORTES DE DONNÉES QUI ONT ÉTÉ ENREGISTRÉES ET STOCKÉES DANS LA PUCHE DE LA CARTE DE CONDUCTEUR ET DANS LA MÉMOIRE DU TACHYGRAPHE DIGITAL DOIVENT ÊTRE TÉLÉCHARGÉES ET SOUS QUEL FORMAT DIGITAL CES DONNÉES DOIVENT-ELLES ÊTRE ARCHIVÉES ?	39
QUESTION 31 - ATTESTATION EU D'ACTIVITÉS	40
QUESTION 32 - EST-CE QUE LA FONCTION D'AVERTISSEMENT DU TACHYGRAPHE CONSTITUE UNE INDICATION FIABLE POUR UN CHAUFFEUR POUR PRENDRE SA PAUSE RÉGLEMENTAIRE APRÈS UN TEMPS DE CONDUITE CUMULÉ DÉTERMINÉ ?	40
QUESTION 33 - UTILISATION EN ALLEMAGNE DU TACHYGRAPHE SUR DES VÉHICULES D'UNE MMA ENTRE 2.8 T ET 3.5 T SUR SON TERRITOIRE	42

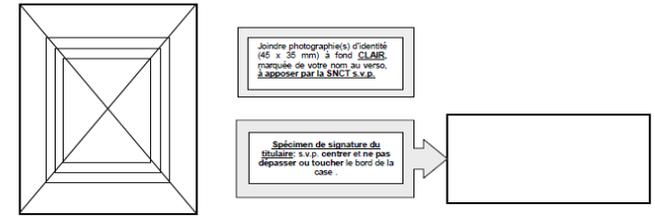
QUESTION 2 - COMMENT LES PHOTOS D'IDENTITÉ DOIVENT-ELLES ÊTRE TRANSMISES SUR PAPIER OU ÉLECTRONIQUEMENT?

Le système de délivrance des cartes est développé de sorte que dans une première phase, seul le traitement des photos d'identité sur papier est prévu. Les photos digitales imprimées sur du papier ordinaire ne garantissent pas une qualité de photo minimale, et sont dès lors déconseillées.

Règlement grand-ducal du 16 juin 2011 Article 4 et 8

Article 8

1. En vue de l'obtention d'une carte de conducteur, l'intéressé est tenu de présenter à la SNCT une demande portant sa signature et indiquant notamment ses noms et prénoms, le lieu et la date de sa naissance ainsi que le lieu de sa résidence normale.
4. Deux photographies récentes identiques, établies sur papier souple, d'une largeur de 35 mm et d'une hauteur de 45 mm, la tête de l'intéressé - prise de face devant un fond clair - ayant au moins 20 mm de hauteur.

GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DES INFRASTRUCTURES Département des Transports Service des cartes tachygraphes 2a, Kalchesbiergasse L-1852 LUXEMBOURG ☎ 35 72 14 - 730 Heures d'ouverture du guichet: du LU au VE de 08.00 à 17.00 heures	<h3 style="text-align: center;">Demande en obtention d'une carte de tachygraphe</h3> <p style="text-align: center; font-size: small;">Toute demande non dûment complétée ne saura être considérée</p> <p style="text-align: center; font-size: x-small;">Prière de cocher la case qui correspond à la raison de votre demande Les lettres correspondant aux éléments qui doivent être joints à la demande</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">Objet:</th> <th style="text-align: center;">1^{ère} obtention</th> <th style="text-align: center;">Renouvellement (expiration de validité)</th> <th style="text-align: center;">Remplacement (perte, vol, détérioration)</th> <th style="text-align: center;">Echange (changement données)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Carte de CONDUCTEUR</td> <td><input type="checkbox"/> a, b¹⁾, c, d, h</td> <td><input type="checkbox"/> a, b¹⁾, c, d, f</td> <td><input type="checkbox"/> c, e²⁾, f³⁾, f⁴⁾</td> <td><input type="checkbox"/> (a, b¹⁾, d⁵⁾, c, f</td> </tr> <tr> <td>ENTREPRISE</td> <td><input type="checkbox"/> c</td> <td><input type="checkbox"/> c, f</td> <td><input type="checkbox"/> c, e²⁾, f³⁾, f⁴⁾</td> <td><input type="checkbox"/> c, f</td> </tr> <tr> <td>CONTRÔLE</td> <td><input type="checkbox"/> b</td> <td><input type="checkbox"/> b¹⁾, f</td> <td><input type="checkbox"/> e²⁾, f³⁾, f⁴⁾</td> <td></td> </tr> <tr> <td>ATELIER</td> <td><input type="checkbox"/> b, c, g, h</td> <td><input type="checkbox"/> b¹⁾, c, g, h, f</td> <td><input type="checkbox"/> c, e²⁾, f³⁾, f⁴⁾</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p style="font-size: x-small;"> a = Copie recto-verso du permis de conduire b = Photo d'identité c = Taxe de mise à disposition (€ 74,-/carte) d = Certificat de résidence datant de moins d'un mois e = Déclaration de vol/perte f = Carte défaillante, à renouveler ou à échanger g = Copie du contrat de travail datant de moins d'un mois h = Copie recto-verso d'une pièce d'identité du candidat i = Déclaration d'incident </p> <p style="font-size: x-small;"> ¹⁾ Deux photos dans le cas d'une demande de première obtention d'une carte de conducteur au Luxembourg ²⁾ Dans le cas du remplacement d'une carte de tachygraphe volée ³⁾ À remettre en même temps que la demande de remplacement dans le cas d'une carte de tachygraphe défaillante ⁴⁾ Dans le cas d'une demande d'échange d'une carte de tachygraphe émise par une autorité étrangère ⁵⁾ Au cas d'une divergence importante de l'apparence du détenteur par rapport à la photo de la carte à renouveler ⁶⁾ Dans le cas d'une carte défaillante </p> <p> Nom(s) (de jeune fille): Prénom(s): Lieu de naissance: Matricule: Résidant au G -D. de Luxembourg depuis le: Adresse (n°, rue): Localité: L - N° tél.: N° tél. portable: E-mail: N° fax: N° permis de conduire: Pays: Langue préférée: F <input type="checkbox"/> D <input type="checkbox"/> UK <input type="checkbox"/> P <input type="checkbox"/> Autre <input type="checkbox"/> (spécifier): Numéro de carte de tachygraphe: Début effective d'activation (facultative): (en cas de renouvellement, remplacement, échange) </p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; font-size: x-small;"> <p>Informations importantes:</p> <p>-- Toute carte de tachygraphe obtenue moyennant une (des) information(s) ou déclaration(s) fausse(s) ou frauduleuse(s) fera l'objet d'un retrait immédiat. Il en est de même pour toute carte contrefaite ou falsifiée et en cas d'utilisation d'une carte de tachygraphe émise au nom d'un autre détenteur.</p> <p>-- Aucune personne ne peut détenir plus d'une carte conducteur (même émise par une autorité étrangère) en cours de validité.</p> <p>-- Toute perte, tout vol ou tout mauvais fonctionnement d'une carte de tachygraphe doit être déclaré sans délai à la SNCT (adresse en haut) qui peut procéder à son remplacement. Au cas où la carte de tachygraphe déclarée comme perdue ou volée rentrerait de nouveau en possession de l'intéressé, celle-ci est à remettre immédiatement à la SNCT.</p> <p>-- Les données reprises sur la présente feront, dans le cadre de la gestion des cartes de tachygraphes, l'objet d'un enregistrement et d'un traitement électronique en conformité avec la législation concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel en vigueur.</p> </div> <p style="font-size: x-small;"> Le soussigné déclare avoir lu et accepté les informations importantes qui précèdent. Par ailleurs, il certifie l'exactitude des données fournies et, pour autant qu'il demande l'octroi d'une carte de tachygraphe de conducteur, déclare avoir élu résidence au Luxembourg pour une durée de 180 jours d'affilée au moins ainsi que de ne pas être détenteur d'une carte de conducteur en cours de validité, même émise par une autorité étrangère. </p> <p> Déclaration faite à le 20..... Signature du déclarant: </p> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;">  <p style="font-size: x-small; border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;"> Joindre photographie(s) d'identité (45 x 35 mm) à fond CLAIR, marquée de votre nom au verso, à apposer par la SNCT S.V.B. </p> <p style="font-size: x-small; border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block; margin-top: 10px;"> Spécimen de signature du titulaire: s.v.p. centrer et ne pas dépasser ou toucher le bord de la case </p> </div> <p style="font-size: x-small; text-align: center;"> SOCIÉTÉ NATIONALE DE CONTRÔLE TECHNIQUE désignée par le Ministre ayant les Transports dans ses attributions comme organisme responsable de l'exécution des tâches administratives et techniques relevant de l'immatriculation et du contrôle technique des véhicules routiers, de la gestion des permis de conduire et de l'émission des cartes tachygraphes F-PDC-TCN-04 </p>	Objet:	1 ^{ère} obtention	Renouvellement (expiration de validité)	Remplacement (perte, vol, détérioration)	Echange (changement données)	Carte de CONDUCTEUR	<input type="checkbox"/> a, b ¹⁾ , c, d, h	<input type="checkbox"/> a, b ¹⁾ , c, d, f	<input type="checkbox"/> c, e ²⁾ , f ³⁾ , f ⁴⁾	<input type="checkbox"/> (a, b ¹⁾ , d ⁵⁾ , c, f	ENTREPRISE	<input type="checkbox"/> c	<input type="checkbox"/> c, f	<input type="checkbox"/> c, e ²⁾ , f ³⁾ , f ⁴⁾	<input type="checkbox"/> c, f	CONTRÔLE	<input type="checkbox"/> b	<input type="checkbox"/> b ¹⁾ , f	<input type="checkbox"/> e ²⁾ , f ³⁾ , f ⁴⁾		ATELIER	<input type="checkbox"/> b, c, g, h	<input type="checkbox"/> b ¹⁾ , c, g, h, f	<input type="checkbox"/> c, e ²⁾ , f ³⁾ , f ⁴⁾	
Objet:	1 ^{ère} obtention	Renouvellement (expiration de validité)	Remplacement (perte, vol, détérioration)	Echange (changement données)																						
Carte de CONDUCTEUR	<input type="checkbox"/> a, b ¹⁾ , c, d, h	<input type="checkbox"/> a, b ¹⁾ , c, d, f	<input type="checkbox"/> c, e ²⁾ , f ³⁾ , f ⁴⁾	<input type="checkbox"/> (a, b ¹⁾ , d ⁵⁾ , c, f																						
ENTREPRISE	<input type="checkbox"/> c	<input type="checkbox"/> c, f	<input type="checkbox"/> c, e ²⁾ , f ³⁾ , f ⁴⁾	<input type="checkbox"/> c, f																						
CONTRÔLE	<input type="checkbox"/> b	<input type="checkbox"/> b ¹⁾ , f	<input type="checkbox"/> e ²⁾ , f ³⁾ , f ⁴⁾																							
ATELIER	<input type="checkbox"/> b, c, g, h	<input type="checkbox"/> b ¹⁾ , c, g, h, f	<input type="checkbox"/> c, e ²⁾ , f ³⁾ , f ⁴⁾																							

Exemplaire de formulaire de demande de carte de tachygraphe disponible sur <http://www.snct.lu/content/view/169/284/lang.fr/>

QUESTION 3 - COMBIEN DE TEMPS Y-A-T' IL ENTRE LA DEMANDE ET LA DÉLIVRANCE?

La fixation du délai entre le moment de l'envoi de la demande de carte par le client et le moment où la carte est effectivement délivrée à l'adresse prévue du client, est dépendante de plusieurs facteurs.

Il est conseillé de tenir compte d'au moins un **délai de 10 jours ouvrables entre l'envoi de la demande de carte et la délivrance de la carte**. Ce délai est uniquement réalisable à condition que le dossier de demande soit complètement en ordre, qu'aucune imperfection dans les données ne soit constatée et que le paiement soit fait immédiatement après la réception de la facture.

Aussi longtemps que toutes ces données (entre autre par exemple pour une demande d'une carte de conducteur, la confirmation de la part de TACHONET – LUCIA que le conducteur n'est pas en possession d'une carte de conducteur valable qui soit délivrée par un autre Etat-membre de l'Union européenne, la confirmation de la part du Registre national que le conducteur a sa résidence habituelle au Luxembourg et pour une demande d'une carte d'atelier, la confirmation de la part de l'Administration des Douanes et Accises que l'atelier et son technicien sont agréés par l'autorité,) **ne sont pas validées et que la réception du paiement de la carte n'a pas été confirmée par la SNCT, la décision de produire la carte ne sera pas prise.**

A partir de la décision de produire la carte, il est prévu dans le système technique de délivrance des cartes que les cartes tachygraphe sont envoyées dans les cinq jours ouvrables à l'ayant droit par courrier postal normal.

La SNCT ne peut être tenu pour responsable des délais d'acheminement postaux anormaux.

Règlement grand-ducal du 16 juin 2011 - Chapitre 2 – Les cartes de tachygraphe Article 7

A l'exception des cartes de contrôle, la délivrance des cartes de tachygraphe à leurs titulaires est conditionnée par le paiement préalable d'une taxe de mise à disposition de 74 euros, à percevoir par la SNCT. Les modes de paiement sont fixés par le ministre.

Règlement grand-ducal du 16 juin 2011 - Article 8

2. Une carte de conducteur peut être renouvelée pour des nouveaux termes consécutifs d'au plus cinq ans, à condition pour le titulaire d'en présenter la demande au moins 15 jours ouvrables avant l'expiration de la carte à la SNCT, accompagnée des éléments prévus au deuxième alinéa du paragraphe 1.

Le renouvellement d'une carte de conducteur intervient dans les cinq jours ouvrables suivant la réception, par la SNCT, de la demande conforme aux exigences du premier alinéa et de la taxe prévue à l'article 7.

Le titulaire doit conserver l'ancienne carte pendant au moins un mois après son expiration. Il est par ailleurs tenu de décharger les données y mémorisées suivant les modalités du paragraphe 1 de l'article 12 du présent règlement.

QUESTION 4 - SI UN DEMANDEUR EST ENGAGÉ UN VENDREDI MIDI SANS POSSÉDER DE CARTE DE CONDUCTEUR ET COMMENCE À CONDUIRE LE DIMANCHE SOIR, QUE SE PASSE-T-IL ?

Le *Règlement 3821/85 (CEE)* ne prévoit, dans son article 16.2 §2, la possibilité pour le conducteur d'imprimer, au début et à la fin de son voyage, les indications relatives aux groupes de temps enregistrés par l'appareil de contrôle et de reporter sur ce document les éléments permettant de l'identifier (nom et numéro de son permis de conduire) ainsi que sa signature, **qu'en cas de perte, de vol, de détérioration ou de mauvais fonctionnement de sa carte.**

Les instances de contrôle sont compétentes pour apprécier le non-respect de cette réglementation (le manque de justification) sur la base de circonstances concrètes.

La demande d'une carte de conducteur n'implique pas que le conducteur remplit les conditions requises pour l'obtention de la carte.

Règlement grand-ducal du 16 juin 2011 Article 8

3. En cas de perte, de vol, d'endommagement ou de mauvais fonctionnement, une carte de conducteur peut être remplacée. Dans le cas de perte ou de vol, le titulaire est obligé de déclarer immédiatement cette perte ou ce vol aussi bien à une autorité compétente du pays où la perte ou le vol ont été constatés qu'à la SNCT à laquelle il doit présenter par ailleurs dans les sept jours de calendrier, ensemble avec sa demande de remplacement, une déclaration par laquelle il atteste le motif du remplacement sollicité. Dans le cas d'un mauvais fonctionnement d'une carte, la SNCT peut, le cas échéant, demander au titulaire des informations écrites sur le mauvais fonctionnement lors du remplacement de la carte.

QUESTION 5 - QUI DOIT INTRODUIRE LA DEMANDE? LE CONDUCTEUR OU L'ENTREPRISE?

Une demande pour une carte de conducteur doit être signée par le conducteur lui-même, dans la case du formulaire de la demande spécialement prévue à cet effet vu que sa signature est graphiquement reproduite sur sa carte. Une demande pour une carte d'entreprise doit être signée par une personne qui est juridiquement responsable.

Règlement grand-ducal du 16 juin 2011 Article 8

1. En vue de l'obtention d'une carte de conducteur, l'intéressé est tenu de présenter à la SNCT une demande portant sa signature et indiquant notamment ses noms et prénoms, le lieu et la date de sa naissance ainsi que le lieu de sa résidence normale.

Dès que le paiement est enregistré auprès de la SNCT, la demande est traitée en vue de la délivrance de la carte.

Le **formulaire de demande** pourra être téléchargé sur le site internet de la SNCT - **<http://www.snct.lu>**

Si vous avez des questions sur la procédure, vous pouvez les envoyer par mail à l'adresse **info@snct.lu** ou **dop@do.etat.lu**.

QUESTION 6 - QUE DOIT FAIRE LE CONDUCTEUR EN CAS DE PERTE OU DE VOL DE SA CARTE DE CONDUCTEUR QUI EST DÉLIVRÉE PAR LA SNCT ÉMETTRICE DES CARTES?

La perte ou le vol d'une carte de conducteur doit faire l'objet d'une déclaration de vol ou de perte involontaire à la police.

Attention! En cas de vol de la carte de conducteur, une déclaration doit également être faite, suivant *l'article 16§3 du Règlement 3821/85*, auprès des autorités compétentes du pays où le vol s'est produit. Ceci est conseillé entre autre pour pouvoir soumettre en cas de contrôle routier une justification supplémentaire de l'impossibilité de montrer sa carte de conducteur. En cas de perte à l'étranger, cette obligation n'est pas en soi prévue dans le Règlement 3821/85 et une déclaration auprès des autorités compétentes du pays qui a délivré la carte suffit.

Le conducteur doit dans les sept jours de la perte ou du vol de sa carte faire une demande de remplacement. Cette demande doit être introduite auprès du MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DES INFRASTRUCTURES Département des Transports service des cartes tachygraphes 2a, Kalchesbruck L-1852 Luxembourg. (L'attestation de vol ou de perte involontaire est jointe à cette demande).

Aussi longtemps qu'il ne dispose pas de carte de conducteur, il doit conserver ses temps de conduite et de repos à l'aide des impressions papier du tachygraphe digital. Le chauffeur doit imprimer aussi bien au début de son trajet les données détaillées relatives au véhicule qu'il conduit qu'à la fin de son trajet imprimer les informations concernant les périodes de temps enregistrées par l'appareil de contrôle. Ces impressions papier doivent prévoir le nom et le numéro de permis de conduire ou le numéro de sa carte y compris sa signature.

Le conducteur peut continuer à conduire son véhicule sans carte personnelle durant une période maximale de quinze jours de calendrier, ou pendant une période plus longue s'il le faut pour permettre au véhicule de regagner le siège de l'entreprise, à condition qu'il puisse justifier de l'impossibilité de présenter ou d'utiliser sa carte durant cette période.

Dès que la demande de remplacement de carte de conducteur a été traitée, le statut de la carte en question est désactivé par le MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DES INFRASTRUCTURES Département des Transports service des cartes tachygraphes et la carte est indiquée dans la banque de données TACHONET comme volée ou perdue. Le statut des cartes est consultable à tous moments par toutes les autorités de contrôle ce qui rend ce statut irréversible. Si une telle carte, déclarée perdue ou volée devait être retrouvée, elle doit être renvoyée au plus vite au MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DES INFRASTRUCTURES Département des Transports service des cartes tachygraphes 2a, Kalchesbruck L-1852 Luxembourg et ce afin de prévenir et d'éviter les fraudes ou tentatives de fraudes à l'aide de cette carte.

Règlement grand-ducal du 16 juin 2011 Article 8

3. En cas de perte, de vol, d'endommagement ou de mauvais fonctionnement, une carte de conducteur peut être remplacée. Dans le cas de perte ou de vol, le titulaire est obligé de déclarer immédiatement cette perte ou ce vol aussi bien à une autorité compétente du pays où la perte ou le vol ont été constatés qu'à la SNCT à laquelle il doit présenter par ailleurs dans les sept jours de calendrier, ensemble avec sa demande de remplacement, une déclaration par laquelle il atteste le motif du remplacement sollicité. Dans le

cas d'un mauvais fonctionnement d'une carte, la SNCT peut, le cas échéant, demander au titulaire des informations écrites sur le mauvais fonctionnement lors du remplacement de la carte.

Le remplacement d'une carte de conducteur se fait selon les modalités du paragraphe 2. Toutefois, lorsque la carte a été volée ou perdue ou que son état défectueux ne le permet plus, le titulaire de la carte n'est pas tenu par l'obligation de décharger les données mémorisées sur la carte.

Une carte de remplacement a la même échéance que la carte perdue, volée, endommagée ou défectueuse qu'elle remplace. Si en application de cette disposition, la carte à remplacer a une durée de validité résiduelle inférieure à deux mois, elle est renouvelée selon les modalités du paragraphe 2. Si la carte à remplacer a été établie par une autorité compétente étrangère, il est procédé selon les modalités du paragraphe 1.

QUESTION 7 - COMMENT LE TACHYGRAPHE DIGITAL FONCTIONNE-T-IL ?

Le tachygraphe digital fonctionne en combinaison avec des cartes tachygraphe.

Le tachygraphe enregistre entre autres :

- Les temps de conduite et de repos du conducteur,
- La vitesse du véhicule,
- La distance parcourue,
- Les différentes sortes d'activités comme temps de conduite, temps de disponibilité, temps de repos, autres temps de travail et les interruptions de conduite,
- Les irrégularités.

Les données sont stockées de deux manières : dans la mémoire de l'appareil et sur la carte personnelle du conducteur. Cette carte du conducteur retient par conducteur les données de temps de conduite et de repos sur une période de minimum 28 jours. L'appareil enregistre lui-même les données complètes du véhicule sur les 365 jours écoulés. Le tachygraphe digital contient aussi un compteur de vitesse qui enregistre les vitesses de deux façons :

- La vitesse par seconde sur les dernières 24 heures de conduite. Ces données peuvent être importantes en cas d'analyse d'accident,
- Le dépassement de plus d'une minute de la vitesse de réglage du limiteur de vitesse.

La carte de conducteur enregistre les activités de chaque conducteur séparément. Les temps de conduite et de repos sont directement lisibles de l'écran. Si le temps de conduite maximal est presque atteint, un signal d'avertissement retentit.

L'entreprise de transport doit à l'aide de sa propre carte d'entreprise télécharger ou imprimer de la mémoire toutes les données stockées. Ces données peuvent par exemple être utiles pour l'administration de l'entreprise.

Pour les agents de contrôle, il existe une carte de contrôleur spéciale. Grâce à elle, ils ont accès à toutes les données qui sont stockées dans le tachygraphe digital.

Egalement pour pouvoir activer ou calibrer le tachygraphe digital, une carte particulière est nécessaire : la carte d'atelier.

Cartes Tachygraphe



SIEMENS DTCO 1381



ACTIA SMARTACH



EFKON EFAS



STONERIDGE SE 5000

QUESTION 8 - COMMENT LES TEMPS DE CONDUITE ET DE REPOS SONT-ILS CONTRÔLÉS?

La carte de conducteur est la carte personnelle d'un chauffeur qui enregistre uniquement ses propres temps de conduite et de repos. Ceci s'effectue à l'aide du tachygraphe digital. Il se fait automatiquement durant la conduite.

Quand le conducteur passe sur un autre véhicule équipé d'un tachygraphe digital, il doit introduire la carte dans l'autre tachygraphe. L'enregistrement est alors poursuivi, et le temps de conduite de l'autre véhicule est repris dans le calcul des temps de conduite globaux. Egalement quand un conducteur passe sur un véhicule avec un tachygraphe analogue, la carte de conducteur continue à jouer un rôle pour le contrôle. Les temps de conduite des disques tachygraphe et de la carte de conducteur doivent alors être combinés.

QUESTION 9 - QUELS SONT LES DOCUMENTS QUE LE CONDUCTEUR QUI ROULE ALTERNATIVEMENT DANS UN VÉHICULE AVEC UN TACHYGRAPHE ANALOGUE ET UN TACHYGRAPHE DIGITAL AUX AGENTS DE CONTRÔLE?

Quand le conducteur roule dans un véhicule qui est équipé d'un tachygraphe analogue, il doit pouvoir montrer à la demande de l'officier de contrôle les documents suivants :

- Les feuilles d'enregistrement de la journée en cours et celles qu'il a utilisées au cours des 28 jours précédents,
- La carte de conducteur, s'il est titulaire d'une telle carte,
- toute informations recueillie manuellement et toute sortie imprimée pendant la journée en cours et pendant les 28 jours précédents, tels que prévus par le règlement 3821/85 et par le règlement (CE) N° 561/2006,

Quand le conducteur roule dans un véhicule équipé d'un tachygraphe digital, il doit pouvoir montrer à la demande de l'officier de contrôle les documents suivants:

- La carte de conducteur dont il est titulaire,
- toute informations recueillie manuellement et toute sortie imprimée pendant la journée en cours et pendant les 28 jours précédents, tels que prévus par le règlement 3821/85 et par le règlement (CE) nr. 561/2006,
- Les feuilles d'enregistrement correspondant à la même période de la journée en cours et pendant les 28 jours précédents, dans le cas où il aurait conduit, pendant cette période, un véhicule équipé d'un tachygraphe analogue.

QUESTION 10 - LE VÉHICULE ÉQUIPÉ D'UN TACHYGRAPHE DIGITAL EST VENDU OU LOUÉ PAR UNE ENTREPRISE DE TRANSPORT APRÈS SA MISE EN CIRCULATION. QUE SE PASSE-T-IL SI LES DONNÉES, COMME LES PRESTATIONS DE CONDUITE DES CONDUCTEURS ENGAGÉS PAR CETTE ENTREPRISE DE TRANSPORT SONT DÉJÀ STOCKÉES DANS LA MÉMOIRE DU TACHYGRAPHE DIGITAL DU VÉHICULE ?

Il est prévu que dans ces cas, l'utilisateur (propriétaire ou locataire) du véhicule préalablement à la vente ou la location verrouille à l'aide de sa carte d'entreprise les données dans la mémoire du tachygraphe digital pour empêcher la communication des données de l'entreprise ou du conducteur à l'utilisateur suivant .

Cette entreprise est obligée dans de tels cas de télécharger les données de la mémoire du tachygraphe digital à chaque vente ou location à des fins de contrôle.

De plus, en cas de modification du numéro de plaque du véhicule, celui-ci est à nouveau présenté auprès d'un atelier agréé pour introduire cette modification dans la mémoire du tachygraphe digital.

QUESTION 11 - UN CONDUCTEUR TRAVAILLE DANS PLUSIEURS ENTREPRISES. QUE SE PASSE-T-IL ?

Vu qu'un conducteur ne peut posséder qu'une carte de conducteur valable à la fois, toutes les données relatives à ses prestations sont stockées sur cette carte. Ceci signifie que si un conducteur travaille pour une mission auprès de l'employeur B après une mission auprès de l'employeur A, l'employeur B est obligé avant de confier la mission de contrôler pour ce conducteur les temps de conduite et de repos.

QUESTION 12 - QUAND ET AVEC QUELLE FRÉQUENCE LES DONNÉES STOCKÉES DANS LA MÉMOIRE DE L'UNITÉ EMBARQUÉE DOIVENT ÊTRE TÉLÉCHARGÉES?

Les données stockées dans la mémoire de l'unité embarquée sont téléchargées vers un média externe sécurisé au moins tous les 90 jours à compter depuis le dernier téléchargement.

Les données stockées dans la mémoire de l'unité embarquée sont téléchargées pour la période courant depuis le dernier téléchargement lorsque le véhicule est retiré de la circulation ou mis à la disposition d'une autre entreprise sous quelque forme que ce soit.

Les données téléchargées sont conservées par l'entreprise au moins deux ans.

Les données téléchargées au départ de la mémoire de l'unité embarquée de tous les véhicules appartenant à une même entreprise sont conservées en un même endroit sécurisé, accessible uniquement aux personnes autorisées.

Ni le téléchargement, ni la conservation des données ne peuvent modifier ni altérer ces dernières.

Chapitre 3 – La manipulation des données enregistrées Article 12 (3)

3. Les données enregistrées dans la mémoire d'un tachygraphe numérique doivent être téléchargées au plus tard tous les 90 jours ou avant que celles-ci ne soient perdues par le propriétaire ou le détenteur du véhicule qui en est équipé. Le locataire d'un véhicule équipé d'un tachygraphe numérique est en droit de récupérer les données qui ont été enregistrées par ce tachygraphe pendant le temps que le véhicule s'est trouvé à sa disposition.

QUESTION 13 - QUAND ET AVEC QUELLE FRÉQUENCE LES DONNÉES STOCKÉES DANS LES CARTES DE CONDUCTEUR DOIVENT ÊTRE TÉLÉCHARGÉES?

Les données stockées dans la mémoire des cartes de conducteur sont téléchargées vers un média externe sécurisé au moins tous les vingt-huit jours à compter depuis le dernier téléchargement.

Le mot «jours» doit être compris comme repris au *Règlement (CE) n° 1360/2002* de la Commission du 13 juin 2002; "chaque jour civil au cours duquel la carte a été utilisée ou le conducteur a saisi les activités manuellement."

Les données stockées dans la mémoire de la carte de conducteur sont téléchargées pour la période courant depuis le dernier téléchargement lorsque le conducteur cesse ses activités au sein de l'entreprise ou avant que la carte ne soit retournée à l'organisme compétent lors d'un remplacement ou d'un renouvellement.

Les données téléchargées sont conservées par l'entreprise au moins deux ans.

Les données téléchargées au départ de la mémoire de la carte de conducteur de tous les conducteurs employés par cette entreprise sont conservées en un même endroit sécurisé, accessible uniquement aux personnes autorisées.

Ni le téléchargement, ni la conservation des données ne peuvent modifier ni altérer ces dernières.

Chapitre 3 – La manipulation des données enregistrées Article 12 (1) et (6)

1. Tout titulaire d'une carte de conducteur doit télécharger les données enregistrées sur sa carte au plus tard tous les 28 jours ou avant que celles-ci ne soient perdues et les transmettre à l'entreprise ou aux entreprises pour compte de laquelle ou desquelles il a effectué des transports depuis le dernier téléchargement de la mémoire de sa carte.

6. Les entreprises doivent garder les données des cartes de conducteur qui leur ont été transmises pendant au moins deux ans et elles sont tenues de communiquer ces données sans délai sur réquisition des agents de contrôle.

QUESTION 14 - QUELLES SONT LES DONNÉES STOCKÉES SUR LA PUCE DE LA CARTE DE CONDUCTEUR?

Sur la carte de conducteur, qui est délivrée par l'instance émettrice des cartes luxembourgeoise, les données suivantes sont fixées sur la puce de la carte. Ces données doivent permettre entre autre l'identification précise du conducteur.

Données d'identification de la carte :

- Numéro de carte,
- Code de l'Etat membre de délivrance et dénomination de l'instance émettrice des cartes,
- Date de début et de fin de validité de la carte, date à laquelle la carte a été émise.

Données d'identification du conducteur (détenteur de la carte) :

- Le nom du conducteur,
- Le(s) prénom(s) du conducteur,
- Date de naissance,
- Langue de prédilection.

Données du permis de conduire :

- Etat membre et autorité de délivrance,
- Numéro du permis de conduire (au moment de la délivrance de la carte).

La carte de conducteur enregistre les données suivantes sur au moins 28 jours calendrier :

- date et durée de la première utilisation du véhicule;
- état du kilométrage du véhicule à la première utilisation;
- date et durée de la dernière utilisation du véhicule;
- état du kilométrage lors de la dernière utilisation;
- numéro de série et Etat membre où le véhicule a été immatriculé;
- la distance totale que le conducteur a parcouru durant cette journée;
- le statut des conducteurs (seul/en équipes);
- les activités (rouler, disponibilité, travailler, interruption/repos).

Sont également stockées ici les données de l'importation faite manuellement:

- la date et la durée de l'importation;
- le type d'activité;
- le pays d'entrée (et la région).

QUESTION 15 - COMMENT SE DÉROULE LE TÉLÉCHARGEMENT (DOWNLOAD) DES DONNÉES DE LA MÉMOIRE DU TACHYGRAPHE DIGITAL ET/OU DU CHIP DE LA CARTE DE CONDUCTEUR?

Aussi bien les données de la mémoire du tachygraphe que celles du chip de la carte de conducteur doivent régulièrement être téléchargées.

a. Transfert des données de la mémoire du tachygraphe et/ou du chip de la carte de conducteur

Le téléchargement (download) des données de la mémoire du tachygraphe peut être initié avec la carte d'entreprise, la carte atelier et la carte contrôleur. Si la carte de conducteur est insérée dans le tachygraphe digital, les données peuvent également être téléchargées du chip de cette carte.

En outre des moyens supplémentaires sont nécessaires, d'une part pour l'établissement du transfert des données elles-mêmes, et d'autre part pour l'archivage de ces données à des fins de contrôle ou pour le traitement du calcul des salaires et l'analyse et suivi des itinéraires.

b. Moyens pour l'établissement du transfert des données

Ces moyens sont entre autre un outil de téléchargement ou un câble spécial de liaison entre le tachygraphe digital et l'ordinateur. L'outil de téléchargement peut être une clé de mémoire prévu d'une liaison au tachygraphe (avec ou non un port USB), muni d'un programme de téléchargement et avec une capacité de mémoire pour sauver provisoirement les données.

Lorsqu'un ordinateur de bord est installé dans le véhicule, les données peuvent également être envoyées par communication GPRS ou WIFI à un serveur mis à disposition de l'entreprise.

Les producteurs de tachygraphes développent des unités de bord (OBU), grâce auxquelles il est possible d'envoyer à l'entreprise non seulement les données enregistrées sur la carte de conducteur de même que les données de la mémoire de masse du tachygraphe digital.

Certains outils sont lancés comme le Remote Download Device (DLD®) de Siemens VDO pour le DTCO 1381 (version 2.0.). D'autres applications suivront.

Pour le transfert des données de la carte de conducteur, la carte d'entreprise n'est pas nécessaire. Pour le transfert des données de la mémoire de masse, un accès logique ou physique à la carte d'entreprise est nécessaire.

c. Moyens pour l'archivage des données à des fins de contrôle ou pour le traitement du calcul des salaires et l'analyse et suivi des itinéraires.

Des solutions spécifiques sont ici disponibles avec des possibilités qui dépendent de l'objectif du stockage: ou bien il s'agit de logiciels qui sont à l'achat ou par abonnement à la disposition libre de l'entreprise même, ou bien il s'agit d'un service Web qui est offert par un atelier ou une firme spécialisée sur base d'un mot de passe et login.

d. Transfert des données exclusivement à partir du chip de la carte de conducteur.

Une carte de conducteur peut également être lue à des fins de téléchargement par un lecteur de carte qui est mis à la disposition des conducteurs par l'entreprise. Ici la carte d'entreprise n'est en effet pas nécessaire.

QUESTION 16 - UN FONCTIONNAIRE DE CONTRÔLE PEUT-IL VOIR SI UN TACHY-GRAPHE DIGITAL A ÉTÉ MANIPULÉ?

Le fonctionnaire peut retrouver avec sa carte de contrôleur sur le tachygraphe digital toutes les données des 365 jours écoulés. Il peut ainsi voir par exemple l'utilisation d'une carte non valable, les interruptions de courant ou une tentative d'infraction à la sécurité.

QUESTION 17 - QUE DOIS-JE FAIRE QUAND LE TACHYGRAPHE DIGITAL TOMBE EN PANNE?

Durant la période de panne ou de mauvais fonctionnement du tachygraphe, le conducteur reporte les indications relatives aux groupes de temps, dans la mesure où le tachygraphe ne les enregistre ou ne les imprime plus correctement, sur une feuille ad hoc à joindre à la carte de conducteur et sur laquelle il reporte les données permettant de l'identifier (nom et/ou numéro de son permis de conduire et/ou numéro de sa carte de conducteur) y compris sa signature.

QUESTION 18 - UN CONDUCTEUR DOIT-IL ACTIONNER LUI-MÊME MANUELLEMENT LES TEMPS DURANT LESQUELS IL ROULE OU SE REPOSE SUR LE TACHYGRAPHE OU CE DERNIER EST-IL PROGRAMMÉ POUR CE FAIRE AUTOMATIQUEMENT ?

Dès que le véhicule commence à rouler, l'activité "rouler" est sélectionnée automatiquement par le tachygraphe sans aucune intervention du chauffeur. Lorsque le véhicule est à l'arrêt, le tachygraphe digital est programmé pour enregistrer cette période comme « autre temps de travail », là encore sans l'intervention du chauffeur. Si cette période devait ne pas correspondre à une période « d'autre temps de travail », le conducteur doit cette fois lui-même sélectionner manuellement sur le tachygraphe l'activité qui est effectivement la sienne.

Les nouvelles versions du tachygraphe digital telle que les versions 1.2.A (ou la version 1.2. postérieure à la mise à jour exigée) de Siemens VDO DTCO 1381 ou du type ACTIA SMARTACH ont également reçu récemment l'accréditation des autorités d'homologations compétentes, respectivement en Allemagne et en France, (en ce qui concerne la version STONERIDGE SE 5000 EXACT, elle a reçu une accréditation l'autorité suédoise d'homologation) permettant de prévoir une option préprogrammée qui peut être activé respectivement sur base d'une carte d'atelier et d'une carte d'entreprise afin d'enregistrer « par défaut » en tant que temps de repos une période d'immobilité du véhicule.

L'activation de l'option préprogrammée permettant d'enregistrer, en tant que temps de repos, une période d'immobilité d'un véhicule ne dégage à aucun moment la responsabilité du chauffeur, fondée sur l'article 15.3 de Règlement (CEE) n°3821/85, d'enregistrer ses activités sur le tachygraphe digital en accord avec leur déroulement effectif.

QUESTION 19 - DOIS-JE AVOIR UNE CARTE DE CONDUCTEUR SI JE TRAVAILLE POUR UNE ENTREPRISE QUI POSSÈDE AUSSI BIEN DES TACHYGRAPHES ANALOGUES QUE DIGITAUX?

Le conducteur est obligé d'utiliser une carte de conducteur sur un véhicule équipé d'un tachygraphe digital. Si vous travaillez pour une entreprise où aussi bien des véhicules avec tachygraphe analogue qu'avec tachygraphe digital sont immatriculés et que vous prenez à disposition uniquement des véhicules avec un tachygraphe analogue, la carte de conducteur n'est pas obligatoire, mais la capacité de rotation comme chauffeur dans le planning est alors limitée.

Mais, si le chauffeur est déjà détenteur de sa carte de conducteur, il est, sur base de l'art 15.7aⁱⁱ du Règlement n°3821/85, tenu de garder cette carte sur lui, même s'il conduit toujours des véhicules qui sont équipées d'un tachygraphe analogue

QUESTION 20 - QUE SE PASSE-T-IL QUAND LA CAPACITÉ DE MÉMOIRE MAXIMALE DE LA PUCE DE LA CARTE DE CONDUCTEUR OU DE LA MÉMOIRE INTERNE DU TACHYGRAPHE EST ATTEINTE?

La capacité de mémoire de la puce de la carte de conducteur est prévue pour enregistrer les différentes prestations du conducteur durant au moins 28 jours. La mémoire du tachygraphe digital est prévue pour enregistrer les données de tous les conducteurs qui ont roulé avec ce véhicule durant 365 jours. L'enregistrement dans la mémoire de la puce de la carte ou du tachygraphe digital est également organisé de manière circulaire; ce qui signifie que les données les plus actuelles remplacent automatiquement les données les plus anciennes. Il est ainsi assuré que les nouvelles données nécessaires au contrôle du respect des temps de conduite et de repos sont toujours enregistrées.

QUESTION 21 - UN CHAUFFEUR QUI GÈRE SA PROPRE ENTREPRISE EN TANT QU'INDÉPENDANT DOIT-IL ÉGALEMENT DEMANDER UNE CARTE D'ENTREPRISE EN PLUS DE SA CARTE DE CONDUCTEUR?

Oui, un conducteur qui roule avec un véhicule équipé d'un tachygraphe digital est en effet obligé d'utiliser une carte de conducteur quand le véhicule et le transport en question sont soumis au respect du règlement (CEE) n°3820/85 sur l'enregistrement des temps de conduite et de repos.

De plus, il est obligatoire qu'une entreprise utilise une carte d'entreprise, puisque l'article 12 chapitre 3 du règlement grand-ducal du 16 juin 2011 prescrit que les données enregistrées dans la mémoire d'un tachygraphe numérique doivent être téléchargées au plus tard tous les 90 jours ou avant que celles-ci ne soient perdues par le propriétaire ou le détenteur du véhicule qui en est équipé.

Le locataire d'un véhicule équipé d'un tachygraphe numérique est en droit de récupérer les données qui ont été enregistrées par ce tachygraphe pendant le temps que le véhicule s'est trouvé à sa disposition.

Ce transfert peut uniquement être initié à condition que soit insérée une carte d'entreprise dans le tachygraphe digital.

Pour cette raison, l'entreprise indépendante est également obligée de demander une carte à son nom. La demande d'une carte d'entreprise s'effectue après validation par le **MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DES INFRASTRUCTURES** Département des Transports service des cartes tachygraphes du numéro d'entreprise, qui est attribué à toutes les entreprises.

En plus de la fonctionnalité particulière de la carte d'entreprise, elle peut également être utilisée pour bloquer la manipulation et le transfert par les autres utilisateurs des données qui appartiennent à l'entreprise individuelle dans les cas où le véhicule serait loué ou vendu.

Il est admis qu'une entreprise puisse disposer de plusieurs cartes d'entreprise par numéro d'entreprise sans que celle-ci ne puisse dépasser le nombre de 65.

Des informations supplémentaires au sujet des possibilités de transfert et de stockage sur des médias externes sécurisés peuvent être obtenues auprès des ateliers de tachygraphe digital.

QUESTION 22 - COMBIEN PUIS-JE DEMANDER DE CARTES D'ENTREPRISE POUR MA SOCIÉTÉ?

Il est légalement obligatoire qu'une entreprise dispose d'au moins une carte d'entreprise par numéro d'entreprise.

Il est également admis qu'une entreprise puisse demander plusieurs cartes par numéro d'entreprise sans que celle-ci ne puisse dépasser le nombre de 65.

Le nombre de cartes d'entreprises demandé doit être indiqué dans la case prévue à cet effet sur le formulaire de demande d'une carte d'entreprise. A tout moment, des cartes supplémentaires peuvent être commandées.

Le nombre total de cartes nécessaires par entreprise doit être entre autre évalué en fonction:

- Du nombre de véhicules, qui au sein de l'entreprise est équipé d'un tachygraphe digital,
- De l'aisance avec laquelle on veut s'en servir dans le transfert des données des cartes de conducteur ou de la mémoire du tachygraphe digital, et,
- De la fréquence avec laquelle certains conducteurs ne retournent pas pendant plusieurs semaines au point d'attache du véhicule et ceci couplé avec la bonne volonté de l'entreprise en munissant les conducteurs d'une carte d'entreprise et d'un soutien technique pour le transfert des données enregistrées.

Il n'est absolument pas obligatoire d'avoir autant de cartes d'entreprise que de véhicules équipés d'un tachygraphe digital ou de conducteurs munis d'une carte de conducteur.

Attention ! La carte d'entreprise n'est techniquement pas prévue pour capter les enregistrements des temps de conduite et de repos et ne peut absolument pas être utilisée en remplacement d'une carte de conducteur.

QUESTION 23 - QUELLES SONT LES QUELQUES MODIFICATIONS IMPORTANTES AU NIVEAU DE L'UTILISATION OPÉRATIONNELLE DU TACHYGRAPHE DIGITALE PAR RAPPORT À L'UTILISATION DU TACHYGRAPHE ANALOGUE ?

1. Les périodes d'arrêt du véhicule pendant le temps de service d'un conducteur

Les périodes d'arrêt du véhicule pendant le temps de service d'un conducteur doivent toujours être enregistrées par le conducteur lui-même avec les touches à flèches présentes sur l'appareil conformément à ses activités effectives (temps de travail, de disponibilité et de repos).

La première génération des tachygraphes digitaux (lancées entre 2005 et 2007) a été configuré de telle façon que, quand le véhicule s'arrête de rouler, « autre temps de travail » est automatiquement enregistré. Si le conducteur doit quand même effectuer d'autres activités par exemple, il doit manipuler les touches à flèches et se positionner sur le symbole correspondant (temps de repos et de disponibilité).

Les nouvelles versions du tachygraphe digital telle que les versions 1.2.A lancée au début de l'année 2008 (ou la version 1.2. après la mise à jour) de Continental AG/Siemens VDO DTCO 1381 ou du type ACTIA SMARTACH disposent une option préprogrammée qui peut être activé respectivement sur base d'une carte d'atelier et d'une carte d'entreprise afin d'enregistrer « par défaut » en tant que temps de repos une période d'immobilité du véhicule.

La version 1.3. de de Continental AG/Siemens VDO DTCO 1381 lancée en 2009 dispose même standard de cette possibilité.

L'activation de ces options ou ces possibilités standard d'enregistrer, en tant que temps de repos, une période d'immobilité d'un véhicule ne dégage à aucun moment la responsabilité du chauffeur, fondée sur l'article 15.3 de Règlement (CEE) n°3821/85, d'enregistrer ses activités sur le tachygraphe digital en accord avec leur déroulement effectif.

2. Au début du temps de service ou de conduite d'un chauffeur dans un véhicule équipé d'un tachygraphe digital

Lorsque le conducteur insère sa carte au début d'une période de travail et de même lorsqu'il la retire, il doit indiquer le pays dans lequel il se trouve à ce moment-là. Pour l'Espagne, il doit en plus également sélectionner la région à l'intérieur du pays.

Quand le conducteur veut ajouter certaines activités dans le tachygraphe digital, il doit introduire les temps en UTC (Universal Time Coordinated). Le temps UTC est le temps standard, qui correspond à la zone de temps du méridien zéro de Greenwich. Le temps UTC est au Luxembourg une heure, et durant l'été deux heures en moins que le temps local.

Attention : On utilise toujours le temps UTC sur toutes les impressions.

3. Au début de l'utilisation d'un véhicule équipé d'un tachygraphe digital au sein d'une entreprise

Pour faciliter l'utilisation des outils de téléchargement ou des logiciels de support à des fins d'archivage ou de traitement des données qui sont enregistrées par le tachygraphe digital, il est fortement recommandé d'insérer la carte d'entreprise de cette entreprise dans le tachygraphe digital immédiatement au moment où le véhicule en question est mis en service ou est utilisé par un conducteur de l'entreprise concernée et au moyen de cette carte d'entreprise d'activer le verrouillage pour les données à enregistrer dans le futur. Par ce verrouillage, les données du conducteur peuvent être répertoriées d'une manière beaucoup plus simple au sein du verrouillage au moyen de la carte d'entreprise appartenant à cette entreprise et les programmes de téléchargement peuvent être plus facilement initialisés et configurés.

4. Avec l'utilisation volontaire d'un autre appareil télématique (système de black box, système de suivi commercial pour les activités de conducteur) à côté ou en combinaison avec l'utilisation légale obligatoire du tachygraphe digital.

Certaines entreprises veulent également, à côté du tachygraphe digital obligatoire légalement, installer dans le véhicule des systèmes de suivi supplémentaires pour leurs conducteurs, et ce exclusivement sur une base volontaire ou à la demande de certains donneurs d'ordre.

Cette pratique est évidemment autorisée à condition que ce soit communiqué aux employés dans le règlement de travail, mais il doit être quand même signalé que dans le cadre du contrôle du respect des temps de conduite et de repos, le seul matériel de preuve accepté par la loi aux instances de contrôle sont les enregistrements qui sont captés par le tachygraphe.

A ce sujet, il est aussi intéressant à signaler que la configuration du tachygraphe digital sur base du numéro de série 039 de l'annexe 1B du règlement 1360/2002 a été mise en place par loi de telle sorte que tous les changements d'activités du conducteur sont enregistrés par le tachygraphe digital avec une résolution d'une minute.

Par cette relative haute résolution d'une minute en cas d'enregistrement par le tachygraphe digital, il y a parfois un décalage au niveau du temps total d'une certaine activité d'un chauffeur par rapport aux systèmes de suivi qui enregistrent pour le moment les activités du conducteur sur base par exemple d'une résolution d'une seconde. De ce fait, on peut mesurer au moyen des systèmes de suivi commerciaux par exemple un temps de conduite quotidien total d'exactement 10 heures, alors que sur base des enregistrements par le tachygraphe digital, le temps de conduite quotidien total est par exemple de 10 heures 15 minutes. Les chauffeurs doivent alors être bien informés de cette possibilité de décalage de temps.

Le seul enregistrement accepté légalement est celui par le tachygraphe digital qui est calibré à cette effet par un atelier agréé par l'autorité sur base des standards légaux prévus dans l'annexe 1B du règlement 1360/2002.

Une tolérance doit être appliquée aux conducteurs effectuant des opérations comportant des arrêts fréquents en relation avec la durée des temps de conduite lorsque les chauffeurs utilisent le tachygraphe numérique. Cette tolérance trouve son origine dans la note d'orientation n°4 du Règlement (CE) n°561/2006, prise en vertu de la décision du Legal Working Group réuni en exécution de l'article 22(4) dudit Règlement :

La même injonction à la tolérance a déjà été conseillée aux autorités de contrôles en France, en Belgique sur base d'une note d'orientation ainsi qu'à leurs homologues des Pays-Bas.

La commission Européenne maintient toutefois que l'autorité finale sur l'interprétation du texte appartient à la Cour Européenne de Justice et que toutes les instances de contrôle conservent néanmoins la complète compétence discrétionnaire pour juger de ces infractions sur base des circonstances concrètes.

QUESTION 24 - A PARTIR DE QUEL MOMENT EXACTEMENT LA CARTE TACHYGRAPHE VA-T-ELLE ÊTRE ACCEPTÉE COMME UNE CARTE VALABLE PAR LE TACHYGRAPHE DIGITAL?

Chaque carte tachygraphe peut être identifiée au moyen de quelques données qui sont personnalisées graphiquement sur la carte même et qui sont intégrées dans la puce de la carte lors de sa production.

Une de ces données est la date de début de validité de la carte. La date de début de validité est à côté de la date spécifique de début de validité de la carte programmée sur le temps UTC 18.00 du jour qui est graphiquement personnalisé sur la carte sous le point 4a).

C'est seulement à partir de ce moment concret que la carte va être acceptée comme valable par le tachygraphe.

QUESTION 25 - Y A-T-IL DES FORMATIONS SPÉCIFIQUES PRÉVUES POUR L'UTILISATION DU TACHYGRAPHE DIGITAL?

Cette réponse exige une différenciation selon les différents points de vue par lesquels la personne est confrontée avec le tachygraphe digital et la manière dont la formation est mise en place didactiquement.

On peut entre autre différencier les points de vue suivants:

- L'utilisation opérationnelle du tachygraphe digital par le conducteur;
- L'utilisation opérationnelle du tachygraphe digital par le gérant du parc automobile ou par l'entreprise, y compris le maniement des applications pour la gestion, l'archivage et les applications pour le traitement des salaires et suivi des itinéraires de route sur base des données enregistrées;
- L'utilisation opérationnelle du tachygraphe digital par le contrôleur routier et le contrôleur en entreprise,
- L'utilisation opérationnelle du tachygraphe digital par l'atelier agréé, y compris les aspects techniques liés à l'activation, le calibrage et le téléchargement du tachygraphe digital.

Chaque point de vue a sa propre approche et ses propres solutions.

Ces formations sont :

- Soit offertes par la Centre de formation pour conducteur à Colmar-Berg par la chambre de commerce ou par des personnes spécialisées.
- D'autres sont développées comme un pack d'étude par soi-même et d'autres encore seront sûrement développées dans les prochains mois.

QUESTION 26 - UNE CARTE DE CONDUCTEUR ÉMISE DOIT-ELLE ÊTRE REMPLACÉE DURANT SA PÉRIODE DE VALIDITÉ EN COURS SI LE DÉTENTEUR DE LA CARTE A UN NOUVEAU NUMÉRO DE PERMIS DE CONDUIRE ?

Ni la législation européenne, ni la législation nationale impose l'obligation de remplacer la carte de conducteur en cas de modification du seul numéro de permis de conduire qui est attribué ensuite durant la période de validité de la carte, par l'ajout d'une autre catégorie sur son permis de conduire ou en cas de renouvellement de sa catégorie de permis en cours suite à un contrôle médical ou en cas de délivrance d'un duplicata de ce permis.

Sur base de ce raisonnement, une carte de conducteur ne doit pas être remplacée seulement en cas de modification du numéro du permis de conduire ou d'ajout d'une catégorie sur le permis du conducteur.

Les instances de contrôle ont toutefois la compétence de juger durant un contrôle routier sur base de circonstances concrètes le non-respect de la réglementation relative à la conduite d'un véhicule sans permis de conduire valable ou sans catégorie de permis adaptée et cela indépendamment du fait que la carte de conducteur, sur laquelle un autre numéro de permis est mentionné, est encore valable ou pas.

QUESTION 27 - QUELLE EST LA DIFFÉRENCE ENTRE LE TEMPS UTC ET LE TEMPS AFFICHÉ À L'ÉCRAN DU TACHYGRAPHE ?

Le tachygraphe digital enregistre effectivement les données sur base du temps UTC, qui doit être introduit comme paramètre par l'atelier agréé lors du calibrage du tachygraphe

Le temps UTC est le temps standard, qui correspond à la zone de temps du méridien zéro de Greenwich. Le temps UTC est au Luxembourg une heure, et durant l'été deux heures en moins que le temps local.

Le temps qui est indiqué sur l'écran peut être adapté par le chauffeur au fur et à mesure et n'est pas en soi considéré comme une référence légale, mais uniquement comme une commodité d'utilisation pour le chauffeur, sous réserve qu'il doive quand même faire attention au fait qu'il peut introduire manuellement des données dans le tachygraphe et qu'il doit introduire ces données dans le temps UTC et non sur base du temps sur l'écran qu'il a adapté.

QUESTION 28 - L'EMPLOYEUR PEUT-IL RETENIR LA CARTE DE CONDUCTEUR EN CAS DE DÉMISSION OU DE LICENCIEMENT DU CHAUFFEUR?

Non, en aucun cas!!

La carte de conducteur est un instrument de travail personnel au chauffeur qui ne peut être retenue par l'employeur en cas de démission ou de licenciement du chauffeur. L'employeur est en effet considéré comme partie civilement responsable des activités et des éventuelles infractions qui se retrouvent sur la carte de conducteur, mais uniquement pour les activités jusqu'au jour de la démission et/ou du licenciement et qui peuvent sans aucun doute être attribuées aux activités pour le compte de cet employeur.

Quand le conducteur arrête ses activités au sein de l'entreprise, les données stockées dans la mémoire de la carte de conducteur doivent être téléchargées pour la période en cours depuis le dernier transfert. Après le transfert de ces données, la carte doit être rendue au travailleur.

Cette règle a naturellement des répercussions sur le paiement ou le remboursement de cette carte de conducteur. Pour le moment, il n'existe dans cette circonstance aucune règle légale prévoyant qui doit se charger du paiement ou du remboursement de la carte.

QUESTION 29 - LE RÈGLEMENT 561/2006 EST-IL AUSSI APPLICABLE AUX VÉHICULES QUI BIEN QU'ILS RESSORTENT DU CHAMP D'APPLICATION DE CE RÈGLEMENT NE ROULENT QUE (PARTIELLEMENT OU NON) SUR DES VOIES NON ACCESSIBLES AU PUBLIC?

Les dispositions, reprises dans le Règlement social (CE) n° 561/2006 doivent en effet être respecté pour chaque déplacement effectué par une personne au volant d'un véhicule vide ou en charge et qui tombe sous son champ d'application, mais uniquement lors d'un déplacement sur des voies accessibles au public.

Un déplacement sur un terrain industriel privé ne ressort en effet pas du champ d'application du règlement, puisque ce déplacement se déroulera normalement en dehors d'une voie accessible au public.

Ceci implique donc que le conducteur n'est pas obligé d'enregistrer ses activités (temps de conduite, temps de travail, ...), car il s'agit en effet d'un transport exempté. L'utilisation du tachygraphe n'est donc pas nécessaire pour ce déplacement et ce raisonnement est tout à fait défendable quand le conducteur durant sa tâche quotidienne ne conduit aucunement ce véhicule sur une voie accessible au public.

A partir du 11 avril 2007, il y a également une modification dans la réglementation qui prévoit sur base de l'article 4.a du règlement 561/2006 la possibilité pour certaines instances de contrôle d'interpréter également la conduite sur les terrains industriels comme faisant partie du temps de conduite journalier quand ce déplacement se fait alternante en conduisant sur la voie publique durant la tâche journalière complète du conducteur (donc entre deux temps de repos qualifiées)

Mais quelles sont en pratique les conséquences lors d'un contrôle routier pour un chauffeur qui durant sa tâche quotidienne a laissé conduire son véhicule équipé d'un tachygraphe digital en dehors d'une voie accessible au public par une autre personne engagée au non par l'entreprise qui utilise le véhicule?

Le tachygraphe digital dont le véhicule est équipé enregistrera d'ailleurs toujours ce déplacement sur base du captage du signal via le détecteur de mouvement du véhicule. La durée de ce déplacement et la distance resteront sauvegardées au moins un an dans la mémoire du tachygraphe digital.

La plupart des modèles de tachygraphe digital ont comme fonction d'avertissement un signal d'alarme sonore et visuel, quand ce tachygraphe enregistre un déplacement du véhicule sans qu'une carte de conducteur ait été introduite. Cependant dans la pratique, ce déplacement a un caractère exceptionnel, de sorte que ce conducteur n'est pas obligé d'utiliser sa carte.

Afin de neutraliser ces signaux d'alarme sonores ou visuels (qui ont été donnés ici à tort) gênant éventuellement le conducteur, il a été prévu dans la configuration du menu du tachygraphe digital une fonction OUT OF SCOPE ou un déplacement en dehors du champ d'application de la législation. Quand cette fonction est activée, le signal d'avertissement est neutralisé et le symbole OUT est ainsi lié à la durée de ce déplacement enregistré. Par l'activation de cette fonction OUT, la durée de ce déplacement perd la connotation temps de conduite et ce temps est requalifié de « temps de conduite » à « temps consacré à d'autres activités »

Conclusions:

1. Les données relatives à la durée et à la distance de chaque déplacement effectué par le véhicule sont enregistrées et conservées par le tachygraphe digital.
2. Ces données ne sont pas allouées à une personne, parce que la carte de conducteur ne doit pas en principe être obligatoirement introduite.

Cette situation donne lieu à une relative grande insécurité juridique dans le chef du conducteur suivant de ce véhicule, parce que ces données relatives au déplacement sur une voie non accessible au public ne pourront jamais lors d'un contrôle routier être mises en concordance avec l'un ou l'autre enregistrement sur une carte de conducteur de l'un ou l'autre conducteur.

La difficulté est de savoir comment ce chauffeur suivant peut convaincre un contrôleur en soi soupçonneux à ce moment-là :

1. que l'activation "OUT OF SCOPE" était correcte quoiqu'il arrive, et
2. qui était le chauffeur qui a effectué à ce moment-là le déplacement consciemment.

Un certain nombre d'arguments pourraient également être développés pour permettre au chauffeur de convaincre le contrôleur le long de la route de sorte qu'il ne perd pas de temps inutile et que la procédure de contrôle ne se complique inutilement:

1. le chauffeur montre au contrôleur le fait qu'il doit en raison de la courte durée et distance de ce déplacement « anonyme » avoir tenu compte de ces paramètres pour laisser déduire que ce déplacement devait nécessairement être effectué sur un terrain industriel pour par exemple des missions de chargement, déchargement ou d'entretien; En outre, le PRINT OUT de ce déplacement, qui est toujours enregistré par le tachygraphe digital, peut être signé la personne qui l'a effectué, laquelle doit également y mentionner son nom et prénom (ainsi que, dans la mesure du possible, les références de contact). »
2. ou le magasinier de l'adresse de chargement ou de déchargement ou le technicien de l'entreprise a quand même introduit sa carte de conducteur personnelle (s'il a une carte); quand le conducteur est une personne qui est engagée par une autre entreprise, une carte d'entreprise de cette entreprise devrait idéalement d'abord utiliser la fonction LOCK-IN et ensuite la fonction LOCK-OUT.
3. ou le terrain industriel a un système de badge interne pour les entrées et les sorties (ou une trace du bon de chargement par le magasinier ou une trace pour la mission d'entretien) et les impressions de cette adresse de déchargement externe ont été données au chauffeur comme possible pièce à conviction. En outre, le PRINT OUT de ce déplacement, qui est toujours enregistré par le tachygraphe digital, peut être signé la personne qui l'a effectué, laquelle doit également y mentionner son nom et prénom (ainsi que, dans la mesure du possible, les références de contact). »

QUESTION 30 - QUELLES SORTES DE DONNÉES QUI ONT ÉTÉ ENREGISTRÉES ET STOCKÉES DANS LA PUCE DE LA CARTE DE CONDUCTEUR ET DANS LA MÉMOIRE DU TACHYGRAPHE DIGITAL DOIVENT ÊTRE TÉLÉCHARGÉES ET SOUS QUEL FORMAT DIGITAL CES DONNÉES DOIVENT-ELLES ÊTRE ARCHIVÉES ?

Les données qui sont stockées dans la mémoire du tachygraphe digital concernent au total 15 rubriques différentes. Ces données sont entre autre des données d'identification de l'unité du véhicule et du détecteur de mouvement, des éléments de sécurité, des données sur les activités du conducteur, au sujet du kilométrage, des données détaillées relatives à la vitesse, des incidents, des fautes, des données de calibrage, des dispositifs de verrouillages de l'entreprise, des activités du réglage horaire et activités de transfert.

Les données qui sont stockées dans la puce de la carte de conducteur concernent au total également 15 rubriques différentes. Ces données sont entre autre l'identification de la carte et des données de sécurité, comme l'identification de la puce, les éléments de sécurité, l'identification de la carte, l'identification du détenteur de la carte et de l'usage des véhicules, des données sur les activités du conducteur, incidents, fautes, activités de contrôle et sessions de la carte.

Les données, aussi bien celles stockées dans la mémoire du tachygraphe que dans la puce, doivent être transférées sans distinction de la sorte.

Les données stockées dans la mémoire du tachygraphe digital sous la rubrique « données de vitesse détaillées » ne montrent aucun caractère relevant au regard du contrôle du respect des temps de conduite et de repos des conducteurs, de sorte que cette rubrique ne doit pas être téléchargée, sauf sur demande expresse de l'autorité dans le cadre d'un accident, par exemple.

Par cette interprétation, la perte de temps pour le responsable de l'entreprise dans le téléchargement des données de la mémoire est sensiblement réduite.

Pour le reste, aucune autre spécification n'a été fixée sur la manière par laquelle le transfert doit se faire et quels doivent être ces médias externes sécurisés. Le format digital dans lequel ces données doivent être archivées n'est pas fixé par la réglementation luxembourgeoise. A condition donc que la signature digitale qui est copiée du tachygraphe digital durant le transfert, reste intacte pour garantir l'authenticité des données archivées, le fournisseur des outils de téléchargement et des solutions software est libre d'offrir un format digital aux entreprises et ces dernières sont libres de choisir n'importe quel format pour archiver les données.

Les instances de contrôle conservent il est vrai la complète compétence discrétionnaire pour juger de la solution digitale utilisée et choisie par les entreprises en fonction du respect de l'obligation de téléchargement et d'archivage sur base des circonstances concrètes. La touche finale pour obliger ou non de télécharger toutes les données (relevantes ou non) stockées est le respect du principe de proportionnalité dans le chef des instances de contrôle et ceci en appui à leur compétence de prospection dans le cadre d'une infraction (présumée ou tentative).

QUESTION 31 - ATTESTATION EU D'ACTIVITÉS

Au Luxembourg, l'attestation n'est pas obligatoire, mais fortement recommandée, mais si une attestation est utilisée, elle doit être du modèle U.E. Par contre, au vu des informations présentes sur le site Internet de la Commission Européenne, la présentation de cette déclaration est au contraire obligatoire et doit dès lors être présentée en Espagne, Pologne, Bulgarie, Roumanie, Estonie, Hongrie, Lituanie, Lettonie, Slovénie en Slovaquie.

Elle ne peut couvrir que certaines « activités » (ou inactivités). Cette attestation ne peut être utilisée pour d'autres activités ou pour des activités qui doivent être enregistrées autrement (manuellement sur une feuille, manuellement dans la mémoire).

Il doit être complété, dactylographié et signé avant tout voyage. Le logo ou le cachet de la firme peut être apposé, mais les données relatives à l'entreprise doivent néanmoins être dactylographiées. Le choix de la langue est libre. Le formulaire doit être unilingue. Le modèle ne peut être modifié et le formulaire électronique imprimable doit être utilisé. Le formulaire doit être conservé avec les feuilles d'enregistrement (disques). Le formulaire doit être un original, signé. Pas de copie, photocopie, télécopie, ... Une seule des cases peut être cochée par formulaire. L'heure et la date de début de validité et de fin (en fait l'heure de reprise des activités) doivent être indiquées.<

Activités qui ne peuvent être couvertes par une attestation

- temps de repos (hebdomadaire – journalier) – pause – formation ;
- tout temps passé à conduire un véhicule utilisé pour des opérations commerciales n'entrant pas dans le champ d'application du règlement 561/2006 et qui doit être inscrit manuellement sur un disque, une sortie imprimée ou enregistré dans la mémoire de l'appareil de contrôle au moyen de la saisie manuelle (art. 6, point 5 du règl. 561/2006) ;
- activités couvertes par un horaire ou un tableau de service (art. 16 du règl. 561/2006) ;
- tout temps durant lequel le conducteur ne peut utiliser le tachygraphe suite à son éloignement du véhicule (art. 15 du règlement 3821/85).

Remarque: Il est conseillé d'enregistrer les temps de repos qui n'ont pas été enregistrés directement dans la mémoire de l'appareil (retrait de la carte) au moyen de l'entrée manuelle du tachygraphe numérique lorsque la carte est insérée à nouveau.

QUESTION 32 - EST-CE QUE LA FONCTION D'AVERTISSEMENT DU TACHYGRAPHE CONSTITUE UNE INDICATION FIABLE POUR UN CHAUFFEUR POUR PRENDRE SA PAUSE RÉGLEMENTAIRE APRÈS UN TEMPS DE CONDUITE CUMULÉ DÉTERMINÉ ?

Le tachygraphe digital prévoit, en effet, une fonction d'avertissement visuelle et sonore qui indique au chauffeur le moment où une interruption réglementaire de son temps de conduite devrait être prise.

Pour ce qui est de la configuration du protocole de commande, de l'utilisation et du fonctionnement du tachygraphe, les constructeurs se basent sur les spécifications légales, reprises dans le Règlement n° 1360/2002.

Ce dernier donne la définition suivante de la période de temps de conduite :

n) le «temps de conduite continue» est calculé par l'appareil de contrôle comme la somme des temps de conduite accumulés par un conducteur donné depuis la fin de sa dernière période de DISPONIBILITÉ ou de PAUSE/REPOS ou INCONNUE de 45 minutes ou plus (cette période peut avoir été divisée en en deux périodes dont une de 15 minutes au moins à l'avant et une de 30 minutes au moins à la fin). Les calculs tiennent compte, au besoin, des activités antérieures stockées sur la carte de conducteur. Lorsque le conducteur n'a pas inséré sa carte, les calculs sont fondés sur les données enregistrées sur la mémoire pendant la période en cours où aucune carte n'a été insérée, et se rapportant au lecteur pertinent;

Le Règlement n° 561/2006 a introduit des modifications à ces notions "l'interruption" et la "disponibilité". Ces deux notions ne sont cependant pas reprises dans les spécifications du Règlement n°1360/2002, ce qui entraîne une incohérence entre les deux textes. La première définition reprenait toutefois la mention suivante en note de bas de page : *Ce mode de calcul du temps de conduite cumulé ne préjuge pas l'interprétation légale de ces temps.*

En conséquence, il faudrait recommander aux chauffeurs soit de débrancher leur avertisseur de temps de conduite soit de ne pas se fier totalement à lui pour calculer les moments où une interruption du temps de conduite doit être prise.

La Commission européenne est consciente de ce problème et tente de le résoudre avec le concours des constructeurs de tachygraphes.

Etant donné qu'il s'agit de spécifications légales, leur harmonisation et l'adaptation de la configuration de la méthode de calcul pourraient prendre du temps. Il se pourrait même, à l'avenir, que la fonction d'avertissement ne soit plus prévue dans la configuration.

En tous cas, à partir de la fin de l'année 2008, un "upgrade" est par exemple possible, à partir des modèles 1.2. de DTCO 1381 de Siemens VDO. Cet upgrade permet la configuration de la fonction d'avertissement en conformité avec les exigences du règlement 561/2006.

QUESTION 33 - UTILISATION EN ALLEMAGNE DU TACHYGRAPHE SUR DES VÉHICULES D'UNE MMA ENTRE 2.8 T ET 3.5 T SUR SON TERRITOIRE.

La République Fédérale d'Allemagne impose le respect des temps de conduite et de repos des conducteurs, tels que fixés par le Règlement U.E. 561/2006 également aux conducteurs de véhicules affectés aux transports de marchandises d'une MMA comprise entre 2.8T et 3.5T.

Lorsque ces véhicules sont équipés d'un tachygraphe, le tachygraphe doit être utilisé conformément aux prescriptions du Règlement (CEE) 3821/85.

Si le tachygraphe est un tachygraphe digital et que le conducteur n'est pas titulaire d'une carte de conducteur (parce que le Règlement ne lui oblige pas), le conducteur doit, lorsqu'il débute sa journée de travail et qu'il doit circuler sur le territoire allemand, au départ de l'appareil de contrôle imprimer un ticket avec les données du véhicule au moyen de l'imprimante et inscrire sur ce dernier, ses nom, prénom, n° de permis de conduire et sa signature. A la fin de la journée de travail, il imprime un ticket (24h) reprenant ses prestations et y reporte les mêmes données d'identification.

Lorsque le véhicule n'est pas équipé d'un tachygraphe (parce que ce n'est obligatoire selon le Règlement), il doit inscrire les données relatives à ses prestations sur une feuille, ainsi que ses données d'identification, sa signature et la date et l'heure de début et de fin de ses prestations.