



Guide Tachygraphe

Temps de conduite et de repos



OGBL

Pas encore membre?
Alors inscrivez-vous
simplement sur
hello.ogbl.lu

OGBL Syndicat Transport sur Route & Navigation/ACAL

1, rue Jean-Pierre Sauvage / L-2514 Luxembourg
T. +352 54 05 45-121 / F. +352 54 05 45 533 / david.faber@ogbl.lu

ogbl.lu

[f ogbl.lu](https://www.facebook.com/ogbl.lu)

[@ OGBL_Luxembourg](https://twitter.com/OGBL_Luxembourg)

Édition Hiver 2023

L'utilisation du tachygraphe pour conducteurs de poids-lourds du secteur transport

Le tachygraphe électronique

Depuis 2007, le tachygraphe est obligatoire pour tous les nouveaux véhicules. A la reprise du travail le conducteur doit introduire sa carte dans l'appareil de contrôle et la retirer seulement à la fin de sa journée de travail.

Le conducteur est obligé à marquer son pays de départ et son pays d'arrivée.

Le tachygraphe « intelligent »

Depuis 2019, le tachygraphe « intelligent » est obligatoire pour tous les nouveaux véhicules. Les véhicules qui circulaient déjà avant juin 2019 doivent être équipés d'un tachygraphe « intelligent » jusqu'à 2025. Les véhicules utilitaires légers de plus de 2,5 tonnes sont aussi concernés dès l'an-née 2026.

Le tachygraphe « intelligent » peut être contrôlé par distance ; ceci évitera, dans le futur, de longs embouteillages lors des contrôles des poids-lourds.

Le conducteur est toujours obligé à confirmer manuellement son pays de conduite.

La carte de conducteur

Le conducteur doit avoir une carte de conducteur valide pour manipuler le tachygraphe. Elle est émise dans son pays de résidence et doit être renouvelée tous les 5 ans.

En cas d'endommagement, de mauvais fonctionnement, de perte ou de vol de la carte, le conducteur doit demander son remplacement endéans les 7 jours calendriers. Dans ce cas, le conducteur peut conduire sans carte au maximum pendant 15 jours calendriers. En cas de contrôle routier, il doit présenter une pièce justificative documentant la perte ou le vol.

La manipulation correcte du tachygraphe

Quand le conducteur reprend son travail, il doit introduire sa carte de conducteur dans l'appareil de contrôle et la retirer seulement à la fin de sa journée de travail. S'il ne dispose pas encore de tachygraphe « intelligent », il marque le pays de départ et, à la fin de sa journée de travail, le pays d'arrivée.

Les données du tachygraphe doivent refléter autant que possible la réalité. La manipulation incorrecte du tachygraphe peut avoir des répercussions sur tout conflit en matière de rémunération entre conducteur et employeur.

Les différentes activités lors de sa journée de travail sont saisies manuellement. L'appareil de contrôle distingue entre 4 différentes activités.



Conduite

Le conducteur se met en « conduite » quand il se retrouve en conduite du véhicule. Ceci se fait automatiquement quand le véhicule commence à se déplacer. Ce temps est registrado séparément du temps de travail, bien que les deux soient payés.



Travail

Le conducteur doit se mettre en « travail » :

- Lors du chargement et déchargement effectués par le salarié ou si la présence lors du chargement et du déchargement est nécessaire ;
- Lors du nettoyage et de l'entretien technique du véhicule ;
- Lors des autres travaux visant à assurer la sécurité du véhicule ; à assurer la sécurité du chargement, y compris le contrôle des opérations de chargement et de déchar-

gement ; à remplir les obligations légales ou réglementaires, y compris les formalités administratives ; à préparer et à consigner le véhicule ; assurer des travaux administratifs (p.ex. travaux de comptabilité et décompte, remise de recettes etc.)



Disponibilité

Le conducteur doit se mettre en « disponibilité » dans les situations suivantes :

- Lors des 2 premières heures des périodes d'attente lors du chargement ou déchargement quand la présence du conducteur n'est pas nécessaire ;
- Lors des périodes d'une durée inférieure à 2 heures pendant lesquelles le conducteur accompagne un véhicule transporté par ferry-boat ou par train ;
- Lors des périodes d'attente aux frontières ;
- Lors des périodes d'attente dues à des interdictions de circulation ;
- Lors des périodes durant lesquelles le conducteur n'est pas tenu de rester à son poste de travail, mais doit être disponible pour répondre à des appels éventuels lui demandant de reprendre la conduite ou de faire d'autres travaux.



Repos

Pour se mettre en « repos », le conducteur doit disposer de son temps librement et ne pas être en disponibilité pour son employeur.

Ajout manuel

Le conducteur est tenu à documenter sa journée de travail sans interruption. S'il lui est impossible d'accéder à l'appareil de contrôle, il est obligé d'ajouter les informations sur les activités respectives manuellement dès qu'il peut y accéder.



Les données tachygraphiques lors d'un conflit entre employeur et conducteur

Souvent l'interprétation des données tachygraphiques mène à un conflit entre employeur et conducteur en ce qui concerne la rémunération du dernier.

Si un tel conflit se retrouve devant le tribunal, les temps de conduite sont reconnus comme ils ont été enregistrés.

Pourtant, le conducteur doit souvent justifier tout ce qui est enregistré comme « temps de travail ».

Si le conducteur ne peut pas justifier son temps de travail enregistré selon la liste ci-dessus, il risque d'en perdre une grande partie.

Temps de repos et de conduite

Conduite journalière

En général, le maximum du temps de conduite est de 9 heures par jour. Deux fois par semaine, on peut aller jusqu'à 10 heures.

Conduite hebdomadaire

La conduite ne peut dépasser 56 heures par semaine et 90 heures par période de 2 semaines.

Conduite continue

Le conducteur ne doit pas dépasser les 4h30 de conduite continue.

Après 4h30, il est obligé de faire une pause d'au moins 45 min. Cette pause peut être remplacée par une pause de 15 min. et une deuxième pause de 30 min.

Repos journalier

En général, le conducteur doit avoir un repos journalier d'au moins 11 heures consécutives temps de repos journalier (repos journalier normal).

Il peut aussi être fractionné dans une tranche ininterrompue de 3 heures et une deuxième tranche ininterrompue de 9 heures.

3 fois par semaine, le conducteur peut prendre un repos journalier réduit de moins de 11 heures et de 9 heures minimum.

Lors de la conduite en équipage, un repos journalier d'au moins 9 heures doit être pris dans les 30 heures qui suivent la fin d'un repos journalier ou hebdomadaire.

Repos hebdomadaire

En général, le conducteur doit avoir un repos hebdomadaire de 45 heures consécutives minimum (temps de repos hebdomadaire normal).

Il doit être pris au plus tard après 6 périodes de 24 heures à compter du dernier repos hebdomadaire.

Dans une période de 4 semaines, le conducteur peut avoir 2 repos hebdomadaires réduits d'au moins 24 heures consécutifs. Ceux-ci sont à compenser dans les 2 repos hebdomadaires suivants. La compensation doit se faire en bloc.

Le repos hebdomadaire normal ne peut pas être pris à bord du véhicule. Si le conducteur n'a pas de possibilité de retourner à la maison, l'employeur est obligé à lui fournir un hébergement approprié, installations sanitaires incluses.

Repos et transport par navire ou par train

Lorsqu'un conducteur accompagne un véhicule transporté par navire ou par train et qu'il prend en même temps un repos journalier normal de 11 heures, ce repos peut être interrompu au maximum 2 fois par d'autres activités dont la durée ne dépasse pas 1 heure. Pendant ce repos, le conducteur doit disposer d'une couchette.



Si vous avez d'autres questions ou des problèmes particuliers, nous serons heureux de vous conseiller, veuillez utiliser notre formulaire de contact à l'adresse: Contact.ogbl.lu

Vous n'êtes pas encore membre? Alors inscrivez-vous simplement sur hello.ogbl.lu

Trouvez toutes nos adresses et heures d'ouvertures sur Ogbl.lu