



GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Administration des douanes et accises

2025

Le tachygraphe digital intelligent

La législation sociale dans les transports routiers



Table des matières

Table des matières.....	1
Introduction.....	4
Le nouveau tachygraphe intelligent.....	6
Historique de développement du tachygraphe numérique	6
Fonctions principales du tachygraphe numérique intelligent	9
Conducteurs et entreprises.....	14
La carte conducteur	14
Emission et délivrance des cartes tachygraphe par la SNCA	14
Caractéristiques.....	15
Conditions d'utilisation	15
Perte, vol, endommagement ou mauvais fonctionnement	16
Modalités pratiques.....	17
Enregistrements	18
Obligation d'enregistrement.....	18
Introduction du symbole de pays lors du passage des frontières.....	20
Introduction de symbole de pays à la fin de journée	24
Note sur la saisie manuelle sur un tachygraphe intelligent	25
Nouvelle fonctionnalité G2V2 – Enregistrement des chargements et déchargements	26
Cartes conducteurs et feuilles d'enregistrement endommagées	26
Téléchargement et conservation des données	27
Diagrammes de vitesse	28
Responsabilité des entreprises de transport	29
Caractéristiques de la carte d'entreprise.....	29
Téléchargement et conservation des données de la mémoire de l'unité embarquée.....	30
Défaut technique de l'unité embarquée.....	31
Ateliers	32
Les agréments des installateurs, des ateliers et des constructeurs de véhicules	32
Les caractéristiques de la carte d'atelier	33
Les opérations d'installation et de réparation des tachygraphes	33
Les inspections des tachygraphes	33
Autorisation à enlever ou briser un scellement	34
Contrôles	35
Caractéristiques de la carte contrôleur	35
Enlèvement d'un scellement lors d'un contrôle	35

Enregistrements à produire par le conducteur	36
Le ticket d'impression.....	37
Pictogrammes.....	37
Temps UTC	39
Impression des données techniques	40
Exemple de ticket « Impression journalière des activités du chauffeur »	42
Les inspections des ateliers de tachygraphes agréés	43
Sanctions infligées	43
Champ d'application.....	44
Véhicules qui doivent être équipés d'un tachygraphe	44
Véhicules qui ne doivent pas être équipés d'un tachygraphe	45
Transport de voyageurs par des services réguliers	48
Dérogations au Luxembourg / Application de l'article 13 du règlement 561/2006.....	49
Véhicule à usage spécial	52
Hors champs d'application (« out of scope »)	53
Modalités d'utilisation du mode out en cas de possession de carte conducteur (Chauffeur professionnel):.....	53
Modalités d'utilisation du mode out en cas de non-possession de carte conducteur (Chauffeur occasionnel):	55
Les durées de temps de conduite et de repos.....	56
Durées de temps de conduite	56
Définitions	56
Les durées de conduite journalières.....	57
Les durées de conduite hebdomadaires.....	57
La période de conduite	58
Pause (Temps de pause)	58
Les durées de temps de repos	59
« Temps de repos hebdomadaire »	60
« Temps de repos hebdomadaire réduit ».....	60
Période maximale de conduite pour un repos hebdomadaire	60
Les repos consécutifs	60
Cas particuliers	62
Les 2 repos consécutifs réduits pour les chauffeurs internationaux.....	62
Repos sur un ferry ou un train - Le temps de repos interrompu.....	64
Déplacement sur le lieu de prise en charge d'un véhicule	65
Dépassement de la durée de conduite dans des circonstances exceptionnelles	66

Opérations de transport dans des cas d'urgence	68
Preuves fournies par un Etat membre lors d'une sanction ou d'une ouverture de procédure...	68
Moyens des Etats-membres face à des infractions compromettant la sécurité routière	68
Enregistrement des activités et pictogrammes du tachygraphe.....	69
Temps de repos hebdomadaire repoussé dans le transport par autocars et autobus	71
Les interdictions de repos en cabine	73
Conduite en double équipage	73
Cabotage.....	75
Regard vers l'avenir	76
Annexes	77
Liste des symboles des pays.....	77
Symboles des provinces espagnoles.....	78
Glossaire	78
Solution de la question de la page 42.....	78

Attention !

Les informations dans cette brochure ont été compilées avec soin et en coopération avec le Ministère de la Mobilité et des Travaux publics. Toutefois, des erreurs ne peuvent pas être exclues. Ainsi, aucune garantie d'exactitude ne peut être assumée. Ce travail ne donne que des indications générales. La responsabilité civile des auteurs pour des dommages corporels, matériels et patrimoniaux est exclue.

Introduction

Le tachygraphe numérique a été introduit le premier mai 2006. Dès lors tous les véhicules immatriculés tombant sous la réglementation (l'article 2 du règlement CE N° 561/2006) doivent être équipés d'un tel tachygraphe.

Désormais, les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises utilisent un logiciel pour vérifier les temps de conduite et de repos¹ en quelques minutes seulement. Le remplacement des tachygraphes analogiques par des tachygraphes numériques a permis de contrôler plus rapidement et plus précisément un plus grand volume de données. Les Etats membres de l'Union européenne sont ainsi en mesure d'augmenter le nombre et d'harmoniser les contrôles routiers entre les différents pays.

Alors qu'on pensait au début que le tachygraphe numérique serait plus sûr contre les manipulations que le tachygraphe analogique, cette supposition s'est avérée comme étant fausse. Pour cette raison, chaque nouvelle génération et version du tachygraphe numérique avait comme but principal de rendre d'une part les appareils plus sûrs contre les manipulations et d'autre part de simplifier l'utilisation de la part des chauffeurs.

Avec l'introduction en 2019 du tachygraphe de la 2^e génération version 1, dit tachygraphe intelligent ou smart tachygraphe, de nouvelles fonctionnalités de sécurité sont introduites telles que :

- Géolocalisation via réseau Galileo GNSS et enregistrement régulier des positions du véhicule;
- Nouvelle certification du scellement des capteurs de mouvement (Capteur « KITAS » 4.0) ;
- Détection à distance des anomalies et manipulations ainsi que les données de surcharge à partir des équipements de pesage embarqué.

En 2020, le volet temps de conduite et de repos du « Paquet Mobilité 1² » a apporté les dernières modifications, notamment :

- Installation obligatoire d'un tachygraphe intelligent 2^e génération ;
- La possibilité de dépassement de la durée de conduite journalière / hebdomadaire dans des cas exceptionnels afin d'atteindre le centre opérationnel de l'employeur ou son lieu de résidence pour un temps de repos hebdomadaire ;
- Elargissement de la période de contrôle à 56 jours¹.

Les mesures précitées ont comme but de non seulement aboutir à un renforcement de la sécurité routière, mais également de contribuer à une harmonisation des conditions de travail en Europe. Ainsi, on vise à améliorer les conditions de vie des conducteurs dans toute l'Union européenne. De plus, on envisage une amélioration de la concurrence loyale et le renforcement de la lutte contre la fraude et le cabotage.

¹ Les 28 derniers jours (à partir du 31 décembre 2024 voire 56 jours) et de la journée en cours.

² Modifications aux règlements CE 561/2006 et 165/2014 par le règlement UE 2020/1054.

Depuis l'été 2023, la dernière version du tachygraphe numérique G2V2 est installée dans tous les nouveaux véhicules de plus de 3,5 tonnes, et les anciens véhicules doivent être mis à jour pour le transport international avant le 31 décembre 2024. La mise à niveau des tachygraphes G2V1 doit être effectuée d'ici l'été 2025, et au plus tard en juillet 2026 pour les camionnettes de 2,5 à 3,5 tonnes destinées au transport international de marchandises.

Avec la deuxième génération, version 2, lancée pendant l'été 2023, de nombreuses nouveautés et améliorations ont été introduites. À cet effet, cette brochure a été mise à jour pour vous fournir des informations sur la nouvelle version G2V2.

Le but de cette brochure est de rendre la matière complexe du tachygraphe plus abordable au lecteur, qu'il soit un chauffeur, un responsable d'une entreprise de transport ou un agent de contrôle.

Jeroen Schaus

Inspecteur principal 1^{er} en rang

Ken Schmitz

Contrôleur adjoint

Le nouveau tachygraphe intelligent

Historique de développement du tachygraphe numérique

1^{re} génération

Version 1 à partir du 01.05.2006 pour la première mise en circulation.

Version 2 à partir du 01.10.2011 pour la première mise en circulation.

Version 3 à partir du 01.10.2012 pour la première mise en circulation.



2^e génération – tachygraphe intelligent



2^e génération version 1 (G2V1)

Version 1 à partir du 15.06.2019 pour la première mise en circulation.

En conformité avec les exigences de la nouvelle réglementation européenne qui entrera en vigueur le 15 juin 2019.

Données de position permanentes grâce à l'antenne **GNSS*** (Géolocalisation). À partir du 02.02.2022 les passages des frontières doivent être confirmés par une saisie manuelle. La date correspond à l'entrée en vigueur des nouvelles dispositions sur le **cabotage** et le **détachement**.

2^e génération version 2 (G2V2)

Version 2 à partir de l'été 2023 (21.08.2023) pour la première mise en circulation.

Les nouvelles fonctionnalités de la 2^{ème} génération Version 2 « **Tachygraphe intelligent** » :

- Possibilité de configurer des alarmes sur les temps ;
- Saisies manuelles prolongées et disponibles pendant 10 minutes (cf. saisie manuelle à la page 25);
- **Détection automatique à chaque passage de frontière** grâce au positionnement par satellites par l'utilisation du système de géolocalisation par **GNSS*** facilitant ainsi la saisie manuelle obligatoire à partir de février 2022 ;
- Afin de simplifier les contrôles, le module **DSRC*** de communication sans fil sera développé davantage pour permettre la lecture à distance des données d'activité et de cabotage ;
- Ecran « Prêt à conduire » indiquant au conducteur, après saisie manuelle, s'il est autorisé à conduire et s'il est en mode mono ou multi-conducteurs ;
- Une interface **ITS*** ;
- La quasi-totalité des composants matériels et logiciels ont été repensés ou modifiés par rapport à la version G2V1 ;

- Les nouvelles réglementations introduites avec le Paquet Mobilité 1 ont été prises en compte.
- Paquet Mobilité 1 ;
- Possibilité de deux périodes de repos hebdomadaires réduites pour les véhicules réalisant du transport international (Règlement 561/2006, art. 8 §6 et §6 ter) ;
- Dépassement des temps de conduite journalier et hebdomadaire, dans des circonstances exceptionnelles 1h pour rejoindre le centre opérationnel ou domicile du chauffeur dans le cadre d'un repos hebdomadaire . A noter que cela peut être étendu à 2h à condition que le chauffeur ait pris une pause de 30 min avant la conduite supplémentaire (Règlement 561/2006, art. 12).



Visuellement, plusieurs éléments permettent d'identifier un tachygraphe G2V2, tels que la présence d'un symbole Bluetooth ou l'inscription « Smart 2 SE 5000 » sur l'appareil.

* **GNSS** – Il s'agit d'un système de positionnement par satellites. Le nouveau tachygraphe numérique, comme il possède également un module GNSS connecté (une combinaison de GPS et de GLONASS), est beaucoup plus intelligent et enregistre des informations de localisation et des données de vitesse supplémentaires. De plus, les données de localisation doivent aider à déterminer la quantité de temps de travail passée par les conducteurs dans un pays donné. Ce dernier aide à **réduire la concurrence déloyale**.

* **DSRC** (Communications dédiées à courte portée) – Ce module permet aux organismes de surveillance de lire des données à courte distance afin de détecter d'éventuelles fraudes. Cette interface sert uniquement d'outil de sélection pour procéder à une inspection plus poussée ou non, et peut ne pas entraîner des amendes automatiques. C'était l'intention des propositions législatives antérieures, mais divers groupes d'intérêt s'y sont opposés. Si aucune indication de fraude n'a été trouvée, toutes les



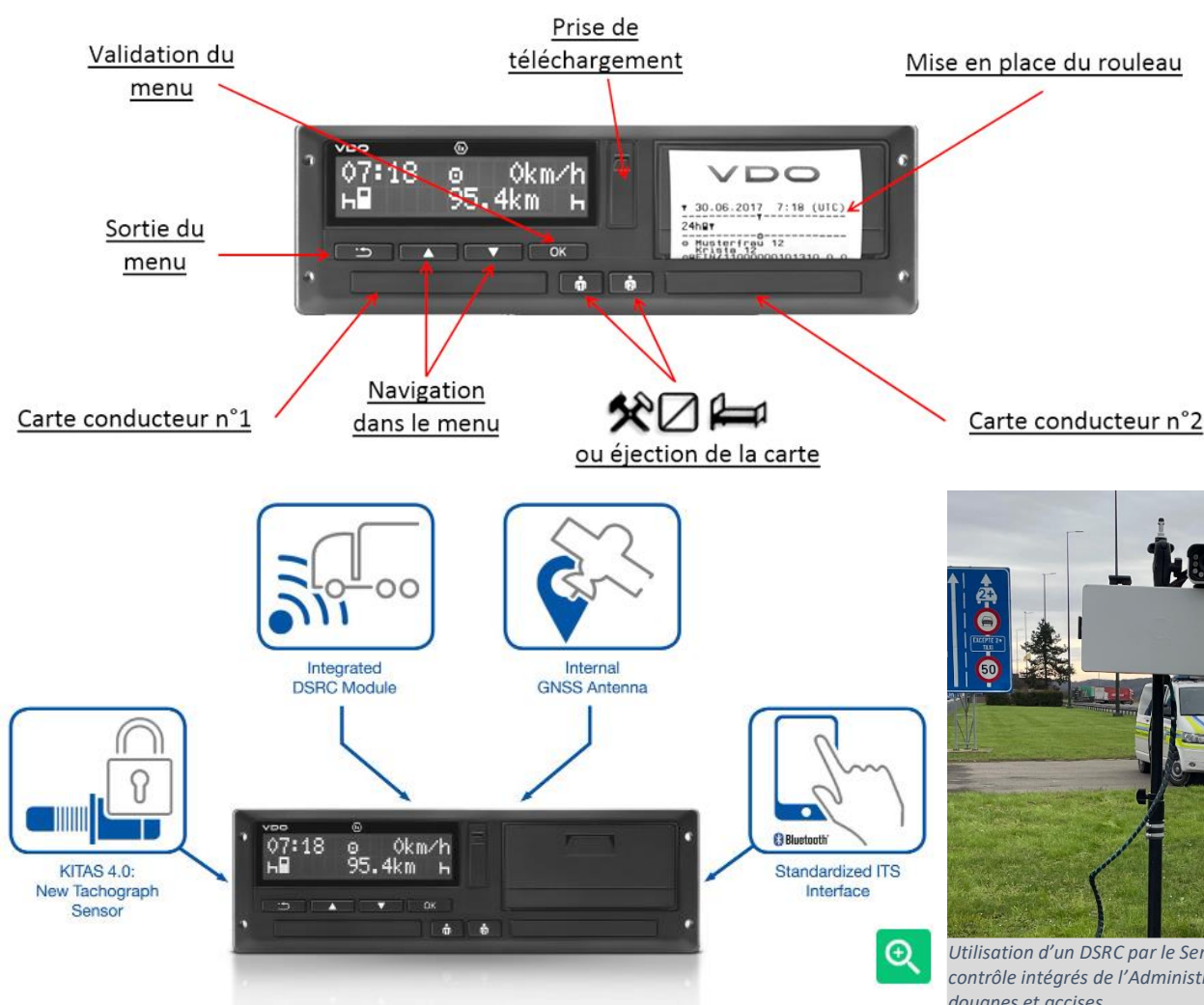
données collectées via DSRC **seront supprimées après 3 heures**. Les contrôles routiers généraux peuvent toujours avoir lieu sans cette présélection.

* **ITS** (Dispositif de transport intelligent) – ITS permet de partager des données de véhicule ou d'autres données avec d'autres systèmes. Par exemple, les systèmes **de téléchargement**, mais également d'autres systèmes tels que **les ordinateurs de bord et les applications mobiles**.

Ce système ITS est introduit avec la **2^{ème} génération version 2 de tachygraphe** pendant l'été 2023. Il doit être présent pour toute première mise en circulation. Cette exigence a été introduite par les nouvelles réglementations « pack mobilité 1 » pour les temps de conduite, de repos, pour l'expédition et le cabotage. Elle inclut notamment des régulations concernant:

- le temps de travail des conducteurs et des pauses exigées ;
- la délégation des conducteurs au travail à l'étranger ;
- la question de rémunération en transport international ;
- la spécification technique des tachygraphes.

Présentation générale:



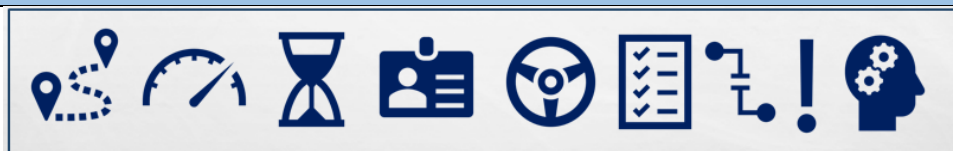
Chronologie de l'introduction et de la mise à niveau de Smart Tachygraphe intelligent 2ème génération - version 2 :

21.08.2023	Véhicules neufs immatriculés pour la première fois (Gen 2, version 2)
31.12.2024	Retrofit des tachygraphes pour le transport international ³
18.08.2025	Changement des tachygraphes de type « smart » tachygraphe (Gen 2, version 1) pour le transport international ³
01.07.2026	Installation obligatoire dans les véhicules utilitaires légers (>2,5 <= 3,5 t] dans le cadre d'opérations de transport international

Objectifs du nouveau tachygraphe intelligent :

- Renforcer la sécurité routière → Contrôle des heures de conduite et de repos ;
- Améliorer les conditions de travail et de vie des conducteurs ;
- Améliorer la concurrence loyale ;
- Faciliter la gestion des entreprises ;
- Renforcer la lutte contre la fraude ;
- Renforcer la lutte contre le cabotage⁴.

Fonctions principales du tachygraphe numérique intelligent



Les principales fonctions du tachygraphe numérique intelligent sont :

- la mesure de la vitesse et de la distance ;
- le suivi des activités du conducteur et de la situation de conduite ;
- le suivi de l'insertion et du retrait des cartes tachygraphiques ;
- l'enregistrement des saisies manuelles du conducteur ;
- l'étalonnage ;
- l'enregistrement automatique des positions du véhicule ;
- le suivi des activités de contrôle ;
- la détection et enregistrement des événements et des anomalies ;
- la lecture de données stockées dans la mémoire et enregistrement et stockage de données dans la mémoire ;
- la lecture des cartes tachygraphiques et enregistrement et stockage de données sur les cartes tachygraphiques ;
- l'affichage, impression et téléchargement de données vers des dispositifs externes et fonction d'avertissement ;
- la remise à l'heure et mesure du temps ;
- la gestion des verrouillages d'entreprise, autotests intégrés ;
- la communication à distance pour détections frauduleuses → **DSRC**.

³ Ne s'applique pas pour les véhicules dont l'utilisation se limite exclusivement au Luxembourg.

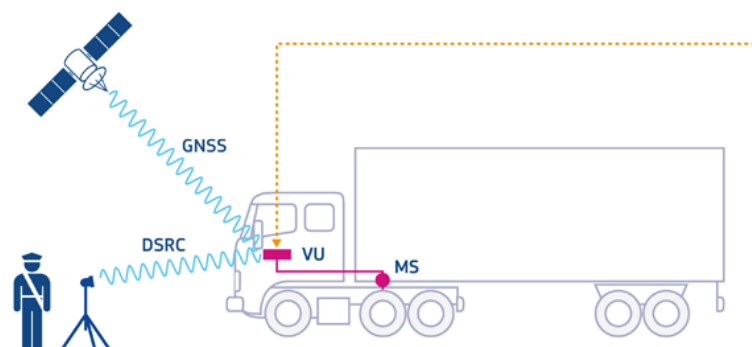
ATTENTION : Les tachygraphes ayant une version précédente par rapport au G2V2 ne sont pas autorisés dans le cadre d'une conduite transfrontalière, même s'ils ne sont pas utilisés et mis « hors champ ». Dans ce cas, l'installation d'un nouveau tachygraphe G2V2 est obligatoire pour satisfaire.

⁴ Cf. intitulé « Cabotage » dans cette brochure.

DSRC - Détections frauduleuses

Le système de communication permet l'échange d'informations entre les véhicules et les autorités de contrôle par le biais de codes RTM (Messages de transport routier, ou *Road Transport Messages*) :

VERSION 1	
RTM 1	Plaque d'immatriculation du véhicule
RTM 2	Excès de vitesse
RTM 3	Conduite sans carte valide
RTM 4	Carte de conducteur en cours de validité
RTM 5	Insertion de la carte pendant la conduite
RTM 6	Erreur dans les données de mouvement
RTM 7	Conflit de mouvement du véhicule
RTM 8	2ème carte de conducteur
RTM 9	Activité actuelle
RTM 10	Dernière session clôturée
RTM 11	Interruption de l'alimentation électrique
RTM 12	Défaut du capteur
RTM 13	Adaptation du temps
RTM 14	Tentative de violation de la sécurité
RTM 15	Dernier étalonnage
RTM 16	Étalonnage précédent
RTM 17	Date de connexion du tachygraphe
RTM 18	Vitesse actuelle
RTM 19	Horodatage
VERSION 2	
RTM 20	Heure à laquelle la dernière position authentifiée du véhicule était disponible
RTM 21	Durée de conduite continue
RTM 22	Temps de conduite quotidien le plus long pour l'équipe RTM en cours et l'équipe précédente, calculé conformément à l'addendum à l'appendice 14.
RTM 23	Temps de conduite quotidien le plus long au cours de la semaine en cours, calculé conformément à l'addendum à l'appendice 14
RTM 24	Le temps de conduite hebdomadaire, calculé conformément à l'addendum figurant à l'annexe 14
RTM 25	Temps de conduite par quinzaine, calculé conformément à l'addendum figurant à l'annexe 14



Transition du tachygraphe G2V1 à G2V2 : Les modifications clés

La version 2 introduit une série de nouvelles fonctions qui sont résumées ici dans un tableau comparatif :



Capacité	Version G2V1	Version G2V2
Enregistrement des positions toutes les 3 heures de conduite cumulées	Automatique	Automatique
Enregistrement des passages de frontières⁵	Manuellement par le chauffeur ⁵	Automatique ⁵
Enregistrement du début et fin des activités (code pays)	Manuellement par le chauffeur – confirmation par sélection manuelle	Manuellement par le chauffeur – confirmation du pays détecté par GNSS
Enregistrement d'opérations de chargement / déchargement	Non disponible	Disponible
Authentification des signaux GNSS	Non disponible	Disponible, empêche la falsification de données de navigation
Transmission à distance via DSRC	Limité (RTM 1 – 19)	Améliorée (RTM 1 – 25)
Surveillance des dépassements de temps de conduite	Pas d'accès aux temps de conduite	Contrôle à distance des infractions possibles
Prise en compte de la réglementation introduite avec le Paquet mobilité 1	Non	Oui

Cartes G2V2 : Compatibilité, mises à jour et conseils pratiques

Depuis le 1^{er} septembre 2023, seules les cartes de tachygraphe G2V2 sont délivrées au Luxembourg. Ces cartes peuvent également enregistrer les nouvelles activités, telles que la reconnaissance automatique du franchissement de frontières (cf. aussi page 21), les opérations de chargement et de déchargement, ainsi que d'autres nouvelles données.

Défaut de données enregistrées dans le cas d'un défaut de la mise à jour des cartes

La mise à jour des cartes conducteurs n'est pas obligatoire, car les cartes, qu'il s'agisse de G1, G2V1 ou G2V2, sont toujours rétrocompatibles.

Toutefois, les cartes de conducteur précédentes, introduites en 2019 (G2V1), ne peuvent pas enregistrer ces nouvelles activités lorsqu'elles sont utilisées avec un tachygraphe intelligent de deuxième version G2V2. Cette capacité de stockage n'est pas disponible sur les cartes de la G2V1. Toutefois, ces données sont enregistrées dans la mémoire de masse du tachygraphe G2V2, elles sont donc toujours disponibles⁵.

⁵ Veuillez consulter le tableau à la page 21 pour l'enregistrement des passages frontières pour les différentes versions G2V1/G2V2.

Cela ne constitue pas un défaut du tachygraphe G2V2!

Logiciels de téléchargement de données

En ce qui concerne les logiciels de téléchargement des données d'un tachygraphe, il faut s'assurer qu'ils soient mis à jour pour être compatibles avec les nouveaux tachygraphes G2V2.

KITAS 4.0 – le nouveau capteur de vitesse

Le KITAS est un capteur monté dans la boîte de vitesses transmettant les impulsions de vitesse au tachygraphe. Le KITAS 4.0 présente les caractéristiques nouvelles suivantes :

- La sécurité du capteur de vitesse est renforcée puisque sa manipulation physique laisse apparaître des traces visibles lors de contrôles d'ateliers ;
- Nouvel algorithme de cryptage ;
- Traçabilité ;
- Un seul couplage tachygraphe possible ;
- Châssis en aluminium permettant de prévenir l'utilisation d'aimants;
- Séquence de jumelage plus rapide (50%).



Affichage du tachygraphe

Les informations principales affichées sur l'écran du tachygraphe numérique pour le chauffeur.



- a) heure;
 - b) mode de fonctionnement;
 - c) activité du conducteur ;
- si l'activité en cours est la conduite, le temps de conduite sans interruption actuel du conducteur et son temps de pause cumulé actuel,

- si l'activité en cours est la disponibilité/une autre tâche/un repos ou une pause, la durée actuelle de cette activité (depuis sa sélection) et le temps de pause cumulé actuel;
- d) des données relatives aux avertissements;
 - e) des données relatives à l'accès aux menus.

Quels sont les avantages de la version G2V2 en tant que conducteur ?

1. Enregistrement automatique des passages de frontière

Pour les conducteurs effectuant des transports transfrontaliers, la détection et l'enregistrement des passages frontaliers sont désormais entièrement automatiques. Il n'est donc plus nécessaire de s'arrêter juste après la frontière pour saisir manuellement le pays via le menu du tachygraphe (cf. Introduction du symbole de pays lors du passage des frontières page 21).

2. Aperçu rapide des temps de conduite et de repos via Bluetooth

Il est désormais possible d'obtenir un aperçu rapide des temps de travail déjà effectués, des pauses de conduite, ainsi que des périodes de repos encore à prendre via Bluetooth. L'étendue des services et des informations fournis par l'application dépend du consentement du chauffeur quant au transfert des données personnelles.

3. Intégration des règles du Paquet Mobilité 1

La nouvelle génération G2V2 intègre des fonctionnalités conformes aux règles spécifiques du Paquet Mobilité 1 :

a) La possibilité de prendre successivement deux périodes de repos hebdomadaires réduites ou de prolonger le temps de conduite de deux heures à la fin de la semaine afin de rejoindre un lieu de repos (résidence ou entreprise).

b) Le conducteur est averti en cas de dépassement de la vitesse maximale prédéfinie. Un avertissement apparaît également à l'écran en cas de dépassement de la durée maximale de travail autorisée (plus de 10 h/jour ou 60 h/semaine⁶), ou si la carte de conducteur est sur le point d'expirer.

4. Synchronisation automatique de l'heure UTC

L'heure UTC réglée est régulièrement comparée à l'heure transmise par le système de positionnement par satellite et un ajustement est automatiquement effectué en cas d'écarts mineurs.

⁶ 10 h/jour ou 60h/semaine en ce qui concerne le Code du Travail et non les temps de conduite.

Conducteurs et entreprises

La carte conducteur

Emission et délivrance des cartes tachygraphe par la SNCA

L'autorité chargée de l'émission et de la délivrance des cartes tachygraphe au Luxembourg est la Société Nationale de Circulation Automobile (SNCA). Elle effectue :

- la vérification fiable et sans équivoque de l'identité du titulaire de chaque carte;
- l'émission, le renouvellement, le remplacement et l'échange des cartes;
- la personnalisation des cartes, la génération de leurs certificats électroniques et l'intégration sécurisée de ceux-ci dans les cartes;
- la mise à jour de la base de données des cartes délivrées, de leurs titulaires et de leurs certificats électroniques;
- la délivrance sécurisée des cartes et, le cas échéant, du code d'identification personnel requis pour l'accès à la carte;
- l'échange des informations inhérentes à l'émission, au renouvellement, au remplacement et à l'échange des cartes avec les autorités compétentes étrangères, y inclus les informations relatives aux déclarations de perte, de vol ou de mauvais fonctionnement de cartes émises soit par la SNCA, soit par des autorités étrangères;
- la définition et la publication des lignes de conduite applicables au processus de génération des certificats électroniques, en accord avec les lignes de conduites émises, sous la responsabilité de la Commission Européenne, par l'organisme de certification européen.

La **demande de carte de conducteur**⁷ (1ère demande ou renouvellement) se fait moyennant les documents suivants:

- Le formulaire 'Demande en obtention d'une carte de conducteur' complété et signé;
- Une copie d'un document d'identité du requérant, en cours de validité;
- Une copie du permis de conduire du requérant valable pour la conduite d'un véhicule tombant sous l'application du règlement mentionné au point 1.;
- Une photo récente, établie 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.

Formulaire SNCA pour la demande de carte tachygraphe

Attention : 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'un délai d'au moins **15 jours** ouvrables entre l'envoi de la demande de carte et sa délivrance.

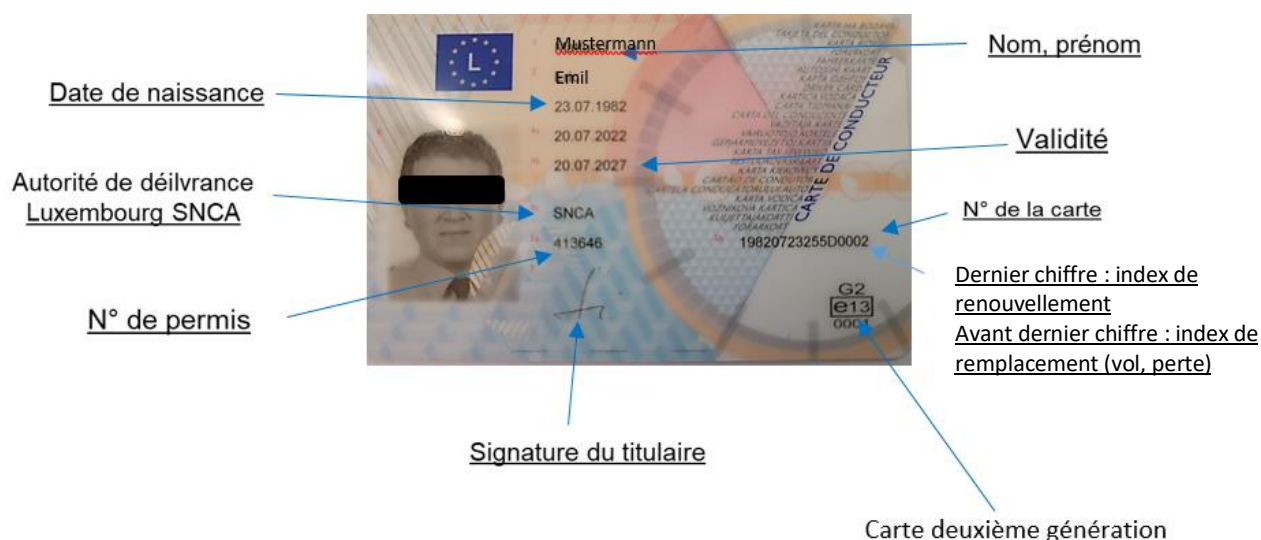
⁷ Informations selon la SNCA (cf. : <https://snca.public.lu/fr/professionnels/carte-tachygraphe/carte-conducteur.html>)

Caractéristiques

La carte conducteur est **obligatoirement personnelle** et unique, elle

- effectue un enregistrement de **28 jours** d'activités. A partir de 2025, il s'agit de **56 jours** d'affilée ;
- enregistre les événements et tentatives de fraude ;
- enregistre les activités de contrôle (date et heure de contrôle, numéro de la carte de contrôle) ;
- possède une validité maximale de **5 ans** ;
- est émise, après paiement des frais administratifs, par l'Etat-membre dans lequel le conducteur a sa résidence normale ;
- est de couleur prédominante **blanche** ;
- donne également le droit d'imprimer les données conducteurs.

Afin de profiter au maximum des dernières fonctions, comme l'enregistrement automatique des localisations, **une carte de la deuxième génération version 2 est nécessaire (G2V2).**



Conditions d'utilisation

La carte de conducteur est **strictement personnelle**. Le conducteur ne peut être titulaire que **d'une seule carte en cours de validité même en travaillant pour plusieurs entreprises**. Il n'est autorisé à utiliser que sa propre carte personnelle.

En général, il ne doit pas utiliser une carte défectueuse⁸ ou une dont la validité a expiré. Ces cartes de conducteur ne sont plus acceptées par le tachygraphe. Un message d'erreur « Carte invalide » apparaît sur l'écran du tachygraphe et la carte est éjectée. Par conséquent, aucune donnée supplémentaire ne sera enregistrée sur la carte expirée. Ceci est considéré comme **une conduite sans carte !** Le renouvellement des cartes n'est pas automatique, le conducteur ou l'employeur doit demander une nouvelle carte auprès de l'organisme émetteur compétent (SNCA au Luxembourg). Il doit s'assurer que toutes les données d'activités soient récupérées par son employeur. S'il s'agit d'une

⁸ Voir intitulé « Perte, vol, endommagement ou mauvais fonctionnement de la carte conducteur » dans les pages qui suivent.

première demande ou d'un renouvellement de carte, le **conducteur ne peut pas conduire** de véhicule équipé d'un tachygraphe numérique **tant qu'il n'a pas reçu sa carte**.

Le conducteur **doit conserver l'ancienne carte pendant 56 jours** après sa date d'échéance. Elle sera demandée lors d'un éventuel contrôle.

De plus, le conducteur **doit utiliser la carte chaque jour où il conduit** et il ne peut pas retirer la carte avant la fin de la période de travail journalière sauf pour motif légitime. Ceci peut notamment être le cas lors d'un changement de véhicule ou lors d'un contrôle routier par les agents des douanes et accises.

En cas d'oubli de la carte conducteur, un chauffeur n'est pas autorisé à conduire conformément aux dispositions du règlement CE 561/2006.

Lors de l'échange d'une carte étrangère contre une carte luxembourgeoise, par exemple dans le cadre d'un déménagement de l'étranger vers le Luxembourg, la carte étrangère est retenue par la SNCA.



Avertissement du tachygraphe indiquant une carte expirant dans le futur proche (6 jours restants)

Perte, vol, endommagement ou mauvais fonctionnement

Dans le cas d'une perte, d'un vol, d'un endommagement ou d'un mauvais fonctionnement de la carte conducteur⁹, la procédure en vigueur est la suivante :

- Faire une déclaration **de vol ou de perte involontaire** à la police, le cas échéant ;
- Introduire une demande de remplacement et une déclaration de vol ou de perte à la SNCA et ceci dans un délai de **7 jours** ;
- **Impression d'un ticket (« Printout ») au début et à la fin de son trajet** et remplissage du verso (le diagramme de la journée, nom du conducteur, n° permis de conduire, n° carte conducteur et une signature) ;
- Le conducteur peut continuer à conduire son véhicule sans carte personnelle durant une période **maximale de quinze jours** calendaires ;

Si la carte du conducteur a plus de deux mois avant sa date d'expiration, il doit demander une nouvelle carte. Celle-ci aura la même date d'expiration que l'ancienne.

Si la carte du conducteur a moins de deux mois avant sa date d'expiration, il peut immédiatement demander une nouvelle carte valable pour les cinq prochaines années.

⁹ Article 29 du règlement UE 165/2014

Dès que la demande de remplacement de carte de conducteur a été traitée, le statut de la carte en question est indiqué dans la banque de données TACHONET comme volé ou perdu. Une carte retrouvée doit être renvoyée au plus vite à la SNCA.

En cas d'endommagement ou mauvais fonctionnement, veuillez noter :

En principe, si le chauffeur reçoit une nouvelle carte après 5 ans, il doit conserver son ancienne carte pour présenter les enregistrements des 56 derniers jours en cas de contrôle.

En cas de dysfonctionnement de la carte, celle-ci est par contre retirée par la SNCA, qui délivre une attestation permettant au chauffeur de rouler sans carte pendant une période maximale de 15 jours.

Si une carte défectueuse est remplacée et que la période de 15 jours est écoulée, il est conseillé au chauffeur de transmettre l'attestation de la SNCA à son employeur. Cela facilite le traçage des justificatifs liés aux lacunes d'enregistrement lors de contrôles ultérieurs par les autorités compétentes.

Modalités pratiques

En cas de perte ou non fonctionnement d'une carte conducteur, **qui est encore en validité**, certaines modalités pratiques sont à considérer :

- **Confirmation de la conduite sans carte après le départ** : Lorsque le message « Conduite sans carte » apparaît sur le tachygraphe, il est essentiel de confirmer manuellement la conduite sans carte. Le tachygraphe continuera alors à enregistrer les activités.
- **Enregistrement à chaque pause ou autre tâche** : À chaque fois que qu'une pause est prise ou d'autres tâches (comme charger ou décharger) sont effectuées, la conduite sans carte doit être confirmée à nouveau à la reprise de la route.
- **Impression et remplissage d'un ticket au début et en fin de journée** : Au début et à la fin d'une journée de travail, il est important d'imprimer un ticket depuis le tachygraphe dans le menu du véhicule¹⁰ et de le remplir. Cela servira de trace officielle des temps de conduite et de repos. Les tickets doivent être conservés pour une durée de 56 jours.
- **Demande d'une nouvelle carte** : Il est essentiel de demander rapidement une nouvelle carte conducteur pour retrouver un suivi automatique et éviter des sanctions en cas de contrôle.

¹⁰ Une impression véhicule doit être effectuée puisque la carte conducteur n'est pas disponible. Elle doit être effectuée en heure UTC.

Obligation d'enregistrement

Les conducteurs utilisent les feuilles d'enregistrement ou les cartes de conducteur **chaque jour où ils conduisent, dès le moment où ils prennent en charge le véhicule**¹¹. La feuille d'enregistrement, ou la carte de conducteur, **n'est pas retirée avant la fin de la période de travail journalière. La réglementation prévoit qu'elles peuvent exceptionnellement être retirées, par exemple lors d'un contrôle d'une autorité compétente.**

Aucune feuille d'enregistrement ou carte de conducteur ne peut être utilisée pour une période plus longue que celle pour laquelle elle a été destinée.

Les conducteurs protègent de manière adéquate les feuilles d'enregistrement ou cartes de conducteur **et n'utilisent pas de feuilles d'enregistrement ou de cartes de conducteur souillées ou endommagées.**

Lorsque, par suite de son éloignement du véhicule, le conducteur ne peut pas utiliser le tachygraphe installé dans le véhicule, les périodes de conduite, disponibilité, pauses, repos et de toute autre tâche sont:

- a) si le véhicule est équipé d'un tachygraphe **analogique**, inscrites sur la feuille d'enregistrement de façon lisible et sans souillure, manuellement, automatiquement ou par d'autres moyens;
- b) si le véhicule est équipé d'un tachygraphe **numérique**, inscrites sur la carte de conducteur à l'aide de la fonction de saisie manuelle dont dispose le tachygraphe.

Il n'est pas imposé aux conducteurs de présenter des formulaires attestant de leurs activités lorsqu'ils sont éloignés de leur véhicule.

Lorsque plusieurs conducteurs se trouvent à bord d'un véhicule équipé d'un tachygraphe numérique, chaque conducteur veille à ce que sa carte de conducteur soit insérée dans la fente (slots) appropriée du tachygraphe.

Si plusieurs conducteurs se trouvent à bord d'un véhicule équipé d'un tachygraphe analogique, ils portent sur les feuilles d'enregistrement les modifications nécessaires, de telle sorte que les informations pertinentes soient enregistrées sur la feuille du conducteur qui tient effectivement le volant.

¹¹ Article 34 du règlement UE 165/2014

¹² Image issue de : <https://de.wikipedia.org/wiki/Tachograph#/media/Datei:Tachograph.jpg>

Les conducteurs:

- a) veillent à la concordance entre le marquage horaire sur la feuille d'enregistrement et l'heure légale du pays d'immatriculation du véhicule;
- b) actionnent les dispositifs de commutation permettant d'enregistrer séparément et distinctement les périodes de temps suivantes:
 - i) sous le signe  le **temps de conduite**;
 - ii) sous le signe  toute « **autre tâche** », à savoir toute activité autre que la conduite¹³ ainsi que toute activité accomplie pour le même ou un autre employeur dans le secteur du transport ou en dehors;
 - iii) sous le signe  la « disponibilité⁵ » ;
 - iv) sous le signe  les pauses, repos, **congés annuels ou congés de maladie**.
 - v) sous le signe « ferry/train » : en plus du signe  le temps de repos passé à bord d'un ferry ou d'un train¹⁴.

Chaque conducteur d'un véhicule équipé d'un tachygraphe **analogique porte sur sa feuille d'enregistrement les indications suivantes:**

- a) son nom et prénom au début de l'utilisation de la feuille d'enregistrement;
- b) la date et le lieu du début et de la fin d'utilisation de la feuille d'enregistrement;
- c) le numéro de la plaque d'immatriculation du véhicule auquel il est affecté, avant le premier trajet enregistré sur la feuille d'enregistrement et ensuite, en cas de changement de véhicule, pendant l'utilisation de la feuille d'enregistrement;
- d) le relevé du compteur kilométrique:
 - i) avant le premier trajet enregistré sur la feuille d'enregistrement;
 - ii) à la fin du dernier trajet enregistré sur la feuille d'enregistrement;
 - iii) en cas de changement de véhicule pendant la journée de service, le relevé du compteur du véhicule auquel il a été affecté et le relevé du compteur du véhicule auquel il va être affecté;
- e) le cas échéant, l'heure du changement de véhicule;
- f) le symbole du pays où il commence et celui du pays où il finit sa période de travail journalière.

Le conducteur introduit dans le tachygraphe **numérique le symbole du pays où il commence et celui du pays où il finit sa période de travail journalière.** Comme avec le tachygraphe analogique, les modalités du symbole du pays (cf. point f précédent) doivent être respectées.

¹³ Au sens de l'article 3 de la directive 2002/15/CE relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier.

¹⁴ Tel que l'exige l'article 9 du règlement (CE) no 561/2006.

Introduction du symbole de pays lors du passage des frontières

Contexte historique

À partir du 20 août 2020 pour les tachygraphes analogiques et du 2 février 2022 pour les tachygraphes numériques, les conducteurs qui franchissaient la frontière d'un État membre devaient introduire le symbole du pays dans lequel ils entraient, et ce, dès leur premier arrêt dans ledit État membre.

Cet arrêt devait se faire au point d'arrêt le plus proche possible après la frontière. Lorsque le franchissement de la frontière se faisait à bord d'un ferry ou d'un train, le conducteur devait saisir le symbole du pays au port ou à la gare d'arrivée.

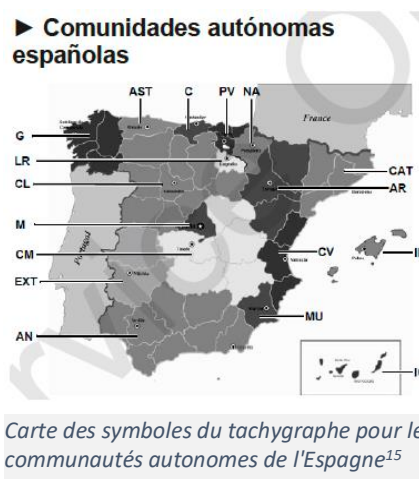
En outre, le règlement 561/2006 prévoyait la possibilité aux États membres d'exiger des informations géographiques plus spécifiques :

« Les États membres de l'U.E. peuvent imposer aux conducteurs de véhicules effectuant un transport intérieur sur leur territoire d'ajouter au symbole du pays des spécifications géographiques plus détaillées, pour autant que ces États membres aient notifié lesdites spécifications géographiques détaillées à la Commission européenne avant le 1er avril 1998. »

Le seul État membre de l'UE ayant introduit une demande d'exiger de telles informations géographiques plus précises est l'Espagne. En effet, si un itinéraire de transport passait par l'Espagne, il fallait également introduire le code de la communauté autonome espagnole (cf. tableau des codes en annexe).



Enlèvement d'une feuille d'enregistrement dans un tachygraphe analogue lors d'un passage de frontière.⁸



Carte des symboles du tachygraphe pour les communautés autonomes de l'Espagne¹⁵

¹⁵ Avec les nouvelles versions tachygraphes/cartes conducteurs, il est possible d'obtenir un enregistrement automatique non seulement des franchissements frontières mais aussi des communautés autonomes de l'Espagne. Source de l'image, VDO : <https://tacografointeligente.com/blog-tacografo/uso-manejo-tacografo-digital/siglas-paises-comunidades-autonomas-tacografo-digital/>

Période de transition

A l'heure actuelle, on se trouve dans une période de transition où l'introduction des cartes conducteurs et tachygraphes de génération 2 permettent, en principe, un enregistrement automatique du franchissement de frontière.

Le conducteur n'est donc plus tenu d'introduire le symbole du pays si le tachygraphe enregistre automatiquement les données de localisation¹⁶.

Cependant, cet enregistrement dépend fortement de la version de la deuxième génération. Il reste en théorie encore possible qu'un enregistrement ne se fait pas automatiquement. Dans ce cas, il reste obligatoire d'effectuer une introduction manuelle.



Introduction **manuelle** du symbole de pays (Luxembourg) dans un tachygraphe digital lors d'un passage frontière. **Veillez noter qu'un passage frontière est introduit non avec le pays d'arrivée mais bien avec le pays de départ !**
La fonction « pays d'arrivée » n'est utilisée qu'en fin de journée !

En effet, il n'y a pas d'enregistrements automatiques lors de l'utilisation d'un tachygraphe G2V1. De plus, si une carte G2V1 est utilisée dans un tachygraphe G2V2, les franchissements de frontière ne seront pas enregistrés sur la carte mais uniquement dans la mémoire de masse du tachygraphe.

	Enregistrement	Carte G2V1	Carte G2V2
Tachygraphe G2V1 (jusqu'au 18.08.25)	Carte conducteur	Pas d'enregistrement automatique	Pas d'enregistrement automatique
	Masse de mémoire du tachygraphe	Pas d'enregistrement automatique	Pas d'enregistrement automatique
Tachygraphe G2V2	Carte conducteur	Pas d'enregistrement mais visibilité sur la masse de mémoire	Enregistrement automatique
	Masse de mémoire du tachygraphe	Enregistrement automatique	Enregistrement automatique

Tableau : Enregistrement des passages frontières G2V1/G2V2

Contrôle par une autorité d'une carte G2V1 dans un tachygraphe G2V2

Si lors d'un contrôle, un agent consulte une carte de conducteur et que cette carte est G2V1 utilisée dans un tachygraphe G2V2, comme déjà mentionné, les franchissements de frontière ne seront pas enregistrés sur la carte mais uniquement dans la mémoire de masse du tachygraphe. Dans ce cas, il est recommandé que le conducteur signale aux autorités que ces données sont stockées dans la mémoire de masse.

Les cartes G2V1 pourraient rester en usage pendant une période prolongée. Au Luxembourg, si un conducteur a reçu une nouvelle carte avant le 1er septembre 2023, celle-ci restera valable pour une durée de 5 ans. Les dernières cartes G2V1 arriveront donc à expiration en août 2028.

¹⁶ Conformément à l'article 8 du règlement UE N°165/2014.

Carte G2V1 dans un tachygraphe G2V2

Voici un exemple d'une carte conducteur G2V1 dans un tachygraphe G2V2. Un chauffeur a effectué un transport au Luxembourg avec un passage temporaire par la frontière française. Pour des causes de démonstration, une saisie manuelle du code pays a été effectuée lors du passage France-Luxembourg (mais pas lors du passage Luxembourg-France).

Sur l'imprimé journalier de la **carte conducteur G2V1** (ligne **C seul** du tableau, imprimé à droite), on constate que seul le franchissement France-Luxembourg a été enregistré. En effet, une saisie automatique par le symbole « position GPS »  n'a pas été enregistrée sur la carte G2V1.

Par contre, en analysant les données de la carte conducteur (C) G2V1 ainsi que la mémoire de masse du tachygraphe (M) G2V2, un contrôleur peut vérifier que les **codes pays ont bien été enregistrés** (2^{ème} ligne).

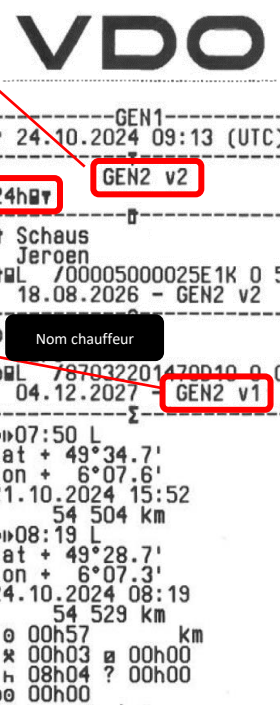
Tachygraphe G2V2

Impression papier quotidienne des activités du chauffeur extraites de la carte

Carte conducteur

Saisie manuelle du pays de départ (pas de détection automatique du pays sur la carte)

Saisie **manuelle** du pays au passage frontière



Téléch. donnée C seul	
C	
M	

Carte G2V2 dans un tachygraphe G2V2

Dans le cas **d'une carte conducteur G2V2** utilisée dans un tachygraphe G2V2, le chauffeur n'a pas besoin de se soucier de la saisie des codes pays. Lors d'un contrôle, que ce soit via le téléchargement des seules données de la carte (C) ou des données de la carte et de la mémoire de masse (C+M), les codes pays sont toujours enregistrés.

VDO

Tachygraphe G2V2

Carte conducteur G2V2

GEN1
25.10.2024 08:26 (UTC)

GEN2 v2

24h

Nom chauffeur

797060905113000 00
06.10.2029 GEN2 v2

Saisie manuelle du pays de départ (confirmation du pays détecté par GNSS)

Saisie automatique de la position GNSS du véhicule (toutes les 3 heures)

Saisie automatique du pays au passage frontière L → B à 7:52 et B → L à 08:06

Saisie de la position GNSS lors du chargement

Saisie de la position GNSS lors du chargement/déchargement simultané

07:27 L
lat + 49°34.7' @
lon + 6°07.6' @
25.10.2024 06:57 @
54 555 km

08:13
lat + 49°37.8' @
lon + 6°03.2' @
25.10.2024 08:13 @
54 602 km

08:13
lat + 49°38.3' @
lon + 5°54.4' @
25.10.2024 07:52 @
54 577 km

08:06
lat + 49°38.3' @
lon + 5°54.4' @
25.10.2024 08:06 @
54 591 km

07:35
lat + 49°34.7' @
lon + 6°07.6' @
25.10.2024 07:35 @
54 555 km

08:01
lat + 49°38.5' @
lon + 5°49.8' @
25.10.2024 08:01 @
54 586 km

00h50 km
00h04 00h00
07h31 ? 00h00
00h52

Téléch. donnée C seul	
C	
M	

Introduction de symbole de pays à la fin de journée

Même si le tachygraphe enregistre en principe automatiquement les passages de frontières, la manutention du tachygraphe numérique reste sous la responsabilité du chauffeur. Dès que le chauffeur commence à rouler, le tachygraphe se met automatiquement en mode « Conduite »

A l'arrêt, selon le réglage, le tachygraphe passe directement en mode « Travail » . Le réglage en mode « Repos » automatique n'est pas interdit, mais déconseillé pour les chauffeurs effectuant des arrêts fréquents. Le chargement et déchargement est considéré comme une autre tâche¹⁷ « Travail » .

Lors d'une pause ou d'un repos, le chauffeur doit actionner le bouton « chauffeur 1 » permettant d'enregistrer le temps de pause / repos

À la fin de la journée, le chauffeur a deux possibilités :

1. À l'établissement de l'employeur

Le chauffeur se met en pause et fait sortir sa carte conducteur en poussant quelques secondes sur le bouton « chauffeur 1 » pour récupérer sa carte conducteur. Ensuite, il confirme le pays d'arrivée et la carte sera éjectée du tachygraphe.



Le lendemain ou après son repos hebdomadaire, le chauffeur remet sa carte dans le logement de carte « chauffeur 1 » et le tachygraphe demande au chauffeur s'il veut faire une saisie manuelle avec « oui » ou « non ». En appuyant le bouton « chauffeur 1 » puis sur « oui », le chauffeur confirme par le signe repos son activité entre le retrait et la remise de sa carte conducteur. Ensuite le chauffeur sélectionne le mode « Travail » pour effectuer le contrôle avant le départ.

Dès que le chauffeur commence à rouler le tachygraphe passe de nouveau automatiquement en mode conduite .



¹⁷ Voir page 69 brochure

2. Cabine / couchette

Lorsque le chauffeur dort en cabine, la carte peut rester dans le logement de carte « chauffeur 1 ». À la fin de la journée, le chauffeur se rend par le menu dans « entrée conducteur 1 » et confirme le pays d'arrivée, puis sélectionne le mode « Repos » .



Le lendemain le chauffeur se rend de nouveau dans le menu dans « entrée conducteur 1 », confirme le pays de départ et sélectionne le mode « Travail »  pour effectuer le contrôle avant le départ.

Dès que le chauffeur commence à rouler, le tachygraphe passe de nouveau automatiquement en mode conduite .



Attention :

Le nouveau tachygraphe G2V2 propose automatiquement un pays pour la saisie manuelle en fonction de la position actuelle du véhicule, ce qui permet une saisie plus rapide. Cependant, si pour une raison quelconque le tachygraphe ne propose pas de pays, le chauffeur doit le sélectionner manuellement à l'aide des boutons, comme avec les anciennes générations de tachygraphes.

Pour éviter toute amende, **il est essentiel d'indiquer le pays de départ et d'arrivée**. La saisie manuelle ou la confirmation du code pays **restera obligatoire**, même avec un modèle de tachygraphe récent **G2V2** utilisant la localisation GNSS.

Note sur la saisie manuelle sur un tachygraphe intelligent

Dans les versions précédentes des tachygraphes, un problème récurrent concernait les erreurs liées à l'absence de saisie manuelle dans un délai imparti. Si aucune entrée n'était effectuée dans les 60 secondes, la carte du conducteur était automatiquement lue, ce qui entraînait une lacune dans les données et rendait impossible toute modification ou ajout ultérieur. Des entrées involontaires pouvaient donc survenir, causant des inexactitudes dans les enregistrements.

Avec la nouvelle version G2V2 du tachygraphe, ces erreurs peuvent désormais être évitées. La mise à jour apporte l'augmentation du délai pour effectuer des ajouts manuels, qui passe de 60 secondes à

10 minutes. Si aucune action n'est réalisée après 10 minutes en mode veille, la carte du conducteur est automatiquement éjectée, tout en permettant de continuer à effectuer des ajouts manuels par la suite, garantissant ainsi des enregistrements sans lacune.

Nouvelle fonctionnalité G2V2 – Enregistrement des chargements et déchargements

Le tachygraphe intelligent de deuxième génération G2V2 apporte une nouvelle fonctionnalité majeure: le dispositif permet au conducteur d'entrer et de confirmer les informations indiquant que le véhicule vient d'être chargé, déchargé, ou à la fois chargé et déchargé. Avant l'installation, le tachygraphe est programmé pour le transport soit de marchandises soit de personnes.

Le règlement (UE) n° 165/2014 exige également que la localisation du véhicule soit automatiquement enregistrée à chaque opération de chargement ou de déchargement. Pour cela, une saisie correspondante doit être effectuée dans le tachygraphe.

Cette exigence est pertinente pour se conformer aux réglementations relatives au détachement des travailleurs lors des franchissements de frontière. S'il n'y a pas de franchissement de frontière, il ne devrait donc pas être nécessaire de se soucier du détachement, et il importe peu où les opérations de chargement ou de déchargement ont lieu au niveau national. Dans le cadre d'un transport international, **il est obligatoire** de saisir manuellement chaque opération de chargement ou de déchargement.

Manipulation sur le tachygraphe:

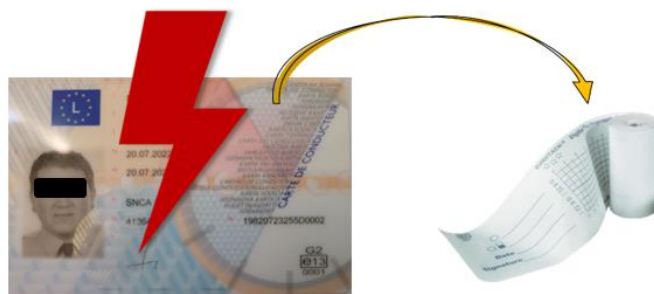
- L'opération de chargement  et de  déchargement doit être enregistrée avant de quitter la zone de chargement ou de déchargement.
- Le conducteur accède au menu "Entrée véhicule", sélectionne "Chargement/Déchargement" et, à l'aide des flèches  , choisit  "Chargement",  "Déchargement", ou  "Chargement et Déchargement" lorsque les deux opérations se déroulent simultanément au même endroit et à la même heure, puis confirme avec "OK".
- Cette saisie doit toujours être effectuée avant de quitter la zone de chargement ou de déchargement, et n'a rien à voir avec l'entrée que le conducteur choisit pendant l'opération elle-même. Cela permet simplement un meilleur contrôle des transports de cabotage (cf. cabotage à la page 75).

Cartes conducteurs et feuilles d'enregistrement endommagées

En cas de détérioration d'une feuille d'enregistrement qui contient des enregistrements ou d'une carte de conducteur, le conducteur joint la feuille d'enregistrement ou la carte de conducteur endommagée à toute feuille d'enregistrement de réserve utilisée pour la remplacer.

En cas de détérioration, de mauvais fonctionnement, de perte ou de vol de la carte de conducteur, le conducteur:

- a) **au début de son trajet**, imprime les données détaillées relatives au véhicule qu'il conduit et fait figurer sur cette feuille imprimée:
- i) les données détaillées permettant d'identifier le conducteur (nom, numéro de carte de conducteur ou de permis de conduire), y compris sa signature;
 - ii) les périodes¹⁸ de conduite, disponibilité, pauses, repos et de toute autre tâche.
- b) **à la fin de son trajet**, imprime les informations concernant les périodes de temps enregistrées par le tachygraphe, enregistre toutes les périodes consacrées à une autre activité, les périodes de disponibilité et de repos prises depuis l'impression des données obtenues au début du trajet, lorsque ces informations n'ont pas été enregistrées par le tachygraphe, porte sur ce document les données détaillées permettant d'identifier le conducteur (nom, numéro de carte de conducteur ou de permis de conduire), y compris sa signature.



Téléchargement et conservation des données

Les données stockées dans la mémoire des cartes de conducteur sont téléchargées vers un média externe sécurisé au moins tous les **28 jours** depuis le dernier téléchargement. Bien que la période d'enregistrement ait été étendue à 56 jours depuis le 31 décembre 2024, la fréquence des téléchargements reste inchangée et doit être effectuée tous les 28 jours.

Ces données de la carte de conducteur sont téléchargées pour la période commencée 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. Celles-ci sont, comme pour l'unité embarquée, **conservées par l'entreprise au moins deux ans**¹⁹.

De même, les données téléchargées au début 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.

D'après le règlement grand-ducal du 16 juin 2011, article 12, paragraphes 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

¹⁸ Périodes visées à l'article 34, paragraphe 5, point b), ii), iii) et iv) du règlement UE 165/2014.

¹⁹ Alors que la législation européenne prévoit une durée minimale d'un an, la législation luxembourgeoise quant à elle (Art. 12 RGD 16 juin 2011) exige une durée de conservation de deux ans.

aux entreprises pour compte de laquelle 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. »

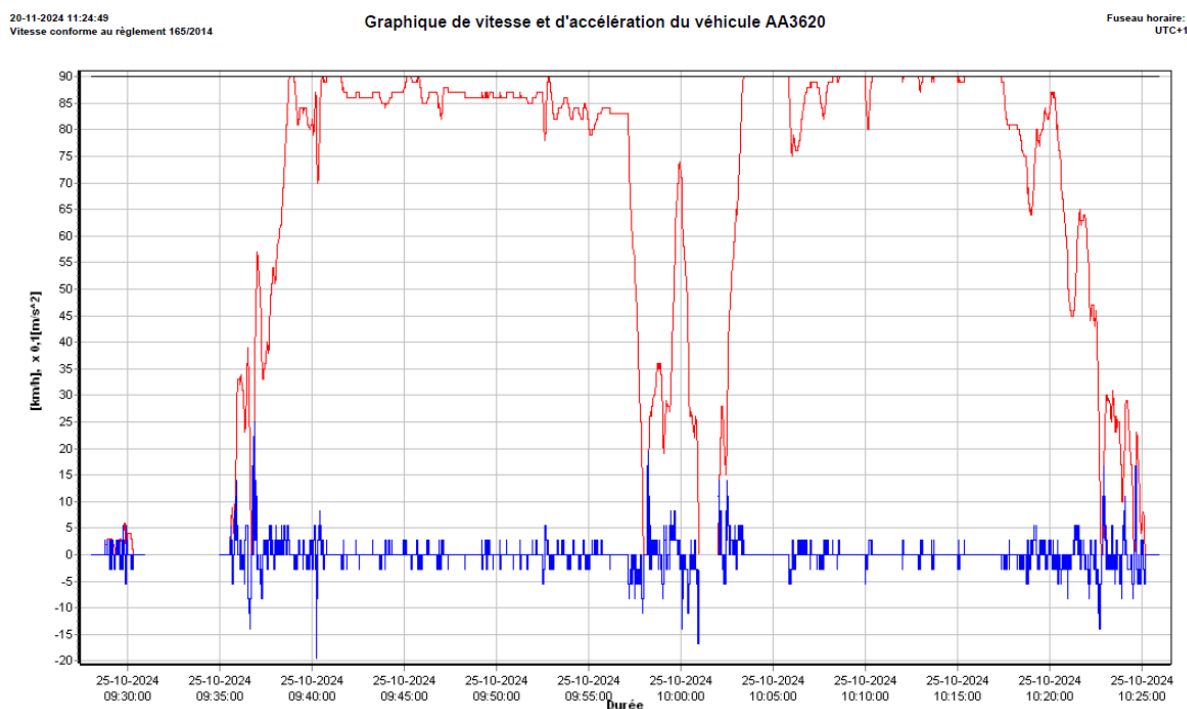
Diagrammes de vitesse

Le tachygraphe numérique enregistre la vitesse seconde par seconde pour les dernières 24 heures de conduite. Certains appareils de la dernière génération peuvent même enregistrer 168 heures de conduite. Ces données sont stockées uniquement dans la mémoire de l'appareil du véhicule, et non sur la carte du conducteur.

L'enregistrement dans la mémoire du tachygraphe ou de la puce de la carte est organisé de manière circulaire. Cela signifie que les données les plus récentes remplacent automatiquement les plus anciennes, garantissant que les informations nécessaires pour vérifier le respect des temps de conduite et de repos sont toujours disponibles.

Les temps de conduite et de repos sont conservés dans la mémoire du tachygraphe pendant environ un an. En revanche, les données de vitesse ne sont enregistrées que pour les heures de conduite (24 heures ou jusqu'à 168 selon l'appareil), car leur conservation sur une période plus longue nécessiterait une capacité de stockage beaucoup plus importante.

À titre d'exemple, sur un appareil capable d'enregistrer 24 heures de conduite, si un véhicule roule 6 heures par jour pendant 4 jours, le cinquième jour, les enregistrements les plus anciens sont automatiquement remplacés pour faire place aux nouvelles données.



Graphique de vitesse et d'accélération téléchargé dans un outil de contrôle

Les responsabilités des entreprises de transport sont définies à l'article 33 du règlement CE 165/2014 :

« 1. Les entreprises de transport sont chargées de veiller à ce que leurs conducteurs soient dûment formés et aient reçu les instructions appropriées en ce qui concerne le bon fonctionnement des tachygraphes, qu'ils soient numériques ou analogiques; elles procèdent à des contrôles réguliers pour s'assurer que leurs conducteurs utilisent correctement les tachygraphes et elles ne prennent aucune disposition susceptible d'encourager directement ou indirectement leurs conducteurs à faire une utilisation abusive des tachygraphes.

Les entreprises de transport délivrent, aux conducteurs de véhicules équipés de tachygraphes analogiques, un nombre suffisant de feuilles d'enregistrement, compte tenu du caractère individuel des feuilles d'enregistrement, de la durée du service et de l'obligation de remplacer éventuellement les feuilles d'enregistrement endommagées ou saisies par un agent de contrôle habilité. Les entreprises de transport ne remettent aux conducteurs que des feuilles d'un modèle homologué aptes à être utilisées dans l'appareil installé à bord du véhicule.

Lorsqu'un véhicule est équipé d'un tachygraphe numérique, l'entreprise de transport et le conducteur veillent à ce que, compte tenu de la durée du service, l'impression de données provenant du tachygraphe à la demande d'un agent de contrôle puisse s'effectuer correctement en cas de contrôle.

2. Les entreprises de transport conservent, par ordre chronologique et sous une forme lisible, les feuilles d'enregistrement, ainsi que les données imprimées chaque fois que celles-ci sont produites en application de l'article 35, pendant au moins un an après leur utilisation et elle en remet une copie aux conducteurs concernés qui en font la demande. Les entreprises de transport remettent également une copie des données téléchargées depuis les cartes de conducteur aux conducteurs concernés qui en font la demande ainsi que les versions imprimées de ces copies. Les feuilles d'enregistrement, les données imprimées et les données téléchargées sont présentées ou remises sur demande de tout agent de contrôle habilité.

3. Les entreprises de transport sont responsables des infractions commises par leurs conducteurs ou par les conducteurs mis à leur disposition. Cependant, les États membres de l'U.E. peuvent subordonner cette responsabilité au non-respect par l'entreprise de transport du paragraphe 1, premier alinéa, du présent article et de l'article 10, paragraphes 1 et 2, du règlement (CE) no 561/2006. »

Caractéristiques de la carte d'entreprise

La carte d'entreprise est une carte non nominative qui identifie l'entreprise. Elle permet de télécharger (sauvegarder) des données d'activité d'un véhicule, contenues dans le tachygraphe. Ces opérations sont rendues obligatoires par la réglementation et doivent être réalisées par l'entreprise. Cette carte permet, par ailleurs, d'ouvrir et de clôturer des sessions propres à l'entreprise dans l'appareil.

Elle :

- peut contenir 230 enregistrements ;
- a une validité maximale de **cinq ans** ;
- est émise par l'Etat-membre dans lequel l'entreprise a son siège agréé ;
- est de couleur prédominante **jaune**.

La carte d'entreprise ne peut pas être utilisée pour la conduite d'un véhicule.

Téléchargement et conservation des données de la mémoire de l'unité embarquée

Les données stockées dans la mémoire de l'unité embarquée sont téléchargées vers un média externe sécurisé au moins **tous les 90 jours** depuis le dernier téléchargement. En effet, selon le règlement grand-ducal du 16 juin 2011, article 12, alinéa 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. »

Ces données 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. Elles sont **conservées par l'entreprise au moins deux ans**.

Les données téléchargées au début 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.



En ce qui concerne les logiciels de téléchargement des données d'un tachygraphe, il faut s'assurer qu'ils soient mis à jour pour être compatibles avec les nouveaux tachygraphes G2V2.

Afin de faciliter le respect des obligations légales précitées, des solutions externes existent pour une entreprise de transport. En effet, il existe des systèmes de gestion de tachygraphes pour flottes offrant de nombreux avantages en maximisant la productivité grâce aux téléchargements automatiques des données. Ils permettent de respecter facilement les échéances liées aux réglementations, réduisant ainsi le stress des inspections. En analysant la conformité aux heures de conduite, ils aident à suivre en temps réel le respect des obligations légales, tout en assurant une sécurité optimale des données à chaque étape. Ces systèmes garantissent non seulement la conformité aux réglementations des

heures de conduite des conducteurs, mais contribuent également à l'optimisation des opérations au quotidien.

Défaut technique de l'unité embarquée

En cas de panne ou de défaillance d'un tachygraphe²⁰, l'entreprise de transport doit le faire réparer par un installateur ou un atelier agréé dès que les circonstances le permettent. Les modalités suivantes sont applicables :

- Si le retour dans les locaux de l'entreprise de transport ne peut s'effectuer qu'après une période dépassant **une semaine à compter du jour de la panne ou de la constatation de la défaillance**, la réparation **doit être effectuée en cours de route**.
- Les États membres de l'UE prévoient la faculté pour les autorités compétentes d'interdire²¹ l'usage du véhicule dans les cas où il n'a pas été remédié à la panne ou à la défaillance dans les conditions citées ci-dessus, à condition que cela soit conforme à la législation de l'État membre concerné.
- Durant la période de panne ou de défaillance du tachygraphe, le conducteur reporte les éléments permettant de l'identifier (nom et numéro de son permis de conduire ou de sa carte de conducteur), y compris sa signature, ainsi que les indications relatives **aux différentes périodes**²² dans la mesure où celles-ci ne sont plus enregistrées ou imprimées par le tachygraphe de façon correcte:
 - sur la ou les feuilles d'enregistrement;
ou
 - sur une feuille ad hoc à joindre à la feuille d'enregistrement ou à conserver avec la carte de conducteur.
- Veuillez noter qu'un tachygraphe, dont l'étalonnage est périmé, ne constitue ni une panne ni une défaillance technique et par conséquent, le véhicule en question ne peut plus être utilisé jusqu'à ce qu'un nouveau étalonnage soit effectué.

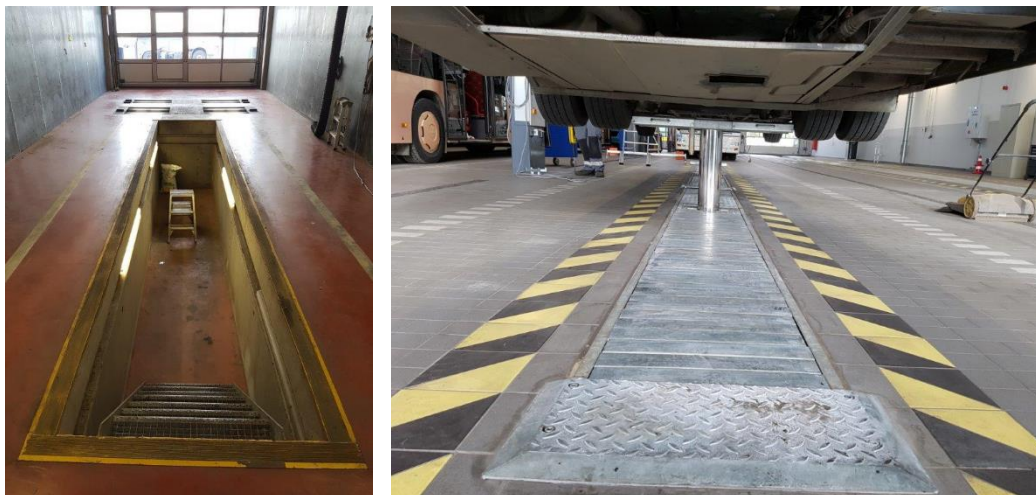


²⁰ Décrite dans l'article 37 du règlement UE 165/2014.

²¹ dans le cadre des dispositions prévues à l'article 41 du règlement UE 165/2014.

²² Une période peut par exemple être un temps de conduite, une autre tâche, une disponibilité ou une pause.

Ateliers



Les agréments des installateurs, des ateliers et des constructeurs de véhicules

L'article 24 du règlement CE 165/2015 prévoit que les États membres de l'Union européenne :

- **agrément, contrôlent régulièrement et certifient les installateurs, les ateliers et les constructeurs de véhicules qui peuvent procéder aux installations.**
- **s'assurent de la compétence et de la fiabilité des installateurs, des ateliers et des constructeurs de véhicules.** À cet effet, ils établissent et publient un ensemble de procédures nationales claires et veillent au respect des exigences minimales suivantes:
 - **formation correcte du personnel ;**
 - **disponibilité des équipements nécessaires pour effectuer les essais et travaux nécessaires ;**
 - **bonne réputation des installateurs, des ateliers et des constructeurs de véhicules.**

Les audits des installateurs ou ateliers agréés sont réalisés comme suit:

- **Les installateurs ou ateliers agréés sont soumis à un contrôle au moins bisannuel des procédures qu'ils appliquent lorsqu'ils interviennent sur des tachygraphes.** Le contrôle porte en particulier sur les mesures de sécurité adoptées et sur les interventions concernant les cartes d'atelier. Les États membres peuvent procéder à ces contrôles sans procéder à une visite du site.
- **Des contrôles techniques inopinés sont également effectués chez les installateurs ou dans les ateliers agréés afin de vérifier les étalonnages, les inspections et les installations réalisés.** Ces contrôles couvrent au moins 10 % des installateurs et des ateliers agréés chaque année.
- **Les États membres et leurs autorités compétentes prennent les mesures nécessaires pour éviter tout conflit d'intérêts entre les installateurs ou les ateliers et les entreprises de transport.** En particulier, en cas de risque sérieux de conflit d'intérêts, des mesures spécifiques supplémentaires sont prises pour veiller au respect de la réglementation par l'installateur ou l'atelier.
- **Les autorités compétentes des États membres transmettent chaque année à la Commission, si possible par voie électronique, les listes des installateurs et des ateliers agréés ainsi que les cartes qui leur ont été délivrées.** La Commission publie de telles listes sur son site Internet.

- **Les autorités compétentes des États membres révoquent, à titre temporaire ou permanent, les agréments des installateurs, des ateliers et des constructeurs de véhicules qui ne respectent pas les obligations qui leur incombent en vertu du règlement UE 165/2014.**

Les caractéristiques de la carte d'atelier

La carte d'atelier :

- est indispensable pour l'installation, l'activation, la vérification, la réparation et le calibrage des tachygraphes ;
- requiert la saisie d'un code PIN ;
- peut contenir 230 enregistrements ;
- a une validité maximale **d'un an** ;
- est émise par l'Etat-membre dans lequel l'entreprise a son siège agréé ;
- est de couleur prédominante **rouge**.

Un atelier peut détenir plusieurs cartes d'entreprise personnalisées, chacune au bénéfice d'un technicien dont elle contient une photo, le(s) nom(s) et prénom(s). C'est la seule carte qui **permet de modifier** le fonctionnement des tachygraphes électroniques. La carte atelier permet de conduire un véhicule pour un essai. Le technicien doit être en possession d'un permis C. Par contre, il n'a pas besoin d'être en possession d'une carte conducteur.

Les opérations d'installation et de réparation des tachygraphes

Sont seuls autorisés à effectuer les opérations d'installation et de réparation de tachygraphes les installateurs, ateliers ou constructeurs de véhicules agréés à cette fin par les autorités compétentes des États membres²³.

Les inspections des tachygraphes

Les tachygraphes sont soumis à des inspections régulières effectuées par des ateliers agréés. Ces inspections régulières sont réalisées au minimum **tous les deux ans**.

Les inspections comprennent au moins les vérifications suivantes:

- le tachygraphe est correctement installé et est approprié au véhicule ;
- le tachygraphe fonctionne correctement ;
- la marque d'homologation est apposée sur le tachygraphe ;
- la plaquette d'installation est apposée ;
- tous les scellements sont intacts et efficaces ;

²³ Conformément à l'article 24 du règlement UE 165/2014

- aucun dispositif de manipulation n'est fixé au tachygraphe et il n'y a aucune trace d'utilisation de ce type de dispositif ;
- la taille des pneumatiques et la circonférence effective des pneumatiques.

Les ateliers établissent un rapport d'inspection dans les cas où des irrégularités dans le fonctionnement du tachygraphe ont dû être corrigées, que ce soit à la suite d'une inspection périodique ou d'une inspection effectuée à la demande expresse de l'autorité nationale compétente. Ils conservent une liste de tous les rapports d'inspection établis.

Les rapports d'inspection sont conservés pendant au moins deux ans à compter de la date d'établissement du rapport. Les États membres décident si les rapports d'inspection sont conservés ou transmis à l'autorité compétente au cours de cette période. Lorsqu'il les conserve, l'atelier fournit, sur demande de l'autorité compétente, les rapports relatifs aux inspections et étalonnages effectués durant cette période.

Autorisation à enlever ou briser un scellement

Un scellement ne peut être enlevé ou brisé:

- Que par des **installateurs** ou des **ateliers agréés** à des fins de réparation, d'entretien ou de réétalonnage du tachygraphe, ou par des agents de contrôle dûment formés et, si nécessaire, agréés, à des fins de contrôle ;
- Qu'à des **fins de réparation** ou de **modification** du véhicule affectant le scellement. En pareil cas, une déclaration écrite mentionnant la date et l'heure à laquelle le scellement a été brisé et indiquant les raisons pour lesquelles le scellement a été retiré est conservée à bord du véhicule. La Commission élabore un formulaire standard pour la déclaration écrite par la voie d'actes d'exécution.

Les scellements enlevés ou brisés sont remplacés par un installateur ou un atelier agréé dans un délai raisonnable et au plus tard dans les sept jours suivant leur retrait ou leur destruction. Lorsque les scellements ont été enlevés ou brisés à des fins de contrôle, ils peuvent être remplacés sans retard injustifié par un agent de contrôle équipé d'un matériel de scellement et d'une marque particulière unique.

Contrôles



Caractéristiques de la carte contrôleur

La carte contrôleur :

- peut être émise à un officier chargé du contrôle ou à une autorité chargée du contrôle (Douanes et Police) ;
- est indispensable pour l'accès et le téléchargement des données enregistrées sur une carte conducteur et dans l'unité centrale lors d'un contrôle sur route ou un contrôle en entreprise ;
- peut contenir 230 enregistrements ;
- a une validité maximale de **2 ans** ;
- est de couleur prédominante **bleue**.

Lors de l'introduction de la carte de contrôle dans le tachygraphe, un changement de langue a lieu. La carte contrôleur ne peut pas être utilisée pour la conduite d'un véhicule.

Enlèvement d'un scellement lors d'un contrôle

Lorsqu'un agent de contrôle enlève un scellement, la carte de contrôleur est insérée dans le tachygraphe à partir du moment où le scellement est enlevé jusqu'à ce que l'inspection soit terminée, y compris en cas de placement d'un nouveau scellement. **L'agent de contrôle établit une déclaration écrite comportant au minimum les informations suivantes:**

- le numéro d'identification du véhicule;
- le nom de l'agent;
- l'autorité de contrôle et l'État membre;
- le numéro de la carte de contrôleur;
- le numéro du scellement enlevé;
- la date et l'heure du retrait du scellement;
- le numéro du nouveau scellement, lorsque l'agent de contrôle a placé un nouveau scellement.

Avant le remplacement d'un scellement, une vérification et un étalonnage du tachygraphe sont réalisés par un atelier agréé, **sauf lorsque** le scellement a été enlevé ou brisé à des fins de contrôle et remplacé **par un agent de contrôle**.

Enregistrements à produire par le conducteur

En ce qui concerne les enregistrements de tachygraphe, le chauffeur est tenu de respecter plusieurs obligations²⁴. En effet, lorsqu'un chauffeur conduit un véhicule muni d'un tachygraphe, il doit être en mesure de présenter une série de documents à toute demande d'un agent de contrôle habilité.

Lorsqu'il s'agit d'un **tachygraphe analogique** :

- i) les feuilles d'enregistrement de la journée en cours et celles qu'il a utilisées au cours des 28 jours précédents;
- ii) la carte de conducteur, s'il est titulaire d'une telle carte ;
- iii) toute information enregistrée manuellement et imprimée **pendant la journée en cours et pendant les 28 jours précédents**²⁵.

Lorsqu'il s'agit d'un **tachygraphe numérique** :

- i) sa carte de conducteur;
- ii) toute information enregistrée manuellement et imprimée pendant la journée en cours et pendant les 28 précédents;
- iii) les feuilles d'enregistrement correspondant à la même période de 28 jours dans le cas où il aurait conduit, pendant cette période, un véhicule équipé d'un tachygraphe analogique.

Un agent de contrôle habilité peut vérifier le respect de la législation sociale dans les transports routiers en analysant :

- les feuilles d'enregistrements ;
- les données affichées, imprimées ou téléchargées qui ont été enregistrées par le tachygraphe ou par la carte de conducteur ;
- à défaut, **c'est-à-dire lors d'une panne du tachygraphe ou d'une perte de la carte de conducteur par exemple**, en analysant tout autre document²⁶ justifiant le non-respect d'une disposition.

A partir du 31/12/2024, la période de contrôle de 28 jours est élargie à 56 jours d'enregistrement.

²⁴ Ces obligations sont décrites à l'article 36 du règlement UE 165/2014.

²⁵ Conformément au règlement UE 165/2014 et au règlement CE 561/2006.

²⁶ Article 29, paragraphe 2, et article 37, paragraphe 2, du règlement UE 165/2014.

Le ticket d'impression

Un chauffeur peut effectuer l'impression de tickets à partir du tachygraphe par exemple afin de pouvoir justifier sa conduite lors d'événements extraordinaires.

Un contrôleur quant à lui utilise les tickets d'impressions notamment afin de pouvoir vérifier l'utilisation réglementaire du tachygraphe ou le respect des temps de conduite et de repos.

Pictogrammes

L'affichage du tachygraphe repose sur l'utilisation de pictogrammes ayant des significations précises. Dans les tableaux ci-dessous, une récapitulation de ces dernières.

Mode de fonctionnement / personnes	
	Entreprise
	Contrôleur
	Chauffeur
	Atelier / Poste d'essai
	Constructeur
Activités du chauffeur	
	Disponibilité
	Conduite
	Repos
	Travail
	Pause
	Inconnu
Appareil / fonctions	
	Logement de la carte 1
	Logement de la carte 2
	Carte tachygraphique
	Horloge
	Imprimante / impression
	Entrée
	Affichage
	Mémoire externe
	Capteur
	Véhicule / Unité embarquée sur le véhicule (UEV)
	Dimensions des pneus

Alimentation électrique	
Divers	
	Événement
	Anomalie
	Indication de commande, avertissement de temps de travail
	Début de la période journalière de travail
	Fin de la période journalière de travail
	Lieu
	Sécurité
	Vitesse
	Total / synthèse
	Saisie manuelle des activités du chauffeur
OUT	Utilisation de l'appareil pas obligatoire
OUT →	Appareil pas obligatoire, début
→ OUT	Appareil pas obligatoire, fin
	Traversée par bateau / trajet en train
24 h	Journalier
→	« De » ou « vers »
	Hebdomadaire
	Bihebdomadaire
	Temporisation

Cartes	
	Carte conducteur
	Carte entreprise
	Carte contrôleur
	Carte atelier
	Pas de carte

Conduite	
	Conduite en double équipage
	Temps de conduite hebdomadaire
	Temps de conduite bihebdomadaire

Impression papier	
	Impression papier quotidienne des activités du chauffeur extraites de la carte
	Impression des événements et anomalies extraites de la carte
	Impression des dépassements de la vitesse autorisée
	Impression des données techniques
	Impression papier journalière des activités du chauffeur depuis l'appareil
	Impression des événements et anomalies depuis l'appareil

Affichages	
	Montre les activités journalières depuis la carte
	Montre les événements et anomalies depuis la carte
	Affichage des dépassements de vitesse
	Affichage des activités journalières depuis l'appareil
	Affichage des événements et anomalies

	depuis l'appareil
	Affichage des données techniques

Divers (combinaison de pictogrammes)	
	Poste de contrôle
	Heure de début d'enregistrement
	Heure de fin d'enregistrement
	Lieu au début de la journée de travail
	Lieu à la fin de la journée de travail
	Données du véhicule
	Impression papier de la carte
	Impression papier du véhicule
	Entrée véhicule
	Affichage de la carte
	Affichage du véhicule
	Heure locale
	Correction UTC

Événements	
	Insertion d'une carte tachygraphique non valable
	Dépassement du temps imparti
	Insertion d'une carte durant la conduite
	Dépassement de la vitesse autorisée
	Erreur au niveau des données de mouvement
	Réglage de l'heure (en atelier)
	Conflit de cartes
	Conduite sans carte appropriée
	Clôture incorrecte de la dernière session
	Coupure d'alimentation électrique
	Atteinte à la sécurité
	Contrôle de dépassement de la vitesse autorisée

Anomalies

	Carte défectueuse (logement de carte 1)
	Carte défectueuse (logement de carte 2)
	Affichage défectueux
	Imprimante défectueuse
	Défaillance interne dans l'appareil
	Erreur de téléchargement
	Capteur défectueux

Entrées manuelles

	Saisie de l'heure de départ?
	Fin de la période antérieure d'enregistrement?
	Saisie du lieu de la nouvelle période de travail
	Saisie du lieu à la fin de la période de travail
	Même période journalière de travail ?

Avertissement de temps de travail

	Faire bientôt une pause, déjà en route depuis 4h15
	Faire une pause, déjà en route depuis 4h30

Avertissement

	Entrée incorrecte
	Accès au menu impossible
	Veuillez entrer des données
	Impression papier impossible/tiroir de l'imprimante ouvert
	L'imprimante n'a pas de papier
	L'impression est retardée
	Carte défectueuse
	Carte incorrecte
	Ejection de la carte impossible
	L'opération est retardée
	L'enregistrement est incohérent
	Dysfonctionnement de l'appareil

Nouveaux pictogrammes G2V2

	Charger : passagers
	Charger : marchandise
	Charger : indéfini
	Décharger
	Chargement / déchargement
	Franchissement frontière
	Position GPS
	Position GPS lors du franchissement frontière
	Position GPS lors du chargement
	Position GPS lors du déchargement
	Position GPS lors du chargement / déchargement
	Bluetooth (pour le téléchargement p.ex.)
	DSRC

Temps UTC

L'heure UTC (Universal Time Coordinated) est la référence de temps utilisée dans les tachygraphes.

Il s'agit du temps universel coordonné, l'heure de référence internationale. Elle correspond aussi à l'heure GMT (Greenwich Mean Time) et à l'heure Z (Zulu). Lorsqu'il est 0 heure UTC, il est minuit à Greenwich (Angleterre), sur le méridien de longitude zéro. Au Luxembourg en horaire d'été, l'heure légale est en avance de deux heures sur l'heure UTC tandis qu'en horaire d'hiver, l'heure légale est en avance d'une heure sur l'heure UTC. Exemple : UTC 11:40 correspond en été au Luxembourg à 13:40 et en hiver à 12:40.

Impression des données techniques

Date de l'impression en temps UTC

Impression données techniques

Nom du chauffeur, Numéro carte chauffeur, date de validité

Nom du contrôleur, pays, Numéro carte contrôleur, date de validité

Nom du fabricant du tachygraphe

Adresse, N° de pièces, N° d'homologation, N° de série, année de construction

Version software
+ date d'installation

Données d'étalonnage :

w : Nombre de tours / impulsions par km

k : Constante réglée dans le tachygraphe pour la compensation de vitesse

l : Diamètre effectif des pneumatiques

Dimension des pneumatiques

Limitation de vitesse

VDO

T 03.02.2023 08:51 (UTC)

Tot

NOM DU CHAUFFEUR

L /19820723255D00 0 2
20.07.2027

NOM DU CONTRÔLEUR

L /0000500025E1d 0 3
11.07.2024

WDB9634031L661301
L /AA3620

Continental Automotive GmbH
H.-Heritz-Str.45 78052
VS-Villingen
1381,2010000015
e1-84
0002505241
2012

V 1420 17.02.2012

0004909449
e1-175
10.04.2012

T Daimler AG, Werk Wörth
Daimlerstraße 1, 76742
Wörth
TWD /DW0000008953X0 0 5
04.06.2012

T 10.04.2012 (1)
A WDB9634031L661301
/????????????
w 10 902 Imp/km
k 10 902 Imp/km
l 3 130 mm
e 315/70 R 22.5..
> 90km/h
4 - km

T Daimler AG, Werk Wörth
Daimlerstraße 1, 76742
Wörth
TWD /DW0000008953X0 0 5
04.06.2012

T 10.04.2012 (2)
A WDB9634031L661301
/????????????
w 10 902 Imp/km
k 10 902 Imp/km
l 3 130 mm
e 315/70 R 22.5..
> 90km/h
4 - km

T Daimler AG, Werk Wörth
Daimlerstraße 1, 76742
Wörth
TWD /DW0000008953X0 0 5
04.06.2012

T 10.04.2012 (3)
A WDB9634031L661301
/????????????
w 10 902 Imp/km
k 10 902 Imp/km
l 3 130 mm
e 315/70 R 22.5..
> 90km/h
4 - km

T Mercedes-Benz Luxembou
rg Sa
L-1248 LUXEMBOURG
TBL /19962219198W0E 0 2
26.05.2015

T 25.06.2014 (4)
A WDB9634031L661301
L /AA3620
w 10 877 Imp/km
k 10 877 Imp/km
l 3 129 mm
e 315/70 R 22.5
> 90km/h
12 539 - 12 539 km

Véhicule : Numéro châssis

Numéro plaque minéralogique

Capteur de vitesse

Numéro de série

Numéro d'homologation du modèle

Date d'activation du capteur de vitesse

Atelier

Nom et adresse

Activation (1)

+ Enregistrement des données d'étalonnage connues au moment de l'activation

Premier montage (2)

+ Premières données d'étalonnage après activation

Montage après réparation – échange de l'appareil (3)

+ Premières données d'étalonnage sur le véhicule actuel

Vérification bisannuelle de l'atelier (4)

+ Données d'étalonnage d'une vérification

Kilométrage avant et après le contrôle dans l'atelier

```

T Mercedes-Benz Luxembou
rg Sa
L-1248 LUXEMBOURG
T L /19962219198W0E 0 4
27.05.2017
T 27.05.2016 (4)
A WDB9634031L661301
L /AA3620
W 10 894 Imp/km
K 10 894 Imp/km
I 3 122 mm
e 315/70 R 22.5
> 90km/h
22 058 - 22 058 km
T Mercedes-Benz Luxembou
rg Sa
L-1248 LUXEMBOURG
T L /19962219198W0F 0 5
27.05.2018
T 27.04.2018 (4)
A WDB9634031L661301
L /AA3620
W 10 965 Imp/km
K 10 965 Imp/km
I 3 115 mm
e 315/70 R 22.5
> 90km/h
30 310 - 30 310 km
T Merbag S.A.
L-1248 LUXEMBOURG
T L /19962219198W07 2 7
27.05.2020
T 18.05.2020 (4)
A WDB9634031L661301
L /AA3620
W 10 926 Imp/km
K 10 926 Imp/km
I 3 123 mm
e 315/70R22,5
> 90km/h
37 746 - km
T Merbag S.A.
L-1248 Luxembourg
T L /19962219198W0F 0 9
27.05.2022
T 12.05.2022 (4)
A WDB9634031L661301
L /AA3620
W 10 929 Imp/km
K 10 929 Imp/km
I 3 121 mm
e 315/70R22,5
> 90km/h
48 517 - km
!e 27.05.2016 10:01
e 27.05.2016 10:00
T Mercedes-Benz Luxembou
rg Sa
L-1248 LUXEMBOURG
T L /19962219198W0E 0 4
27.05.2017
!e 27.04.2018 07:21
e 27.04.2018 07:20
T Mercedes-Benz Luxembou
rg Sa
L-1248 LUXEMBOURG
T L /19962219198W0F 0 5
27.05.2018
!e 18.05.2020 08:00
e 18.05.2020 08:01
T Merbag S.A.
L-1248 LUXEMBOURG
T L /19962219198W07 2 7
27.05.2020
!e 12.05.2022 11:48
e 12.05.2022 11:48
T Merbag S.A.
L-1248 Luxembourg
T L /19962219198W0F 0 9
27.05.2022
!xa
! 03.02.2023 08:04
x 19.03.2015 11:33
-B ATTACHMENT
SWUM
V 02.01

```

Vérification bisannuelle de l'atelier (4)
en 2016

Vérification bisannuelle de l'atelier (4)
en 2018

Vérification bisannuelle de l'atelier (4)
en 2020

Vérification bisannuelle de l'atelier (4)
en 2022

Réglage de l'heure (en atelier)

Évènements d'anomalies du
véhicule

Exemple de ticket « Impression journalière des activités du chauffeur »

Date de l'impression en temps UTC

Impression journalière des dernières 24h d'activités du conducteur

Véhicule : Numéro châssis

Pays (D)

Nom du fabricant du tachygraphe

Numéro de série

Carte atelier (Allemagne) suivi du numéro carte

Dernier contrôle : numéro carte contrôleur, date et heure

Activités conducteur

Résumé des activités

Sur ce ticket, il y a plusieurs irrégularités :
Est-ce que vous les apercevez ?

(Consultez l'annexe pour la solution)

Stoneridge

03/02/2023 09:06 (UTC)

24h

NOM DU CONTRÔLEUR

L / 00005000025E0P 0 4
11/07/2024

NOM DU CHAUFFEUR

BG / 000000000AYGZO 0 0
15/04/2027

WMA13XZZXHM719964
D / Numéro plaque minéralogique

Stoneridge Electronics
900208R7.4/04R04

MAN Truck & Bus Deutse
D / DW0000005864470 0 2
05/01/2021

L / 00005000025E0P 0 4
03/02/2023 09:01

02/02/2023 71

D / Numéro plaque minéralogique

724 635 km

00:00 05h22
05:13 ---OUT---
05:22 00h08
05:30 00h02
05:31 ---OUT---
05:32 00h22
05:54 00h03
05:57 00h01
05:58 00h10
06:08 01h04
07:12 00h06
07:18 00h03
07:21 01h30
08:51 00h02
08:53 00h01
08:54 00h03
08:57 00h01
08:58 00h04
09:02 00h04
09:06 00h12
09:18 00h03
09:21 00h49
10:10 00h03
10:13 00h16
10:29 00h01
10:30 04h17
14:47 00h37
15:24 01h12
16:36 00h03
16:39 00h09
16:48 00h11
16:59 00h03
17:02 06h58

725 156 km; 521 km

05:13 D
724 635 km
14:06 D
725 000 km
14:08 L
725 000 km
15:22 L
725 052 km
15:23 B
725 052 km
17:02 B
725 156 km

07h57 521 km
00h45 00h00
15h18 ? 00h00
00h00

09/12/2022 13:23
08 00h02
D / Numéro plaque minéralogique

01 22/01/2023 14:55
04 (1) 00h01

01 23/01/2023 16:00
04 (2) 00h10

01 25/01/2023 08:56
04 (2) 00h01

01 27/01/2023 15:51
04 (1) 00h00

01 30/01/2023 07:00
04 (1) 00h02

Nom du contrôleur, Numéro carte contrôleur, date de validité

Nom du chauffeur, Numéro carte chauffeur, date de validité

Numéro plaque minéralogique

Dernier étalonnage : Nom et adresse atelier

Date de dernier étalonnage

Date de l'impression suivi par le nombre de jours où la carte a été utilisée

Introduction de la carte conducteur dans le lecteur de carte 1

Kilométrage et distance parcourue depuis la dernière introduction de la carte

Les inspections des ateliers de tachygraphes agréés

L'Administration des douanes et accises est chargée de la surveillance de l'activité des ateliers de **tachygraphes agréés**. Dans ce contexte, **elle procède à au moins un audit par année** de chacun de ces ateliers et elle adresse au ministre ayant les transports dans ses attributions un rapport sur les audits effectués.

Tout manquement d'un atelier agréé aux dispositions en vigueur qui lui sont applicables peut entraîner le retrait temporaire ou définitif par le ministre de l'agrément de l'atelier ou de la carte de tachygraphe du technicien responsable du manquement en question.

Sanctions infligées



Le règlement grand-ducal du 16 juin 2011 prévoit à l'article 13 les sanctions pour les infractions concernant l'installation et l'utilisation des tachygraphes :

*« Les infractions aux dispositions prévues aux articles du présent règlement sont punies d'un **emprisonnement de huit jours à cinq ans** et d'une **amende de 251 euros à 25.000 euros** ou d'une de ces peines seulement à l'exception des infractions énumérées à l'annexe II du présent règlement qui sont punies d'une amende de **145 à 250 euros**.*

De même, la mise à disposition d'une carte de conducteur à une tierce personne est punie des peines prévues à l'alinéa premier.

2. Les sanctions prévues au paragraphe 1 sont également applicables aux infractions commises sur le territoire d'un autre Etat membre de l'Union européenne ou d'un pays tiers et constatées sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg.

Au cas où l'entreprise ou le conducteur ayant commis l'infraction prévue à l'alinéa précédent prouve que cette infraction a déjà été sanctionnée ou qu'une procédure a été ouverte, aucune sanction n'est appliquée.

3. Pour toute infraction constatée sur le territoire luxembourgeois, les agents de contrôle fournissent au conducteur une preuve écrite.

E4. Il est interdit au conducteur de reprendre la conduite tant qu'il n'est pas en mesure de respecter les dispositions ci-avant. »

Champ d'application

Véhicules qui doivent être équipés d'un tachygraphe

Le champ d'application du tachygraphe est défini dans l'article 2 du règlement CE N° 561/2006²⁷ du parlement européen et du conseil:

« 1. Le présent règlement s'applique au transport routier :

*a) de marchandises par des véhicules, y compris des véhicules à remorque ou à semi-remorque, dont la masse maximale autorisée **dépasse 3,5 tonnes**;*

*aa) **à partir du 1^{er} juillet 2026**, de marchandises dans le cadre d'opérations de transport international ou de cabotage par des véhicules, y compris des véhicules à remorque ou à semi-remorque, dont la masse maximale autorisée **dépasse 2,5 tonnes**;*

*b) de voyageurs par des véhicules qui sont construits ou aménagés de façon permanente pour pouvoir assurer le transport **de plus de neuf personnes, conducteur compris, et qui sont destinés à cet usage.***

2. Le présent règlement s'applique, quel que soit le pays d'immatriculation du véhicule, aux transports routiers effectués:

a) exclusivement dans la Communauté; ou

b) entre la Communauté, la Suisse et les pays parties à l'accord sur l'Espace économique européen²⁸.

3. L'AETR²⁹ s'applique, à la place du présent règlement, aux opérations de transport international effectuées en partie en dehors des zones visées au paragraphe 2, pour:

a) les véhicules immatriculés dans la Communauté ou dans des pays qui sont parties à l'AETR, pour l'ensemble du trajet;

b) les véhicules immatriculés dans un pays tiers qui n'est pas partie à l'AETR, seulement pour la partie du trajet située sur le territoire de l'Union européenne ou de pays qui sont parties à l'AETR. Les dispositions de l'AETR devraient être alignées sur celles du présent règlement, de telle sorte que les dispositions principales du présent règlement s'appliquent, par le biais de l'AETR, à ces véhicules pour toute partie du trajet effectuée à l'intérieur de la Communauté.

²⁷ Le titre complet est : Règlement (CE) N° 561/2006 du parlement européen et du conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n°3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820 du Conseil.

²⁸ L'espace économique européen comprend la Norvège, l'Islande et le Liechtenstein.

²⁹ Accord Européen sur les Transports Routiers. Les pays adhérents sont l'Albanie, l'Andorre, l'Arménie, l'Azerbaïdjan, la Bosnie-Herzégovine, la Géorgie, le Kazakhstan, le Liechtenstein, la Macédoine, la Moldavie, le Monaco, le Monténégro, la Norvège, la Russie, le San Marino, la Suisse, la Serbie, le Tadjikistan, la Turquie, le Turkménistan, l'Ukraine, l'Ouzbékistan et le Royaume-Uni.

Véhicules qui ne doivent pas être équipés d'un tachygraphe

L'article 3 du règlement CE N° 561/2006 définit aussi les exemptions applicables en ce qui concerne la présence de tachygraphe dans les véhicules :

« a) véhicules affectés au **transport de voyageurs** par des services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas **50 km**;



aa) véhicules ou combinaisons de véhicules d'une masse maximale autorisée **ne dépassant pas 7,5 tonnes** utilisés.

i) le transport de matériel, d'équipement ou de machines destinés au conducteur **dans l'exercice de ses fonctions**; ou

ii) le transport de marchandises **fabriquées de manière artisanale**,

uniquement dans un rayon **de 100 kilomètres** autour du lieu d'établissement de l'entreprise de transport et à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale du conducteur et que le transport ne soit pas effectué pour le compte d'autrui;»;



b) Les véhicules dont la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas **40 km à l'heure** ;



c) véhicules appartenant aux services **de l'armée, aux services de la protection civile, aux pompiers et aux forces responsables du maintien de l'ordre public**, ou loués sans chauffeur par ceux-ci, lorsque le transport relève de la fonction propre confiée à ces services et s'effectue sous leur contrôle;



d) Les véhicules, y compris ceux utilisés **pour le transport non commercial d'aide humanitaire**, utilisés dans des cas d'urgence ou des missions de sauvetage et les véhicules spécialisés affectés à des missions médicales ;



e) véhicules spécialisés affectés à des **missions médicales**;



f) véhicules spécialisés **de dépannage** opérant dans un rayon de 100 km de leur point d'attache;



g) véhicules subissant **des essais sur route** à des fins d'amélioration technique, de réparation ou d'entretien et véhicules neufs ou transformés non encore mis en service;



h) véhicules ou un ensemble de véhicules d'une masse maximale autorisée ne dépassant pas 7,5 tonnes utilisés pour le transport de marchandises **à des fins non commerciales**;



ha) véhicules, y compris des véhicules à remorque ou à semi-remorque, dont la masse maximale autorisée dépasse **2,5 tonnes mais n'excède pas 3,5 tonnes**, utilisés pour le transport de marchandises, lorsque le transport n'est pas effectué pour le compte d'autrui, mais pour le compte propre de l'entreprise ou du conducteur, et lorsque la conduite ne constitue pas l'activité principale de la personne qui conduit le véhicule ».



i) véhicules commerciaux, qui ont un caractère **historique**, conformément à la législation de l'État membre dans lequel ils sont conduits, et qui sont utilisés pour le transport de voyageurs ou de marchandises à des fins non commerciales. »



Transport de voyageurs par des services réguliers

Il fût mentionnée sous l'intitulé « Véhicules qui ne doivent pas être équipés d'un tachygraphe » que l'article 3, alinéa a) du règlement CE N° 561/2006 prévoit que les véhicules affectés au transport de voyageurs par des services réguliers dont le parcours n'excède pas 50 km sont exemptés des dispositions de ce règlement (notamment les articles 6 à 9 et 12), c'est-à-dire qu'un tachygraphe ne doit pas être installé.

Or le Luxembourg prévoit des dérogations spécifiques concernant le transport de voyageurs par des services réguliers si leur parcours ne dépasse pas 50 kilomètres. Cette dérogation implique quand même l'installation du tachygraphe (cf. intitulé « Hors champs (out of scope) » à la page 53).

Ces dérogations sont précisées dans le règlement grand-ducal du 19 octobre 2018 modifiant le règlement grand-ducal du 16 juin 2011 concernant les modalités et les sanctions relatives à l'installation et l'utilisation des tachygraphes. :

*« Les conducteurs de véhicules affectés au transport de voyageurs par des services réguliers dont le parcours de la ligne **ne dépasse pas 50 kilomètres** doivent respecter les dispositions prévues aux articles 6 à 9 et 12 du règlement (CE) n° 561/2006 précité **avec les dérogations suivantes**, les définitions de l'article 4 de ce règlement étant d'application :*

*a) les pauses prévues à l'horaire de service doivent être d'au **moins huit minutes**.*

*b) l'ensemble de ces pauses doit égaler au moins **un sixième de la durée de conduite journalière** prévue par l'horaire de service.*

*c) En cas de conduite ininterrompue de quatre heures et demie, le conducteur doit prendre une pause **d'au moins quarante-cinq minutes**. »*



L'entreprise doit :

- **établir** un horaire de service pour chaque conducteur indiquant le nom, le point d'attache, les lignes à conduire, les véhicules prévus, les périodes de conduite, les autres tâches, les pauses et les moments de disponibilité ;
- **vérifier** que chaque conducteur soit porteur d'une copie de ses horaires de service couvrant au moins la journée en cours et les 56 jours précédents ;
- **conserver** les horaires de service pendant au moins deux ans, classés par conducteur. La conservation peut se faire de façon électronique ;
- **organiser** le travail des conducteurs de manière à ce qu'ils puissent se conformer aux prescriptions énoncées ci-avant.

Par dérogation à ce qui précède, l'entreprise de transport n'a pas besoin d'établir et de conserver des horaires de services si :

- elle organise le travail de ses conducteurs selon les articles 6 à 9 du règlement (CE) n° 561/2006 précité ;
- elle n'utilise que des véhicules équipés de tachygraphes et ses chauffeurs les utilisent conformément aux dispositions du règlement (CEE) n° 3821/85 précité et du présent règlement.

Dérogations au Luxembourg / Application de l'article 13 du règlement 561/2006

Le Luxembourg a fait application de l'article 13 du Règlement CE N° 561/2006 pour accorder des dérogations supplémentaires pour les transports à travers le **Règlement grand-ducal du 19 octobre 2018** modifiant le règlement grand-ducal du 16 juin 2011. En application de l'article 13 du règlement (CE) n° 561/2006 précité, les articles 6 à 9 de ce même règlement ne sont pas applicables **aux transports nationaux** effectués par les véhicules suivants:

Article 3

a) **tracteurs agricoles ou forestiers utilisés pour des activités agricoles ou forestières**, dans un rayon de 100 kilomètres autour du lieu de l'établissement de l'entreprise qui est propriétaire du véhicule, qui le loue ou le prend en leasing ;



b) véhicules ou combinaison de véhicules d'une masse maximale admissible n'excédant pas **7,5 tonnes** utilisés par des **prestataires du service universel** tels que définis à l'article 2, point 13), de la directive 97/67/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 décembre 1997 concernant des règles communes pour le développement du marché intérieur des services postaux de la Communauté et

l'amélioration de la qualité du service pour livrer des envois dans le cadre du service universel. Ces véhicules ne doivent être utilisés que dans **un rayon de 100 kilomètres** autour du lieu d'établissement de l'entreprise et à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale du conducteur ;



c) véhicules utilisés pour des cours et des **examens de conduite**³⁰ préparant à l'obtention du permis de conduire ou d'un certificat d'aptitude professionnelle pour autant qu'ils ne soient pas utilisés pour le transport de marchandises ou de voyageurs à des fins commerciales ;



d) véhicules utilisés dans le cadre des activités liées à l'évacuation des eaux usées, à la protection contre les inondations, ou au service des eaux, du gaz et de l'électricité, à l'entretien et à la surveillance de la voirie, à la collecte et l'élimination en porte-à-porte des déchets ménagers, aux services du télégraphe et du téléphone, à la radio et à la télédiffusion, et à la détection des postes émetteurs ou récepteurs de radio ou de télévision ;



³⁰ Un véhicule d'instruction peut néanmoins être équipé d'un tachygraphe, notamment afin de permettre à l'instructeur de servir de modèle aux candidats en ce qui concerne le respect des temps de conduite et de repos. Dans ce cas, le calibrage doit toutefois être effectué tous les deux ans, même si l'activité ne tombe pas sous le champ d'application de la réglementation.

e) véhicules spécialisés transportant du matériel de cirque ou de fêtes foraines ;



f) véhicules utilisés pour la collecte du lait dans les fermes ou ramenant aux fermes des bidons à lait ou des produits laitiers destinés à l'alimentation du bétail ;



g) véhicules utilisés pour le transport d'animaux vivants des fermes aux marchés locaux et vice-versa, ou des marchés aux abattoirs locaux dans un rayon d'au plus 100 kilomètres.



En application de l'article 3, paragraphe 2, du règlement CE 165/2014 précité, les véhicules cités sous a), b), d), e), f) et g) à l'alinéa précédent **ne doivent pas être équipés d'un tachygraphe** lorsqu'ils effectuent **des transports nationaux au Luxembourg**.

Véhicule à usage spécial

Un véhicule à usage spécial, tel qu'un camping-car par exemple, n'est normalement pas soumis aux dispositions du tachygraphe. Des dérogations individuelles ne sont pas prévues par le règlement (UE) n° 165/2014. En cas de doute si votre véhicule doit être équipé d'un tachygraphe ou non, vous pouvez contacter la direction des transports routiers du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics (☎ +352 247 – 84485 ; ✉ transroute@mmt.p.etat.lu) ou le service Agréation de la Société Nationale de Circulation Automobile « SNCA » (☎ +352 26 626 – 400 ; ✉ agr@snca.lu).

Un véhicule à usage spécial est un véhicule qui est immatriculé lorsque celui-ci ne tombe pas sous les conditions générales des catégories M (transport des personnes) et catégories N (transport des biens ou matériaux).

Exemples :

Les camping-cars



Les bureaux mobiles



Les magasins ambulants



Les bétailières



Une bétailière ne peut seulement être immatriculée comme véhicule à usage spécial lorsque ce véhicule remplit les mêmes conditions qu'un camping-car, c'est-à-dire :

- des sièges ;
- une table ;
- un coin cuisine ;
- des espaces de rangement.

Le véhicule doit donc être une combinaison entre une bétailière et un camping-car.

Hors champs d'application (« out of scope »)

Certaines conditions de conduite ne nécessitent pas l'enregistrement des temps sur le tachygraphe. Ce mode de conduite est appelé « hors champ ». Le tachygraphe digital, dont le véhicule est équipé, peut être mis sur OUT OF SCOPE pour signaler un déplacement en dehors du champ d'application de la législation. Ces cas peuvent être :

- La circulation sur des **voies non accessibles au public**, à condition que le conducteur ne roule pas dans la journée sur une voie ouverte à la circulation ;
- Lorsque le véhicule est en **réparation**. Il est recommandé de laisser le tachygraphe en "OUT" pour éviter l'enregistrement d'une conduite sans carte en l'absence du conducteur. Le mécanicien peut rouler sans carte lors des essais du véhicule. Pour éviter l'enregistrement d'une conduite sur la carte d'un chauffeur, il faut la retirer du tachygraphe ;
- Lorsque le **véhicule reste à l'entreprise**. Il est recommandé de mettre le tachygraphe en OUT afin d'éviter qu'une conduite sans carte soit enregistrée dans le tachygraphe parce que quelqu'un a bougé le véhicule en absence du chauffeur. Pour éviter l'enregistrement d'une conduite par une autre personne sur la carte en absence du conducteur titulaire, il faut la retirer du tachygraphe ;
- Si le véhicule est équipé d'un tachygraphe et les déplacements tombent sous les **dérogations** de l'article 3 du règlement CE N° 561/2006 ou sous les dérogations nationales³¹, notamment :
 - l'utilisation privée d'un camion jusqu'à 7.5 tonnes ;
 - le transport de matériel, d'équipement ou de machines destinés au conducteur dans l'exercice de ses fonctions (règle dite « des artisans ») ne dépassant pas 7.5t dans un rayon de 100km (cf. page 45, alinéa aa) ;
 - le transport de marchandises fabriquées de manière artisanale ne dépassant pas 7.5t dans un rayon de 100km.

Modalités d'utilisation du mode out en cas de possession de carte conducteur (Chauffeur professionnel):

Les cas rencontrés le plus souvent sont :

- Les véhicules affectés au transport de voyageurs par des services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas 50 km; **a) de l'article 3 du règlement CE N° 561/2006 ;**
- Les véhicules spécialisés de dépannage opérant dans un rayon de 100 km de leur point d'attache; **f) de l'article 3 du règlement CE N° 561/2006.**

Le cas échéant, il est fortement recommandé à tous les conducteurs en possession d'une carte de conducteur d'insérer leur carte dans le tachygraphe et de configurer l'appareil sur le mode « Hors champ » (OUT). Dans ce mode, toutes les activités sont enregistrées sur la carte sous la catégorie OUT.

³¹ Attention: Les dérogations nationales ne sont normalement valables que pour les transports nationaux.

Ainsi, le chauffeur n'a qu'à saisir manuellement les périodes de « Repos » lorsqu'il réinsère sa carte au début du service, que ce soit après une journée de travail ou après un repos hebdomadaire.

Pour les conducteurs de bus, il est essentiel de conserver les horaires de service correspondant aux lignes parcourues durant la même période. En cas de contrôle, il est obligatoire de fournir aux autorités ce plan de service et les données des 56 derniers jours. Avec l'enregistrement automatique sous OUT, ces données permettent de prouver les activités effectuées, assurant une traçabilité complète des heures de travail.

Lorsqu'une dérogation de l'article 3 du règlement CE 561/2006 s'applique, le passage des frontières sous le mode OUT est également autorisé. Cela simplifie les obligations des conducteurs dans ces situations spécifiques.

Les avantages du fait de rouler avec carte en mode OUT sont multiples :

- Il n'est pas nécessaire de saisir manuellement les autres activités, excepté pour les périodes de repos journalier ou hebdomadaire. Des sources d'erreurs de saisie peuvent ainsi être évitées ;
- Le conducteur économise du temps ;
- L'utilisation du tachygraphe se fait comme une conduite sous le couvert de la réglementation, avec la seule différence que l'appareil est configuré en mode OUT ;
- En cas de litige, toutes les activités sont enregistrées, ce qui permet de justifier précisément les heures de travail réalisées et la conformité avec la législation (cf. transport voyageur page 48) ;
- Possibilité, lors d'un contrôle, de constater la cohérence entre les périodes de service planifiées et effectivement parcourues.

Attention

La fonction OUT est désactivée lors de l'insertion d'une carte conducteur ! Pour cette raison, si une conduite en mode OUT avec carte est envisagée, il faut **d'abord** insérer la carte et **puis** mettre l'appareil en fonction mode « OUT » :

1. Insertion de la carte de conducteur ;
2. Introduction de la saisie manuelle ;
3. Accès au menu « Entrée véhicule » et mise du tachygraphe en mode « OUT début » ;
4. À la fin de l'utilisation hors champs, saisie à nouveau via le menu « Entrée véhicule » pour la mise du tachygraphe en mode « OUT fin » ;
5. Saisie de la fin de service et enlèvement de la carte de conducteur.

Dès que la conduite commence, le tachygraphe affiche le mode « Conduite » sur l'écran qui disparaît après quelques secondes et le mode OUT est affiché. Lors d'une pause, il faut mettre le tachygraphe manuellement en mode « Pause » et le mode OUT sera affiché à nouveau.

Dans ce cas, dès que la conduite commence, le tachygraphe passe en mode « Conduite ». Si le tachygraphe est manuellement mis en mode « Pause », les données du tachygraphe devraient, en principe, correspondre avec l'horaire de service établi par votre entreprise le cas échéant.

Lorsque le chauffeur roule le matin en mode OUT avec carte et doit rouler l'après-midi de nouveau sous la réglementation, le chauffeur doit sortir manuellement du mode OUT pour rouler à nouveau sous le régime des temps de conduite et de repos.

Mais attention! Dans tous les cas, la durée de travail journalier doit être respectée !

Modalités d'utilisation du mode out en cas de non-possession de carte conducteur (Chauffeur occasionnel):

Les conducteurs titulaires d'un permis C (camion) ou D (bus), mais qui ne sont pas en possession d'une carte de conducteur, sont autorisés à conduire uniquement dans les cas de dérogations « hors champ » prévus par les législations européenne ou nationale. Pour tous les autres déplacements, il faut être en possession d'une carte de conducteur.

Par exemple :

Un employé de bureau, un mécanicien ou un ouvrier, qui ne sont pas engagés comme chauffeurs, mais qui assurent en hiver une permanence pour le déneigement. Dans ces cas, les chauffeurs peuvent rouler en mode OUT, mais il y a lieu de respecter la **loi sur le temps de travail des travailleurs mobiles (art.L.214 du Code du travail)**.



Un tachygraphe en mode « out »

Les durées de temps de conduite et de repos



EUR-Lex



La législation sociale européenne du règlement CE N° 561/2006 réglemente les durées de temps de conduite et de repos des chauffeurs. Elle a notamment comme but de renforcer la sécurité routière ainsi que d'améliorer les conditions de vie des conducteurs dans toute l'Union européenne.

Durées de temps de conduite

Définitions



L'article 4 du règlement CE N° 561/2006 donne des définitions quant aux durées de temps de conduite et de repos.

« Durée de conduite »:

Il s'agit de la durée de l'activité de conduite enregistrée:

- soit automatiquement ou semi automatiquement par l'appareil de contrôle³² ;
- soit manuellement³³.

« Durée de conduite journalière »:

Il s'agit de la durée de conduite totale accumulée entre la fin d'un temps de repos journalier et le début du temps de repos journalier suivant ou entre un temps de repos journalier et un temps de repos hebdomadaire.

« Durée de conduite hebdomadaire »:

La durée de conduite totale accumulée pendant une semaine.

« Période de conduite »:

Une durée de conduite cumulée entre le moment où le conducteur se met au volant après un temps de repos ou une pause et le moment où il observe un temps de repos ou une pause. Le temps de conduite peut être continu ou fragmenté.

« Semaine »

La semaine est la période comprise entre lundi 00 heures et dimanche 24 heures.



³² Défini à l'annexe I et à l'annexe I B du règlement (CEE) N° 3821/85.

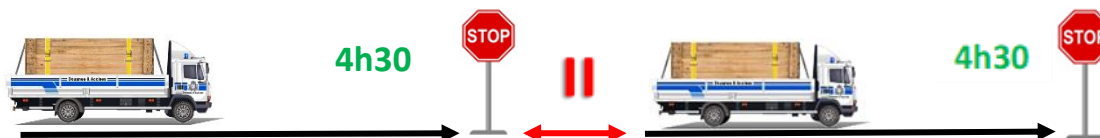
³³ Comme exigé par l'article 16, paragraphe 2, du règlement (CEE) N° 3821/85.

Les durées de conduite journalières

cf. article 6 du règlement CE N° 561/2006



La durée de conduite journalière ne doit pas dépasser **9 heures**.



Il est toutefois possible de prolonger la conduite journalière **jusqu'à 10 heures**. Maximum **2** fois en cours d'une semaine.



Les durées de conduite hebdomadaires

cf. article 6 du règlement CE 561/2006



Le temps de conduite **sur une semaine** par un chauffeur professionnel ne doit pas dépasser **56 heures**.



4 X 9 + 2 X 10 = 56 heures au maximum

(la période comprise entre lundi 00 heures et dimanche 24 heures)

Le temps de conduite **sur deux semaines** par un chauffeur professionnel ne doit pas dépasser **90 heures**.



La période de conduite

cf. article 7 du règlement N° CE 561/2006



Le temps de conduite maximal, sans interruption pour un chauffeur professionnel ne doit pas dépasser **4h 30** avant de prendre une pause.



Pause (Temps de pause)

cf. article 6 du règlement CE N° 561/2006



On entend par pause, toute période pendant laquelle un conducteur n'a pas le droit de conduire ou d'effectuer d'autres tâches, **et qui doit uniquement lui permettre de se reposer.**

Après un temps de conduite de quatre heures et demie, un conducteur observe **une pause ininterrompue d'au moins 45 minutes**, à moins qu'il ne prenne un temps de repos.



Cette pause peut être remplacée par une pause **d'au moins 15 minutes** suivie d'une pause d'**au moins 30 minutes** réparties au cours de la période de manière à se conformer aux dispositions du premier alinéa.

Il n'est pas inutile de souligner que les (courtes) pauses de **moins de 15 minutes**, enregistrées comme telles dans le tachygraphe (avec le symbole ) , n'entrent pas en considération pour le calcul de la pause réglementaire.



Les durées de temps de repos

cf. article 4 et 8 du règlement CE N° 561/2006

On entend par temps de repos, toute période ininterrompue pendant laquelle un conducteur peut disposer librement de son temps.

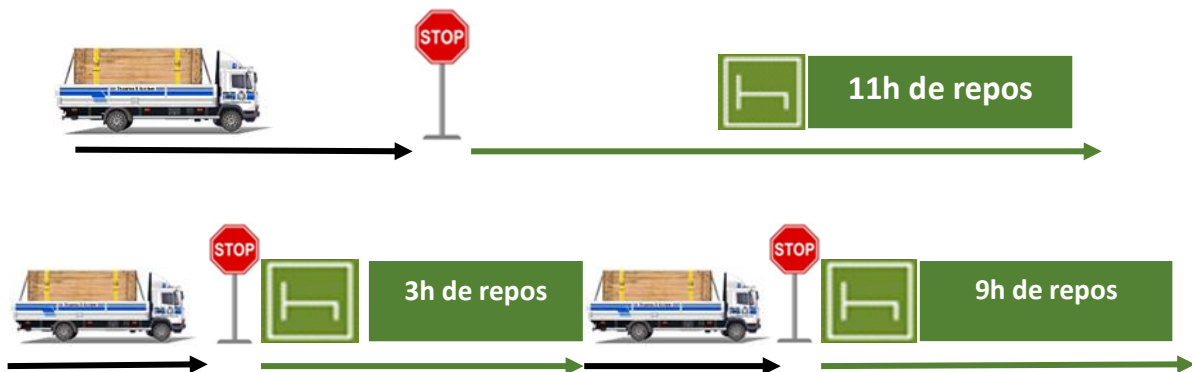


« Temps de repos journalier »

Le temps de repos journalier est la partie d'une journée pendant laquelle un conducteur peut disposer librement de son temps et qui peut être un « **temps de repos journalier normal** » ou un « **temps de repos journalier réduit** »:.

« Repos journalier normal »

On entend par « repos journalier normal », toute période de repos d'au moins **11 heures**. Ce temps de repos journalier normal peut aussi être pris en deux tranches, dont la première doit être une période ininterrompue de **3 heures** au moins et la deuxième une période ininterrompue d'au moins **9 heures**.



« Temps de repos journalier réduit »

Le « temps de repos journalier réduit » est toute période de repos d'au moins **9 heures**, mais de moins de **11 heures**.



Un conducteur **ne peut pas** prendre plus de **3 temps de repos journaliers réduits** entre deux temps de repos hebdomadaires.

« Temps de repos hebdomadaire »



Un « temps de repos hebdomadaire » est une période hebdomadaire pendant laquelle un conducteur **peut disposer librement de son temps**, et qui peut être un « **temps de repos hebdomadaire normal** » ou un « **temps de repos hebdomadaire réduit** ».

Un « temps de repos hebdomadaire normal » est toute période de repos **d'au moins 45 heures**.



« Temps de repos hebdomadaire réduit »



Le « temps de repos hebdomadaire réduit » est toute période de repos de moins de **45 heures**, pouvant être réduite à un minimum de **24 heures** consécutives.



Exemple 1: 24h01min est un repos hebdomadaire réduit.

Exemple 2 : 44h55min est un repos hebdomadaire réduit.

Période maximale de conduite pour un repos hebdomadaire



Après **6 jours de conduite maximum** (6x24h), le chauffeur est obligé de faire son repos hebdomadaire :



Les repos consécutifs

Au cours de deux semaines consécutives, un conducteur prend au moins

a) **deux** temps de repos hebdomadaires **normaux**;



b) **un** temps de repos hebdomadaire **normal** et **un** temps de repos hebdomadaire **réduit** d'au moins vingt-quatre heures.



Le repos hebdomadaire suivant le repos hebdomadaire réduit doit avoir une durée minimale de 45 heures.

Toute réduction du temps de repos hebdomadaire est compensée par une période de repos équivalente **prise en bloc avant la fin de la troisième semaine suivant la semaine en question.**

Semaine 1	36	
Semaine 2	45	
Semaine 3	45	
Semaine 4	45	9

Cas particuliers

Les 2 repos consécutifs réduits pour les chauffeurs internationaux

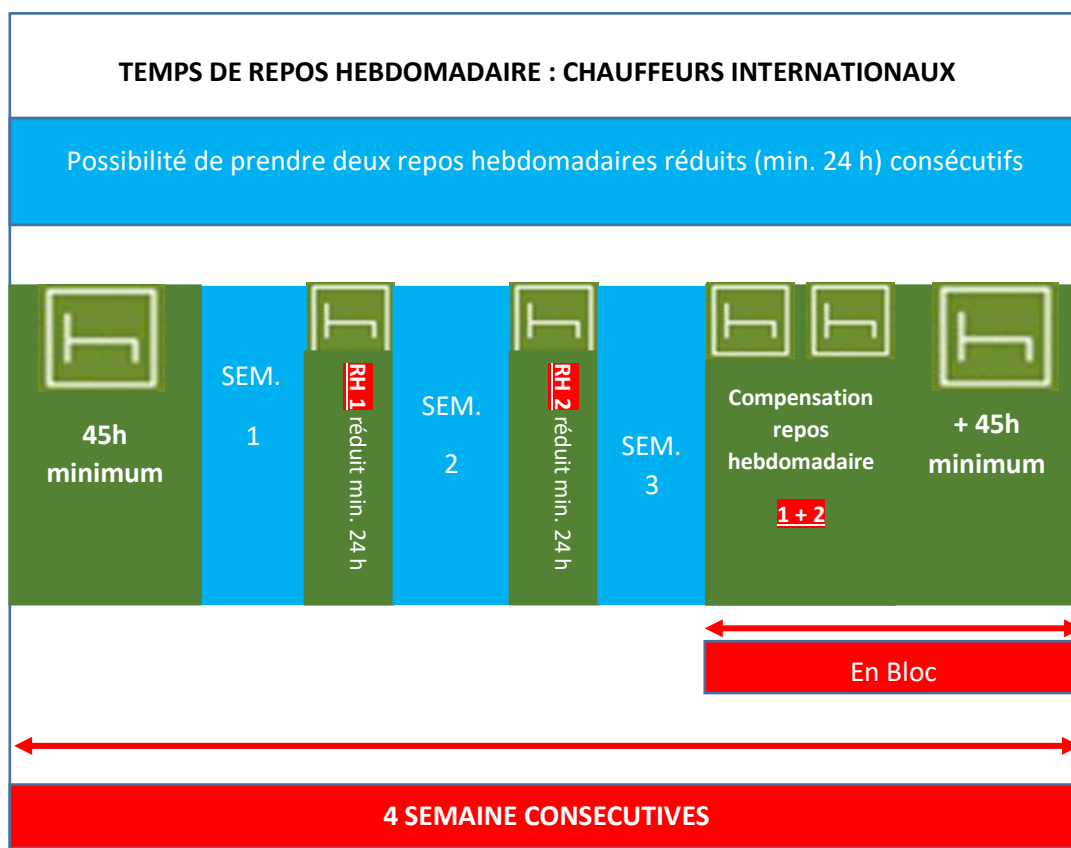
cf. article 8 du règlement CE 561/2006

Un conducteur effectuant un **transport international de marchandises** peut, en dehors de l'État membre d'établissement, prendre **deux** temps de repos hebdomadaires réduits (d'au moins 24 heures) consécutifs, à **condition** de prendre **à la fin de la troisième semaine de travail**, un repos hebdomadaire normal de 45 heures ajoutant au moins les 2x21 heures des deux repos hebdomadaires réduits.



En d'autres mots, lorsque deux temps de repos hebdomadaires réduits ont été pris de façon consécutive, le temps de repos hebdomadaire suivant est précédé d'un temps de repos en compensation de ces deux temps de repos hebdomadaires réduits.

De plus, tout repos pris en compensation de la réduction d'un temps de repos hebdomadaire est rattaché à un autre temps de repos d'au moins neuf heures.



Un chauffeur est considéré comme effectuant un transport international lorsqu'il commence les deux temps de repos hebdomadaires réduits consécutifs en dehors de l'État membre d'établissement de l'employeur et en dehors du pays de son lieu de résidence.

Lorsque deux temps de repos hebdomadaires réduits ont été pris de façon consécutive, le temps de repos hebdomadaire suivant est précédé d'un temps de repos en compensation de ces deux temps de repos hebdomadaires réduits.

Les temps de repos hebdomadaires normaux et tout temps de repos hebdomadaire de plus de quarante-cinq heures pris en compensation de la réduction d'un temps de repos hebdomadaire antérieur ne peuvent être pris dans un véhicule.

Ils sont pris dans un lieu d'hébergement adapté aussi bien pour les femmes que pour les hommes, comportant un matériel de couchage et des installations sanitaires adéquats. L'employeur prend en charge tous les frais d'hébergement à l'extérieur du véhicule. Les entreprises de transport organisent le travail des conducteurs de telle sorte que ces derniers soient en mesure de retourner au centre opérationnel de l'employeur auquel ils sont normalement rattachés pour y entamer leur temps de repos hebdomadaire, situé dans l'État membre d'établissement de leur employeur, ou **de retourner à leur lieu de résidence au cours de chaque période de quatre semaines consécutives, afin d'y passer au moins un temps de repos hebdomadaire normal ou un temps de repos hebdomadaire de plus de quarante-cinq heures pris en compensation de la réduction d'un temps de repos hebdomadaire.**

Toutefois, lorsqu'un conducteur a pris deux temps de repos hebdomadaires réduits consécutifs, **l'entreprise de transport organise le travail du conducteur de telle sorte que celui-ci soit en mesure de rentrer avant le début du temps de repos hebdomadaire normal de plus de quarante-cinq heures pris en compensation.**

L'entreprise documente la manière dont elle s'acquitte de cette obligation et conserve cette documentation dans ses locaux afin de la présenter à la demande des autorités de contrôle. Un temps de repos hebdomadaire à cheval sur deux semaines peut être comptabilisé dans l'une ou l'autre semaine, mais pas dans les deux.

Repos sur un ferry ou un train - Le temps de repos interrompu

cf. article 9 du règlement CE 561/2006

Le temps de repos sur un ferry ou un train peut être interrompu au maximum deux fois par d'autres activités dont la durée totale **ne dépasse pas une heure**. Pendant ce temps de repos journalier normal³⁴ (11 heures) ou ce temps de repos hebdomadaire réduit (24 heures), le conducteur dispose d'une cabine couchette ou d'une couchette. L'interruption « Ferry/Train » ne peut être appliquée lors d'une période de repos journalière réduite (9 heures).



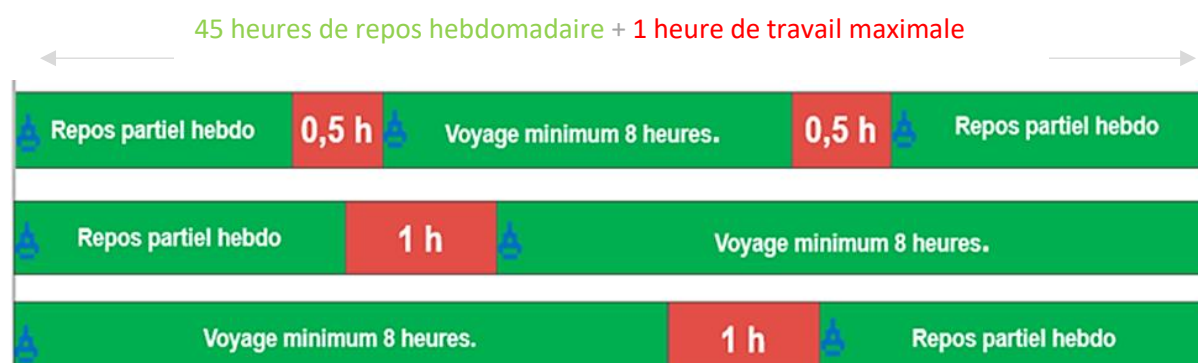
Le début du trajet en bateau ou en train doit être inscrit sur la feuille d'enregistrement ou avec le tachygraphe numérique via le menu tachygraphe de la carte de conducteur.

Important: après chaque interruption, l'inscription « bateau / train » doit être répétée sur la feuille d'enregistrement et sur le tachygraphe numérique au début du bloc de repos suivant.

En ce qui concerne les temps de repos hebdomadaires normaux, cette dérogation s'applique uniquement aux voyages en ferry ou en train lorsque:

- a) le voyage est prévu pour **une durée égale ou supérieure à 8 heures** ; et
- b) le conducteur a accès à **une cabine couchette** sur le ferry ou dans le train.

Le conducteur ne peut pas, avant l'embarquement et / ou après le débarquement du ferry / train, passer une partie de son repos hebdomadaire régulier dans le véhicule.



³⁴ Dans le cas d'un double équipage, 9 heures sont considérées comme un temps de repos régulier!

Manipulation :

- Lorsque le conducteur atteint le parking définitif en attendant d'embarquer sur le ferry ou le train, la carte de conducteur reste insérée dans le tachygraphe.
- Le conducteur termine son service en sélectionnant « Fin pays » dans le menu « Conducteur 1 » et met fin à son service.
- Le conducteur commence maintenant sa période de repos quotidien, qui doit durer au moins 11 heures.
- Lorsque le conducteur reçoit l'ordre d'embarquer sur le ferry ou le train, il démarre simplement dans ce mode. L'appareil passera automatiquement en mode « Conduite ».
- Une fois que le conducteur atteint sa position de stationnement, le tachygraphe passera automatiquement du mode « Conduite » au mode « Autre travail ». Le conducteur se rend ensuite dans le menu « Entrée véhicule », sélectionne « Début ferry » à l'aide des flèches , et confirme avec « OK ».
- Le conducteur retourne ensuite au menu principal et change l'état du tachygraphe de « Travail » à « Pause ». Dans le menu principal, on voit maintenant en bas à gauche le symbole  et en haut à droite le symbole .
- Avant de quitter le ferry ou le train, le conducteur retourne dans le menu « Entrée véhicule », sélectionne « Fin ferry », et confirme avec « OK ».
- Le conducteur peut alors quitter le ferry ou le train et rejoindre le prochain parking.

Attention, l'interruption est limitée à un maximum de 1 heure. Si l'embarquement a duré 25 minutes, le conducteur dispose de 35 minutes supplémentaires jusqu'au prochain parking.

Déplacement sur le lieu de prise en charge d'un véhicule

cf. article 9 du règlement CE 561/2006

*« Tout temps passé par un conducteur conduisant un véhicule n'entrant pas dans le champ d'application du règlement CE 561/2006 pour se rendre sur le lieu de prise en charge d'un véhicule entrant dans le champ d'application de ce règlement ou en revenir, lorsque celui-ci ne se trouve ni au lieu de résidence du conducteur ni à l'établissement de l'employeur auquel le conducteur est normalement rattaché, est considéré comme **une autre tâche**. »*

Un chauffeur se rendant sur un lieu...

- lui indiqué par l'employeur ;
- autre que l'établissement de l'employeur ;

afin de prendre en charge un véhicule équipé de tachygraphe, satisfait une obligation vis-à-vis à son employeur et par ce fait ne dispose pas librement de son temps. Ce temps est considéré comme une autre tâche .

Ceci s'applique aussi si, à la fin de la journée par exemple, ayant garé le camion, le chauffeur effectue le trajet retour vers le siège de l'entreprise ou son domicile avec la voiture. Le chauffeur doit cependant veiller à effectuer une saisie manuelle le lendemain.

Dépassement de la durée de conduite dans des circonstances exceptionnelles

cf. article 12 du règlement CE 561/2006

Afin de permettre au véhicule d'atteindre un point d'arrêt approprié, le conducteur peut, dans des **circonstances exceptionnelles**, déroger aux temps de conduite, en dépassant la durée de conduite journalière et hebdomadaire de 1 à 2 heures afin de rejoindre le centre opérationnel de l'employeur ou son lieu de résidence pour prendre un temps de repos hebdomadaire, pour autant que cela ne compromette pas la sécurité routière.

Les circonstances exceptionnelles en question sont par exemple des circonstances météorologiques exceptionnelles, une panne technique et des perturbations sérieuses et inhabituelles de la circulation (accident, blocage de la route).

N.B. : Attention ! Le trafic pendant les heures de pointes, une mauvaise météo annoncée bien à l'avance et la planification d'accès à un parking approprié ne sont pas à considérer comme des circonstances exceptionnelles! Elles sont à prévoir par le bureau d'expédition!

Le conducteur indique le motif d'une telle dérogation **manuellement sur la feuille d'enregistrement ou une sortie imprimée de l'appareil de contrôle ou dans le registre de service, au plus tard à son arrivée à destination ou au point d'arrêt approprié**. Tout dépassement de la durée de conduite est compensé par une période de repos équivalente, prise en bloc avec toute période de repos, **au plus tard à la fin de la troisième semaine suivant la semaine en question**.

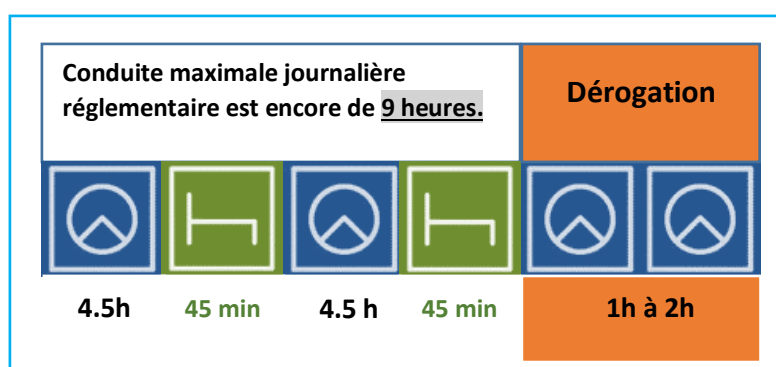
En fin de compte, la validité de la dérogation reste à l'appréciation du contrôleur responsable qui doit la mettre en contexte avec une multitude de facteurs tels que les preuves fournies et la régularité des infractions constatées.

Les modalités de la conduite allongée précitée sont les suivantes :

Afin de pouvoir bénéficier d'une conduite supplémentaire dérogatoire après avoir atteint le maximum de conduite réglementaire, trois cas se présentent.

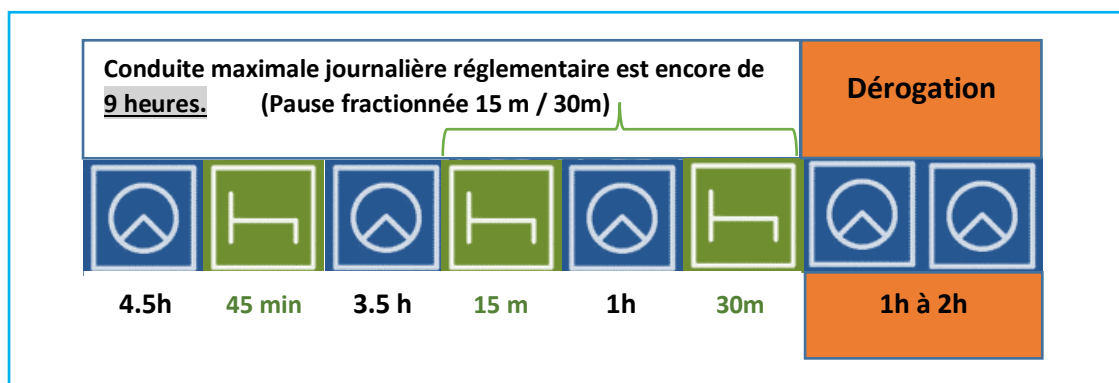
Cas 1 : La conduite maximale journalière réglementaire est de 9 heures et il faut terminer une deuxième conduite de 4h30 dans un bloc :

Dans ce cas, après ce deuxième bloc de conduite de 4h30m, une pause de 45 minutes **doit** être prise. La dérogation de rentrer avec une conduite supplémentaire de 1-2 heures implique le respect de l'obligation de prendre une pause de 45 minutes après une conduite de 4h30m.



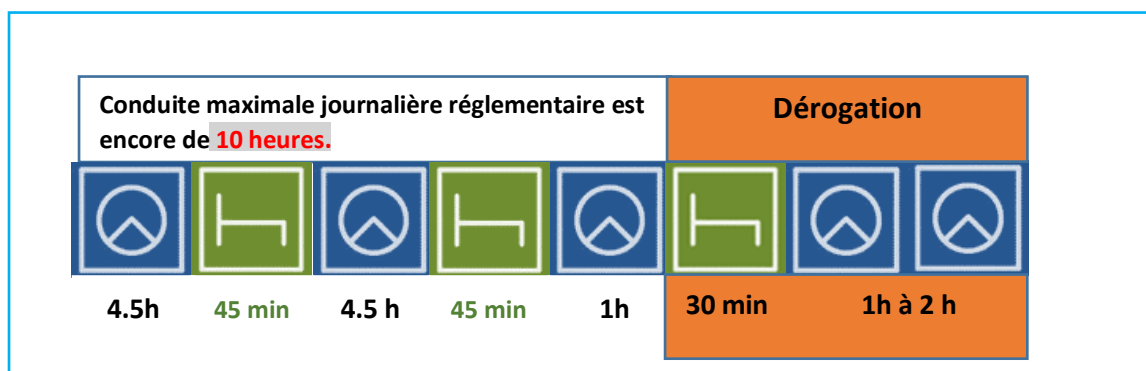
Cas 2 : La conduite maximale journalière réglementaire est de 9 heures et il faut scinder la deuxième conduite de 4h30 en deux blocs (p.ex. 3.5 heures puis 1 heure) :

Dans ce cas, afin de pouvoir bénéficier de la conduite dérogatoire de 1 à 2 heures supplémentaires, il faut veiller à ce que la pause de 45 minutes soit prise en deux fois (15 minutes et 30 minutes minimum) comme l'exige la réglementation dans le cas « normal ».



Cas 3 : La conduite maximale journalière réglementaire est cette fois-ci de 10 heures et la dernière conduite d'une heure réglementairement possible vient d'être effectuée :

Dans ce cas, afin de pouvoir bénéficier de la conduite dérogatoire de 1 à 2 heures supplémentaire, il est **obligatoire de prendre 30 minutes de pause au minimum** avant de poursuivre cette conduite supplémentaire.



Opérations de transport dans des cas d'urgence

Dans des cas d'urgence (**exemple: catastrophe naturelle**), les États membres de l'UE peuvent accorder, dans des circonstances exceptionnelles, une dérogation temporaire **pour une durée ne dépassant pas trente jours**, qu'ils motivent dûment et notifient immédiatement à la Commission européenne. La Commission publie immédiatement ces informations sur un site internet public. Elle notifie aux autres États membres toute dérogation accordée.

Preuves fournies par un Etat membre lors d'une sanction ou d'une ouverture de procédure

1. Le conducteur conserve toute preuve fournie par un État membre relative à une sanction ou à l'ouverture d'une procédure jusqu'à ce que la même infraction ne puisse plus entraîner une deuxième procédure ou une deuxième sanction.
2. Le conducteur fournit cette preuve sur demande.
3. Un conducteur qui travaille pour plus d'une entreprise de transport ou qui est à la disposition de plus d'une entreprise de transport fournit suffisamment d'informations à chacune de ces entreprises pour lui permettre de se conformer à la réglementation.

Document officiel de la République de France, intitulé 'PROCES-VERBAL D'INFRACTION'. Il est émis par la Direction Départementale des Territoires de la Seine-Saint-Denis. Le document contient des informations sur le conducteur, le véhicule, l'infraction commise, et les mesures prises. Il est daté du 10/05/2017 et porte le numéro 17-00000000000000000000.

Exemple d'une preuve fournie par un État membre de l'U.E.

Moyens des Etats-membres face à des infractions compromettant la sécurité routière

Afin de répondre aux cas où un État membre estime qu'une infraction a été commise, qui est manifestement de nature à compromettre la sécurité routière, il peut habiliter l'autorité compétente à faire **immobiliser** le véhicule concerné **jusqu'à ce qu'il ait été remédié à la cause de l'infraction**.

Les États membres peuvent **obliger** le conducteur à observer un **temps de repos journalier**. Le cas échéant, les États membres peuvent également procéder au **retrait**, à la **suspension** ou à la **restriction** de la **licence de l'entreprise**, si ladite entreprise est établie dans l'État membre en question, ou procéder au retrait, à la suspension ou à la restriction du **permis de conduire** d'un conducteur. La Commission élabore des lignes directrices visant à promouvoir une application harmonisée des dispositions.

Enregistrement des activités et pictogrammes du tachygraphe



Temps de disponibilité³⁵



Lors de son temps de disponibilité, le conducteur n'est pas tenu de rester à son poste de travail, mais doit être disponible pour répondre à des appels éventuels lui demandant d'entreprendre ou de reprendre la conduite ou de faire d'autres travaux. Ce temps comprend entre autre :

- L'accompagnement d'un véhicule transporté par ferry-boat ou par train ;
- Les périodes d'attente aux frontières et celles dues à des interdictions de circulation ;
- Le temps passé pendant la marche du véhicule à côté du conducteur (conduite en équipage).

Autre tâche³⁶ (temps de travail)

On entend par une autre tâche :



- Toutes les activités liées au transport par route **sauf la conduite** ;
- Nettoyage, entretien du véhicule ;
- Rédaction des documents de transport, contrôle routier ;
- Installation au poste de conduite (Abfahrtskontrolle) ;
- Marchandises : dételage, attelage, chargement, déchargement ;
- Voyageurs : assistance des voyageurs pendant la montée et la descente ;
- Temps passé lors d'un contrôle routier ;
- **Tout temps passé** par un conducteur conduisant un véhicule **n'entrant pas dans le champ d'application de la réglementation** pour se rendre sur le lieu de prise en charge d'un véhicule entrant dans le champ d'application ou en revenir, lorsque celui-ci ne se trouve ni au lieu de résidence du conducteur ni à l'établissement de l'employeur auquel le conducteur est normalement rattaché, est considéré **comme une autre tâche**³⁷.



³⁵ Tel que défini à l'article 3 point b suivant la directive 2002/15/CE.

³⁶ Tel que défini à l'article 3 point a suivant la directive 2002/15/CE.

³⁷ Cf. intitulé « Déplacement sur le lieu de prise en charge d'un véhicule ».

Les temps de **disponibilité** doivent être enregistrés dans le tachygraphe avec le symbole



Les temps de travail **autre tâche** doivent être enregistrés dans le tachygraphe avec le symbole



Les temps de **pause et de repos** doivent être enregistrés dans le tachygraphe avec le symbole



Dès que le véhicule commence à rouler, l'activité « **conduite** » est sélectionnée **automatiquement** par le tachygraphe, sans aucune intervention du chauffeur. Les périodes d'immobilité du véhicule doivent toujours être enregistrées par le chauffeur lui-même avec les touches à flèches présentes sur l'appareil conformément à ses activités effectuées (autres tâches de travail, disponibilité ou repos).

C'est une obligation importante qui incombe au chauffeur de manipuler les touches à flèches du tachygraphe et de se positionner sur le symbole correspondant à ses activités effectuées.

Il est intéressant de noter que les autorités compétentes pour l'homologation des tachygraphes permettent de prévoir une option préprogrammée qui peut être activée 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, d'enregistrer ses activités sur le tachygraphe digital en accord avec leur déroulement des activités. La responsabilité du chauffeur de manipuler adéquatement les touches à flèches du tachygraphe ne se limite pas seulement à devoir se positionner sur le symbole correspondant à ses activités effectuées, il doit également veiller à enregistrer correctement ses périodes d'inactivité.

En effet, le règlement CE N° 165/2014 a signé l'arrêt de mort des attestations (patronales) de (non) activité. Il précise désormais que lorsque, par suite de son éloignement du véhicule, le conducteur ne peut pas utiliser le tachygraphe installé dans le véhicule, les pauses, repos, congés annuels ou congés de maladies doivent également être enregistrées à l'aide de la fonction de saisie manuelle dont dispose le tachygraphe.

Le formulaire d'attestation n'est plus requis pour les activités qui peuvent être enregistrées au moyen du tachygraphe. Les enregistrements de tachygraphes constituent la première source d'information dans le cadre des contrôles routiers. L'absence d'enregistrements de tachygraphe ne devrait être justifiée que par des raisons objectives.

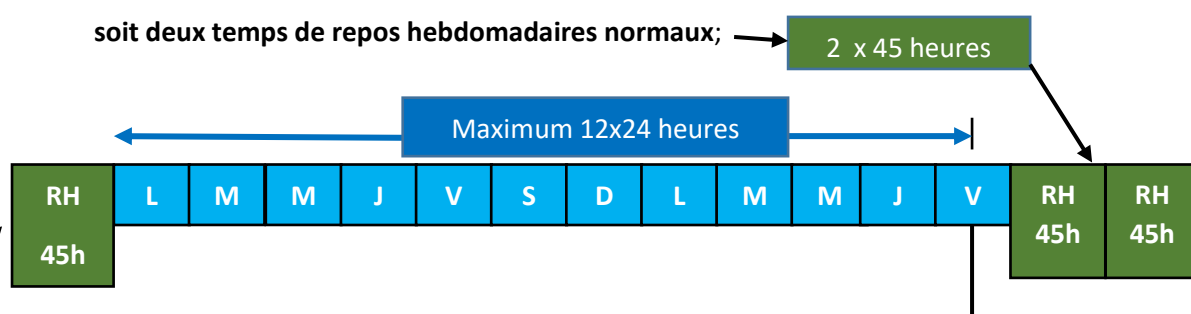
Temps de repos hebdomadaire repoussé dans le transport par autocars et autobus

Dans le cas du transport par autocars et autobus, le temps de repos hebdomadaire peut être repoussé de 12 périodes de 24 heures consécutives au maximum à compter **du temps de repos hebdomadaire normal**.

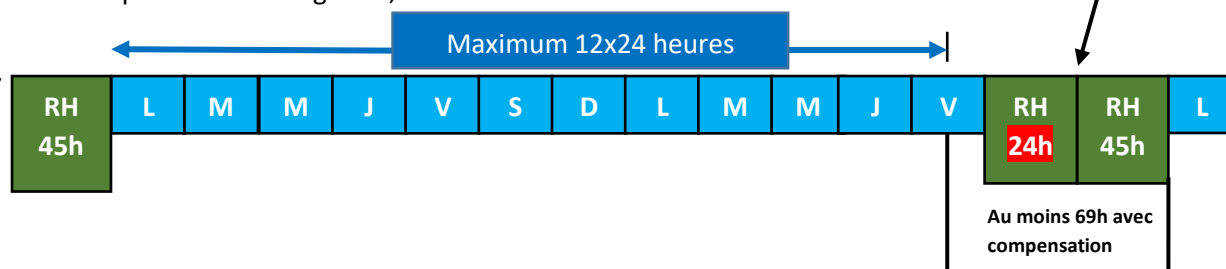
Les conditions à respecter sont :

- que le service de transport comprenne au moins une période de vingt-quatre heures consécutives dans un État membre ou un pays tiers auquel le règlement N° 561/2006 s'applique, autre que celui dans lequel le service a démarré;
- que le conducteur **prenne après** le recours à la dérogation: **12 x 24 = 288 heures**

soit deux temps de repos hebdomadaires normaux;



- soit un temps de repos hebdomadaire normal et un temps de repos hebdomadaire réduit d'au moins **24 heures**. Toutefois, la réduction est compensée par un temps de repos équivalent pris en bloc avant la fin de la troisième semaine suivant l'expiration de la période de dérogation;



- le véhicule soit équipé d'un appareil de contrôle³⁸; et
- au cas où la conduite aurait lieu pendant la période comprise entre vingt-deux heures et six heures, il y ait plusieurs conducteurs à bord du véhicule ou que la période de conduite soit réduite à trois heures.

³⁸ Contrôle conformément aux exigences de l'annexe I B du règlement (CEE) no 3821/85.

Changements avec le règlement (UE) 2024/1258

Le règlement (UE) 2024/1258 introduit des changements dans le secteur du transport occasionnel de voyageurs permettant plus de flexibilité.

Fractionnement des pauses

Une nouveauté importante concerne la flexibilité des pauses pour les conducteurs de services occasionnels de transport de voyageurs. Contrairement au règlement (CE) n° 561/2006, qui impose une pause de 45 minutes après 4h30 de conduite sans possibilité de fractionnement, la nouvelle réglementation autorise désormais de scinder cette pause en deux segments de 15 minutes minimum chacun tout en respectant la durée minimale totale requise de 45 minutes.

Cette mesure permet aux conducteurs d'un transport occasionnel de voyageurs d'adapter leurs temps de pause aux réalités du trajet, par exemple en fonction des possibilités de stationnement ou des besoins des passagers.

Pause 1	Pause 2
18 minutes	27 minutes
25 minutes	20 minutes
30 minutes	15 minutes

Exemples de pauses possibles

Report des temps de repos journaliers

Le règlement 2024/1258 introduit également une souplesse quant au report des temps de repos journaliers pour les conducteurs de transport occasionnel. En effet, ce règlement permet de repousser le début du repos journalier jusqu'à une heure au-delà de la limite, à condition que la durée de conduite n'excède pas 7 heures et que le service soit planifié sur une période d'au moins 6 jours consécutifs. Pour un voyage de 8 jours consécutifs, le début de repos journalier peut être repoussé deux fois d'une heure dans les mêmes conditions. Cette adaptation vise à offrir une meilleure flexibilité dans la planification des trajets longue distance tout en maintenant une protection des conditions de repos.

En guise d'exemple, donnons l'exemple d'un chauffeur accompagnant un groupe de touristes pour une visite de six jours. Le transport des vacanciers commence chaque jour à 8h00 du matin afin de visiter des attractions. Avec les anciennes règles, le chauffeur aurait été contraint d'arrêter toute conduite après 23h00 puisque l'amplitude maximale de 15 heures a été atteinte. Or, la nouvelle disposition permet pour un voyage de 6 jours d'étendre son amplitude par 1 heure à condition que sa conduite totale ce jour-là ne dépasse pas 7 heures. Ceci permet au chauffeur dans cet exemple de faire rentrer le groupe de touriste lorsqu'il existe un retard auprès d'une attraction.

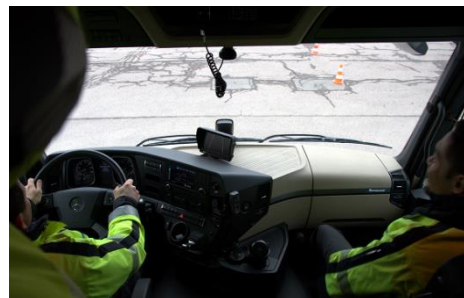
Période de 25 h				
08h30 Début		Fin 09h:30		
max 7 h de 	max 3 h 	 > 45 '		 début 22h30 min 11h
max 7 h de 	max 3h 	 > 45 '		 début 00h30 min 9 h

Les interdictions de repos en cabine

Les temps de repos hebdomadaires normaux, ainsi que tout temps de repos hebdomadaire de plus de quarante-cinq heures pris en compensation de la réduction d'un temps de repos hebdomadaire antérieur, **ne peuvent pas être pris dans un véhicule**.³⁹ Ils sont pris dans un lieu d'hébergement adapté aussi bien pour les femmes que pour les hommes, comportant un matériel de couchage et des installations sanitaires adéquates.

Conduite en double équipage

La conduite en double équipage est définie comme la situation dans laquelle, pendant une période de conduite comprise entre deux temps de repos journaliers consécutifs, ou entre un temps de repos journalier et un temps de repos hebdomadaire, il y a au moins deux conducteurs à bord du véhicule pour assurer la relève. Au cours **de la première heure de conduite en équipage**, la présence d'un autre ou d'autres conducteurs est facultative, mais elle est obligatoire pour le reste de la période à courir.



Temps de conduite journaliers et hebdomadaires

La conduite en double équipage est **sans incidence**⁴⁰ sur les temps de conduite journaliers et hebdomadaires. Le temps maximal de conduite par chauffeur ne change pas et reste donc de **9 heures par jour**, pouvant être prolongées **jusqu'à 10 heures deux fois par semaine** et de **90 heures sur deux semaines consécutives**.

Interruptions des temps de conduite

En ce qui concerne les interruptions des temps de conduite, le nouveau règlement 2020/1054 (« pack mobilité 1 ») apporte la précision suivante au règlement CE N° 561/2006 : un chauffeur qui participe à la conduite en équipage d'un véhicule peut prendre une pause de **45 minutes** dans un véhicule conduit par un autre chauffeur, **à condition qu'il ne soit pas chargé d'assister le chauffeur du véhicule**.

Temps de repos journaliers

Le règlement CE N° 561/2006 précise qu'un chauffeur qui participe à la conduite en équipage d'un véhicule doit avoir pris un nouveau temps de repos journalier d'au moins **9 heures dans les trente heures qui suivent la fin d'un temps de repos journalier ou hebdomadaire**.

Il est cependant important de noter que le temps passé dans un véhicule est considéré comme du temps de repos journalier uniquement dans le cas où le véhicule se trouve à l'arrêt. Concrètement, cela signifie donc qu'un sommeil pris par le second chauffeur pendant que l'autre membre d'équipage conduit ne correspond pas à un temps de repos quotidien mais bien à un temps de disponibilité.

³⁹ Cf. article 8 règlement CE 561 / 2006

⁴⁰ Exception : Repos sur un ferry ou un train, cf. intitulé correspondant.

De même, il convient de noter que si le temps de repos journalier peut être pris dans la couchette de la cabine, c'est à la condition que le véhicule soit à l'arrêt.

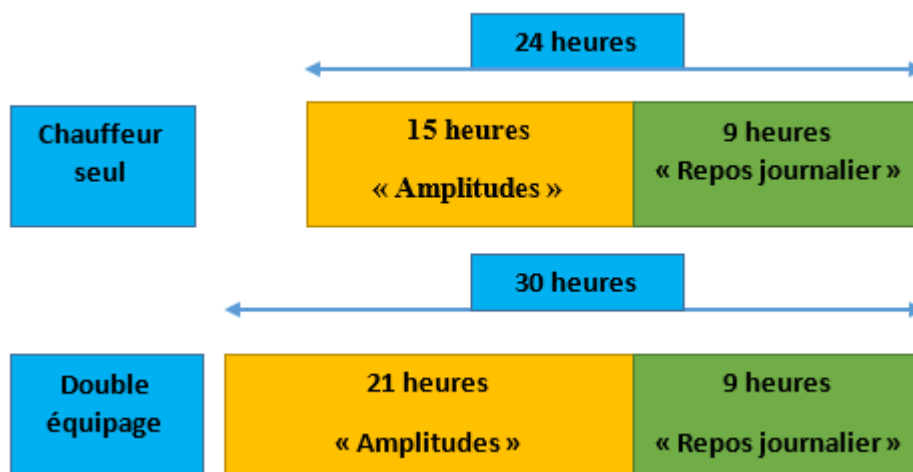


Schéma : Comparaison des périodes du chauffeur seul vis-à-vis au double équipage.

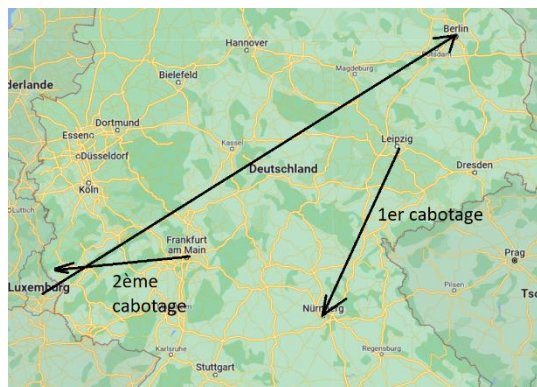
Temps de repos hebdomadaire

La conduite en double équipage est sans incidence sur les temps de repos hebdomadaires.

Cabotage

Afin d'expliquer le cabotage⁴¹, prenons l'exemple d'un chauffeur qui part avec son camion, de Luxembourg-Ville avec de la marchandise luxembourgeoise à destination de l'Allemagne, plus précisément Berlin.

Le transport de marchandise sera considéré comme transport international, lorsque la frontière allemande aura été franchie. Le transport international est soumis à certaines conditions. Le détail de ces dernières dépasserait le cadre de l'explication du cabotage.



Lorsque le conducteur arrive à Berlin, il y décharge complètement sa marchandise d'origine luxembourgeoise. Il peut maintenant retourner au Luxembourg. Afin de ne pas faire des kilomètres à vide sur le chemin du retour, sa société logistique aura la possibilité de l'envoyer à Leipzig pour y charger son camion avec une marchandise en destination de Nürnberg. Arrivé à Nürnberg, le chauffeur décharge son camion et aura fait ainsi son premier cabotage (Leipzig-Nürnberg). Toujours sur le chemin du Luxembourg, la société du chauffeur l'envoie à Frankfurt am Main pour récupérer une cargaison à destination de Bitburg et, une fois arrivé, il y décharge la marchandise au client et son 2ème cabotage aura été fait (Frankfurt-Bitburg).

Conclusion, le chauffeur d'un véhicule destiné au transport de marchandise qui effectue une livraison internationale (ici Luxembourg-Berlin) aura la possibilité de faire plusieurs missions de cabotage (sous condition d'avoir franchi la frontière avec un camion chargé et ensuite vidé son camion, dans cet exemple Berlin) ou une seule mission (si par exemple il rentre à vide dans un autre Etat membre).

Il est important de noter que les services de cabotage sont soumis à des réglementations légales qui définissent précisément le délai après le passage de la frontière auquel ils peuvent être effectués.

L'avantage principal du cabotage est la possibilité d'optimiser le transport international. Lorsque le camion rentre au pays vide après avoir déchargé la cargaison, le transporteur subit des frais sans faire de profit sur les kilomètres parcourus. La prise en compte des transports supplémentaires sur le chemin de retour permet de réduire les trajets à vide. En conséquence, les entreprises du domaine du transport en bénéficient en réduisant les coûts d'exploitation et en augmentant le nombre de commandes et les clients profitent d'une plus grande disponibilité des services et de prix plus compétitifs ; la meilleure efficacité permet également de réduire l'impact négatif sur l'environnement.

Depuis février 2022, le détachement des employés dans le transport est soumis à de nouvelles dispositions. Ces changements concernent le calcul de la rémunération du temps de travail dans un autre pays et incluent donc les conducteurs effectuant le transport en cabotage. Dans ce cas, la rémunération doit être calculée conformément à la législation locale et ne peut être inférieure au salaire minimum du pays où le service est effectué.

Le délai de 7 jours pendant lesquels le transporteur a le droit d'effectuer 3 trajets en cabotage reste inchangé. Cependant, un délai de grâce obligatoire de 4 jours a été introduit. Il n'est pas possible de commencer une autre mission de cabotage dans un pays avant l'expiration de ce délai. Un autre

⁴¹ L'accès au marché (et le cabotage) est défini par le règlement UE 1072/2009. Les règles actuelles de cabotage peuvent être trouvées dans le règlement UE 2020/1055.

changement important est la possibilité pour les Etats membres d'étendre les dispositions relatives au cabotage sur le transport combiné.

Regard vers l'avenir

La technologie du tachygraphe et la réglementation y afférente vont continuer à s'adapter au fil du temps. Afin d'obtenir une vue d'ensemble, ici un tableau résumant les principaux changements à venir :

Quand?	Quoi?
21/08/2024	Obligation des autorités de contrôle d'être équipées avec des dispositifs de détection précoce pour la communication des données des tachygraphes. Ceci permet la détection des temps de conduite et de repos à distance.
31/12/2024	La Commission européenne présente un rapport sur la disponibilité d'installations de repos pour les conducteurs et de parkings sécurisés. Ce rapport peut énumérer des mesures visant à accroître le nombre et la qualité des aires de stationnement sécurisés.
	Elargissement de la période de contrôle à 56 jours .
	Retrofit des tachygraphes pour le transport international.
18/08/2025	Changement des tachygraphes de type « smart » tachygraphe (Gen 2, version 1) pour le transport international .
31/12/2025	La Commission européenne élabore un rapport évaluant l'utilisation des systèmes de conduite autonomes dans les Etats membres.
01/07/2026	Elargissement aux véhicules + 2,5 T du champ d'application du règlement pour les opérations de transport international et le cabotage (obligation de les équiper de tachygraphes intelligents).

Annexes

Liste des symboles des pays

	Pays	Code pays			
	Luxembourg	L		Malta	M
	Albania	AL		Moldava	MD
	Andorra	AND		Monaco	M
	Armenia	ARM		Montenegro	MNE
	Austria	A		Netherlands	NL
	Azerbaijan	AZ		North Macedonia	MK
	Belarus	BY		Norway	N
	Belgique	B		Poland	PL
	Bosnia Herzegovina	BIH		Portugal	P
	Bulgaria	BG		Romania	RO
	Croatia	HR		Russia	RUS
	Cyprus	CY		San Marino	RSM
	Czech Republic	CZ		Serbia	SRB
	Denmark	DK		Slovakia	SK
	Estonia	EST		Slovenia	SLO
	Faroe Islands	FR		Spain	E
	Finland	FIN		Sweden	S
	France	F		Switzerland	CH
	Georgia	GE		Tajikistan	TJ
	Deutschland	D		Türkiye	TR
	Greece	GR		Turkmenistan	TM
	Hungary	H		Ukraine	UA
	Iceland	IS		United Kingdom	UK
	Ireland	IRL		Uzbekistan	UZ
	ITALY	I		Vatikan City	V
	Kazakhstan	KZ		European Community	EC
	Latvia	LV		Rest of Europe	EUR
	Liechtenstein	FL		Rest of the World	WLD
	Lithuania	LT			

Symboles des provinces espagnoles

Provinces espagnoles 	
Andalucía	AN
Aragón	AR
Asturias	AST
Cantabria	C
Cataluña	CAT
Castilla-león	CL
Castilla-La-Mancha	CM
Valencia	CV
Extremadura	EXT

Galicia	G
Baleares	IB
Canarias	IC
La Rioja	LR
Madrid	M
Murcia	MU
Navarra	NA
Pais Vasco	PV
Ceuta	CE
Melilla	ME

Glossaire

GNSS	Global Navigation Satellite System (Système de navigation par satellites)
DSRC	Dedicated short range communication (Technologie de transmission sans fil)
ITS	Intelligent Transport Systems (Interface de transmission de données)
KITAS	Capteur dans la boîte de vitesse transmettant les impulsions de vitesse au tachygraphe
OBW	On-board weighing system (Système de pesage à bord du véhicule)
SNCA	Société nationale de circulation automobile
AETR	Accord Européen sur les Transports Routiers (1971)

Solution de la question de la page 42

Irrégularités sur le ticket d'impression journalier des activités du chauffeur :

- En comparant la date d'impression (03/02/2023) et la date du dernier étalonnage (05/01/2021), on constate que l'intervalle de temps entre les deux excède 2 ans. Comme la validité d'un étalonnage n'est que de 2 ans, ce dernier est expiré et le tachygraphe ne peut être utilisé jusqu'à ce qu'un nouvel étalonnage soit effectué.
- Une mauvaise manipulation peut être constatée au début de la journée. Le chauffeur a accidentellement mis le tachygraphe en mode out à 05 :13. Comme la carte conducteur restait dans l'appareil, le tachygraphe a continué d'enregistrer la conduite sur la carte du chauffeur. Après 8 minutes de conduite, le chauffeur s'est rendu compte qu'il était en mode out et s'est arrêté pour sortir du mode out (mode travail pendant 2 minutes).



Souvent, un premier indice est l'étiquette d'étalonnage apposée auprès de l'intérieur de la porte du camion.

Bibliographie

1. DTCO® INTELLIGENT – COMMENT LE TACHYGRAPHE DEVIENT APORTEUR DE SOLUTIONS. *Site de VDO - Producteur de tachygraphes digitaux*. [En ligne] <https://www.fleet.vdo.fr/vdo-magazine/dtco-intelligent/>.
2. Cabotage. De quoi s'agit-il et quels changements apportera le Paquet Mobilité ? *MARATHON International Logistics*. [En ligne] <https://emarathon.eu/fr/blog/cabotage-paquet-mobilite/>.
3. FleetGO: Solutions de gestion de flotte. *Le tachygraphe intelligent; le nouvea chronotachygraphe*. [En ligne] <https://fleetgo.fr/tachygraphe/le-tachygraphe-intelligent/>.
4. Mobility and Transport - site web officiel de l'Union européenne. *Règles en matière de cabotage applicables à partir du 21 février 2022*. [En ligne] https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/mobility-package-i/market-rules/rules-cabotage-applicable-21-february-2022_fr.
5. FNTR - Fédération nationale des transports routiers. *Paquet Mobilité – Application et Contrôles - Dès le 2 février 2022 : Obligatoire d'enregistrer le passage frontière*. [En ligne] <https://www.fntr.fr/espace-presse/actualites-agenda/paquet-mobilite-application-et-contrôles-des-le-2-fevrier-2022>.
6. Service public fédéral Mobilité et Transports. *Temps de conduite et de repos*. [En ligne] https://mobilit.belgium.be/fr/circulationroutiere/transport_marchandises_et_voyageurs/temps_conduite_et_repos.
7. Frank, Faßbender et Götz , Bopp. *Lenk- und Ruhezeiten 2020*. s.l. : Verlag Heinrich Vogel, 2020.
8. RÈGLEMENT (CE) N° 561/2006 du Parlement Européen et du Conseil.
9. RÈGLEMENT (UE) N° 165/2014 du Parlement Européen et du Conseil.
10. Règlement grand-ducal du 19 octobre 2018 modifiant le règlement grand-ducal du 16 juin 2011[...]
11. RÈGLEMENT (UE) N° 2020/1054 du Parlement Européen et du Conseil du 15 JUILLET 2020.
12. Diverses photos issus de l'internet ainsi que de contrôles quotidiens.
13. *Présentations fournis par DOMFORMATEUR*. [En ligne] <https://www.domformateur.com/>.
14. Heinrich Vogel Verlag. E-learning - Fahrerschulung Lenk- und Ruhezeiten. August 2020.
15. Directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier.
16. (B), Union professionnelle du transport et de la logistique (UPTR). Temps de conduite et de repos & utilisation du tachygraphe. *Mise à jour consolidé*. 09 2020.
17. IRU Academy - World transport organisation.
18. Axec Formateurs Formations. "Guide du chrono". [En ligne] <https://guideduchrono.com/>.
19. TRACE2 Enforcement Guidance Document on Regulation (EC) No 561/2006 – Driving and Resting Times
20. Site de Stoneridge, [En ligne] <https://stoneridge-tachographs.com/de/>