

A la Une : Doctrine

1 – TRANSPORT ROUTIER – CHRONOTACHYGRAPHE

Vers une nouvelle génération de tachygraphe "intelligent"

Par **Frédéric LETACQ**

Après l'aire du chronotachygraphe analogique, à disque papier, puis celle du chrono électronique, l'Union européenne ouvre la voie au tachygraphe numérique intelligent.

Depuis 1970, un chronotachygraphe permettant le contrôle du respect des temps de conduite et de repos des conducteurs est imposé par l'Union européenne dans les véhicules lourds affectés au transport de voyageurs et de marchandises. Son installation et son utilisation en sont actuellement réglementées par le règlement CEE n°3821/85. Pour l'heure, deux types de chronotachygraphes sont utilisés par quelques 900 000 entreprises de transport et 6 millions de conducteurs. Outre le chronotachygraphe électronique (ou numérique) installé dans les véhicules immatriculés depuis mai 2006, le chronotachygraphe analogique est toujours en service dans des véhicules plus anciens.

Ayant constaté que des milliers de poids lourds (environ un quart d'entre eux) ne respectaient pas la législation sociale et circulaient en Europe avec un chronotachygraphe manipulé ou une carte non valable, la Commission a envisagé, dès 2011, une modification du règlement de base afin d'accroître les performances techniques et l'efficacité des appareils de contrôle. Cette proposition a aujourd'hui abouti, non pas à une nouvelle modification du règlement n°3821/85, mais à une refonte totale puisque ce dernier est désormais abrogé et le règlement n°561/2006 sur les temps de conduite et de repos modifié.

Si le nouveau règlement¹ n'oblige pas à remplacer les anciens appareils en service et notamment les chronotachygraphes numériques, introduits en 2006 dans le droit de l'Union, il vise pour la génération future à faire de l'appareil de contrôle un véritable tachygraphe "intelligent", capable d'enregistrer automatiquement la localisation du véhicule et de communiquer à distance.

Des dispositions restructurées et des apports importants

Comme son prédécesseur, le règlement n°165/2014 fixe les obligations en ce qui concerne la construction, l'installation, l'utilisation et les essais et prévoit les conditions auxquelles doivent répondre les chronotachygraphes numériques et les tachygraphes intelligents. Il détermine les fonctions auxquelles doit satisfaire le chronotachygraphe numérique et les informations qui doivent s'afficher à l'écran.

Les prescriptions en matière d'homologation et d'installation des appareils sont renforcées afin de garantir une plus grande fiabilité non seulement des appareils eux-mêmes mais aussi des

¹ Règlement UE n°165/2014 du Parlement et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes, abrogeant le règlement CEE n°3821/85 et modifiant le règlement CE n°561/2006; JOUE n°L 60 du 28 février.

constructeurs, installateurs et ateliers agréés. Ces opérateurs feront l'objet de contrôles réguliers mais aussi de contrôles inopinés couvrant au moins 10% des établissements agréés chaque année.

Un chapitre entier du règlement est consacré à l'utilisation des équipements (tachygraphes, cartes et feuilles d'enregistrement) par les entreprises de transport et les conducteurs. L'accent est mis sur la responsabilité des entreprises, qui doivent veiller d'une part, à la bonne formation des conducteurs, et d'autre part, au bon fonctionnement des matériels (art.33). Si les conducteurs continueront à actionner les pictogrammes d'activités : volant pour la conduite; marteaux croisés pour les autres activités; carré barré pour la disponibilité et; lit pour le repos ou les pauses, le tachygraphe nouvelle génération ne basculera plus automatiquement sur "autre tâche" quand le véhicule est à l'arrêt, mettant ainsi un terme aux difficultés dénoncées sous l'empire du précédent règlement (art.32-2). Le "carré barré" ne devra désormais renseigner que la "disponibilité" au sens de la directive 2002/15 sur la durée du travail.

En outre, pour les véhicules équipés de tachygraphe intelligent, c'est-à-dire associé à un système de navigation par satellite, le contrôle sera effectué à distance par transmission des données. La position du véhicule sera enregistrée automatiquement en plusieurs endroits et à plusieurs moments sur une journée de travail, à savoir : au début de la période de travail journalière, toutes les 3 heures de conduite et à la fin de la période de travail. Naturellement, le conducteur devra être informé par son entreprise de la possibilité de ces communications à distance (art.9-7), lesquelles permettront un contrôle non seulement du règlement temps de conduite / repos mais aussi de l'application de la directive 2002/15 concernant la durée du travail.

Les pouvoirs des contrôleurs sont en outre renforcés. Si, après un contrôle par un agent, des soupçons de fraude persistent, celui-ci peut envoyer le véhicule dans un atelier agréé pour plus amples vérifications (art.38-2). Si des manipulations frauduleuses sont détectées, l'agent peut faire retirer l'unité, ses composants et la carte conducteur (art.38-3). Il appartient aux Etats membres de veiller à la bonne formation des agents de contrôle avant de les agréer et de s'assurer qu'ils possèdent les compétences appropriées et les équipements suffisants leur permettant d'exercer leur fonction (art.39 et 38).

Un champ d'application modifié

Par soucis de cohérence, le champ d'application de ce règlement est désormais aligné sur celui du règlement social n°561/2006 du 15 mars 2006, relatif aux temps de conduite et de repos (art.3-1). Ainsi, sont soumis à l'obligation d'un chronotachygraphe les véhicules affectés au transport de voyageurs de plus de 9 personnes (conducteur compris) et les véhicules de transport de marchandises de plus de 3,5 tonnes.

En sont toutefois exclus, afin de prévoir une certaine souplesse, les véhicules de moins de 7,5 tonnes pour autant qu'ils ne soient utilisés que dans un rayon de 100 km autour du lieu d'établissement de l'entreprise de transport et à condition que la conduite ne constitue pas l'activité principale du conducteur.

Dans le règlement social n°561/2006, la dérogation ne visait pas ce rayon de 100 km du point d'attache ; c'est pourquoi ce dernier se trouve modifié en conséquence (art.45 du règl 165/2014). Cette modification sera effective dès le 2 mars 2015, alors que le reste des dispositions du règlement n°165/2014 ne sera applicable qu'à compter du 2 mars 2016.

Comme par le passé, les Etats membres s'accordent sur une assistance mutuelle et déterminent les sanctions, lesquelles doivent être proportionnées, non discriminatoires et conformes aux catégories d'infractions prévues par le droit de l'union.

* * *