



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

*direction générale des infrastructures,
des transports et de la mer*

*direction des services de transport
sous-direction des transports routiers
bureau de l'organisation et de l'animation
du contrôle des transports routiers*

La Défense, le 4 mars 2009

**le ministre de l'Écologie,
de l'Énergie, du Développement durable,
et de l'Aménagement du Territoire**

à

Madame et Messieurs les Préfets de région

**Directions régionales de l'Équipement
Directions régionales de l'Environnement, de
l'Aménagement et du Logement**

Affaire suivie par : Thierry Lagadec
thierry.lagadec@developpement-durable.gouv.fr
Tél. 01 40 81 87 48 – Fax : 01 40 81 10 66

Objet : Notes d'orientation de la Commission relatives aux règlements (CEE) n°3821/85 du 20 décembre 1985 et (CE) n°561/2006 du 15 mars 2006.

Le règlement (CE) n°561/2006 sur l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route est entré en vigueur le 11 avril 2007. Il fixe les règles relatives aux temps de conduite et de repos des conducteurs routiers de marchandises utilisant des véhicules de plus de 3,5 tonnes et des conducteurs routiers de voyageurs de plus de 9 personnes, conducteur compris.

L'article 22-4 du règlement dispose que la Commission facilite le dialogue entre les États membres concernant l'interprétation et l'application du règlement par le biais du comité mentionné à l'article 24, paragraphe 1¹. Suite aux travaux du groupe de travail du comité, cinq notes d'orientation relatives aux articles 12, 9, 4 d) et f) du règlement (CE) n°561/2006 et à l'interprétation de l'article 1er du règlement (CEE) n°3821/85 ont été publiées sur le site internet de la Commission européenne.

Ces notes sont conformes à la position exprimée par les autorités françaises dans le cadre du comité. Elles sont jointes en annexe de la présente circulaire ainsi qu'une copie des articles du règlement (CE) n°561/2006 objet des interprétations. Elles sont également disponibles en version française sur le site internet de la direction générale de l'énergie et des transports de la Commission européenne : http://ec.europa.eu/transport/road/social_provisions/social_provisions_en.htm

La note n°1, concerne la dérogation exceptionnelle aux temps de repos minimaux et durées de conduite maximales afin d'atteindre un point d'arrêt approprié. Elle précise

¹ Article 24-1 du règlement (CE) n°561/2006 : « La Commission est assistée par le comité institué en vertu de l'article 18, paragraphe 1, du règlement (CEE) n°3821/85 ».

PJ : annexes 1 et 2
Copie à :

**Présent
pour
l'avenir**

les conditions d'application de l'article 12 du règlement (CE) n°561/2006. Lors du contrôle, lorsque le conducteur déclare avoir fait usage de la dérogation au titre de l'article 12, et qu'il le justifie au moyen d'une mention manuscrite sur un disque, un ticket ou sur le registre de service, vous procéderez à un examen attentif des temps de conduite et de repos afin de vous assurer qu'il s'agit d'une pratique inhabituelle du conducteur.

La note n°2 est relative à l'enregistrement du temps de conduite d'un conducteur qui doit prendre en charge ou déposer un véhicule entrant dans le champ du règlement (CE) n°561/2006(article 9 du règlement).

La note n°3, relative à l'interruption d'une pause ou d'un repos journalier ou hebdomadaire (article 4 du règlement (CE) n°561/2006) sur l'ordre d'une autorité compétente, est applicable en l'état. Je vous rappelle que cette interruption doit être enregistrée manuellement par le conducteur et que les autorités ayant ordonné le déplacement du véhicule doivent remettre, dans la mesure du possible, un justificatif.

La note n°4 relative à l'enregistrement des temps de conduite par un chronotachygraphe numérique (article 1 du règlement (CEE) n°3821/85) lorsque le conducteur effectue des opérations comportant des arrêts fréquents est conforme à la circulaire du 16 avril 2007 adressée aux DRE qui demeure donc d'actualité.

La note n°5 concerne le formulaire d'attestation d'activité établi par la décision de la Commission du 12 avril 2007. Elle indique que ce formulaire ne présente pas un caractère obligatoire pour l'ensemble des États membres. Toutefois certains États peuvent imposer son emploi. Le formulaire n'est exigible que dans les cas expressément prévus sauf lorsque la conduite d'un véhicule exclu du champ de la réglementation peut être prouvée à l'aide d'enregistrements du chronotachygraphe. Les cas d'absence d'activité non prévus par le formulaire demeurent justifiables à l'aide d'autres moyens de preuves. Le formulaire lorsqu'il est utilisé doit toujours être un document original. La présentation d'une télécopie n'est pas acceptée en France. La présente disposition et la note d'orientation n°5 abrogent la note DGMT du 8 octobre 2007.

La note n°6 concerne l'enregistrement du temps passé dans les navires transbordeurs ou les trains dans lesquels les conducteurs disposent de couchettes (article 9-2 du règlement CE 561/2006). Cette disposition s'applique uniquement au temps de repos journalier.

Je vous demande de diffuser cette circulaire aux agents chargés du contrôle et de me faire part des difficultés éventuelles.

Le sous-directeur des transports routiers

Signé

Loïc CHARBONNIER



NOTE D'ORIENTATION N° 1

Objet: Dérogation exceptionnelle aux temps de repos minimaux et durées de conduite maximales afin d'atteindre un point d'arrêt approprié.

Article 12 du règlement (CE) n° 561/2006.

Approche à suivre: L'article 12 dispose qu'un conducteur peut déroger aux règles des articles 6 à 9 concernant les durées de conduite, pauses et temps de repos afin d'atteindre un point d'arrêt approprié. Cet article n'autorise pas un conducteur à déroger au règlement pour des raisons connues avant le départ. Il est conçu pour permettre aux conducteurs de faire face, en cours de trajet, aux situations où il s'avère impossible, sans que cela ait été prévu, de se conformer au règlement, c'est-à-dire aux difficultés anormales indépendantes de la volonté du conducteur et manifestement inévitables qui ne peuvent être anticipées, même si toutes les précautions d'usage sont prises. La dérogation est également destinée à garantir la sécurité des personnes, du véhicule et de son chargement, et satisfait à l'exigence que la sécurité routière soit prise en compte à tout moment.

En pareil cas, certaines obligations incombent à trois parties:

1) L'entreprise de transport doit planifier soigneusement le trajet du conducteur, dans le souci de la sécurité et en tenant compte par exemple des encombrements récurrents, des conditions météorologiques et de l'accès à des places de stationnement adéquates; en d'autres termes, elle doit organiser le travail de telle manière que les conducteurs soient en mesure de se conformer au règlement, et veiller au respect des exigences des chargeurs et des assureurs en ce qui concerne le stationnement sûr.

2) Le conducteur doit se conformer strictement aux règles et ne déroger aux règles concernant la durée de conduite que dans des circonstances exceptionnelles survenant de manière imprévisible et rendant impossible de se conformer au règlement sans compromettre la sécurité routière, la sécurité des personnes, du véhicule ou de son chargement. Si un conducteur estime nécessaire de déroger au règlement et que cela ne compromet pas la sécurité routière, il doit indiquer la nature et le motif d'une telle dérogation manuellement (dans une langue communautaire, sur la feuille d'enregistrement ou une sortie imprimée de l'appareil de contrôle ou dans le registre de service) dès qu'il s'arrête.

3) Le contrôleur doit faire preuve de discernement lorsqu'il contrôle un conducteur et qu'il détermine si le dépassement de la durée maximale de conduite est justifié.

Afin de déterminer si une dérogation sur la base de l'article 12 est justifiée, le contrôleur doit examiner soigneusement toutes les circonstances, notamment:

a) un historique des durées de conduite du conducteur, afin de déterminer les horaires habituels du conducteur et vérifier qu'il respecte ordinairement les règles en matière de durée de conduite et de temps de pause, et que la dérogation est exceptionnelle;

b) la dérogation à la durée de conduite normale ne doit pas survenir de manière régulière et doit correspondre à des circonstances exceptionnelles telles que: graves accidents de la circulation, conditions météorologiques extrêmes, déviations routières, aire de stationnement complète, etc. (*La liste des circonstances exceptionnelles possibles est purement indicative. Le principe d'évaluation est que le motif de la dérogation ne doit pas être connu à l'avance ni même prévisible*);

c) les limites de durée de conduite journalières et hebdomadaires doivent être respectées, c'est-à-dire que le conducteur ne doit obtenir aucun "gain de temps" lorsqu'il dépasse la limite de durée pour chercher une place de stationnement;

d) la dérogation aux règles sur la durée de conduite ne doit pas aboutir à une réduction des pauses requises, ni des repos journaliers et hebdomadaires.

Remarque : Cour de justice des Communautés européennes, affaire C-235/94.

NOTE D'ORIENTATION N° 2

Objet: Enregistrer le temps de conduite d'un conducteur jusqu'à un lieu qui n'est pas le lieu habituel de prise en charge ou de dépôt d'un véhicule entrant dans le champ du règlement (CE) n° 561/2006.

Article 9 du règlement (CE) n° 561/2006.

Approche à suivre:

Un conducteur, qui se rend à un endroit précis qui lui est indiqué par son employeur et qui est différent du lieu d'établissement de l'employeur, pour prendre en charge un «véhicule à tachygraphe», satisfait à une obligation vis à vis de son employeur et ne dispose, dès lors, pas librement de son temps.

Par conséquent, conformément à l'article 9, paragraphes 2 et 3:

- tout temps passé par un conducteur à destination ou au départ d'un lieu qui n'est pas celui de sa résidence habituelle ni celui de l'établissement de l'employeur et où il doit se rendre pour prendre en charge ou déposer un véhicule entrant dans le champ du règlement, indépendamment du fait que l'employeur ait donné des instructions sur le moment et les modalités de ce trajet ou qu'il ait laissé le conducteur en décider, devrait être comptabilisé comme temps de «disponibilité» ou d'«autre tâche», selon la législation nationale de l'État membre en cause;

et

- tout temps passé par un conducteur à conduire un véhicule qui n'entre pas dans le champ du règlement, à destination ou au départ d'un lieu qui n'est pas celui de son domicile ni de l'établissement de l'employeur et où il est censé prendre en charge ou déposer un véhicule qui entre dans le champ du règlement devrait être enregistré comme «autre tâche».

Le temps passé à voyager peut être considéré comme du «repos» ou une «pause» dans les trois cas suivants :

Le premier cas est celui d'un conducteur qui accompagne un véhicule qui est transporté par ferry ou train. Dans ce cas, le conducteur peut prendre un temps de repos ou de pause pour autant qu'il ait accès à une couchette (article 9, paragraphe 1).

Le deuxième cas est celui d'un conducteur qui n'accompagne pas de véhicule mais voyage en train ou en ferry à destination ou au départ d'un lieu où il va prendre en charge ou a déposé un véhicule entrant dans le champ du règlement (article 9, paragraphe 2), pour autant qu'il ait accès, sur ce navire ou ce train, à une couchette.

Le troisième cas est celui d'un véhicule avec plus d'un conducteur à bord. Lorsqu'un second membre d'équipage est disponible pour la conduite le cas échéant, est assis à côté du conducteur du véhicule et n'est pas occupé activement à assister le conducteur conduisant le véhicule, une période de 45 minutes de la «période de disponibilité» de ce membre d'équipage peut être considérée comme une «pause».

La nature du contrat de travail du conducteur ne change rien en l'espèce. Autrement dit, ces règles s'appliquent aussi bien aux conducteurs permanents qu'aux conducteurs employés par une entreprise de travail temporaire.

Dans le cas d'un «conducteur temporaire», il faut entendre par "établissement de l'employeur"

LÉGISLATION SOCIALE DANS LES TRANSPORTS

Règlement (CE) n° 561/2006, directive 2006/22/CE, règlement (CEE) n° 3821/85

l'établissement d'une entreprise qui fait appel aux services de ce conducteur pour une opération de transport routier («entreprise utilisatrice») et non le siège de l'«entreprise de travail temporaire».

Remarque : Cour de justice des Communautés européennes, affaires C-76/77 et C-297/99.

NOTE D'ORIENTATION N° 3

Objet: Ordonner l'interruption d'une pause ou d'un repos journalier ou hebdomadaire pour déplacer un véhicule dans un terminal, sur une aire de stationnement ou à une frontière.

Article 4, points d) et f) du règlement (CE) n° 561/2006.

Approche à suivre: D'une manière générale, un conducteur doit, pendant un repos journalier ou hebdomadaire, disposer librement de son temps et donc n'être pas astreint à demeurer à portée de son véhicule.

L'interruption d'une pause ou d'un repos journalier ou hebdomadaire constitue en principe une infraction (sauf lorsque s'applique la « règle du navire transbordeur » – article 9, paragraphe 1).

Toutefois, il peut survenir, dans un terminal ou une aire de stationnement, une situation anormale et soudaine ou une situation d'urgence qui impose de déplacer un véhicule.

Habituellement, un conducteur (employé par le terminal) se trouve au terminal et peut si nécessaire déplacer des véhicules. Si tel n'est pas le cas et que des circonstances inhabituelles imposent de déplacer son véhicule, le conducteur peut interrompre son repos à la demande d'une autorité compétente ou d'un agent du terminal habilité à ordonner le déplacement d'un véhicule.

Dans d'autres lieux (parcs de stationnement, frontières) ou dans des situations d'urgence, pour autant que des motifs objectifs pressants imposent de déplacer le véhicule ou si la police ou une autre autorité (pompiers, administration des routes, douanes, etc.) intime l'ordre de déplacer le véhicule, le conducteur doit interrompre sa pause ou son repos pendant quelques minutes et ne devrait pas, dans ce cas, être poursuivi.

Les contrôleurs doivent alors faire preuve de tolérance, au cas par cas, en fonction de la situation.

Une telle interruption de la pause ou du repos doit être enregistrée manuellement par le conducteur et être, dans la mesure du possible, authentifiée par l'autorité compétente qui a ordonné le déplacement du véhicule.

NOTE D'ORIENTATION N° 4

Objet: Enregistrement de la durée de conduite au moyen de tachygraphes numériques lorsque les conducteurs effectuent des opérations comportant des arrêts fréquents.

Article 1^{er} du règlement (CEE) n° 3821/85 faisant référence au règlement (CE) n° 1360/2002 (annexe I B)

Approche à suivre:

Les tachygraphes numériques étant plus précis que les tachygraphes analogiques, il est possible que des conducteurs qui effectuent des opérations comportant des arrêts fréquents constatent que leur durée de conduite enregistrée avec un tachygraphe numérique est supérieure à celle enregistrée avec un tachygraphe analogique. Cette situation est temporaire et concerne principalement les opérations de transport local. Elle ne durera que le temps de la coexistence des tachygraphes analogiques et numériques.

Afin d'encourager l'adoption rapide du tachygraphe numérique tout en assurant l'égalité de traitement des conducteurs quel que soit l'appareil de contrôle qu'ils utilisent, les autorités nationales de contrôle devraient adopter une attitude tolérante au cours de cette période de transition. La tolérance transitoire devrait s'appliquer aux véhicules avec lesquels sont effectués des trajets à arrêts fréquents et qui sont équipés de tachygraphes numériques.

Toutefois, et à tout moment, on attend des contrôleurs qu'ils fassent preuve de discernement. En outre, lorsqu'un conducteur est au volant du véhicule et occupé à une opération de transport entrant dans le champ du **règlement**, il sera considéré comme conduisant, quelles que soient les circonstances (encombrements, arrêts aux feux).

Par conséquent:

- Les États membres informent leurs agents de contrôle qu'ils ont la possibilité d'appliquer, lors de la vérification des données du tachygraphe numérique, une tolérance pouvant aller jusqu'à 15 minutes sur une durée de conduite continue de quatre heures et demie (4,5 heures) dans le cas des véhicules utilisés pour des opérations à arrêts fréquents, pour autant que ces situations puissent être attestées. Cette tolérance peut être appliquée, par exemple, sous forme d'une déduction d'une minute par période de conduite continue, entre des arrêts, avec un maximum de 15 minutes pour une période de conduite continue de quatre heures et demie (4,5 heures);
- Les agents de contrôle doivent, aux fins de l'application de cette tolérance, se fonder sur les circonstances et les éléments dont ils disposent (telles que des preuves que le conducteur effectuait des opérations de transport avec arrêts fréquents) et doivent impérativement vérifier que leur interprétation ne s'écarte pas de l'application convenable des règles sur les horaires des conducteurs et, partant, ne compromet pas la sécurité routière.
- Les États membres peuvent utiliser un logiciel d'analyse configuré pour intégrer une période de tolérance dans le calcul des durées de conduite, mais doivent savoir que cela peut entraîner des problèmes d'attestation ultérieurs. Dans tous les cas, la tolérance ne doit pas dépasser le seuil de 15 minutes pour une durée de conduite continue de quatre heures et demie (4,5 heures).
- La tolérance ne devrait pas être appliquée de manière discriminatoire ou au détriment des conducteurs nationaux ou internationaux, et ne devrait concerner que les opérations impliquant clairement des arrêts fréquents.

NOTE D'ORIENTATION N° 5

Objet: Formulaire d'attestation d'activité établi par la décision de la Commission du 12 avril 2007

Article 11, paragraphe 3, de la directive 2006/22/CE

Approche à suivre: L'attestation couvre certaines activités exercées au cours de la période mentionnée à l'article 15, paragraphe 7, point a), du règlement (CEE) n° 3821/85, c'est-à-dire:

- la journée en cours et les vingt-huit jours précédents (à compter du 1^{er} janvier 2008).

L'attestation doit être utilisée **uniquement** dans les cas où un conducteur:

- a été en congé de maladie;
- a été en congé, dans le cadre de son congé annuel, conformément à la législation de l'État membre dans lequel l'entreprise est établie;
- a conduit un autre véhicule exclu du champ d'application du règlement (CE) n° 561/2006 ou de l'AETR.

Les États membres ne sont pas tenus d'exiger l'utilisation de ce formulaire, mais si un État membre demande, pour les cas prévus par celui-ci, l'utilisation d'un formulaire, le formulaire normalisé doit être reconnu valable à cette fin. Les États membres ont la possibilité de le rendre obligatoire sur leur territoire et de le demander à tous les conducteurs concernés. Cependant, si les enregistrements du tachygraphe font état de la conduite d'un véhicule exclu du champ d'application du règlement (CE) n° 561/2006 ou de l'AETR, aucun formulaire ne peut être exigé pour cette période.

Le formulaire électronique et imprimable, ainsi que des informations concernant les États membres qui en ont rendu l'utilisation obligatoire, sont disponibles à l'adresse suivante :

http://ec.europa.eu/transport/road/policy/social_provision/social_form_en.htm.

Le formulaire est accepté dans toute l'UE et dans toutes les langues officielles de l'UE. Son format normalisé facilite la compréhension, étant donné qu'il contient des champs prédéfinis numérotés à remplir.

Toutes les réponses portées dans les champs du formulaire doivent être dactylographiées. Afin d'être valable, le formulaire doit être signé à la fois par le représentant de l'entreprise et par le conducteur avant le trajet. Les conducteurs établis à leur compte signent une fois en qualité de représentant de l'entreprise et une fois en qualité de conducteur.

Seul l'original signé est valable. Le texte du formulaire ne peut pas être modifié. Le formulaire ne peut ni être signé à l'avance, ni comporter de notes manuscrites. Uniquement dans des circonstances exceptionnelles et si la législation nationale en donne juridiquement la possibilité, une télécopie (fax) du formulaire peut être acceptée.

Le formulaire peut être imprimé sur du papier comportant le logo et les coordonnées de l'entreprise, cependant il importe de remplir dans tous les cas les champs relatifs aux informations concernant l'entreprise.

Si un conducteur ne conduit pas alors qu'il est déjà en route, par exemple pour des raisons de santé ou à cause d'une panne du véhicule, il n'est pas possible d'utiliser le formulaire et les autorités responsables peuvent demander une autre preuve attestant de l'inactivité.

L'attestation couvre uniquement les types d'activité qu'elle énonce. Le formulaire ne peut pas être utilisé pour d'autres activités.

Il convient de noter que le formulaire ne remplace pas les obligations d'enregistrement des activités telles que définies à l'article 6, paragraphe 5, du règlement (CE) n° 561/2006 et à l'article 15 du règlement (CEE) n° 3821/85.

NOTE D'ORIENTATION N° 6

Objet: Enregistrement du temps passé à bord d'un navire transbordeur ou d'un train dans lequel le conducteur dispose d'une couchette.

Article 9-1, du règlement (CE) n° 561/2006

Approche à suivre: Au cours d'un temps de repos, le conducteur pourra généralement disposer librement de son temps, conformément à l'article 4, point f). Il est toutefois autorisé à prendre sa pause ou son temps de repos (journalier ou hebdomadaire) lorsqu'il est à bord d'un navire transbordeur ou d'un train, pour autant qu'il dispose d'une couchette. Cette approche découle de la formulation de l'article 9-2, qui dispose que tout temps passé au cours d'un déplacement «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 couchette».

De surcroît, l'article 9-1, précise qu'un **temps de repos journalier normal** d'au moins 11 heures passées à bord d'un navire transbordeur ou d'un train (si le conducteur a accès à une couchette) peut être interrompu au maximum deux fois par d'autres activités (comme l'embarquement dans un navire transbordeur ou sur un train ou le débarquement de ces moyens de transport). La durée totale de ces deux interruptions ne peut dépasser une heure. Cette durée d'interruption ne doit en aucun cas entraîner une quelconque réduction du temps de repos journalier normal.

Lorsque le repos journalier normal est pris en deux temps - le premier pour une durée d'au moins 3 heures et le second pour une durée d'au moins 9 heures (conformément à l'article 4, point g)) - le nombre d'interruptions (deux au maximum) s'applique à l'intégralité du temps de repos journalier et non à chaque tranche du repos journalier normal pris en deux temps.

La dérogation prévue à l'article 9-1, ne s'applique pas au temps de repos hebdomadaire, qu'il soit réduit ou normal.