UPTR

EN ROUTE À VOS CÔTÉS

VERSION 3 : 08-2022

TEMPS DE CONDUITE ET DE REPOS & UTILISATION DU TACHYGRAPHE

MISE A JOUR CONSOLIDEE

tlhub

transport & logistics
job board and community

by

TRANSPORTMEDIA

+ 10 partenaires partageant nos offres
(Indeed, Trovit, Transportmedia, ...)

+ 300 employeurs

+ 500 offres chaque mois

+ 6000 CV dans une base de donnée segmentée

+ 15 000 abonnés sur nos réseaux sociaux Facebook & Linkedin

+ 30 000 contacts hebdomadaires via Newsletter

Publiez dès aujourd'hui sur TL Hub et découvrez le candidat idéal ou le job de vos rêves.

016 22 11 31
info@tl-hub.be
www.tl-hub.be

03.
PREFACE DE
FRANÇOIS BELLOT

05.
INTRODUCTION DE
MICHAËL REUL

06.
LES TEMPS DE CONDUITE
ET DE REPOS :
LE RÈGLEMENT 561/2006

23.
L'APPAREIL DE CONTRÔLE
TACHYGRAPHE :
LE RÈGLEMENT 165/2004

UNION PROFESSIONNELLE
DU TRANSPORT ET
DE LA LOGISTIQUE

UNION PROFESSIONNELLE RECONNUE N°5451

Z.I. HAUTS-SARTS
RUE DE L'ABBAYE 138
4040 HERSTAL
TÉL : 04 361 40 90

AVENUE DU PORT 104-106
1000 BRUXELLES
TÉL : 02 420 54 56

ENGELSE WANDELING 2 BUS K07G
8500 COURTRAI
TÉL : 056 60 17 38

DUBLINSTRAAT 35 BUS 014
9000 GAND
TÉL : 09 218 17 70

INFO@UPTR.BE - WWW.UPTR.BE

PREFACE

Le Paquet Mobilité et ses différentes composantes va modifier durablement les règles touchant au transport routier de marchandises en Europe.

Parmi les évolutions que les Etats-Membres ont souhaité apporter figurent, entre autres, une révision de la réglementation relative au temps de conduite et de repos. Cette dernière était devenue nécessaire du fait de l'existence d'interprétations et de pratiques de contrôle divergentes entre Etats-membres.

Tant l'harmonisation des règles que la sécurité juridique ont constitué le fil rouge de la position belge dans les difficiles négociations de ce Paquet Mobilité.

L'amélioration de la sécurité routière ainsi que des conditions sociales des chauffeurs routiers constituent évidement des objectifs auxquels la Belgique souscrit pleinement.

L'Arrêt Vaditrans de la Cour européenne de Justice avait confirmé l'interdiction de prendre un repos hebdomadaire normal en cabine. Il a généré de vives discussions entre Etats-membres desquelles a débouché un compromis sur une révision des règles relatives au repos hebdomadaire normal.

J'espère que les transporteurs belges retiendront surtout que l'Etat belge n'a pas cédé sur les questions de distorsions de concurrence sur lesquelles j'ai longuement pu m'entretenir avec les représentants des fédérations belges. L'inclusion des véhicules utilitaires légers actifs en transport international dans la réglementation sur les temps de conduite et de repos répond, en tout cas, à une demande forte formulée de longue date par l'UPTR.

François Bellot,
Ministre fédéral de la Mobilité.
(Août 2020)

Phelect

www.phelect.be
www.digi-fleet.be

Vous souhaitez respecter facilement vos obligations légales tachygraphes ? Vous souhaitez géolocaliser efficacement votre flotte ?

Téléchargement manuel des données légales

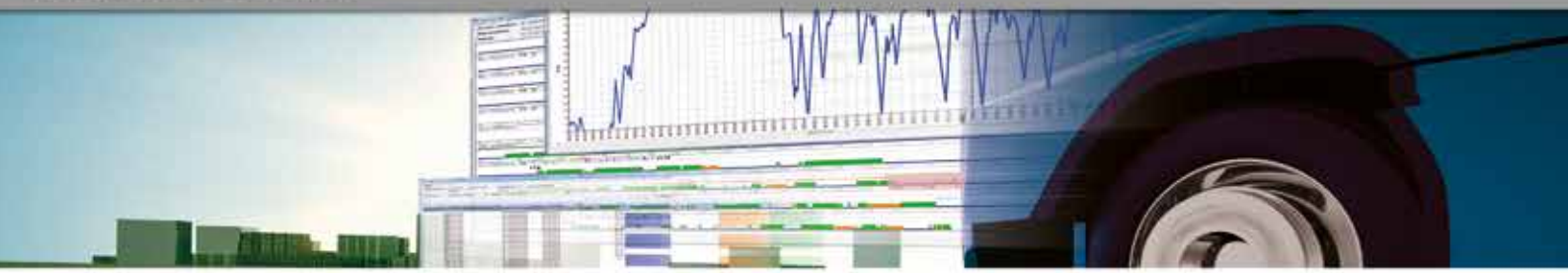
- **Le boitier D-Box 2** : autonomie, simplicité et grande capacité pour le téléchargement des tachygraphes et des cartes chauffeurs.
- **L'appareil Digi***Depot* : solution réseau au mur de votre local chauffeurs ou au dépot externe. Vous recevez automatiquement dans votre programme d'archivage les données téléchargées par les chauffeurs.

Téléchargement automatique à distance des données légales. Géolocalisation optionnelle.

Digi*RD* : réception automatique des données légales, sans intervention manuelle --> gain de temps énorme et grande fiabilité.

Le système de remote download **Digi***RD* fait partie du grand nombre d'options du **système de gestion de flotte Digi***Fleet*, qui peuvent être activées suivant vos besoins. Parmi ces options, vous trouvez naturellement la géolocalisation mais également le module d'écoconduite **Digi***Drive*, vous permettant de réduire sensiblement les coûts opérationnels de vos véhicules. Plus d'info sur **www.digi-fleet.be**.

Le logiciel DigiSave



- **Archivage** de vos données tachygraphes et cartes chauffeurs **en toute simplicité**
- **Fonction d'analyse avec rapport des infractions** (versions **OptimDrive** et **Pro**) et **gestion de la prépaie** (version **Pro**)
- Spécifiquement développé et optimisé pour le marché belge

Depuis plus de 25 ans, Phelect développe, importe et distribue des tachygraphes et accessoires au travers d'un réseau de 150 installateurs professionnels agréés et leur fournit l'information nécessaire afin qu'ils puissent garantir un haut niveau de qualification.

Ne prenez aucun risque concernant le respect des obligations légales : faites appel pour ce domaine sensible aux spécialistes reconnus !

Plus d'info sur **www.phelect.be**. Vous pouvez nous contacter via **digiRD@phelect.be** ou par téléphone au 087/56.02.74.
Notre Délégué Commercial Mohamed Meddah se tient également à votre disposition au 0475/69.47.53.

Phelect
Z.I. des Plénesses
rue des Trois Entités 15
B-4890 Thimister-Clermont
T.: +32 (0)87 56 02 74
E-mail : info@phelect.com
Web : www.phelect.com

La technologie au service de la mobilité

INTRODUCTION

Les principes les plus fondamentaux de la réglementation européenne en matière de temps de conduite et de repos remontent à 1985 (avec les deux Règlements 3820/85 et 3821/85).

Les objectifs visés sont l'amélioration de la sécurité routière et des conditions de travail des chauffeurs routiers, ainsi qu'une harmonisation des conditions de concurrence.

Le tachygraphe est l'instrument de mesure et de contrôle du respect de la réglementation.

En 2002, la Directive 2002/15 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier a complexifié la lisibilité de la réglementation.

Pour les entreprises professionnelles de transport belges (qui relèvent de la sous-commission paritaire 140.03), les principes européens de la Directive 2002/15 ont été transposés dans la convention collective de travail du 27 janvier 2005).

En 2006, une série de modifications ont été apportées par le Règlement 561/2006 (qui a abrogé et remplacé le Règlement 3820/85 sur les temps de conduite et de repos et modifié le Règlement 3821/85 sur l'appareil de contrôle tachygraphe).

En 2014, le Règlement 165/2014 a abrogé et remplacé le Règlement 3821/85 sur l'appareil de contrôle tachygraphe et apporté quelques modifications au champ d'application du Règlement 561/2006.

En 2020, le volet 'temps de conduite et de repos' du Paquet Mobilité a apporté les dernières modifications aux Règlements 561/2006 et 165/2014.

Ces modifications figurent dans le Règlement 2020/1054, publié au Journal Officiel du 31/07/2020.

Elles touchent notamment au champ d'application de la réglementation, au double équipage, mais aussi et surtout au repos hebdomadaire des chauffeurs routiers internationaux.

Les premières modifications sont entrées en vigueur le 20/08/2020.

La présente contribution a pour vocation de synthétiser et de vulgariser les principes qui régissent les temps de conduite et de repos ainsi que l'utilisation du tachygraphe digital par les chauffeurs professionnels de camions et les transporteurs indépendants.

Michaël Reul
Secrétaire Général

LES TEMPS DE CONDUITE ET DE REPOS :
LE RÈGLEMENT 561/2006

Le Règlement 561/2006 du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route tel que modifié par le Règlement 2020/1054 du 15/07/2020 abroge le règlement n° 3820/85.

Il se donne pour objectif de fixer les règles relatives aux durées de conduite, aux pauses et aux temps de repos qui doivent être observés par les conducteurs assurant le transport de marchandises par route afin d'harmoniser les conditions de concurrence entre les modes de transport terrestre, en particulier en ce qui concerne le secteur routier, et d'améliorer les conditions de travail et la sécurité routière.

1. CHAMP D'APPLICATION

VÉHICULES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES CONCERNÉS

Le Règlement 561/2006 précise à quels types de véhicules de transport routier de marchandises s'applique la réglementation relative au temps de conduite et de repos, à savoir : les véhicules (y compris des véhicules à remorque ou à semi-remorque) dont la masse maximale autorisée dépasse 3,5 tonnes.

Nouveauté extrêmement importante : le Règlement prévoit l'extension de son champ d'application, à partir du 1er juillet 2026, au transport routier 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.

S'agissant d'une réglementation européenne, le Règlement 561/2006 s'applique quel que soit le pays d'immatriculation du véhicule, aux transports routiers effectués dans l'Union européenne ainsi qu'entre les pays de l'UE, la Suisse et les pays parties à l'accord sur l'Espace économique européen.

TRANSPORTS COMMERCIAUX : COMPTE PROPRE ET COMPTE DE TIERS.

Le champ d'application de la réglementation relative aux temps de conduite et de repos est très large. Sont ainsi concernés : toute personne physique ou morale, toute association ou tout groupe de personnes sans personnalité juridique, à but lucratif ou non, ou tout organisme public doté de la personnalité juridique ou dépendant d'une autorité dotée de la personnalité juridique qui effectue des transports par route, **pour compte d'autrui ou pour compte propre.**

Seuls sont exclus de son champ d'application les transports à des fins non commerciales.
Ces derniers sont strictement définis comme : tout transport par route, autre que le transport pour compte d'autrui ou pour compte propre, pour lequel aucune rémunération directe ou indirecte n'est perçue et qui ne produit aucun revenu direct ou indirect pour le conducteur du véhicule ou pour d'autres personnes et qui ne présente aucun lien avec une activité professionnelle ou commerciale.

DÉPLACEMENTS RÉALISÉS SUR LE RÉSEAU ROUTIER OUVERT AU PUBLIC

Le Règlement 561/2006 est applicable à tout déplacement effectué, **en totalité ou en partie** et **à vide ou en charge** sur le **réseau routier ouvert au public**, par un véhicule utilisé pour le transport de marchandises.

Les déplacements réalisés exclusivement sur un terrain industriel privé ne tombent dès lors pas dans le champ d'application du Règlement, puisque ces déplacements se déroulent normalement en dehors d'une voie accessible au public.

Lorsque, durant ses tâches quotidiennes, un conducteur ne conduit aucunement son véhicule sur une voie accessible au public, il n'est par conséquent pas obligé d'enregistrer ses activités (temps de conduite, temps de travail, …), car il s'agit d'un transport exempté.
Par contre, les déplacements qui sont réalisés en alternance sur un terrain industriel privé et sur la voie publique, tombent sous le coup de la réglementation.

Pour les déplacements réalisés exclusivement sur un terrain privé non ouvert au public, il est préconisé de configurer le tachygraphe digital dans la fonction OUT (of scope).

Par l'activation de cette fonction OUT (of scope), la durée de ce déplacement perd la connotation temps de conduite et ce temps est requalifié de «temps de conduite» à «temps consacré à d'autres activités»

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

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

EXCLUSIONS ET EXCEPTIONS EUROPÉENNES

Le Règlement 561/2006 précise que ses dispositions ne sont pas d'application aux transports routiers effectués par des :

- Véhicules ou combinaisons de véhicules d'une masse maximale autorisée **ne dépassant pas 7,5 tonnes** utilisés pour :
  a. le transport de matériel, d'équipement ou de machines destinés au conducteur dans l'exercice de ses fonctions ; ou
  b. 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.
- Véhicules dont la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 40 km à l'heure.
- 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.
- Véhicules, y compris ceux utilisés pour le transport non commercial d'aide humanitaire, utilisés dans des cas d'urgence ou des missions de sauvetage.

- Véhicules spécialisés affectés à des missions médicales.
- Véhicules spécialisés de dépannage opérant dans un rayon de 100 km de leur point d'attache.
- 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.
- Véhicules ou 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.
- 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.
- 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.

DÉROGATIONS BELGES

Sur le territoire national, la Belgique a fait application de l'article 13 du Règlement 561/2006 pour accorder des dérogations supplémentaires pour les transports routiers réalisés par des :

- Véhicules appartenant à des pouvoirs publics ou loués sans conducteur par ceux-ci pour effectuer des transports par route qui ne concurrencent pas les entreprises de transport privées.
- Véhicules utilisés ou loués sans chauffeur par des entreprises d'agriculture, d'horticulture, de sylviculture, d'élevage ou de pêche pour le transport de biens dans le cadre de leur activité professionnelle spécifique dans un rayon allant jusqu'à 100 km autour du lieu d'établissement de l'entreprise.
- Tracteurs agricoles ou forestiers utilisés pour des activités agricoles ou forestières, dans un rayon allant jusqu'à 100 km autour du lieu d'établissement de l'entreprise qui est propriétaire du véhicule, qui le loue ou le prend en leasing.
- Véhicules ou combinaison de véhicules d'une masse maximale autorisée n'excédant pas 7,5 tonnes utilisé par des prestataires de service universel tels que définis à l'article 2, point 13), de la directive 97/67/ CE 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 km autour du lieu d'établissement de l'entreprise et à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale du conducteur.*
- Véhicules utilisés pour des cours et des examens de conduite 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.
- 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 à 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.

- Véhicules spécialisés transportant du matériel de cirque ou de fêtes foraines.
- Véhicules de projet mobile spécialement équipés, destinés principalement à des fins d'enseignement lorsqu'ils sont à l'arrêt.
- 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.
- Véhicules spécialisés pour le transport d'argent et/ou d'objets de valeur.
- Véhicules transportant des déchets d'animaux ou des carcasses non destinés à la consommation humaine.
- Véhicules utilisés exclusivement sur route dans des installations de plates-formes telles que les ports, ports de transbordement intermodaux et terminaux ferroviaires.
- 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 km.
- tous les véhicules du genre « grue »
- tous les véhicules munis de l'un des équipements suivants : pompe à béton, plateforme élévatrice.

PayCover

*Le **secrétariat social** pour une **gestion optimale** de **votre personnel** !*

- Gestion des prestations de vos travailleurs
- Aperçu clair et permanent des prestations de votre personnel
- Gestion optimale des heures supplémentaires
- Assistance juridique en cas de contrôle de l'inspection des lois sociales
- Suivi des dates d'expiration (sélection médicale, certificat ADR,...)
- Récupération automatique des données du tachygraphe digital ou de l'ordinateur de bord

PAYCOVER asbl

info@paycover.be - www.paycover.be

Avenue du Port, 104-106 - 1000 Bruxelles
T : 02 421 07 25 - F : 02 420 67 79

Rue de Waremme 119 - 4530 Villers-le-Bouillet
T : 019 63 23 80 - F : 019 63 73 01

Engelse Wandeling 2 - 8500 Courtrai
T : 056 60 17 38 - F: 056 61 36 03

Dublinstraat 35 bus 014 - 9000 Gand
T. 09 218 17 70 - F. 09 218 17 79

2. ENREGISTREMENT DES ACTIVITÉS ET PICTOGRAMMES DU TACHYGRAPHE

Le Règlement 561/2006 définit la « *période de conduite* » comme étant la 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.

La Directive 2002/15 définit, de son côté, les notions de temps de travail et de temps de disponibilité.

Le temps de travail y est défini comme étant les activités du chauffeur suivantes :

- La conduite.
- Le chargement et le déchargement.
- Le nettoyage et l'entretien technique.
- Tous les autres travaux visant à assurer la sécurité du véhicule, du chargement ou à remplir les obligations légales ou réglementaires directement liées au transport spécifique en cours, y compris le contrôle des opérations de chargement et déchargement et les formalités administratives avec les autorités policières, douanières, les services de l'immigration, etc..

A ces activités s'ajoutent les temps d'attente lors du chargement et/ou du déchargement dont la durée présumée/prévisible est dépassée.

La notion de temps de travail recouvre donc les activités de « temps de conduite » (qui sont enregistrés avec le avec le symbole) ainsi que les « autres tâches de travail » (qui doivent être enregistrées dans le tachygraphe avec le symbole).

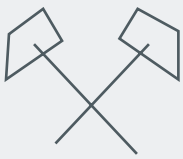
Les temps de disponibilité sont définis comme étant :

- Les périodes autres que celles relatives aux temps de pause et aux temps de repos durant lesquelles le chauffeur 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 d'effectuer d'autres travaux.
- Les périodes pendant lesquelles le travailleur accompagne un véhicule transporté par ferry-boat ou par train.
- Les périodes d'attente aux frontières ou lors du chargement et/ou du déchargement sont présumées être connues à l'avance comme stipulé ci-après :
  - deux heures par opération de chargement et/ou de déchargement en transport national ;
  - quatre heures par opération de chargement et/ou de déchargement en transport international ;
  - deux heures pour les périodes d'attente aux frontières ;

  sauf si l'employeur a fait connaître au travailleur une autre durée prévisible, soit avant le départ, soit juste avant le début effectif de la période en question.
- Les périodes d'attente dues à des interdictions de circuler.
- Le temps passé pendant la marche du véhicule à côté du conducteur ou sur une couchette.
- Le temps supplémentaire dont le chauffeur a besoin pour parcourir les distances de et vers l'endroit où le véhicule se trouve s'il n'est pas placé à l'endroit habituel.
- Les temps d'attente se rapportant aux faits de douane, de quarantaine ou médicaux.
- Le temps pendant lequel l'ouvrier reste à bord ou à proximité du véhicule, en

Conduite

Disponibilité



Autres tâches de travail (que la conduite)

Repos

vue d'assurer la sécurité du véhicule et des marchandises, mais ne fournit aucun travail.

- Le temps pendant lequel aucun travail n'est effectué mais au cours duquel la présence à bord ou à proximité du véhicule est requise aux fins de respecter les règlements sur la circulation ou d'assurer la sécurité routière.

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

De leurs côtés, 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 effectives (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 effectives.

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 effectif.

La responsabilité du chauffeur de manipuler adéquatement les touches à flèches du tachygraphe ne se limite pas à devoir se positionner sur le symbole correspondant à ses activités effectives, il doit également veiller à enregistrer correctement ses périodes d'« inactivité ».

En effet, le Règlement 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 La note d'orientation n° 5 de la Commission européenne précise à cet égard que *le formulaire d'attestation ne doit pas être requis pour les activités qui peuvent être enregistrées au moyen d'un 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 ayant empêché l'enregistrement des données, y compris manuel.*

TEMPS DE CONDUITE JOURNALIERS

Durée de conduite journalière : 9 heures par jour (peut être étendue à 10 heures deux fois par semaine). Exemple :

Jour 1

Jour 2

Jour 3

Jour 4

Jour 5

Jour 6

3. LIMITATIONS ET INTERRUPTION DES TEMPS DE CONDUITE

Le Règlement 561/2006 établit trois types de limites à la durée de conduite

- la limitation du temps de conduite journalière
- la limitation du temps de conduite hebdomadaire;
- la limitation du temps de conduite sur deux semaines consécutives.

Il impose également qu'après maximum 4 heures 30, le temps de conduite soit interrompu par une pause de 45 minutes.

La Directive 2002/15 ajoute l'obligation d'également tenir compte des autres activités de travail et de prendre une pause de 30 ou 45 minutes après maximum 6 heures de travail.

A) TEMPS DE CONDUITE JOURNALIERS

La durée de conduite journalière est définie comme étant : 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.

- La durée de conduite journalière ne peut pas dépasser 9 heures.
- La durée de conduite journalière peut toutefois être portée à 10 heures maximum et ce, deux fois par semaine.

Une semaine est définie comme étant la période comprise entre lundi 00 heures et dimanche 24 heures.

Il n'y a pas d'objection à ce que ces temps de conduite prolongés à 10 heures puissent être prestés au cours de deux jours consécutifs.

Il est à noter qu'au cours d'une période de 24 heures, il est parfaitement possible que deux périodes de conduites journalières se chevauchent partiellement et ce, dans le respect de la réglementation (pour autant naturellement que les interruptions de temps de conduite et les temps de repos journaliers soient respectés).

B) INTERRUPTION DU TEMPS DE CONDUITE (LA « PAUSE »)

Après un temps de conduite de maximum quatre heures et demie, le chauffeur doit observer une pause ininterrompue d'au moins quarante-cinq minutes, à moins qu'il ne prenne un temps de repos.
Cette pause peut être remplacée par une pause d'au moins quinze minutes suivie d'une pause d'au moins trente minutes réparties au cours de la même période.

Cette « pause » est définie comme toute période pendant laquelle le chauffeur n'a pas le droit de conduire ou d'effectuer d'autres tâches, et qui doit uniquement lui permettre de se reposer.
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.

A noter également, qu'interrogée sur la question du calcul de temps de conduite cumulés, la Cour européenne de Justice a jugé que dès lors qu'un chauffeur a observé une interruption de 45 minutes, en une fois, ou de manière fractionnée (15 + 30 minutes), le calcul de l'interruption du temps de conduite doit recommencer, abstraction faite du temps de conduite et des interruptions précédemment observés par ledit chauffeur.

C) INTERRUPTION DU TEMPS DE TRAVAIL

Les dispositions de la Directive 2002/15 ('temps de travail') se superposent à celles du Règlement 561/2006 ('temps de conduite et de repos'), de sorte qu'elles restent assez méconnues de la plupart des chauffeurs. Et pour cause : à l'exception des déplacements domicile-lieu de travail réalisés avec le camion, **les temps de conduite sont des heures de travail !**

Au niveau social et pour les travailleurs salariés, la Directive 2002/15 a, pour l'essentiel, été transposée en droit belge par la CCT du 27 janvier 2005 fixant les conditions salariales du personnel roulant.

De leur côté, les transporteurs indépendants se souviennent peut-être, avec une légitime amertume, de leur incorporation dans un système de limitation de leur liberté de travail ! Par l'Arrêté royal du 8 octobre 2012, l'Etat belge décidait en effet de soumettre, à leur tour, les transporteurs indépendants à la Directive européenne sur le temps de travail.

Les heures de disponibilité (attentes) n'étant pas considérées comme des heures de travail, la portée de la Directive 2002/15 sur le temps de travail reste assez limitée. Cette dernière prévoit que : *« les personnes exécutant des activités mobiles de transport routier, ne travaillent en aucun cas pendant plus de six heures consécutives sans pause. Le temps de travail est interrompu par une pause d'au moins trente minutes lorsque le total des heures de travail est compris entre six et neuf heures, et d'au moins quarante-cinq minutes lorsque le total des heures de travail est supérieur à neuf heures. »*

Etant donné que l'interruption du temps de conduite (45 minutes après maximum 4 heure 30 de conduite) vaut bien évidemment ici aussi comme une 'pause' valable, mis à part dans quelques cas assez particuliers (p. ex : distribution porte à porte), le problème est réglé à la source !

Exemple de temps de conduite sur une période de 24 heures (après un repos journalier ou hebdomadaire).

1. 05h00-09h30 - Conduite

2. 09h30-10h15 - Pause

3. 10h15-14h45 - Conduite

4. 14h45-23h45 Repos journalier (réduit)

5. 23h45-04h15 - Conduite

INTERRUPTION DU TEMPS DE CONDUITE (PAUSE)

TEMPS DE CONDUITE HEBDOMADAIRE ET SUR DEUX SEMAINES

56 heures

Semaine 1

+

34 heures

Semaine 2

=

90 heures

D) TEMPS DE CONDUITE HEBDOMADAIRES ET SUR DEUX SEMAINES

La durée de conduite hebdomadaire ne peut pas dépasser 56 heures.

La durée de conduite hebdomadaire est définie comme étant la durée de conduite totale accumulée pendant une semaine.

La semaine est ici encore définie comme étant la période comprise entre lundi 00 heures et dimanche 24 heures.

La durée de conduite totale accumulée au cours d'une semaine ne peut (mathématiquement) pas dépasser 56 heures (correspondant au total de 4 temps de conduite journaliers de 9 heures maximum et 2 temps de conduite journaliers de 10 heures maximum).

La durée de conduite totale accumulée au cours de deux semaines consécutives ne peut pas dépasser 90 heures.

4. TEMPS DE REPOS

En plus de la pause interruptive des temps de conduite, le Règlement 561/2006 prévoit deux types de temps de repos :

- Les temps de repos journalier
- Les temps de repos hebdomadaires

A) TEMPS DE REPOS JOURNALIER

Dans chaque période de vingt-quatre heures écoulées après la fin de son temps de repos journalier ou hebdomadaire antérieur, le chauffeur doit avoir pris un nouveau temps de repos journalier.

Le « temps de repos journalier » est défini comme étant 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 ».

Il convient donc de distinguer les temps de repos dits « normaux » des temps de repos « réduits ».

1. TEMPS DE REPOS JOURNALIER NORMAL

Le **temps de repos journalier normal** doit s'élever à **au moins 11 heures d'affilée** par période de 24 heures.

Le temps de repos journalier normal peut aussi être divisé en deux périodes, dont la première s'élève à **au moins 3 heures d'affilée** et la deuxième d'**au moins 9 heures d'affilée**.

Si la partie du temps de repos journalier qui tombe dans cette période de vingt-quatre heures est de neuf heures au moins, mais de moins de onze heures, le temps de repos journalier en question est considéré comme un temps de repos journalier réduit.

TEMPS DE REPOS JOURNALIERS

Temps de repos journalier normal :

Temps de repos journalier normal fractionné :

Temps de repos journalier réduit :

2. LE TEMPS DE REPOS JOURNALIER RÉDUIT

Le temps de repos journalier normal de 11 heures d'affilée peut être réduit à condition de respecter les conditions suivantes :

- Le temps de repos journalier réduit s'élève à 9 heures d'affilée.
- Un conducteur ne peut pas prendre plus de trois temps de repos journaliers réduits entre deux temps de repos hebdomadaires.

Un temps de repos journalier peut être prolongé pour devenir un temps de repos hebdomadaire normal ou un temps de repos hebdomadaire réduit.

3. ACCOMPAGNEMENT D'UN VÉHICULE TRANSPORTÉ PAR TRAIN OU FERRY

En principe, la période de temps de repos journalier doit correspondre à une période de repos continue et ne peut en aucun cas être interrompue par une période de conduite aussi minime soit-elle (par exemple, un déplacement vers un quai de chargement ou de déchargement).

Il existe cependant une exception à ce principe général : l'embarquement et le débarquement d'un véhicule du train ou du ferry.
Le « véhicule » est ici défini comme étant un véhicule automobile, un tracteur, une remorque, une semi-remorque ou un ensemble desdits véhicules.

Légèrement modifié par le Règlement 2020/1054, le Règlement 561/2006 prévoit désormais que lorsqu'un chauffeur accompagne un véhicule transporté par un ferry ou par train, et qu'il prend un temps de repos journalier normal ou un temps de repos hebdomadaire réduit, **ce temps de repos 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 normal ou ce temps de repos hebdomadaire réduit, le chauffeur dispose d'une cabine couchette ou d'une couchette.

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

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

4. TEMPS DE DÉPLACEMENT VERS LE LIEU DE PRISE EN CHARGE D'UN CAMION

Le Règlement 561/2006 apporte les quelques précisions décrites ci-après dans les deux hypothèses suivantes :

- Tout temps passé par un chauffeur pour se rendre sur le lieu de prise en charge d'un camion ou en revenir, lorsque celui-ci ne se trouve ni au lieu de résidence du conducteur ni au centre opérationnel de l'employeur auquel le conducteur est normalement rattaché, n'est pas considéré comme repos ou pause, à moins que le conducteur se trouve dans un ferry ou un train et ait accès à une cabine couchette ou à une couchette.
- Tout temps passé par un chauffeur **conduisant** un véhicule n'entrant pas dans le champ d'application du présent règlement pour se rendre sur le lieu de prise en charge d'un camion 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.

PAIEMENT DES PARKINGS

Avec votre badge de télépéage :

- **Payez les parkings sécurisés pour poids lourds en France et en Espagne.**
- **Réservez et payez les places de parkings sécurisés sur l'application Trucks'nB.**

Quels avantages pour vous ?

- une seule facture comprenant le péage et le paiement des parkings
- une traçabilité de vos paiements
- la diminution du temps de traitement de votre comptabilité
- la possibilité d'offrir aux chauffeurs de dormir sereinement
- des marchandises et le carburant sécurisés

UPTR
EN ROUTE À VOS CÔTÉS

Axxès
TAKE THE LEAD

LES TEMPS DE CONDUITE ET DE R

TEMPS DE CONDUITE JOURNALIERS

Durée de conduite journalière : 9 heures par jour (peut être étendue à 10 heures deux fois par semaine)
Exemple :

9 heures
Jour 1

9 heures
Jour 2

9 heures
Jour 3

9 heures
Jour 4

10 heures
Jour 5

10 heures
Jour 6

INTERRUPTION DU TEMPS DE CONDUITE (PAUSE)

4h30
de conduite
45 minutes
de pause

4h30
de conduite
15 + 30 minutes
de pause

TEMPS DE CONDUITE HEBDOMADAIRE ET SUR DEUX SEMAINES

56 heures
Semaine 1

+

34 heures
Semaine 2

=

90 heures

TEMPS DE REPOS JOURNALIERS

Temps de repos journalier normal :

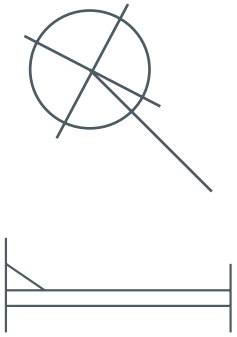
Au moins **11h**
de repos consécutif

Temps de repos journalier normal fractionné :

3+9h
de repos consécutif

Temps de repos journalier réduit :

9h
de repos consécutif
max 3x/sem



EPOS

UPTR
EN ROUTE À VOS CÔTÉS

PayCover

PTTC

TEMPS DE REPOS HEBDOMADAIRE REDUITS

Obligation de prendre un repos hebdomadaire normal (min. 45h) au plus tard après 6 périodes de 24h

Repos hebdomadaire normal de 45 heures minimum

Repos hebdomadaire normal de 45 heures minimum

Repos hebdomadaire réduit de 24 heures minimum

Repos hebdomadaire normal de 45 heures minimum

+ compensation en bloc avant la fin de la troisième semaine

DEUX SEMAINES CONSÉCUTIVES

TEMPS DE REPOS HEBDOMADAIRE : CHAUFFEURS INTERNATIONAUX

Possibilité de prendre deux repos hebdomadaires réduits (min. 24 h) consécutifs

Repos hebdomadaire normal de 45 heures minimum

Repos hebdomadaire réduit n°1 (min. 24 h.)

Repos hebdomadaire réduit n°2 (min. 24 h.)

Compensation repos hebdomadaire réduit n°1

Compensation repos hebdomadaire réduit n°2

Repos hebdomadaire normal de 45 heures minimum

EN BLOC

QUATRE SEMAINES CONSÉCUTIVES

Professional Transport Training Centre
La formation en mode professionnel

PTTC se positionne comme le centre de référence pour la formation des chauffeurs routiers. Nos formateurs bénéficient d'années d'expérience dans le secteur du transport routier. PTTC garantit aux transporteurs un service complet : cours théoriques dans différentes localités, cours pratiques et soutien administratif dans la récupération des interventions financières (FSTL, Chèques Formation et KMO Portefeuille).

Formation continue obligatoire code 95

- **Chargement et arrimage des charges**
  Eviter les pertes de chargement !
- **Constat d'accident**
  Bien le comprendre pour bien le maîtriser !
- **Temps de conduite et de repos**
  Les bons réflexes pour éviter les amendes !
- **Documents de transport**
  Comprendre leur importance, maîtriser leur complexité !
- **Tachygraphes**
  Eviter les pièges des tachygraphes analogiques et digitaux !
- **Conduite économique**
  Lorsque écologie rime avec économies !
- **Premiers soins**
  En agissant vite, le pire peut être évité !

Formation ADR

- **Colis / colis + citerne**
- **Conseiller à la sécurité**

Formation écocombis

N'attendez pas pour planifier vos modules et confier vos formations aux professionnels de PTTC !

Professional Transport Training Centre
Avenue du Port 104-106 • 1000 Bruxelles
Tél : 02 421 07 26 • info@pttc.be • www.pttc.be

B) TEMPS DE REPOS HEBDOMADAIRES

Les plus importantes modifications apportées par le Règlement 2020/1054 au Règlement 561/2006 concernent les temps de repos hebdomadaires.

Si le Règlement prévoit toujours deux types de temps de repos hebdomadaires (normaux et réduits), il établit désormais une distinction entre chauffeurs nationaux et internationaux.

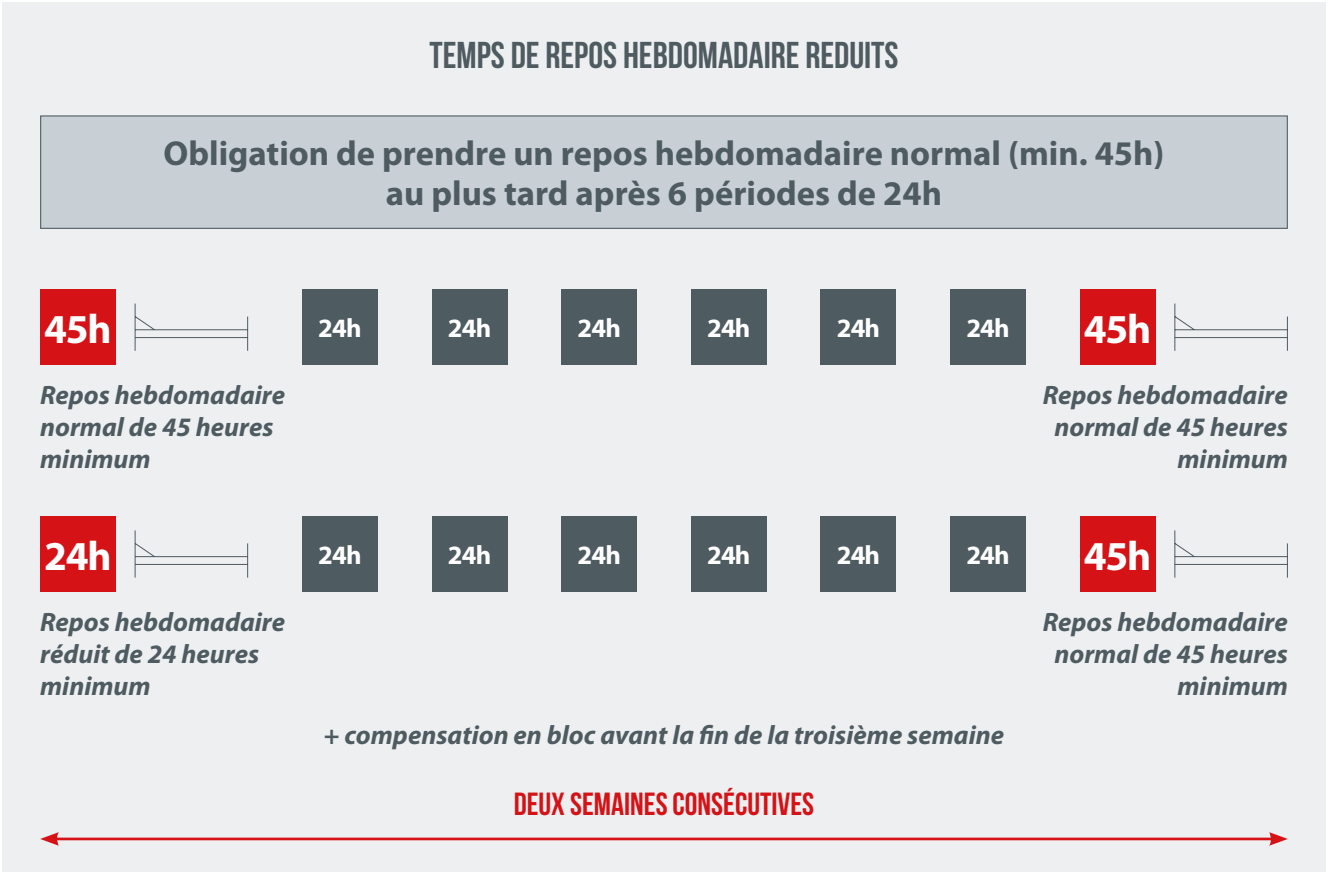
L'extension de la période de référence (de trois à quatre semaines) constitue pour ces derniers, un second changement important.

1. TEMPS DE REPOS HEBDOMADAIRES NORMAUX

Le temps de repos hebdomadaire normal se définit comme toute période de repos d'au moins **quarante-cinq heures**, pendant laquelle le chauffeur peut disposer librement de son temps.

2. TEMPS DE REPOS HEBDOMADAIRES RÉDUITS ET COMPENSATIONS

Le temps de repos hebdomadaire réduit se définit comme toute période de repos de moins de **45** heures, pendant laquelle le chauffeur peut disposer librement de son temps, pouvant être réduite à **un minimum de 24 heures consécutives** et ce, dans le respect des conditions énoncées ci-après.



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

a. deux temps de repos hebdomadaires normaux (d'au moins 45 heures) ;

ou

b. un temps de repos hebdomadaire normal (d'au moins 45 heures)
et un temps de repos hebdomadaire réduit d'au moins 24 heures.

Un temps de repos hebdomadaire commence au plus tard à la fin de six périodes de vingt-quatre heures à compter de la fin du temps de repos hebdomadaire précédent.

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.

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.

3. CHAUFFEURS INTERNATIONAUX

Un chauffeur 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, au cours de quatre semaines consécutives, au moins quatre temps de repos hebdomadaires, dont au moins deux sont des temps de repos hebdomadaires normaux (d'au moins 45 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.

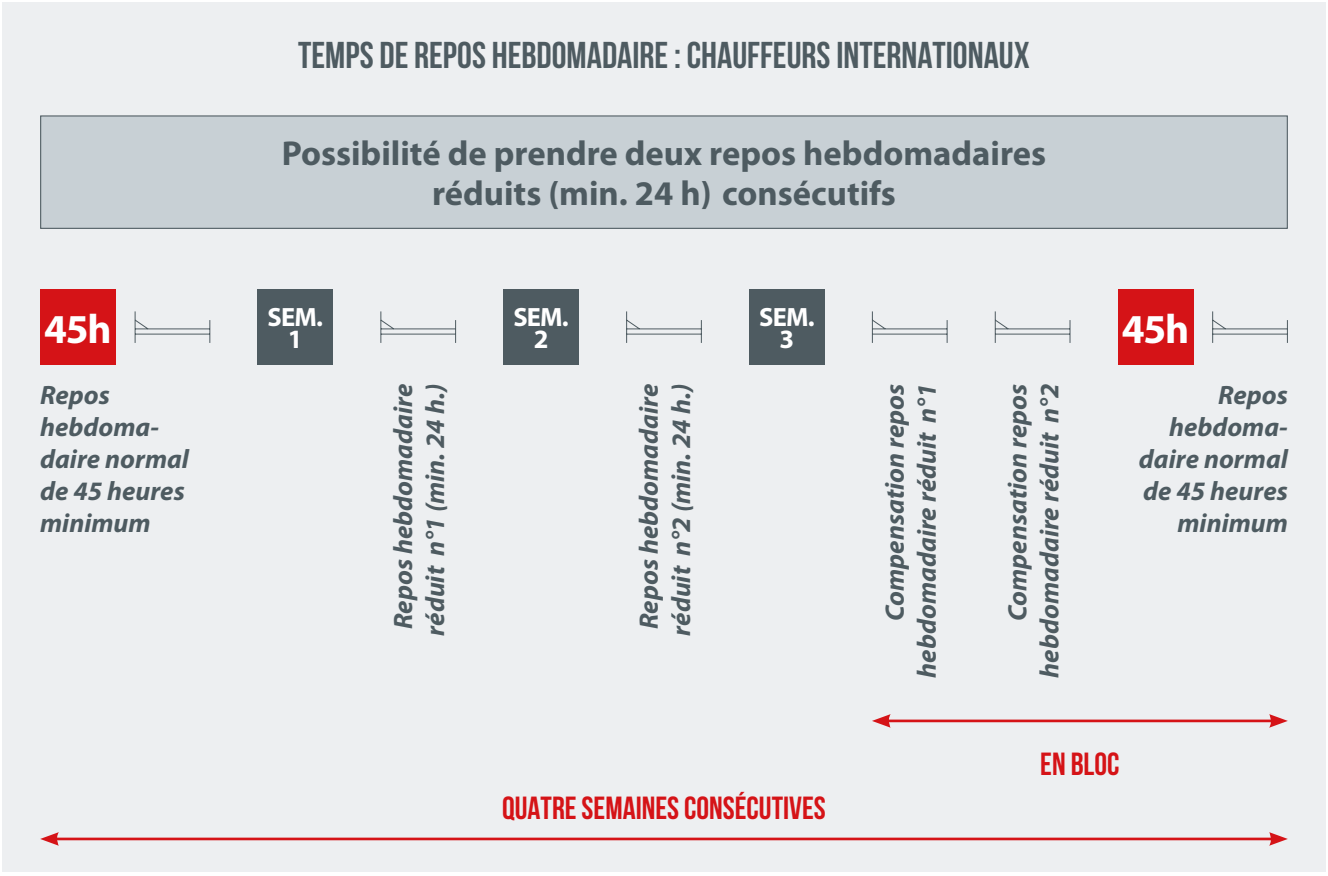
L'employeur prend en charge tous les frais d'hébergement à l'extérieur du véhicule.

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.



5. CIRCONSTANCES EXCEPTIONNELLES

Pour permettre au véhicule d'atteindre un point d'arrêt approprié, le Règlement 561/2006 autorise le chauffeur à déroger aux dispositions réglementaires relatives aux temps de conduite et de repos dans la mesure nécessaire pour assurer la sécurité du véhicule ou de son chargement, pour autant que cela ne compromette pas la sécurité routière. Le chauffeur indique la nature et le motif d'une telle dérogation manuellement sur une sortie imprimée de l'appareil de contrôle, au plus tard à son arrivée au point d'arrêt approprié.

S'agissant d'une mesure dérogatoire, cette dernière doit s'interpréter de manière stricte.

Sont ici visées des situations bien spécifiques, survenues en cours de route, suite à des incidents particuliers (par exemple : des circonstances atmosphériques exceptionnelles, une panne technique, des perturbations sérieuses et inhabituelles de la circulation…).

Le nouveau Règlement 2020/1054 ajoute une nouvelle dérogation exceptionnelle afin de permettre au chauffeur de rallier son domicile ou le siège de l'entreprise.

Le Règlement 561/2006 précise désormais que le chauffeur peut également, dans des circonstances exceptionnelles, déroger aux dispositions réglementaires relatives aux temps de conduite et de repos, en dépassant la durée de conduite journalière et hebdomadaire d'une heure au maximum 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.

Dans les mêmes conditions, le conducteur peut dépasser la durée de conduite journalière et hebdomadaire de deux heures au maximum, à condition d'avoir observé une pause ininterrompue de trente minutes immédiatement avant la conduite supplémentaire afin d'atteindre le centre opérationnel de l'employeur ou son lieu de résidence pour un temps de repos hebdomadaire normal.

Le conducteur indique le motif d'une telle dérogation manuellement sur une sortie imprimée de l'appareil de contrôle, 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.

6. 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.

1. TEMPS DE CONDUITE JOURNALIERS (ET HEBDOMADAIRES)

La conduite et double équipage es sans incidence 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.

2. INTERRUPTIONS DES TEMPS DE CONDUITE

Pour ce qui concerne les interruptions des temps de conduite, le nouveau Règlement 2020/1054 apporte la précision suivante au le Règlement 561/2006 : Un chauffeur qui participe à la conduite en équipage d'un véhicule peut prendre une pause de quarante cinq minutes dans un véhicule conduit par un autre chauffeur, à condition qu'il ne soit pas chargé d'assister le chauffeur du véhicule.

3. TEMPS DE REPOS JOURNALIERS

Le Règlement 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 neuf 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.

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.

4. TEMPS DE REPOS HEBDOMADAIRE.

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

7. TRUCKRUNS

Les Truckruns peuvent être définis comme « des parades à caractère non-commercial et philanthropique durant lesquelles des conducteurs de poids lourds, sur une base volontaire, circulent à faible vitesse à travers une ville ou plusieurs villages de Belgique ».

De manière assez évidente, les truckruns sont organisés durant les weekends, de sorte qu'ils empiètent sur le repos hebdomadaire normal de 45 heures ; ce qui n'est pas sans poser une série de problèmes tant réglementaires qu'opérationnels.

Dans le respect de certaines conditions strictes, il est possible de déroger à l'obligation de compenser la perte d'un jour de repos obligatoire et d'ainsi éviter de perdre un jour de travail.

Ces conditions sont spécifiées dans la Décision de la Commission européenne du 22 juin 2012 qui précise les éléments ci-après :

a. La Belgique est autorisée à accorder une dérogation à l'application de l'article 8, paragraphe 6, du règlement (CE) n° 561/2006, conformément à l'article 14, paragraphe 1, aux conducteurs qui participent, une fois par an au maximum et sur une base volontaire, à un « truckrun » et prennent de ce fait un temps de repos hebdomadaire réduit.
b. La Belgique est autorisée à exempter les conducteurs visés au paragraphe 1 des dispositions de l'article 8, paragraphe 6, du règlement (CE) nº 561/2006 selon les modalités suivantes :

- La suspension de l'obligation de compenser la prise de ce temps de repos hebdomadaire réduit par une période de repos équivalente prise en bloc avant la fin de la troisième semaine suivant la semaine en question.
- Le temps de repos hebdomadaire réduit d'au moins 24 heures est donc suffisant et la réduction ne doit pas être compensée et ce, à la condition de respecter strictement les éléments suivants :
- Au cours du Truckrun, le conducteur place le tachygraphe en position « OUT » (out of scope) ainsi que pour le trajet du point d'attache du véhicule au point de départ du Truckrun et le trajet de retour vers le point d'attache ;
- Après le truckrun, l'organisateur remplit et signe la déclaration de participation. Les formulaires sont rédigés en 3 exemplaires : 1 exemplaire pour le conducteur du truckrun, 1 exemplaire pour l'employeur et 1 exemplaire pour le conducteur-collègue qui, le cas échéant, conduit le véhicule après la date de participation au truckrun. Cette déclaration de participation répond à un modèle établi par le SPF Mobilité et Transport, téléchargeable sur son site web : www.mobilit.belgium.be
- Au retour au point d'attache, le conducteur complète la durée et la distance totale (km) parcourue ;
- Cette déclaration et une copie de la décision de la Commission européenne doivent se trouver à bord du véhicule. La décision de la Commission européenne est également téléchargeable sur le site web du SPF Mobilité.

L'APPAREIL DE CONTRÔLE TACHYGRAPHE : LE RÈGLEMENT 165/2004

Le Règlement 165/2004 du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, tel que modifié par le Règlement 2020/1054 du 15 juillet 2020 abroge le règlement 3821/85.

Il se donne pour nouvel et ambitieux objectif de fixer les obligations et les prescriptions applicables à la construction, à l'installation, à l'utilisation, aux essais et au contrôle des tachygraphes utilisés dans le domaine des transports routiers afin de vérifier le respect des réglementation suivantes :

- Règlement 1071/2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route.
- Règlement 1072/2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route.
- Directive 2002/15 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier.
- Directive 92/6 relative à l'installation et à l'utilisation, de limiteurs de vitesse sur certaines catégories de véhicules à moteur.
- Directive 92/106 relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre États membres
- Directive 96/71 concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services et Directive 2014/67/UE relative à l'exécution de la directive 96/71.
- Directive 2020/1057 établissant des règles spécifiques en ce qui concerne la directive 96/71/CE et la directive 2014/67 pour le détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier.

1. LE TACHYGRAPHE DIGITAL

Depuis le 5 août 2005, le tachygraphe digital est obligatoire dans tous les Etats membres de l'Union européenne ainsi qu'en Suisse, en Islande, en Norvège et au Liechtenstein.

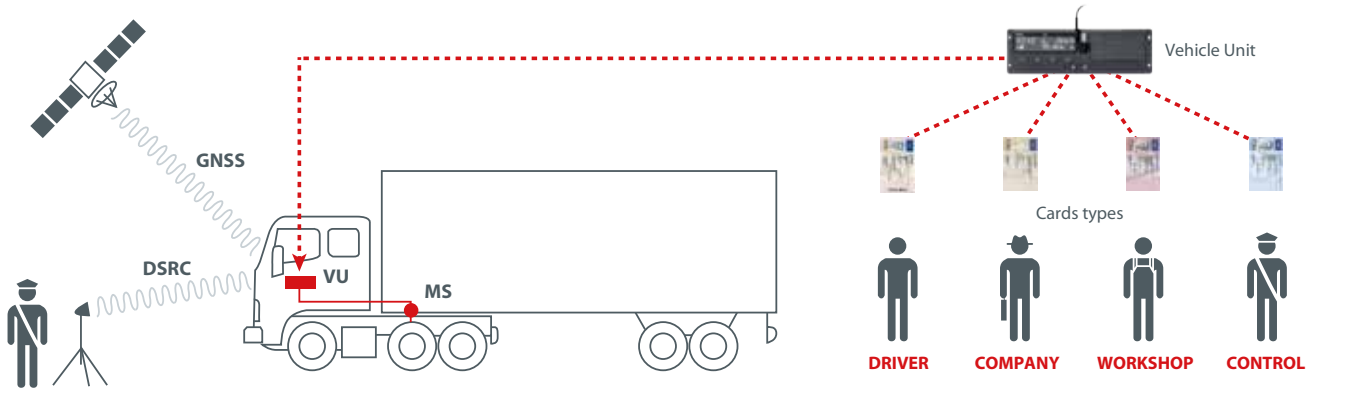
Le tachygraphe digital doit être installé sur tous les véhicules dont la masse maximale autorisée dépasse 3.5 tonnes, mis pour la première fois en circulation à partir du 5 août 2005 et utilisés par les conducteurs de ces véhicules tant pour les transports pour compte propre que pour les transports pour compte de tiers auxquels s'applique le règlement 561/2006.

2. LE TACHYGRAPHE 'INTELLIGENT' VERSION 1

Depuis le 15 juin 2019, tout véhicule immatriculé pour la première fois et soumis au règlement 165/2014 doit être équipé d'un tachygraphe de la génération la plus récente. Le nouveau modèle est mieux sécurisé, peut se connecter avec les Systèmes de Transport Intelligents et permet la géolocalisation du véhicule.

Initialement, le Règlement 165/2014 disposait sur ce point, que la position du véhicule est enregistrée automatiquement aux points suivants, ou au point le plus proche des lieux où le signal satellite est disponible :

Smart Tachograph



Source : European Commission

- le lieu où commence la période de travail journalière
- toutes les trois heures de temps de conduite accumulé
- le lieu où finit la période de travail journalière

Capables de communiquer avec les autorités de contrôle lorsque le véhicule est en mouvement, le tachygraphe intelligent a pour ambition de faciliter la réalisation de contrôle routiers ciblés avec détection précoce et à distance d'éventuelles manipulations ou utilisations abusives.

A cet égard, le Règlement 165/2014 tel que modifié par le Règlement 2020/1054 précise désormais que les données échangées durant la communication sont limitées à celles qui sont nécessaires aux fins des contrôles routiers ciblés des véhicules dont le tachygraphe a pu être manipulé ou faire l'objet d'une utilisation abusive. Ces données portent sur les faits ou données ci-dessous enregistrés par le tachygraphe :

- Dernière tentative d'infraction à la sécurité
- Coupure d'électricité la plus longue
- Défaillance du capteur
- Erreur sur les données de mouvement
- Conflit concernant le mouvement du véhicule
- Conduite sans carte en cours de validité
- Insertion de la carte pendant la conduite
- Données concernant une remise à l'heure
- Données d'étalonnage, y compris les dates des deux derniers étalonnages
- Numéro d'immatriculation du véhicule
- Vitesse enregistrée par le tachygraphe
- Dépassement de la durée maximale de conduite

Sur la base des données échangées, l'autorité de contrôle compétente peut décider de procéder à un contrôle du véhicule et du tachygraphe. En aucun cas une communication à distance à des fins de détection précoce ne peut conduire à des amendes ou sanctions automatiques infligées au conducteur ou à l'entreprise de transport.

Les données échangées ne peuvent être conservées par les autorités chargées du contrôle que pendant la durée d'un contrôle routier et doivent être effacées au plus tard trois heures après leur communication, à moins que les données n'indiquent une possible manipulation ou utilisation abusive du tachygraphe.

3. LE TACHYGRAPHE 'INTELLIGENT' VERSION 2 ET LE « RETROFIT »

Le Règlement 165/2014 tel que modifié par le Règlement 2020/1054 confie à la Commission européenne le soin de mettre en œuvre une version 2 du tachygraphe intelligent.

A dater d'août 2020, la Commission européenne disposera de 12 mois pour coucher sur papier les dispositions détaillées permettant l'application uniforme de l'obligation d'enregistrer et de conserver deux nouveaux types de données, à savoir :

- Les données relatives aux franchissements des frontières
- Les données relatives aux activités de chargement et de déchargement ;

Le retrofit

L'obligation d'installer la version 2 du tachygraphe intelligent sera imposée aux véhicules affectés au transport par route de marchandises et immatriculés dans un État membre, auxquels s'applique le règlement 561/2006 dans les délais ci-après :

- Au plus tard au 31.12.2024, pour les versions des tachygraphes qui précédaient l'arrivée de la version 1 du tachygraphe intelligent
- Pour les véhicules équipés de la version 1 du tachygraphe intelligent : courant 2025, en fonction de la date d'entrée en vigueur des précisions techniques qui seront fixées par la Commission européenne pour la version 2 du tachygraphe intelligent.

A ce moment, les tachygraphes intelligents version 2 enregistreront automatiquement la position du véhicule aux points suivants, ou au point le plus proche des lieux où le signal satellite est disponible :

- le lieu où commence la période de travail journalière ;
- chaque fois que le véhicule franchit la frontière d'un État membre ;
- chaque fois que le véhicule effectue des activités de chargement ou de déchargement ;
- toutes les trois heures de temps de conduite accumulé ; et
- le lieu où finit la période de travail journalière.

Le passage des frontières

Le Règlement 165/2014 tel que modifié par le Règlement 2020/1054 impose une nouvelle obligation aux chauffeurs, celle d'enregistrer le franchissement des frontières.

Si cet enregistrement s'opèrera de manière automatique avec la version 2 du tachygraphe intelligent lorsqu'il sera installé dans les véhicules soumis au Règlement 561/2006 ; dans l'entremise, il sera exigé du conducteur qu'il introduise manuellement dans le tachygraphe également le symbole du pays où il entre après avoir franchi la frontière d'un État membre au début de son premier arrêt dans ledit État membre.

Ce premier arrêt s'effectue au point d'arrêt le plus proche possible à la frontière ou après celle-ci. Lorsque le franchissement de la frontière d'un État membre intervient à bord d'un ferry ou d'un train, le conducteur introduit le symbole du pays dans le port ou dans la gare d'arrivée.

Cette nouvelle obligation s'ajoute à l'obligation préexistante du conducteur d'introduire dans le tachygraphe numérique le symbole du pays où il commence et celui du pays où il finit sa période de travail journalière, lorsque ces données ne sont pas enregistrées automatiquement par le tachygraphe intelligent version 1.

Cette modification entrera en vigueur le 2 février 2022.

MISE EN ŒUVRE DU TACHYGRAPHE INTELLIGENT V.2 ET RÉTROFIT

Publication du nouveau Règlement 2020/1054	+ 12 mois après l'entrée en vigueur de ces dispositions	21 août 2021
Tachygraphe intelligent v.2 dans les nouveaux véhicules	+ 24 mois	21 août 2023
Rétrofit pour les tachygraphes analogues et digitaux sauf pour les tachygraphes intelligents v.1	+ 39 mois	1er janvier 2025
Rétrofit pour les tachygraphes intelligents v.1	+ 48 mois	21 août 2025
Tachygraphe v.2 dans les véhicules utilitaires légers (utilisés pour le transport international)		1er juillet 2026

4. LE SYSTÈME DE CONTRÔLE EN PRATIQUE

A. LE TACHYGRAPHE ET LES CARTES TACHYGRAPHIQUES

Le système de contrôle se compose du tachygraphe (digital ou intelligent), lui-même relié à un capteur de mouvements. Il est équipé d'une mémoire, d'un écran de lecture, d'un connecteur pour le téléchargement, de deux lecteurs de carte et d'une imprimante. La mémoire de l'appareil tachygraphe conserve au moins 365 jours de données relatives au véhicule et aux conducteurs de ce véhicule.

Le tachygraphe digital fonctionne en combinaison avec des cartes tachygraphiques.

Le tachygraphe enregistre notamment :
- L'identité du conducteur ;
- Les données relatives au contrôle, à l'étalonnage et à la réparation du tachygraphe, y compris l'identité de l'atelier
- Les différentes activités :
  - Les temps de conduite + symbole
  - Les temps de disponibilité + symbole
  - Les temps de repos + symbole
  - Les autres tâches de travail + symbole
  - Les interruptions du temps de conduite + symbole
- La vitesse du véhicule.
- La distance parcourue.
- Les irrégularités.
- Le tachygraphe intelligent version 1 enregistre en plus automatiquement les lieux de départ et d'arrêt du trajet.

La version 2 du tachygraphe intelligent enregistrera automatiquement aussi les franchissements de frontières ainsi que les activités de chargement et de déchargement ;

Les données sont stockées de deux manières : dans la mémoire de l'appareil tachygraphe et sur la carte tachygraphique personnelle du conducteur.

Cette carte de conducteur retient par conducteur les données de temps de conduite et de repos sur une période de minimum 28 jours.

La carte de conducteur enregistre les activités de chaque conducteur séparément.

Les temps de conduite et de repos sont directement lisibles de l'écran. Si le temps de conduite maximal est presque atteint, un signal d'avertissement retentit.

L'entreprise de transport doit à l'aide de sa propre carte d'entreprise télécharger et conserver toutes les données relatives aux véhicules et aux conducteurs de l'entreprise stockées dans la mémoire de l'unité du véhicule.

Pour pouvoir activer, initialiser, étalonner ou calibrer le tachygraphe digital, il existe également une carte particulière : la carte d'atelier.
Enfin, la carte de contrôleur permet aux agents mandatés d'avoir accès aux données contenues dans la mémoire de l'unité du véhicule et dans les cartes de conducteur et/ou de les télécharger.

B. DIGITACH

En Belgique, L'Etat belge, représenté par le Service Public Fédéral Mobilité et Transports a confié à l'Institut Transport routier & Logistique Belgique (ITLB) la mission d'organiser et d'exploiter un système de gestion et de délivrance des cartes tachygraphiques. (http://itlb.be/).
Le service dénommé Digitach (www.digitach.be) délivre :

- Les cartes conducteurs aux chauffeurs ayant leur 'résidence normale' en Belgique,
- Les cartes entreprises aux entreprises belges inscrites à la Banque Carrefour des entreprises
- Les cartes ateliers aux ateliers agréés.
- Les cartes contrôleurs aux autorités compétentes.

C. LES CARTES CONDUCTEURS

Les cartes ont une validité de 5 ans maximum. La première demande de carte conducteur doit être introduite chez Digitach.

Il faut tenir compte d'un délai de 10 jours ouvrables au moins entre l'envoi de votre demande et la réception de votre carte (à condition que le paiement soit fait immédiatement après la réception de la facture).

La demande de renouvellement de la carte conducteur peut être introduite au plus tôt 2 mois mais au plus tard 15 jours ouvrables avant la date d'échéance

Les demandes de remplacement en cas de dysfonctionnement, perte ou vol doivent être introduite dans les sept jours auprès de Digitach :

- En cas de dysfonctionnement de la carte, le titulaire doit retourner la carte au service Digitach sous pli recommandé, à des fins d'expertise.

- La perte ou le vol d'une carte de conducteur doit faire l'objet d'une déclaration de dépossession involontaire à la police. L'attestation de dépossession involontaire est jointe à la demande de renouvellement. En cas de vol de la carte de conducteur à l'étranger, une déclaration doit également être faite, auprès des autorités compétentes du pays où le vol s'est produit.
- Aussi longtemps qu'il ne dispose pas de carte de conducteur, le chauffeur doit conserver ses temps de conduite et de repos à l'aide des impressions papier du tachygraphe digital.
- Le conducteur peut continuer à conduire son véhicule sans carte personnelle durant une période maximale de quinze jours de calendrier.

D. L'INTERVENTION FINANCIÈRE DU FSTL

Le FSTL propose aux employeurs (relevant de la CP 140.03) une intervention dans l'achat de la carte de conducteur pour le tachygraphe digital. Cette intervention n'est possible que pour les ouvriers du secteur du transport et de la logistique appartenant à la catégorie ONSS 083. Cette intervention est payée tous les 5 ans, ce qui correspond à la période de validité de la carte de conducteur. L'employeur doit prendre en charge la totalité des frais d'achat, TVA incluse et peut demander le remboursement au FSTL.

L'intervention pour les cartes de conducteur émises en Belgique s'élève à 53,72 euros. La facture est établie au nom de l'entreprise. L'intervention pour les cartes de conducteur émises à l'étranger s'élève à 65 euros maximum. L'employeur complète le formulaire « Demande d'intervention financière carte de conducteur pour tachygraphe digital », le signe et le renvoie au FSTL. Le FSTL doit recevoir le formulaire complété dans les 3 ans à compter de la date de validité de la carte de conducteur.

E. TÉLÉCHARGEMENT DES DONNÉES DU TACHYGRAPHE ET DE LA CARTE DE CONDUCTEUR

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

Les données téléchargées de l'unité embarquée sont conservées par l'entreprise au moins **cinq ans**.

Elles sont conservées en un même endroit sécurisé, accessible uniquement aux personnes autorisées.

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

Les données téléchargées des cartes de conducteur sont conservées par l'entreprise au moins **cinq ans**.

Le mot «jours» doit être compris comme étant «chaque jour civil au cours duquel la carte a été utilisée ou le conducteur a saisi les activités manuellement.»

Les données des cartes de conducteurs sont également conservées en un même endroit sécurisé, accessible uniquement aux personnes autorisées.

Le catalogue des amendes (Arrêté royal du 19 juillet 2000 relatif à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation de certaines infractions en matière de transport par route) ne prévoit aucune sanction spécifique pour le défaut de téléchargement des données du tachygraphe du camion ou de la carte de conducteur. Il ne faut cependant pas croire qu'il s'agit d'un oubli du législateur.

Le catalogue des amendes liste une (longue) série d'infractions pour lesquelles les autorités de contrôle peuvent proposer le paiement d'une perception immédiate. Cette liste n'est cependant pas exhaustive.

La constatation par les autorités de contrôle d'un défaut de téléchargement des données en question génère automatiquement la rédaction d'un procès-verbal. Il n'est dès lors pas possible d'éteindre l'action publique par le paiement d'une perception immédiate.

La sanction de cette infraction est à trouver à l'article 46 de l'Arrêté royal du 17 octobre 2016 relatif au tachygraphe et aux temps de conduite et de repos qui stipule que : « *Les infractions au Règlement 561/2006, au Règlement 165/2014, à l'AETR et au présent arrêté, constatées en Belgique ou dénoncées par l'autorité compétente d'un autre Etat membre ou d'un pays tiers, sont punies sur base des articles 2 et 2bis de la Loi du 18 février 1969 relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par mer, par route, par chemin de fer ou par voie navigable ou des articles 4 et 4bis de la Loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité, même si l'infraction a été commise sur le territoire d'un autre Etat membre ou d'un pays tiers, selon qu'elles ont trait aux modalités d'utilisation du tachygraphe ou à ses caractéristiques techniques.* »

L'obligation de téléchargement des données est, pour sa part, prévue à l'article 34 de ce même Arrêté royal, à savoir, pour rappel :

- Les données stockées dans la mémoire de l'unité embarquée sont téléchargées par l'entreprise vers un média de stockage externe sécurisé au moins tous les deux mois à compter du dernier téléchargement.

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

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

  Les données stockées dans la mémoire de la carte de conducteur et relatives à la période courant depuis le dernier téléchargement sont téléchargées 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.

Un téléchargement des données pour une période déterminée peut, par ailleurs, être exigé par les agents de contrôle listés ci-après :

1. le personnel du cadre opérationnel de la police fédérale et de la police locale ;
2. les agents de la Direction générale Transport routier et Sécurité routière du Service public fédéral Mobilité et Transports, investis d'un mandat de police judiciaire ;
3. les agents de l'Administration des Douanes et Accises;
4. les inspecteurs sociaux et les contrôleurs sociaux de l'Inspection des lois sociales du Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale.
5. les inspecteurs sociaux et les contrôleurs sociaux de l'Office national de Sécurité sociale.

En l'absence d'un montant précis de perception immédiate prévu dans le catalogue des amendes, il reviendra au Juge de statuer et de prononcer une peine fondée sur l'article 2 § 1er. de la Loi du 18 février 1969 qui dispose que « *Les infractions aux Arrêtés pris en application de l'article 1er de la présente Loi sont punies d'**un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de cinquante à dix mille euros**, ou d'une de ces peines seulement, sans préjudice des dommages-intérêts s'il y a lieu.* »
Un éventail de peines aussi large que dissuasif.

SOURCES

- Règlement 2020/1054 du 15 juillet 2020 (J.O. 31/07/2020)
- Règlement 561/2006 et Arrêté royal du 17 octobre 2016
- Règlement 165/2014
- Directive 2002/15 et CCT du 27 janvier 2005 (A.R. du 24/09/2006, M.B. 24/11/2006)
- Syllabus ITLB préparatoire aux examens de capacité professionnelle
- Digitach.be – FAQ : https://www.digitach.be/fr/info/questions-et-reponses
- SPF Mobilité : https://mobilit.belgium.be/fr/circulationroutiere/transport_marchandises_et_voyageurs/temps_conduite_et_repos

Tous droits réservés. Sauf les exceptions explicitement autorisées par la loi, le contenu de ce document, ne peut être reproduit, sauvegardé dans une base de données automatique, ni être rendu public, de quelque manière que ce soit, sans l'autorisation explicite, préalable et par écrit de son auteur. Malgré le fait que ce document ait été élaboré avec le plus grand soin, l'exactitude des informations dépend également d'informations communiquées par des tiers. Si des erreurs devaient s'être glissées dans cette parution, ni l'auteur, ni l'éditeur ne pourraient être reconnus comme responsables. La rédaction de cette édition a été clôturée le 14.08.2020.

@ copyright Michaël Reul

UPTR

EN ROUTE À VOS CÔTÉS

L'UPTR, en tant que fédération professionnelle agréée, a pour mission première de ***représenter et d'informer les transporteurs et logisticiens belges.*** Afin d'aider les entrepreneurs du secteur Transport & Logistique, l'UPTR propose une large gamme de produits et services.

- **Informations** (mailings 'Flash' et magazine 'Non-Stop')
- **Licences et autorisations de transport**
- **Service juridique**
- **Lettres de voiture CMR et documents de transport**
- **Boitier interopérable / cartes de paiement** (Taxe kilométrique belge, autoroutes et tunnels à péage)
- **Carte carburant**
- **Récupération des accises 'Diesel professionnel'**
- **Récupération de la TVA à l'étranger**
- **Recouvrement de créances**
- **Audit "assurances"**
- **Secrétariat social spécialisé**
- **Centre de formation**
  - ADR (chaffeurs et conseillers à la sécurité)
  - Formation continue obligatoire
  - Ecocombi
- **Webshop**

L'UPTR : La défense professionnelle des transporteurs et logisticiens belges

info@uptr.be +32 (0) 4 361 40 90

UPTR Liège
Rue de l'abbaye 138
4040 Herstal

UPTR Bruxelles
Av. du port 104-106
1000 Bruxelles

www.uptr.be

UPTR & PARTNERS

La défense professionnelle de vos intérêts, une information pertinente, des services efficaces et des partenaires engagés pour les transporteurs et logisticiens belges !

UNION PROFESSIONNELLE DU TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE

LIEGE
Z.I. des Hauts-Sarts
Rue de l'Abbaye 138
4040 Herstal
T. 04 361 40 90

BRUXELLES
Avenue du Port 104-106
1000 Bruxelles
T. 02 420 54 56

COURTRAI
Engelse Wandeling 2
Bus K07G
8500 Courtrai
T. 056 60 17 38

GAND
Dublinstraat 35
Bus 014
9000 Gent
T. 09 218 17 70

E-mail : info@uptr.be • Website : www.uptr.be