

Réglementation

Quand une tolérance à la réglementation vous met dans l'embarras

Le règlement 561/2006 s'applique depuis le 11 avril 2007. Il a force de Loi en France.

L'Administration a commis une circulaire qui a pour vocation d'assouplir le 561. Dans les faits : c'est une autre histoire. Jugez-en par cet exemple qui confirme l'adage « trop de réglementation tue la réglementation ».

Créée pour assouplir le règlement européen 561/2006, la circulaire ministérielle peut dans certains cas avoir l'effet inverse. En voici la démonstration par l'exemple dont à fait les frais un conducteur routier.

Selon le règlement européen, le disque de ce dernier aurait donné le calcul suivant :

Début	Fin	Durée	Activité
8h00	10h00	2 heures	conduite
10h00	12h00	2 heures	mise à disposition
12h00	12h30	30 minutes	repos
12h30	15h00	2h30	conduite
15h00	15h30	30 minutes	repos
15h30	20h00	4h30	conduite
20h00	Repos journalier		

Sous l'œil du 561/2006, le chauffeur effectué une période de conduite continue de 4 h 30 qui a été interrompue par 2 périodes : deux périodes de 30 minutes en position « repos ». Il a ensuite repris la route pour 4 h 30. Au regard du règlement CEE 561/2006, il n'a donc commis aucune infraction et est parfaitement en règle.

C'était sans compter la circulaire « Instruction relative à l'entrée en vigueur du règlement (CE) n° 561/2006 » du 06 avril 2007. En se basant sur celle-ci, les calculs sont différents.

Nous trouvons :

une période de conduite continue de 2 heures (de 8h00 à 10h00). Une interruption de conduite continue de 2h30 (de 10h00 à 12h30 mise à disposition et repos) et une seconde période de conduite continue de 7 heures (de 12h30 à 20h00) interrompue par une pause de 30 minutes (de 15h00 à 15h30). Ce qui le conduit à être en infraction de classe 5 (1 500 euros d'amende) pour dépassement du temps de conduite, puisque selon la circulaire il a effectué une conduite continue de 7 heures.

Circulaire contre productive

Heureusement pour ce chauffeur, la circulaire n'a aucune valeur devant les juges. Mais quelle perte de temps pour l'employeur et le conducteur qui ont du prendre un avocat pour démontrer leur bonne foi...

Il serait bon d'avertir les différents corps de contrôleurs, d'avoir une lecture en 2 temps des informations du disque ou du ticket imprimé. De manière à ce

que dans un premier temps, ils fassent une lecture en appliquant la circulaire mais qu'en cas d'infraction constatée ils s'en tiennent stricto sensu au règlement 561/2006.

Cela éviterait que de tels litiges ne se multiplient. Il est navrant de constater que la circulaire qui se voulait permissive, engendre finalement des situations ubuesquement infractionnistes.

Pourquoi considérer que la « mise à disposition » ne vaut pas « pause » 3820/85

SECTION V - Interruptions et temps de repos

Article 7

1. Après 4 heures et demie de conduite, le conducteur doit respecter une interruption d'au moins 45 minutes, à moins qu'il n'entame une période de repos.

2. Cette interruption peut être remplacée par des interruptions d'au moins 15 minutes chacune, intercalées dans la période de conduite ou immédiatement après cette période, de manière à respecter les dispositions du paragraphe 1.

3. Pendant ces interruptions, le conducteur ne peut effectuer d'autres travaux. Aux fins du présent article, le temps d'attente et le temps non consacré à la conduite passé dans un véhicule en marche, un ferry-boat ou un train ne sont pas considérés comme d'"autres travaux".

4. Les interruptions observées au titre du présent article ne peuvent être considérées comme repos journaliers.

561/2006 - Article 4

d) "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;

e) "autre tâche": toute activité, à l'exception de la conduite, définie comme temps de travail à l'article 3, point a), de la directive 2002/15/CE, y compris toute activité accomplie pour le même ou un autre employeur dans le secteur du transport ou en dehors;

Article 7

Après un temps de conduite de quatre heures et demie, un conducteur observe une pause ininterrompue d'au moins quarante-cinq minutes, à moins qu'il ne prenne un temps de repos.

Dans le 3820 il est clairement écrit que le « carré barré » vaut interruption de conduite.

Dans le 561, on ne parle plus de « carré barré » par contre on parle de repos absolu.

l'art. 16.2, Règl. CE561/2006 qui traite du tableau de service, on s'aperçoit que les pauses et les périodes de disponibilité sont des activités considérées comme distinctes:

L'entreprise de transport établit un horaire et un tableau de service indiquant, pour chaque conducteur, le nom, le point d'attache et l'horaire préétabli pour les différentes périodes de conduite, les autres tâches, les pauses et les moments de disponibilité.

De 2 choses l'une :

Soit les fonctionnaires sont des abrutis qui n'ont aucune suite logique (ce que je ne pense pas)

Soit le « carré barré » a été volontairement écarté car il est utilisé abusivement.

De toute façon, il faudra attendre une jurisprudence de Bruxelles.

Depuis avril 2006, l'État Français aurait pu faire une demande auprès de la Cour de Justice de la Communauté Européenne.

Nous aurions une réponse définitive à cette polémique.

Mais pourquoi faire une circulaire qui reconnaît le « carré barré » comme « pause » mais qui écrit que les juges pourront avoir un avis différent !!!!! N'est pas une reconnaissance de dérogation au 561/2006.

Il n'y a rien de clair dans cette affaire. Et ce sont les entreprises et les conducteurs qui en feront les frais.

Temps de conduite

Les limites réglementant le temps de conduite s'établissent comme suit :

Durée de conduite continue :

Après un temps de conduite de 4h30, le conducteur doit observer une pause d'au moins quarante cinq minutes, à moins qu'il n'entame un temps de repos.

Cette pause peut être fractionnée en deux coupures dont l'une d'au moins quinze minutes suivie d'une autre d'au moins trente minutes, réparties au cours de la période de quatre heures trente.

Les temps consacrés au chargement et au déchargement ne sont pas considérés comme des interruptions valables.

Un conducteur qui commence son service à 6 h, roule 3 h, s'arrête pour charger pendant 1 h puis reprend la route pendant 1 h 30 devra respecter une coupure de 45 minutes à partir de 11 h 30 pour interrompre valablement la durée de conduite continue.

La nouvelle réglementation ne fait plus référence à la prise en compte des temps d'attente comme interrompant valablement la durée de conduite continue.

La question se pose alors de définir le pictogramme à utiliser pour enregistrer ces pauses : (carré barré ou lit ?) ... Pour dissiper l'ambiguïté de choix, une circulaire ministérielle du 6 avril 2007 décide de continuer à retenir comme conforme le pictogramme « carré barré » sur le territoire national alors que nos partenaires européens utilisent le lit. On reste dans l'attente d'une précision de la Commission européenne!