

N° 005030-01

mars 2007

Le contrôle des temps de conduite avec le chronotachygraphe numérique



CONSEIL GÉNÉRAL DES PONTS ET CHAUSSÉES

Rapport n° 005030-01

Le contrôle des temps de conduite avec le chronotachygraphe numérique

établi par

Marc D'AUBREBY,
ingénieur général des ponts et chaussées

Michel SOCIE,
inspecteur général de l'équipement

Destinataires

Le Directeur du Cabinet du Ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer
Le Directeur général de la mer et des transports
Le Directeur des transports maritimes, routiers et fluviaux

note à l'attention de

Monsieur le Ministre des transports,
de l'équipement, du tourisme et de la mer

A l'attention de
Monsieur le Directeur du Cabinet

ministère
des Transports
de l'Équipement
du Tourisme
et de la Mer



Conseil général
des Ponts
et Chaussées
Le Vice-Président

La Défense, le 20 mars 2007

Rapport n° 005030-01: **Le contrôle des temps de conduite
avec le chronotachygraphe numérique**

Les organisations professionnelles du transport routier de marchandises et de voyageurs ont fait état auprès du ministre de difficultés résultant des modalités de décompte par le chronotachygraphe numérique des temps d'activités des conducteurs routiers selon le principe dit de « la minute indivisible ». Elles soulignent que ce mode de décompte des temps entraînerait des écarts par rapport aux temps de conduite enregistrés par un chronotachygraphe analogique.

Le ministre a donc demandé à la direction générale de la mer et des transports d'analyser les écarts constatés, et au Conseil général des Ponts et Chaussées de définir les mesures d'adaptation du contrôle des transports routiers qui paraîtraient, le cas échéant et au vu de cette analyse, nécessaires.

Le rapport ci-joint, établi par **MM. Marc D'AUBREBY**, ingénieur général des ponts et chaussées et **Michel SOCIE**, inspecteur général de l'équipement, répond à cette demande.

Le chronotachygraphe numérique est beaucoup plus précis dans les décomptes de temps, et les difficultés rencontrées résultent du fait que cette précision a justifié que soit mise en place une définition du temps de conduite, alors qu'il n'en existait pas précédemment et qu'étaient seulement examinés les temps de déplacement (à plus de 5 km/h) du véhicule.

Cette nouvelle définition du temps de conduite paraît l'un des meilleurs compromis possible pour définir un temps de conduite continu compatible avec l'objectif de sécurité routière qui reste prioritaire.

Cette nouvelle définition n'étant pas applicable dans le cas de véhicules équipés d'un chronotachygraphe analogique, il paraît légitime que soient mises en place des mesures transitoires pour assurer un contrôle équitable et donner aux entreprises un temps d'adaptation nécessaire à la réorganisation de certains plans de transport.

Tour Pascal B
92055 La Défense cedex
téléphone :
01 40 81 21 22
télécopie :
01 40 81 23 24
courriel :
Cgpc-sg
@equipement.gouv.fr

.../...

Des discussions ayant eu lieu avec les représentants des organisations professionnelles, il est apparu qu'il serait équitable à ce titre que soit instituée dans la pratique du contrôle, pendant une période de quatre ans à compter du 1er janvier 2007, une tolérance, sous la forme de la neutralisation d'une minute par bloc de temps de conduite, dans une limite maximale de 15 minutes pouvant être déduites à ce titre par période de 4 heures 30 minutes de conduite; cette limite maximale de 15 minutes aurait vocation à être dégressive dans le temps.

Il s'agirait donc en l'espèce de clarifier, d'harmoniser, et de borner dans le temps, les pratiques de terrain des agents de contrôle dont le souci a toujours été de concentrer leurs actions sur les infractions les plus graves, mais en aucun cas de considérer qu'il y aurait une quelconque majoration des temps de conduite dûe aux mesures issues de l'appareil. Enfin, s'agissant d'une tolérance dans la pratique du contrôle, il est rappelé que cette tolérance ne peut avoir pour effet de modifier la règle, ni d'écarter les sanctions susceptibles d'être demandées par les procureurs de la république sous l'autorité fonctionnelle desquels sont effectués les contrôles.

La publication de ce rapport par voie électronique sur le site du ministère interviendra, sauf objection de votre part, dans un délai de deux mois à compter de la présente diffusion.

Signé

Claude MARTINAND

Diffusion du rapport n° 005030-01

- le directeur du Cabinet du ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer	2 ex
- le secrétaire général du ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer	2 ex
- le directeur général de la mer et des transports	2 ex
- le directeur des transports maritimes, routiers et fluviaux	2 ex
- la sous-directrice des transports routiers	2 ex
- le sous directeur du travail et des affaires sociales des transports	1 ex
- le haut-fonctionnaire de défense (SDS)	2 ex
- le chef de l'inspection générale du travail des transports	2 ex
- le vice-président du CGPC	1 ex
- la présidente et les présidents de section du CGPC	7 ex
- les secrétaires de section du CGPC	7 ex
- MM. D'AUBREBY, SOCIE	2 ex
- archives CGPC	1 ex

Sommaire

Résumé	page 5
1-Introduction et contenu de la mission	page 7
2 -Le contexte	page 9
La réglementation	page 9
Le décompte des temps de conduite	page 9
Les différences d'enregistrement	page 10
Les différences d'analyse	page 11
3 -Organismes et entreprises rencontrés	page 12
Les difficultés rencontrées par les entreprises	page 12
L'appréciation des organisations syndicales de salariés	page 13
4 -Les mesures proposées pour le contrôle	page 14
Annexes	
Annexe 1 : Communiqué du ministre	page 17
Annexe 2 : Lettre de mission	page 18
Annexe 3 : Liste des organismes et entreprises rencontrées	page 20
Annexe 4 : Diagrammes comparatifs	page 21
Annexe 5 : Exemple de retranscription	page 23

Résumé

Les organisations professionnelles du transport routier de marchandises et de voyageurs ont fait état auprès du ministre chargé des transports de difficultés résultant des modalités de décompte par le chronotachygraphe numérique des temps d'activités des conducteurs routiers selon le principe dit de « la minute indivisible ». Elles soulignent que ce mode de décompte des temps entraînerait des écarts par rapport aux temps de conduite enregistrés par un chronotachygraphe analogique.

Le ministre a donc demandé à la direction générale de la mer et des transports d'analyser les écarts constatés, et au Conseil général des Ponts et Chaussées de définir les mesures d'adaptation du contrôle des transports routiers qui paraîtraient, le cas échéant et au vu de cette analyse, nécessaires.

Le chronotachygraphe numérique est beaucoup plus précis dans les décomptes de temps, et les difficultés rencontrées résultent du fait que cette précision a justifié que soit mise en place une définition du temps de conduite, alors qu'il n'en existait pas précédemment et qu'étaient seulement examinés les temps de déplacement (à plus de 5 km/h) du véhicule.

Cette nouvelle définition du temps de conduite applicable au seul chronotachygraphe numérique, qui permet la comptabilisation des arrêts de très courtes durées (feux, stop, embouteillages, etc...) comme des temps de conduite, paraît l'un des meilleurs compromis possible pour définir un temps de conduite continu compatible avec l'objectif de sécurité routière qui reste prioritaire.

Cette nouvelle définition n'étant pas applicable dans le cas de véhicules équipés d'un chronotachygraphe analogique, il paraît légitime que soient mises en place des mesures transitoires pour assurer un contrôle équitable et donner aux entreprises un temps d'adaptation nécessaire à la réorganisation de certains plans de transport.

Il paraîtrait équitable à ce titre que soit instituée dans la pratique du contrôle, pendant une période de quatre ans à compter du 1er janvier 2007, une tolérance, sous la forme de la neutralisation d'une minute par bloc de temps de conduite, dans une limite maximale de 15 minutes pouvant être déduites à ce titre par période de 4 heures 30 minutes de conduite; cette limite maximale de 15 minutes aurait vocation à être dégressive dans le temps.

Il s'agirait donc en l'espèce de clarifier, d'harmoniser, et de borner dans le temps, les pratiques de terrain des agents de contrôle dont le souci a toujours été de concentrer leurs actions sur les infractions les plus graves, mais en aucun cas de considérer qu'il y aurait une quelconque majoration des temps de conduite dûe aux mesures issues de l'appareil. Enfin, s'agissant d'une tolérance dans la pratique du contrôle, il est rappelé que cette tolérance ne peut avoir pour effet de modifier la règle, ni d'écarter les sanctions susceptibles d'être demandées par les procureurs de la république sous l'autorité fonctionnelle desquels sont effectués les contrôles.

Introduction et contenu de la mission

En application du règlement européen 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° 3820/85 du Conseil (JOUE du 11 avril 2006), le chronotachygraphe numérique doit être installé sur les véhicules de transport de marchandises de plus de 3,5 tonnes et sur les véhicules de transport de voyageurs de plus de 9 places (y compris le siège du conducteur) mis en circulation pour la première fois à partir du 1^{er} mai 2006.

Récemment et à plusieurs reprises, les organisations professionnelles du transport routier de marchandises et de voyageurs ont fait état auprès du ministre chargé des transports de difficultés résultant des modalités de décompte par le chronotachygraphe numérique des temps d'activités des conducteurs routiers tels qu'il sont définis dans l'annexe technique IB du règlement (marginaux 036 à 042) selon le principe dit de « la minute indivisible ». Elles soulignent que ce mode de décompte des temps entraînerait des écarts par rapport aux temps enregistrés par un chronotachygraphe analogique, notamment pour des activités de transport comportant des arrêts fréquents ou pour des trajets soumis à des aléas de circulation; le chronotachygraphe numérique faisant ressortir des temps de conduite supérieurs, les organisations professionnelles s'inquiètent des conséquences possibles pour les entreprises en termes de respect de la réglementation sociale européenne et de son contrôle.

Le ministre a donc demandé à la direction générale de la mer et des transports (DGMT) d'organiser une réunion avec les organisations professionnelles afin:

- d'élaborer conjointement, avec l'appui d'experts du chronotachygraphe, un dossier d'analyse technique sur les dispositions réglementaires européennes relatives à la minute indivisible ; ce dossier sera destiné à présenter à la Commission européenne et aux autres Etats membres de l'Union Européenne les difficultés rencontrées et à proposer des pistes de solutions et d'éventuelles évolutions de l'annexe IB ;
- de définir des mesures d'adaptation du contrôle des transports routiers qui paraîtraient nécessaires, dont la mise au point fera l'objet d'une mission confiée au Conseil général des Ponts et Chaussées.

(Communiqué de presse du ministre du 20 novembre 2006)

Le directeur des transports maritimes, routiers et fluviaux a donc saisi le vice-président du Conseil Général des Ponts et Chaussées par lettre du 23 novembre 2006, précisée par une lettre de mission en date du 8 décembre 2006, jointe en annexe.

Par cette lettre il demande notamment que les ingénieur et inspecteur généraux désignés à cet effet pilotent le travail sur les conséquences du fonctionnement du chronotachygraphe numérique sur le respect de la réglementation sociale européenne par les entreprises de transport routier, en faisant une analyse précise de ces conséquences, en examinant s'il paraît nécessaire de prendre des mesures d'adaptation du contrôle, et en faisant, dans ce cas, des propositions.

Cette mission a été diligentée par :

Marc d'Aubr by, ingénieur général des ponts et chaussées
Michel Socie, inspecteur général de l'équipement

Le contexte

La réglementation

Le règlement 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° 3820/85 du Conseil (JOUE du 11 avril 2006) définit notamment les temps maxima de conduite, ainsi que les durées minimales des pauses et des repos journaliers et hebdomadaires (articles 6 à 9).

Le règlement n° 2135/98 du Conseil du 24 septembre 1998 modifiant le règlement (CEE) n° 3821/85 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et la directive 88/599/CEE concernant l'application des règlements (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 définit dans son annexe 1 B les conditions de construction, d'essai, d'installation et de contrôle des chronotachygraphes installés sur les véhicules aux fins de permettre le contrôle de l'application du règlement sur les temps de conduite, de pause et de repos.

Le décompte des temps de conduite

Il n'existe pas de définition objective du temps de conduite; ainsi les directives et les règlements européens le définissent soit par différence avec les temps de repos et autres temps de travail, soit comme le temps enregistré forfaitairement par l'appareil chronotachygraphe.

Dans l'acception commune, le temps de conduite est considéré par les uns comme le temps pendant lequel le contact est enclenché (mais certains appareils nécessitent pour leur fonctionnement le contact enclenché); d'autres considèrent que c'est le temps pendant lequel le moteur est en fonctionnement (mais certains appareils de manutention peuvent nécessiter la mise en marche du moteur); d'autres enfin considèrent que c'est le temps pendant lequel le véhicule se déplace, aussi appelé temps de roulage; mais il est évident que le but premier du règlement étant un but de sécurité, tant pour le conducteur que pour autrui (sécurité routière), le temps pendant lequel le véhicule se déplace par à-coup (embouteillage) ou est arrêté à un feu doit bien être considéré comme un temps de conduite pour l'application des temps de conduite maximum continue.

Face à cette difficulté, l'annexe 1B du règlement européen définit le temps de conduite de la manière suivante:

"Lorsque le véhicule est en mouvement, l'activité CONDUITE doit être automatiquement sélectionnée pour le conducteur ...

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

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

Cette définition consistant à considérer que toute minute commencée entraîne la comptabilisation

d'une minute entière apparaît donc comme l'une des solutions empiriques les mieux à même de rendre compte du temps de conduite et non du seul temps de roulage (temps pendant lequel le véhicule se déplace).

Mais cette définition ne s'applique que pour le chronotachygraphe numérique, aucune définition n'ayant été précisée pour le chronotachygraphe analogique.

Les différences d'enregistrement entre les deux types de chronotachygraphes

La Direction Générale de la Mer et des Transports a fait équiper deux véhicules, l'un de l'AFT-IFTIM et l'autre de PROMOTRANS, chacun avec les deux types de chronotachygraphe analogique et numérique. Ainsi ont pu être réalisés, sous le contrôle du service de la métrologie, sur deux véhicules différents, des enregistrements simultanés sur un chronotachygraphe numérique et sur un chronotachygraphe analogique.

Les tests ont été réalisés les 15 et 18 décembre 2006. Les véhicules étaient conduits par un instructeur de l'organisme propriétaire du véhicule, et avaient à leur bord deux représentants du ministère.

Les deux tests ont consisté à effectuer un parcours d'environ 250 km, d'une durée totale de 6h30 environ, sur un itinéraire préalablement établi par la DGMT, et comportant une circulation sur routes nationales, sur autoroute et en zone industrielle, ainsi que des arrêts.

Pour chaque test, le parcours effectué a été restitué sous forme de cinq diagrammes (cf. annexe 2), avec "zéro" comme point de départ du temps:

- le premier diagramme récapitule les données du trajet effectué telles que notées par les accompagnateurs.
- le deuxième diagramme indique les données enregistrées par le chronotachygraphe numérique.
- le troisième diagramme indique les données lues sur le disque du chronotachygraphe analogique.
- le quatrième diagramme indique les données obtenues à partir de l'analyse par le logiciel d'analyse des données enregistrées par le chronotachygraphe numérique.
- le cinquième diagramme indique les données obtenues à partir de l'analyse par le logiciel d'analyse des données enregistrées sur le disque papier du chronotachygraphe analogique.

L'analyse de ces diagrammes, réalisée en présence des représentants des organisations professionnelles a permis d'effectuer les constats suivants :

- l' amplitude totale des temps enregistrés par les deux types de chronotachygraphe est similaire, mais la répartition entre temps de conduite et autres temps de travail est différente;
- aucune différence ne s'affiche entre les données brutes issues d'un chronotachygraphe numérique et celles issues résultant de leur analyse par le logiciel d'analyse;
- il n'y a pas identité entre les données lues sur le disque papier du chronotachygraphe analogique et celles provenant de l'analyse du disque par le logiciel d'analyse. Cette différence s'explique par la nature du support analysé et par l'absence de prise en compte par le logiciel d'analyse d'activités réalisées sur de très faibles distances et à très faible vitesse. Les variations constatées sont d'une à deux minutes par arrêt.

Le chronotachygraphe numérique est donc bien plus objectif.

Les différences d'analyse avec les deux types de chronotachygraphes

La Direction Générale de la Mer et des Transports a par ailleurs demandé à la société Spirtech d'analyser 14 lots de données issues de chronotachygraphes numériques remis par des entreprises de transport. Ces données ont été retranscrites sous la forme d'un enregistrement sur un disque de manière à pouvoir effectuer une comparaison de l'analyse qui en aurait été faite si elles avaient été enregistrées par un chronotachygraphe analogique (cf. annexe 5).

Les différences d'analyse proviennent essentiellement:

- de la définition du temps de conduite pour le chronotachygraphe numérique, par rapport au temps de roulage enregistré par le chronotachygraphe analogique;
- du seuil de prise en compte du roulage par le chronotachygraphe analogique (estimé à 5km/h);
- et du degré de résolution du stylet du chronotachygraphe analogique (estimé à environ 30 secondes).

Les différences constatées sont très variables selon le type d'activité, de quelques minutes pour un grand routier, à environ 30 minutes par jour pour des activités de livraison; mais cette différence apparaît proportionnelle au nombre de blocs d'activité, et est en moyenne de 1 minute par bloc d'activité.

Organismes et entreprises rencontrés.

La mission, en accord avec la DGMT, outre les contrôleurs des transports terrestres de la direction régionale de l'Équipement Nord-Pas-de-Calais a rencontré des représentants d'entreprises et d'organisations professionnelles dont la liste figure en annexe. Certains de ces rendez-vous ont été pris à l'initiative de leurs dirigeants. Elle a en outre participé à trois réunions, organisées par la sous-direction des transports routiers, deux avec les organisations professionnelles représentatives, les 21 décembre 2006 et 5 février 2007, au cours desquelles ont été présentées aux professionnels les expérimentations visant à comparer les résultats des appareils analogique et numérique montés en parallèle sur deux véhicules; la troisième, le 22 février 2007, avec les représentants des organisations syndicales de salariés.

La tonalité générale de ces rencontres, si le reproche fait à l'appareil numérique est unanime dans le fait qu'il induirait des temps de conduite supérieurs au système analogique, est restée cependant modérée sur le fond. Plusieurs interlocuteurs reconnaissent d'ailleurs que la nouvelle réglementation devrait être un facteur important d'harmonisation de la concurrence dans l'espace communautaire. En fait, l'ensemble de la profession considère que la question essentielle sera celle de l'application des normes et de l'interprétation qui sera donnée des résultats des deux systèmes de comptage pendant la période au cours de laquelle les deux équipements cohabiteront sur les véhicules. Concernant les corrections à apporter à la nouvelle réglementation, si certains demandent une nouvelle définition à la seconde du temps de conduite, l'ensemble des interlocuteurs attend de l'administration les lignes de conduite qui présideront aux contrôles des véhicules équipés de systèmes différents afin d'éviter des distorsions de concurrence.

Les difficultés rencontrées par les entreprises

La présentation par les entreprises de cas concrets de différences enregistrées a montré que l'essentiel de la différence constatée provenait donc en fait d'une différence d'interprétation des données enregistrées lors des contrôles. Le contrôle portait, avec le chronotachygraphe analogique, sur le temps de roulage, c'est-à-dire le temps pendant lequel le véhicule se déplace à une vitesse supérieure à environ 5km/h, et non sur le temps de conduite, c'est-à-dire le temps pendant lequel le conducteur est à la manoeuvre de son véhicule; de plus, le chronotachygraphe analogique ne permet que très difficilement d'examiner les temps d'activités avec une précision inférieure à la minute; le chronotachygraphe numérique, avec le principe de la minute commencée comptabilisée comme une minute complète, tend à mieux approcher le temps de conduite, c'est-à-dire le temps pendant lequel le conducteur est en position de conduite, que le véhicule se déplace ou non, et surtout permet des décomptes réels à la minute, voire à la seconde pour les vitesses.

Les différences sont évidemment faibles pour les trajets conséquents notamment sur autoroute, mais peuvent s'avérer relativement importantes - jusqu'à trente minutes sur une journée - pour des trajets urbains ou périurbains.

Il en résulte deux difficultés:

- Cette précision est susceptible de rendre caduques certaines organisations de travail, notamment dans le secteur des livraisons urbaines et périurbaines; en effet, les plans de transport ont été le plus souvent établis sur la base des tolérances issues du manque de

précision du fonctionnement du chronotachygraphe analogique; certaines entreprises estiment que le décompte précis des temps par le chronotachygraphe numérique peut à ce titre entraîner une perte de productivité de l'ordre de 5%.

- Les temps effectivement contrôlés ne sont pas les mêmes et font l'objet d'une tolérance de fait liée à l'imprécision de l'appareil dans le cas du chronotachygraphe analogique, ce qui peut entraîner des différences de traitement ressenties comme injustes, voire dans certains cas à des distorsions de concurrence.

Enfin, les données issues du chronotachygraphe numérique ne permettent de reconstituer les circonstances de conduite que pour les dernières 24 heures de conduite; les informations sur la vitesse disparaissant au delà de cette période, ce qui rend délicate l'analyse rétrospective de circonstances exceptionnelles, telles que l'impossibilité matérielle de rejoindre un lieu où il est possible de stationner en cas d'embouteillage inopiné.

L'appréciation des organisations syndicales de salariés

Les représentants des organisations syndicales de salariés ont quant à eux rappelé leur attachement à un décompte précis et d'interprétation unique des temps de travail et de repos; à ce titre ils considèrent que le chronotachygraphe numérique apporte un progrès certain et ils souhaitent sa généralisation dans les meilleurs délais.

Les MESURES PROPOSEES

pour le contrôle

Le chronotachygraphe numérique est beaucoup plus précis dans les décomptes de temps. Il est à ce titre de nature à faciliter des contrôles objectifs harmonisés dans l'ensemble des pays de l'Union.

Toutefois, la nouvelle définition du temps de conduite liée à son introduction suppose une réorganisation de certains plans de transport, et la coexistence de deux appareils de mesure n'enregistrant pas les mêmes données et n'utilisant pas la même définition du temps de conduite est de nature à introduire des distorsions de concurrence.

Cette nouvelle définition du temps de conduite applicable au chronotachygraphe numérique, qui comptabilise les arrêts de très courtes durées (feux, stop, embouteillages, etc...) comme des temps de conduite, paraît l'un des meilleurs compromis possible pour définir un temps de conduite continu compatible avec l'objectif de sécurité routière qui reste prioritaire. A ce titre, une renégociation de cette définition ne nous paraît pas opportune.

Par contre, il paraît légitime que soient mises en place des mesures transitoires pour assurer un contrôle équitable.

Compte tenu des analyses comparatives réalisées, il apparaît que les différences constatées sont proportionnelle au nombre de blocs d'activité, et en moyenne de 1 minute par bloc d'activité. Il paraîtrait équitable à ce titre que soit instituée dans la pratique du contrôle, **pendant une période de quatre ans à compter du 1er janvier 2007, une tolérance, dégressive dans le temps, sous la forme de la neutralisation d'une minute par bloc de temps de conduite.** Il convient toutefois que cette tolérance, notamment au titre de la sécurité routière, soit bornée, cette borne pouvant être fixée de manière dégressive dans le temps, **dans une limite maximale pour 2007 de 15 minutes pouvant être déduites à ce titre par période de 4 heures 30 minutes de conduite.** Cette valeur de 15 minutes est en effet sensiblement le seuil de tolérance assez régulièrement adopté par nombre de contrôleurs dans l'analyse des feuilles d'enregistrement issues du chronotachygraphe analogique pour tenir compte de son imprécision.

Il s'agirait donc en l'espèce de clarifier, d'harmoniser, et de borner dans le temps, les pratiques de terrain des agents de contrôle dont le souci a toujours été de concentrer leurs actions sur les infractions les plus graves, mais en aucun cas de considérer qu'il y aurait une quelconque majoration des temps de conduite dûe aux mesures issues de l'appareil.

Enfin, s'agissant d'une tolérance dans la pratique du contrôle, il est rappelé que cette tolérance ne peut avoir pour effet de modifier la règle, ni d'écarter les sanctions susceptibles d'être demandées par les procureurs de la république sous l'autorité fonctionnelle desquels sont effectués les contrôles.

Par ailleurs, il a été noté que le chronotachygraphe numérique enregistre de façon séparée les temps et les vitesses, ne permettant plus, comme c'était le cas avec le chronotachygraphe analogique, une analyse exhaustive de l'activité. Il appartient donc aux agents de contrôle de faire preuve de discernement sur l'appréciation des circonstances exceptionnelles pouvant justifier un dépassement des temps de conduite (impossibilité de pouvoir stationner dans le dernier quart d'heure de conduite) lorsqu'ils effectuent un contrôle portant sur une période antérieure aux dernières 24 heures de conduite.

S'agissant de l'harmonisation de tolérances pratiquées lors de contrôles du fait de deux appareils de mesure donnant des résultats différents, il conviendrait que ces dispositions fassent l'objet d'une note d'information (n'ayant pas le caractère quasi-réglementaire d'une circulaire) à l'intention des préfets de région (directions régionales de l'équipement et directions régionales de l'inspection du travail des transports) leur demandant d'en tenir informé les autres administrations en charge du contrôle ainsi que les procureurs de la république dans le ressort de leur région.

Enfin les réunions avec les professionnels ont montré leur souci d'une harmonisation des contrôles et des sanctions au niveau européen, ainsi que la nécessité de faire évoluer l'appareil de contrôle en fonction des progrès techniques, de manière à rendre la plus aisée et la plus complète possible son utilisation. L'administration s'en fait l'écho avec constance dans les instances de suivi mises en place au niveau européen.

Annexe 1
Communiqué du Ministre

Paris, le jeudi 23 novembre 2006

**Le chronotachygraphe numérique :
répondre aux préoccupations des
transporteurs**

C
O
M
M
U
N
I
Q
U
E

D
E

P
R
E
S
S
E

En application du règlement européen ¹ concernant les temps de conduite et de repos dans le domaine des transports par route, le chronotachygraphe numérique doit être installé sur les véhicules de transport de marchandises de plus de 3,5 tonnes et sur les véhicules de transport de voyageurs de plus de 9 places (y compris le siège du conducteur) mis en circulation pour la première fois à partir du 1^{er} mai 2006.

Récemment et à plusieurs reprises, les organisations professionnelles du transport routier de marchandises et de voyageurs ont fait état auprès du ministre chargé des transports de difficultés résultant des modalités de décompte par le chronotachygraphe numérique des temps d'activités des conducteurs routiers selon le principe dit de « la minute indivisible ».

Dominique Perben a donc demandé à la Direction générale de la Mer et des Transports (DGMT) de réunir au plus vite les organisations professionnelles.

La Direction générale de la Mer et des Transports (DGMT) organisera cette rencontre le jeudi 30 novembre.

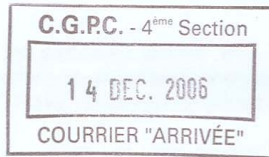
L'objectif de cette réunion est double :

-élaborer conjointement, avec l'appui d'experts du chronotachygraphe, un dossier d'analyse technique sur les conditions d'application des dispositions réglementaires européennes relatives à la minute indivisible ; ce dossier sera destiné à présenter à la Commission européenne et aux autres Etats membres de l'UE les difficultés rencontrées et à proposer des pistes de solutions et d'éventuelles évolutions de l'annexe IB ;

-définir des mesures d'adaptation du contrôle des transports routiers qui paraîtraient nécessaires, dont la mise au point fera l'objet d'une mission spécifique confiée au Conseil général des Ponts et Chaussées.

¹ Règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à

Annexe 2 Lettre de mission



La Défense, le - 8 DEC. 2006

ministère
des Transports
de l'Équipement
du Tourisme
et de la Mer



direction générale
de la Mer
et des Transports
direction
des Transports
maritimes, routiers
et fluviaux

Monsieur l'Ingénieur général, Monsieur l'Inspecteur Général

Le chronotachygraphe numérique, appareil de contrôle des temps de conduite et de repos des conducteurs professionnels dans le domaine du transport routier, a vocation à remplacer progressivement le chronotachygraphe analogique à bord des véhicules. La mise en place du chronotachygraphe numérique répond à trois objectifs fixés par l'Union européenne : renforcer la sécurité routière, favoriser une concurrence équitable et améliorer les conditions de travail des conducteurs.

Depuis le 1er mai 2006, et dans l'ensemble des États membres de l'Union, ce nouvel appareil doit équiper les véhicules de transport de marchandises de plus de 3,5 tonnes et les véhicules de transport de personnes de plus de 9 places nouvellement mis en circulation.

Afin de garantir la sécurité globale du système, tout chronotachygraphe numérique mis sur le marché européen doit répondre aux exigences fonctionnelles et techniques définies par l'annexe IB du règlement européen et une procédure d'homologation CEE confère au chronotachygraphe numérique son caractère d'instrument de mesure légal des temps de conduite et de repos.

Les organisations professionnelles du secteur ont fait état de difficultés rencontrées par les entreprises sur les modalités de décompte par le chronotachygraphe numérique des temps de conduite des conducteurs tels qu'il sont définis dans l'annexe technique IB du règlement (marginiaux 036 à 042). Elles soulignent que ce mode de décompte des temps entraînerait des écarts par rapport aux temps enregistrés par un chronotachygraphe analogique, notamment pour des activités de transport comportant des arrêts fréquents ou pour des trajets soumis à des aléas de circulation; le chronotachygraphe numérique faisant ressortir des temps de conduite supérieurs, les organisations professionnelles s'inquiètent des conséquences possibles pour les entreprises en termes de respect de la réglementation sociale européenne et de son contrôle.

Arche Sud
92055 La Défense cedex
téléphone :
01 40 81 21 22
télécopie :
01 40 81 10 66
courriel :
DTMRF.DGMT@equipement.gouv.fr

Monsieur Marc d'AUBREBY
Monsieur Michel SOCIE
Conseil général des Ponts et Chaussées
Tour Pascal B
92055 LA DEFENSE CEDEX

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° 3820/85 du Conseil (JOUE du 11 avril 2006).

Ces difficultés doivent être analysées sous l'angle technique, c'est-à-dire en examinant les spécifications techniques et le fonctionnement du chronotachygraphe numérique sur les décomptes de temps des conducteurs. La DTMRF est chargée de piloter cette analyse avec l'appui de deux experts.

Je souhaite que vous puissiez piloter le travail sur les conséquences du fonctionnement du chronotachygraphe numérique sur le respect, par les entreprises de transport routier, des durées de conduite et de repos fixées par la réglementation sociale européenne. Je souhaite que fassiez une analyse précise de ces conséquences, en examinant s'il paraît nécessaire de prendre des mesures d'adaptation du contrôle, et en faisant, dans ce cas, des propositions afin de gérer au mieux cette période pendant laquelle circuleront à la fois des véhicules équipés de chronotachygraphe analogique et des véhicules équipés de chronotachygraphe numérique.

Vous conduirez cette mission en étroite concertation avec la profession, les organisations professionnelles et les organisations syndicales, et vous rencontrerez les services en charge du contrôle.

Pour mener à bien cette mission, vous pourrez vous appuyer sur les services de la DTMRF, et notamment sur la sous-direction des transport routiers et la sous-direction du travail et des affaires sociales.

Compte-tenu de l'urgence à trouver des réponses aux difficultés mentionnées, je souhaite recevoir vos conclusions dans les meilleurs délais, avec en tout état de cause un état d'avancement précis de vos réflexions avant la fin de cette année.

Je vous prie de croire, Monsieur l'Ingénieur général et Monsieur l'Inspecteur général, en l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Le Directeur des Transports Maritimes
Routiers et Fluviaux

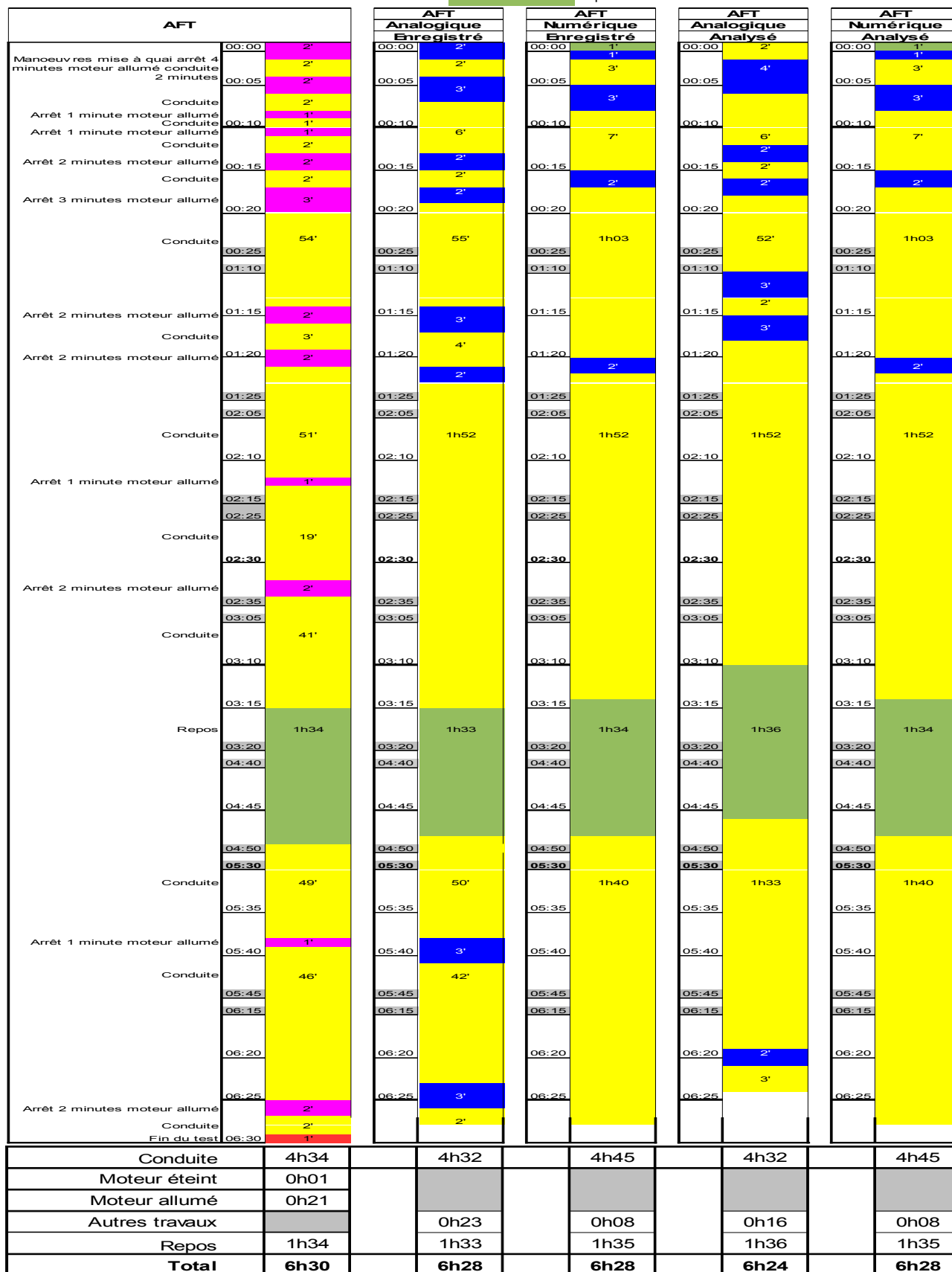


Pierre-Alain ROCHE

Annexe 3
Listes des entreprises et organismes rencontrées par la mission
(indépendamment des réunions organisées par la DGMT)

- M. Bruno Robert président de la société "Transports Bruno Robert" à Contres, président de la FNTR Centre.
- Les contrôleurs des transports terrestres de la DRE Nord-Pas-de-Calais.
- M. Pascal Debruyne, gérant de la société Atalante-Transports, président de l'UNOSTRA Nord, et M. Bruno Ringot, secrétaire général de l'UNOSTRA.
- M. Jacques Liébart dirigeant de l'entreprise "Transports Liébart" à Vitry-le-François.
- MM. Jean-Paul Deneuille, délégué général, et Francis Babé, délégué à l'action professionnelle, de la FNTR.
- M. Gilles Mathélié-Guinlet secrétaire général de l'OTRE
- M. Stéphane Levesque, délégué aux activités routières à TLF, M. Daniel RIGAL délégué Location à TLF, et M. Guy Thomas du groupe "Petit Forestier".

Annexe 4 : Diagrammes comparatifs AFT-IFTIM

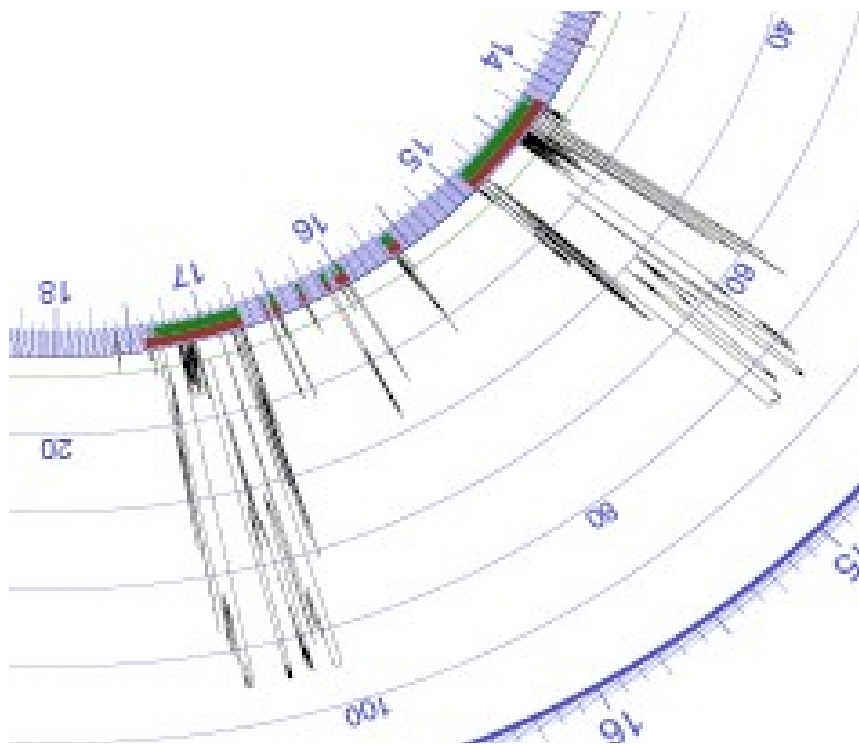
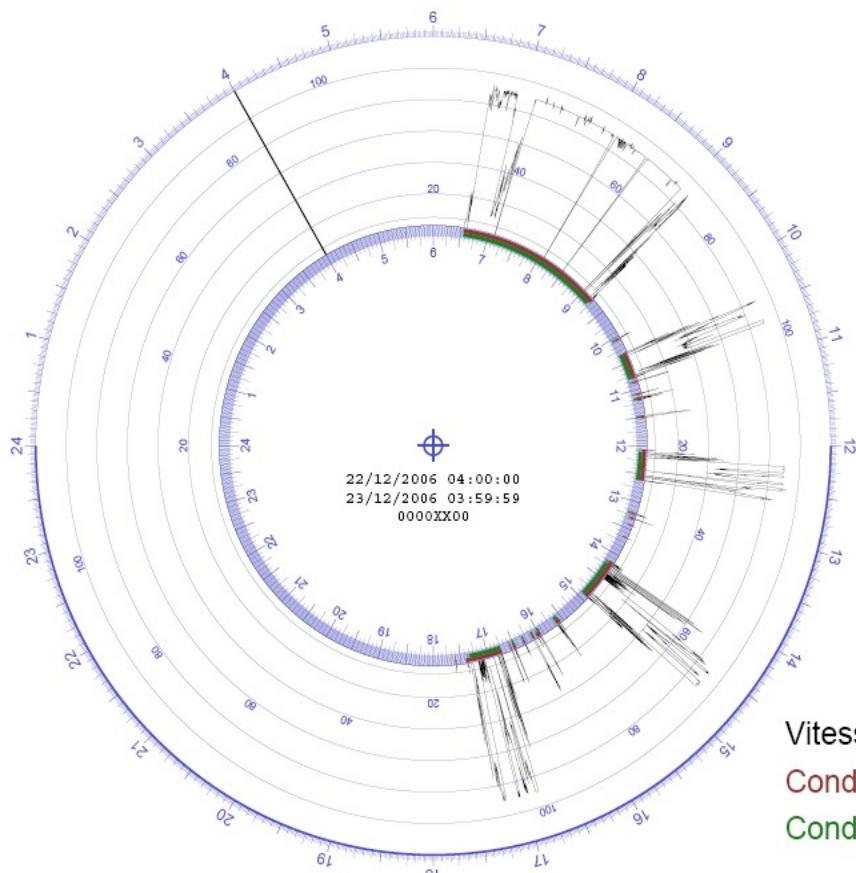


Annexe 4 : Diagrammes comparatifs PROMOTRANS



	PROMOTRANS		PROMOTRANS		PROMOTRANS		PROMOTRANS		PROMOTRANS	
			Analogique Enregistré		Numerique Enregistré		Analogique Analyse		Numerique Analyse	
Début test	00:00	2'	00:00	2'	00:00	1'	00:00	3'	00:00	1'
Manoeuvres de mise à qual	00:05	1'	00:05	3'	00:05	1'	00:05	8'	00:05	1'
Arrêt 1 minute moteur allumé		1'		1'						
Arrêt 1 minute moteur allumé	00:10	2'	00:10	3'	00:10		00:10	8'	00:10	
arrêt 2 minutes moteur allumé		2'		2'				2'		
	00:15	1h02	00:15	1h03	00:15	1h25	00:15	1h00	00:15	1h25
	01:10		01:10		01:10		01:10		01:10	
arrêt 2 minutes moteur allumé	01:15		01:15	4'	01:15		01:15	2'	01:15	
	01:20		01:20		01:20		01:20		01:20	
Conduite	01:25	8	01:25	10'	01:25		01:25	9'	01:25	
Arrêt 2 minutes moteur éteint	01:30	5'	01:30	7'	01:30	5'	01:30	8'	01:30	5'
	01:35		01:35		01:35		01:35		01:35	
Conduite	02:10	44'	02:10	40'	02:10	42'	02:10	39'	02:10	42'
arrêt 2 minutes moteur allumé	02:15	2'	02:15	3'	02:15	2'	02:15	3'	02:15	2'
Arrêt 1 minute moteur allumé	02:20	1'	02:20	2'	02:20	9'	02:20	2'	02:20	9'
Conduite	02:25	5'	02:25	5'	02:25		02:25	4'	02:25	
Arrêt 8 minutes moteur éteint	02:30	8'	02:30	6'	02:30	7'	02:30	8'	02:30	7'
Conduite	02:35	22'	02:35	21'	02:35	1h02	02:35	1h02	02:35	1h02
	02:50		02:50		02:50		02:50		02:50	
Arrêt 1 minute moteur allumé	02:55	1'	02:55	2'	02:55		02:55		02:55	
Conduite	03:00	25'	03:00	26'	03:00		03:00		03:00	
Arrêt 1 minute moteur allumé	03:20	1'	03:20	1'	03:20		03:20		03:20	
Conduite	03:25	12'	03:25	11'	03:25		03:25		03:25	
	03:30		03:30		03:30		03:30		03:30	
Repos	03:35	57'	03:35	57'	03:35	57'	03:35	58'	03:35	57'
	04:30		04:30		04:30		04:30		04:30	
Conduite	04:35	20'	04:35	1h06	04:35	1h07	04:35	1h07	04:35	1h07
Arrêt 1 minute moteur allumé	04:50	1'	04:50		04:50		04:50		04:50	
Conduite	04:55	49'	04:55		04:55		04:55		04:55	
	05:35		05:35		05:35		05:35		05:35	
	05:40		05:40	11'	05:40	12'	05:40	13'	05:40	12'
arrêt 10 minutes moteur éteint	05:45	10'	05:45		05:45		05:45		05:45	
	05:50		05:50		05:50		05:50		05:50	
Conduite	05:55	22'	05:55	41'	05:55	40'	05:55	38'	05:55	40'
	06:10		06:10		06:10		06:10		06:10	
Arrêt 1 minute moteur allumé	06:15	1'	06:15		06:15		06:15		06:15	
Arrêt 1 minute moteur allumé	06:20	6'	06:20		06:20		06:20		06:20	
	06:25		06:25		06:25		06:25		06:25	
Conduite	06:30	12'	06:30		06:30		06:30		06:30	
	06:30		06:30		06:30		06:30		06:30	
Conduite		4h52		4h51		5h05		4h49		5h05
Moteur éteint		0h16								
Moteur allumé		0h25								
Autres travaux				0h41		0h27		0h41		0h27
Repos		0h57		0h57		0h58		0h58		0h58
Total		6h30		6h29		6h30		6h28		6h30

Annexe 5 : Exemple de retranscription



Secrétariat général
Bureau
Rapports
et Documentation
TOUR PASCAL B
92055 LA DÉFENSE CÉDEX
Tél. : 01 40 81 68 12/ 45