

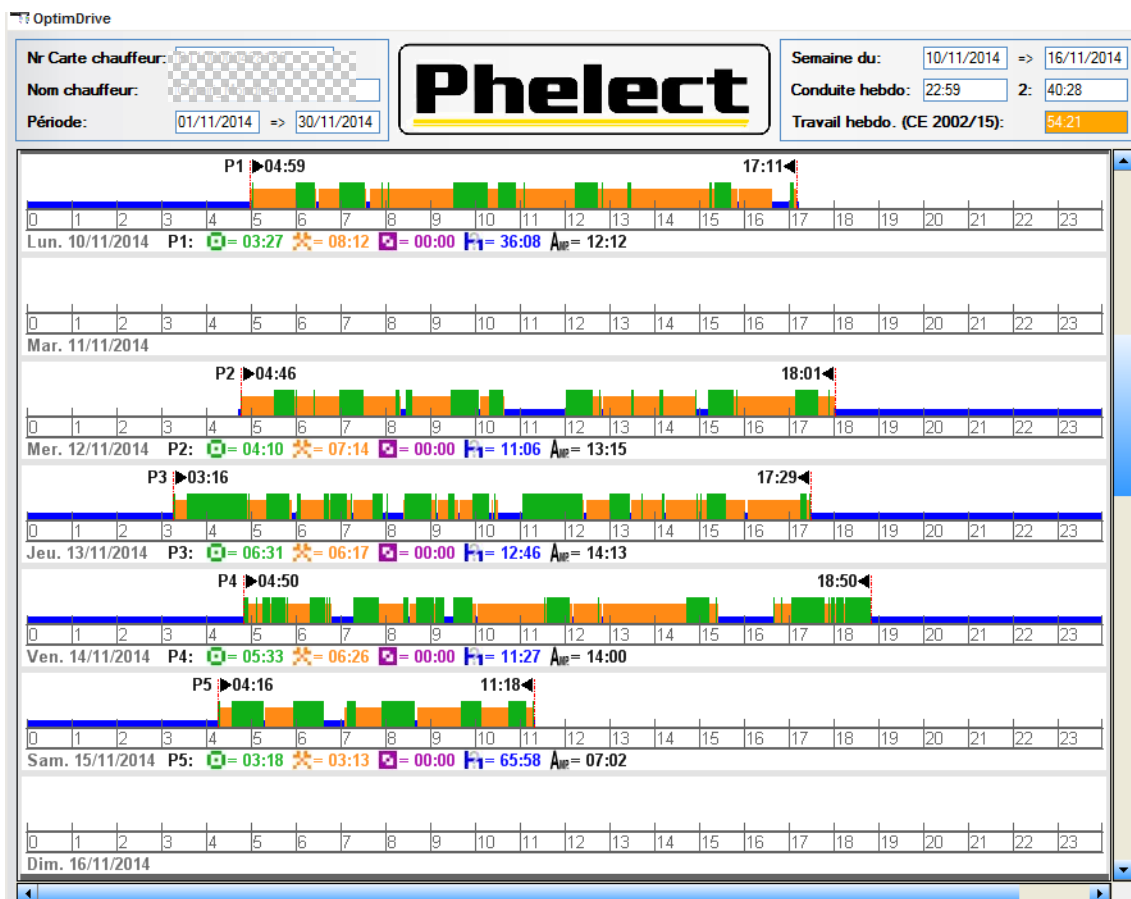
EVITER DES INFRACTIONS GRACE A L'ACTIVITE « DISPONIBILITE »

L'activité « disponibilité » (☑) n'était jusqu'ici que principalement utilisée lors de la conduite en équipage. Pour rappel, selon la définition de la directive CE 2002/15 (article 3b) la « disponibilité » couvre « les périodes autres que celles relatives aux temps de pause et aux temps de repos durant lesquelles le travailleur mobile 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 de faire d'autres travaux... ». Ces périodes de « disponibilité » étaient ainsi remplacées par les activités « travail » (⚡) ou « repos » (⌚) avec des problèmes potentiels à la clef. Effectivement, tant que les contrôles ne portaient que sur les temps de conduite et de repos (règlement CE 2006/561), cela ne posait pas de soucis. Le problème est que les contrôles deviennent de plus en plus pointus et que ceux-ci portent dorénavant également sur le respect des temps de travail (directive CE 2002/15, communément appelé la « Work Time Directive » ou WTD). Par « temps de travail » il faut entendre l'addition des périodes de « conduite » (🚗) et de « travail » (⚡).

Les exemples qui suivent, basés sur des situations réelles, décrivent les risques engendrés lorsque l'activité « disponibilité » n'est pas utilisée.

Exemple 1 : activité « travail » sélectionnée principalement

L'exemple ci-dessous montre un chauffeur qui, hormis pour ses pauses relatives aux interruptions des temps de conduite, a principalement sélectionné l'activité « travail ». Ceci entraîne que ce chauffeur a déjà atteint 54h21 de travail hebdomadaire alors qu'il n'a travaillé que 4 ½ jours cette semaine-là. Sa moyenne de 48h par semaine est par conséquent largement entamée. L'exemple montre également que ce chauffeur n'a pas respecté les temps de pause au regard de la directive CE 2002/15. Il n'a par contre commis aucune infraction par rapport aux temps de conduite et de repos (CE 2006/561) :

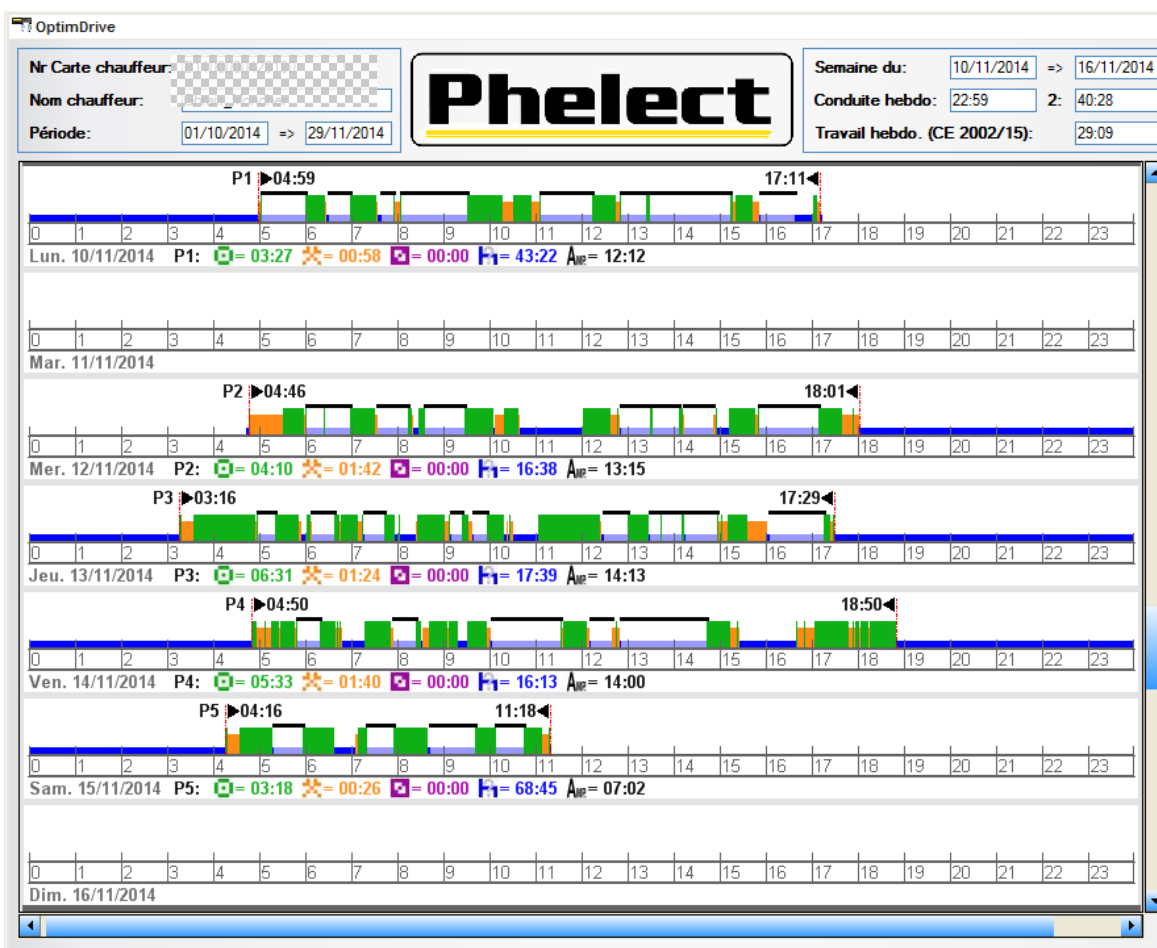


Les risques que cet exemple met en évidence sont les suivants :

- le dépassement du temps de travail hebdomadaire au regard de la directive CE 2002/15 (article 4a), à savoir que la durée hebdomadaire moyenne du travail doit être « ... limitée à quarante-huit heures. La durée maximale hebdomadaire du travail peut être portée à soixante heures, pour autant qu'une moyenne de quarante-huit heures par semaine sur quatre mois ne soit pas dépassée... » ;
- le non-respect des temps de pause au regard de la directive CE 2002/15 (article 5), à savoir que les travailleurs mobiles « ... 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. ».

Exemple 2 : activité « repos » sélectionnée principalement

L'exemple 2 est l'adaptation de l'exemple précédent dans lequel le chauffeur aurait sélectionné principalement l'activité « repos ». L'exemple montre que, par rapport à l'exemple précédent, le travail hebdomadaire est largement passé sous la barre des 48 heures (29h09 au lieu de 54h21).

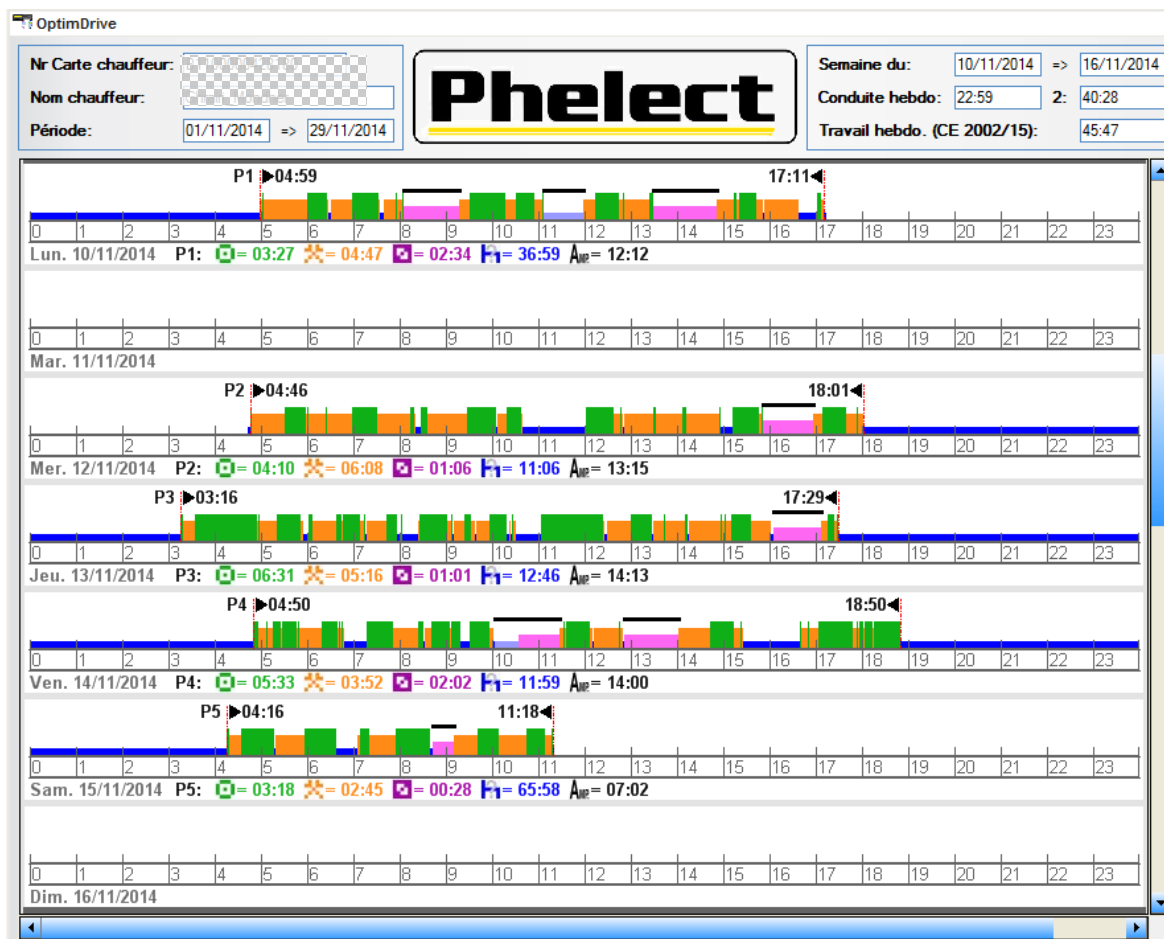


Les risques que cet exemple met en évidence sont les suivants :

- Les chauffeurs doivent être payés en fonction des prestations enregistrées par le tachygraphe ou, en fonction du secteur d'activité, les données enregistrées par le tachygraphe doivent au minimum corroborer avec les heures payées aux chauffeurs. Donc dans le cas où le chauffeur sélectionne l'activité « repos » en lieu et place de l'activité « disponibilité », celui-ci n'est soit pas payé pendant ces périodes alors qu'il aurait dû l'être, soit il est payé comme il se doit mais l'entreprise encoure des risques d'amendes pour non correspondance entre les heures prestées et les heures payées ;
- En fonction du secteur d'activité, en cas de contrôle, il est souvent difficile voir impossible pour le chauffeur de prouver qu'il a pu prendre au cours d'une même journée une série de « pauses » qui soient conforme à la définition donnée par le règlement CE 2006/561 (« pause »: toute période pendant laquelle un conducteur n'a pas le droit de conduire ou d'effectuer d'autres tâches, et qui doit uniquement lui permettre de se reposer).

Exemple 3 : activité « disponibilité » sélectionnée à bon escient

L'exemple 3 est également une adaptation du premier exemple mais dans lequel le chauffeur a sélectionné l'activité « disponibilité » à bon escient. Cet exemple montre que le travail hebdomadaire est passé sous la barre des 48 heures (45h47 au lieu de 54h21) et que les temps de pause au regard de la directive CE 2002/15 sont respectés. Cet exemple démontre donc que l'utilisation de l'activité « disponibilité » permettrait à ce chauffeur de se conformer à la directive CE 2002/15 relative au temps de travail, sans se mettre en porte-à-faux par rapport au règlement CE 2006/561 relative au temps de conduite et de repos, et en respectant la législation relative aux rémunérations.



ATTENTION cependant les tachygraphes de la marque VDO, version actuelle 2.2 y compris, ainsi que les anciennes générations des tachygraphes Stoneridge assimilent l'activité « disponibilité » à l'activité « repos » pour le calcul des temps de pause et considèrent donc ces deux activités comme pause valable. En d'autres termes, le compteur de la « période de conduite » (conduite « ininterrompue » de maximum 4h30) est aussi bien remis à zéro après 45 minutes (ou 15 + 30 minutes) de « repos » (☞) que de « disponibilité » (☑), ce qui induit bien entendu les chauffeurs en erreur **en lui indiquant erronément qu'il peut reprendre le volant.**

L'origine de ce problème réside dans une ancienne divergence d'interprétation du règlement 561/2006 dans le chef des différents pays membres. Le nouveau règlement 165/2014 **ne tolère cependant plus aucune interprétation** et impose clairement que les temps de pause et de repos soient enregistrés sous le signe ☞ (règlement CE 165/2014, article 34, paragraphe 5b). C'est la raison pour laquelle Stoneridge a introduit, dès la fin de 2014, un nouveau paramètre dans son tachygraphe digital SE5000 exact Duo² (7.5) afin que la disponibilité ne soit plus prise en compte pour le calcul des pauses et ainsi **afficher des informations correctes aux chauffeurs.**

Attention cependant que ce nouveaux paramètre, intitulé ☑ = ☞, est paramétré par défaut sur « Oui ». Veuillez donc à le paramétrer sur « Non ». Cette opération peut être réalisée via le menu du tachygraphe lorsque celui-ci est en mode « entreprise » ou « atelier » (carte entreprise ou atelier introduite dans le tachygraphe, menu Réglage/Paramètre DDS/☑ = ☞ → Non).

Il est important de noter également que **le tachygraphe Stoneridge SE5000 exact Duo² est le seul tachygraphe** à intégrer la directive CE 2002/15 relative aux temps de travail dans son système « DDS » d'aide à la conduite (Driver Decision Support). Cette fonction d'aide à la conduite « DDS » disponible de série sur tous les tachygraphes digitaux Stoneridge actuels, aident donc les chauffeurs à se conformer **à la fois** aux règles relatives aux temps de conduite et de repos (CE 2006/561) **ainsi** qu'à celles relatives aux temps de travail (CE 2005/15).