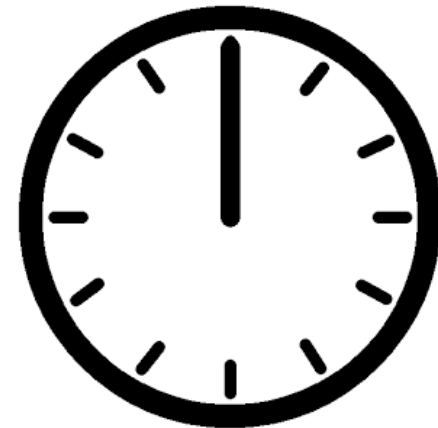


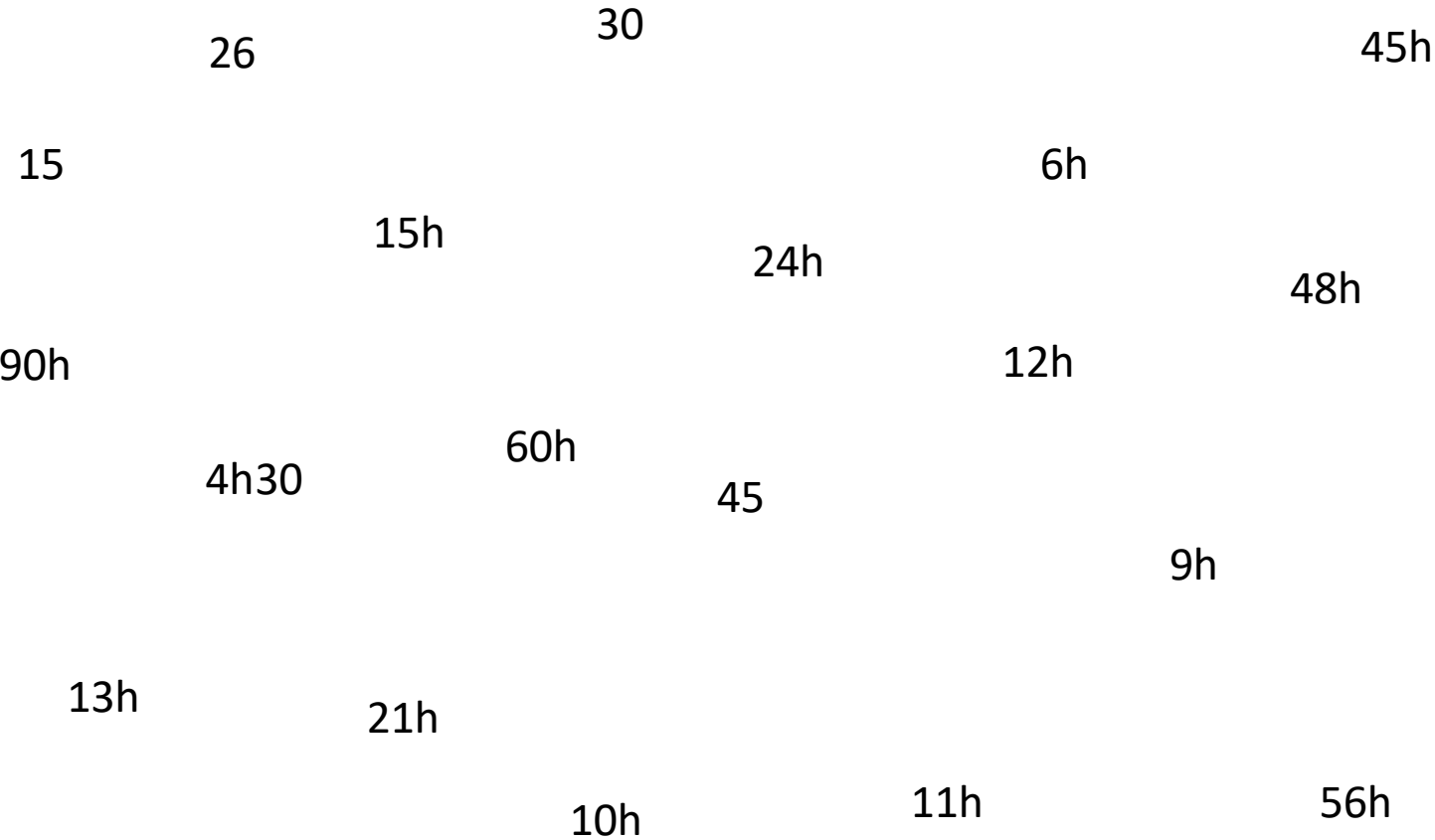
RETOUR VERS LE FUTUR

01.01.2007



Révision >>>

«L'escalier OTR»



Voyons
comment
cela se passe
sur la route...



https://youtu.be/5WUYft4_1Uo

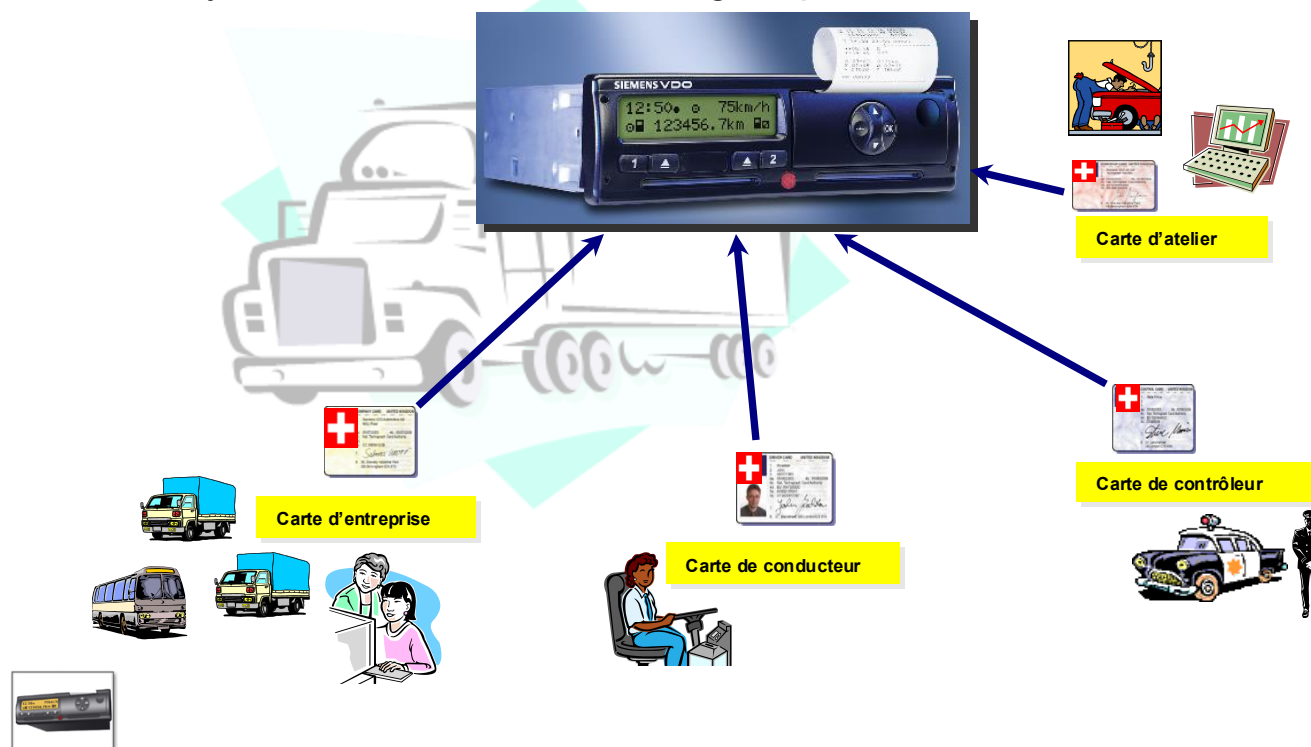
Dès le 01 janvier 2007
sur les véhicules neufs (génération 1)



Tachygraphes numériques à cartes à puces

Le système

Le système dans le véhicule est géré par 4 cartes différentes:





Téléchargement des données soit
par la police soit par l'entreprise

janvier 2022

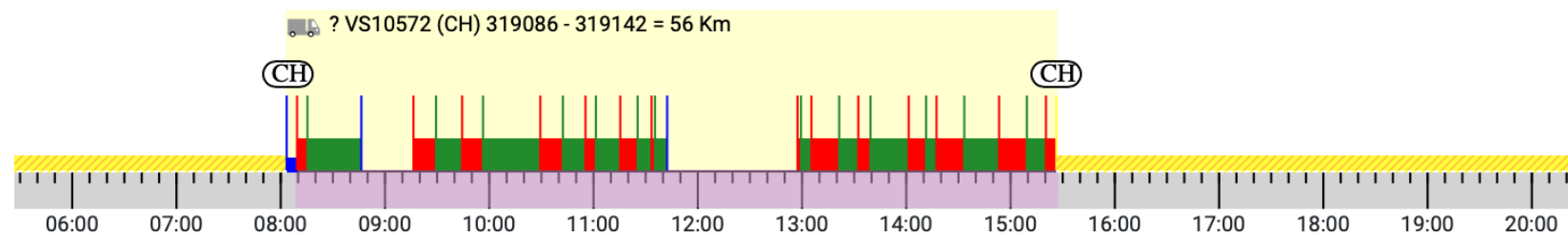
sa01	di02	lu03	ma04	me05	je06	ve07	sa08	di09	lu10	ma11	me12	je13	ve14	sa15	di16	lu17	ma18	me19	je20	ve21	sa22	di23	lu24
																							

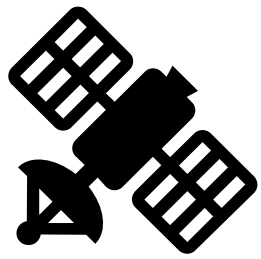
décembre 2021

me01	je02	ve03	sa04	di05	lu06	ma07	me08	je09	ve10	sa11	di12	lu13	ma14	me15	je16	ve17	sa18	di19	lu20	ma21	me22	je23	ve24
																							
																							

novembre 2021

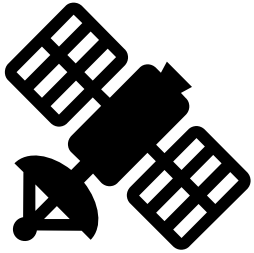
lu01	ma02	me03	je04	ve05	sa06	di07	lu08	ma09	me10	je11	ve12	sa13	di14	lu15	ma16	me17	je18	ve19	sa20	di21	lu22	ma23	me24
																							
																							





Gen 2 v1 (4.0, 4.1)

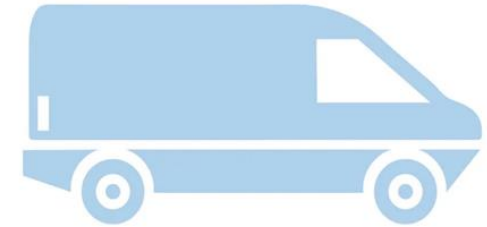
Depuis 06.2019



Gen 2 v2 (4.2)

Dès 08.2025...





UE

CH

**Août
2023**

Un nouveau véhicule d'un poids total autorisé de plus de 3.5t devra être équipé d'un tachygraphe intelligent de 2^e génération.

La deuxième version du tachygraphe intelligent (GEN2 V2) sera introduite en Suisse au même rythme que dans l'UE. Les véhicules neufs mis en circulation pour la première fois à partir du **21 août 2023** devront en être équipés.

Les véhicules utilisés dans le trafic intérieur ne seront en principe pas soumis à l'obligation d'équipement. Toutefois, s'il est fait usage de la possibilité suisse de mettre en circulation, entre le 21 août 2023 et le 31 mai 2024, un véhicule avec un tachygraphe GEN2 V1, ce dernier devra être remplacé au plus tard d'ici la première inspection après 24 mois.

**Fin
2024**

Tous les véhicules professionnels équipés d'un tachygraphe analogique ou numérique ancienne génération et engagés à l'international, devront faire installer un tachygraphe intelligent de 2^e génération.

Dans le transport international, l'obligation d'équipement sera échelonnée pour les véhicules dotés de versions antérieures.

À compter du **1^{er} janvier 2025** déjà, les tachygraphes analogiques et les tachygraphes numériques les plus anciens ne seront plus admis.

**Août
2025**

Tous les véhicules professionnels équipés d'un tachygraphe intelligent de 1^{re} génération et engagés à l'international, devront faire installer un tachygraphe intelligent de 2^e génération.

Les tachygraphes intelligents de la première version (GEN2 V1) devront quant à eux être remplacés jusqu'au **18 août 2025**.

**Juillet
2026**

Tous les véhicules utilitaires (VUL) de plus de 2.5t opérant à l'international devront être équipés d'un tachygraphe intelligent de 2^e génération.

Il faut s'attendre à ce que la réglementation de l'UE sur les véhicules de plus de 2.5t s'applique également à la Suisse.

Carte conducteur et mémoire de stockage

- **Carte conducteur se rapporte uniquement aux activités du conducteur**
- **Mémoire de stockage se rapporte aux activités de tous les conducteurs sur la puce (365 jours E1)**
- **Les trajets sans carte conducteur sont également enregistrés dans la mémoire de stockage**



Données sur la carte conducteur

Données fixes :

- **Numéro d'identification de la carte**
- **Identification de l'État émetteur**
- **Durée de validité et date d'émission**
- **Votre nom date de naissance et numéro de permis**
- **Photo du propriétaire**
- **Langue maternelle**

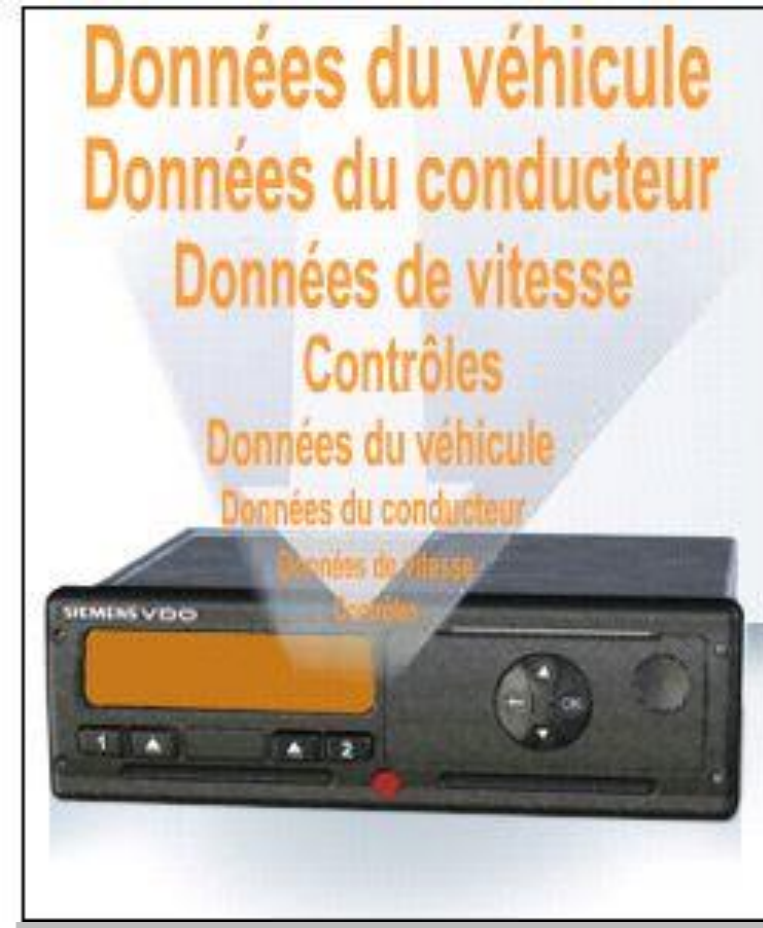
Données variables :

- **Données concernant l'utilisation des véhicules (date, temps, immatriculation, kilométrage)**
- **Vos activités (dates, temps, distance, conduite/pause)**
- **Événements, anomalies et contrôles**
- **56 derniers jours (365 j et/ou plus...)**



Données dans la mémoire de stockage

- *Données du fabricant*
- *Le numéro d'identification du véhicule et la plaque d'immatriculation*
- *L'identité du conducteur et ses activités*
- *Kilométrage (distance)*
- *Activités de contrôle*
- *Données d'atelier / calibrage*
- *Éléments de sécurité*
- *Événements (ex : survitesse)*
- *Tentatives de manipulation*
- *Date d'émission et validité*
- *Erreurs / problèmes avec la carte de conducteur ou l'appareil de contrôle*
- *365 jours (utilisation quotidienne)*



Les différents appareils



Siemens VDO



EFKOM EFAS

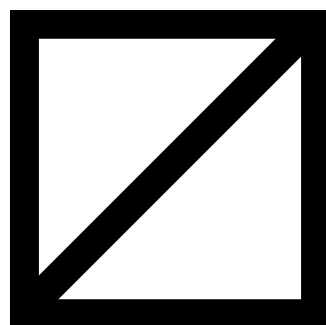


Stoneridge SE5000

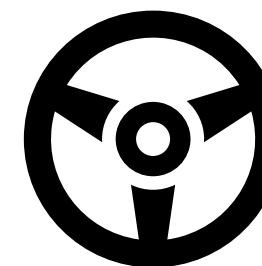
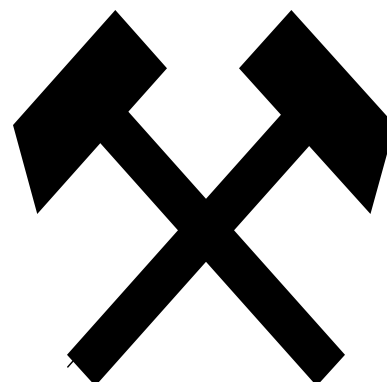


Actia Activa

Heures à disposition
Temps d'attente

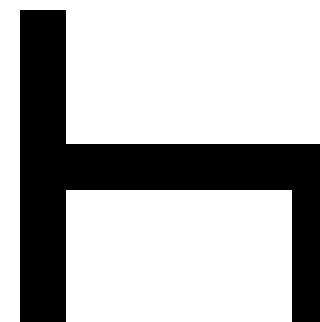


Heures de conduite
Heures de travail



Automatique!

Pause
Temps de repos



Ce que le collègue m'a dit de
faire le matin...



MOBATIME

Vous avez
l'obligation
d'effectuer la saisie
supplémentaire à
chaque fois que
vous prenez un
véhicule!



NEW

Nouveauté 2022: saisie du pays au passage de la frontière

Depuis le 2 février 2022, tout conducteur routier franchissant une frontière de l'Union Européenne doit veiller à ce que cette information soit renseignée dans son tachygraphe.

Il faut les renseigner manuellement dans le tachygraphe numérique V1b ou intelligent V2c.

Ainsi lorsqu'un véhicule change d'état membre de l'UE, le conducteur doit enregistrer le franchissement de la frontière en saisissant manuellement le code du pays d'entrée dans le tachygraphe.

Cette saisie doit avoir lieu au premier point d'arrêt le plus proche après la frontière.



Appareil de contrôle défectueux

- *Noter les activités par groupes de temps sur une feuille séparée ou au dos du rouleau de papiers*
- *Compléter avec ses données personnelles (nom, prénom, numéro de permis ou de la carte, immatriculation, lieu début, lieu fin, date et signature)*



*Dans le cas d'un voyage à l'étranger, le conducteur peut poursuivre sa route au maximum pendant **une semaine**.*

Appareil de contrôle défectueux

Il faut noter des activités manuellement dans les cas suivants :

- En cas de défaillance du DTCO 4.0
- En cas de perte, de vol, d'endommagement ou de dysfonctionnement de la carte conducteur

Dans ces cas-là, vous devez effectuer au début et à la fin de la conduite ou du quart une impression journalière sur le DTCO 4.0.

Vous avez la possibilité de noter vos activités à la main au dos de l'impression et de compléter l'impression en ajoutant vos données personnelles.

o Mustermann Heinz
F 112345678901234 5 6
A No. VS-VM 612
+ VS-Villingen
+ München
+ km 92 978
km + 92 610
km 368
Dat. 12.10.2018
Mustermann Heinz
(Signature)

DTCOPP 1 e1 174 Tachograph e1 84 e2 25

III. 30: Inscription manuelle des activités

Signification des symboles	
o	Prénom et nom de famille

Signification des symboles

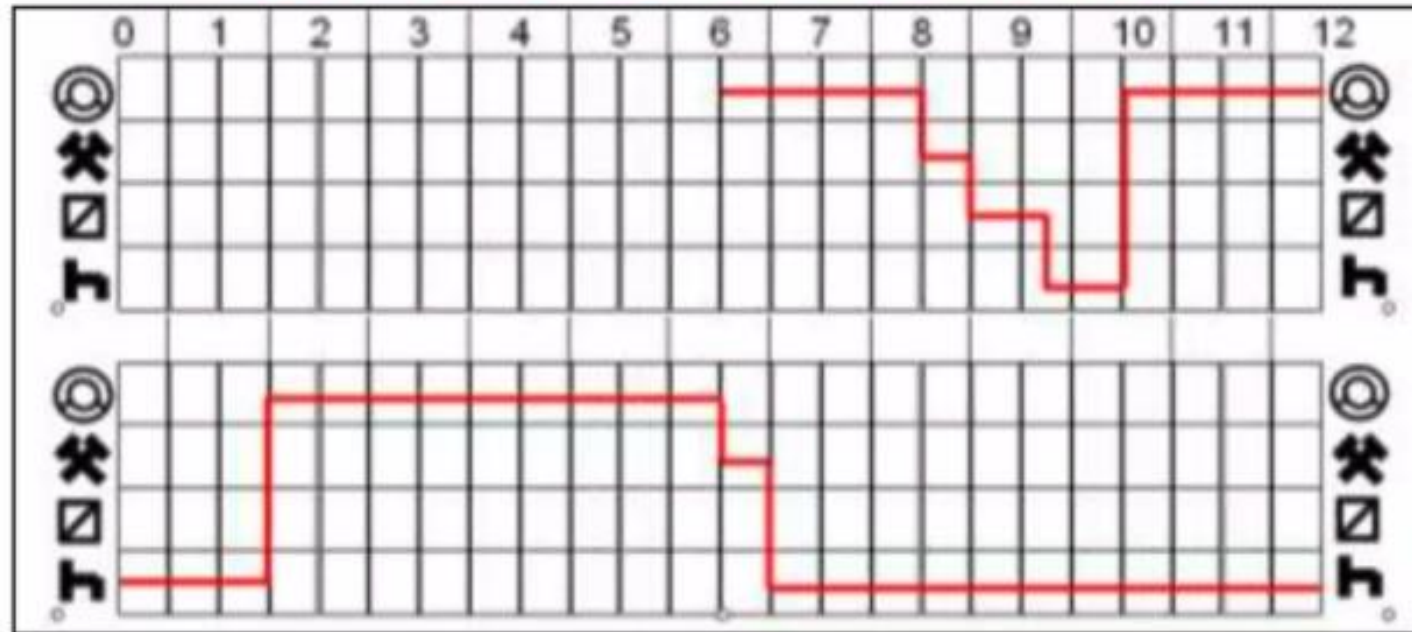
o	Numéro de la carte conducteur ou du permis de conduire
A No .	Plaque minéralogique du véhicule
+ +	Lieu en début de quart
+ +	Lieu en fin de quart
+ km	Kilométrage au début de quart
km +	Kilométrage à la fin de quart
km	Kilomètres parcourus
Dat.	Date
Sig.	Signature de la main de l'intéressé

REMARQUE

Veuillez respecter les dispositions légales applicables à votre pays.

Appareil de contrôle défectueux

Si l'impression d'un ticket est impossible,
inscrire le détail des activités



Carte défectueuse, volée ou perdue

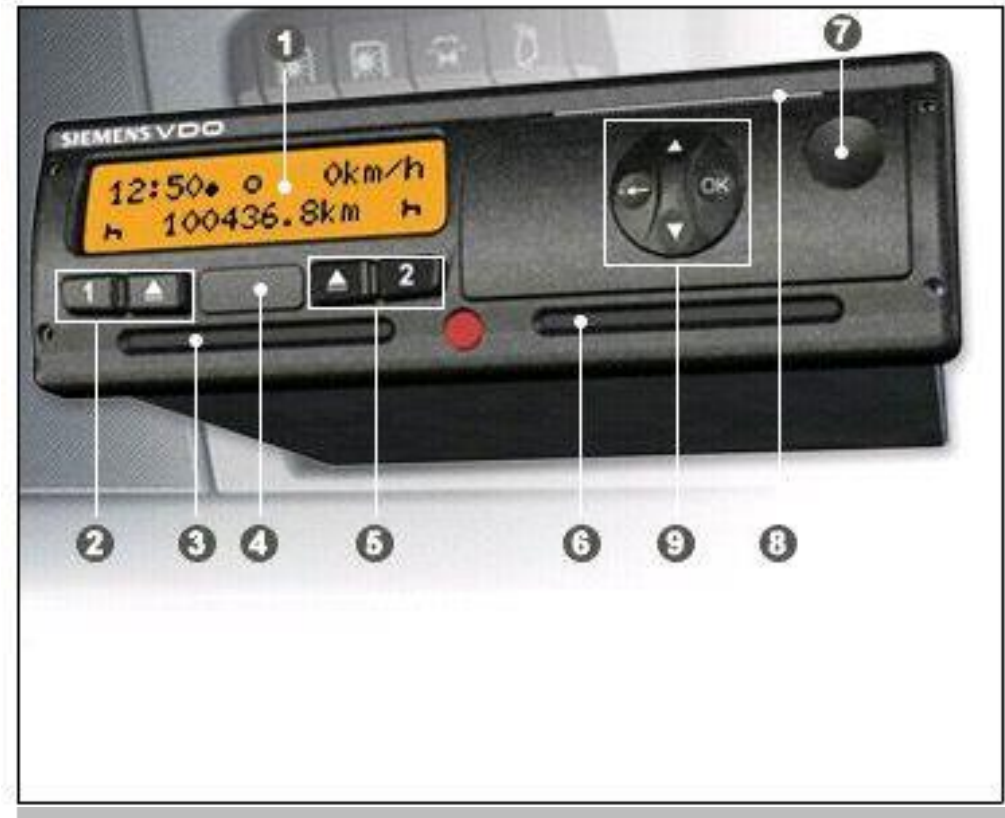
- *Au début de l'activité professionnelle imprimer les données du véhicule utilisé et compléter nom, prénom, no de permis, date et signature*
- *A la fin de l'activité professionnelle imprimer les données enregistrées par le tachygraphe et compléter nom, prénom, no de permis, date et signature*



*Dans ce cas, le conducteur peut poursuivre le trajet sans carte pendant **15 jours** civils au maximum*

Vue d'ensemble des éléments de commande

1. ***Afficheur***
2. ***Touches d'activité / éjection (conducteur)***
3. ***Logement carte conducteur***
4. ***Interface téléchargement***
5. ***Touches d'activité / éjection (convoyeur)***
6. ***Logement carte convoyeur***
7. ***Déverrouillage tiroir imprimante***
8. ***Arête de découpe pour impressions papier***
9. ***Touches de menu***



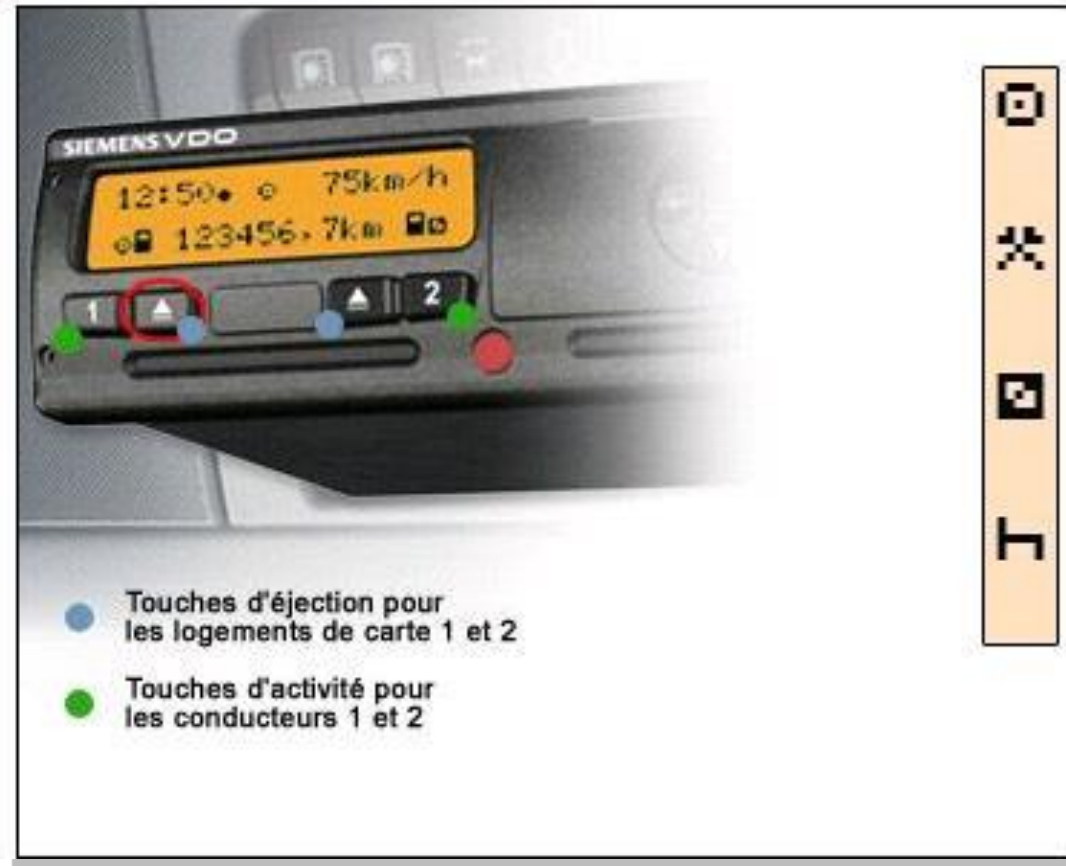
Insertion de la carte conducteur

- ***Flèche vers l'avant***
- ***Puce vers le haut***
- ***Carte conducteur toujours à gauche***
- ***Carte convoyeur toujours à droite***



Touches d'activités et d'éjection

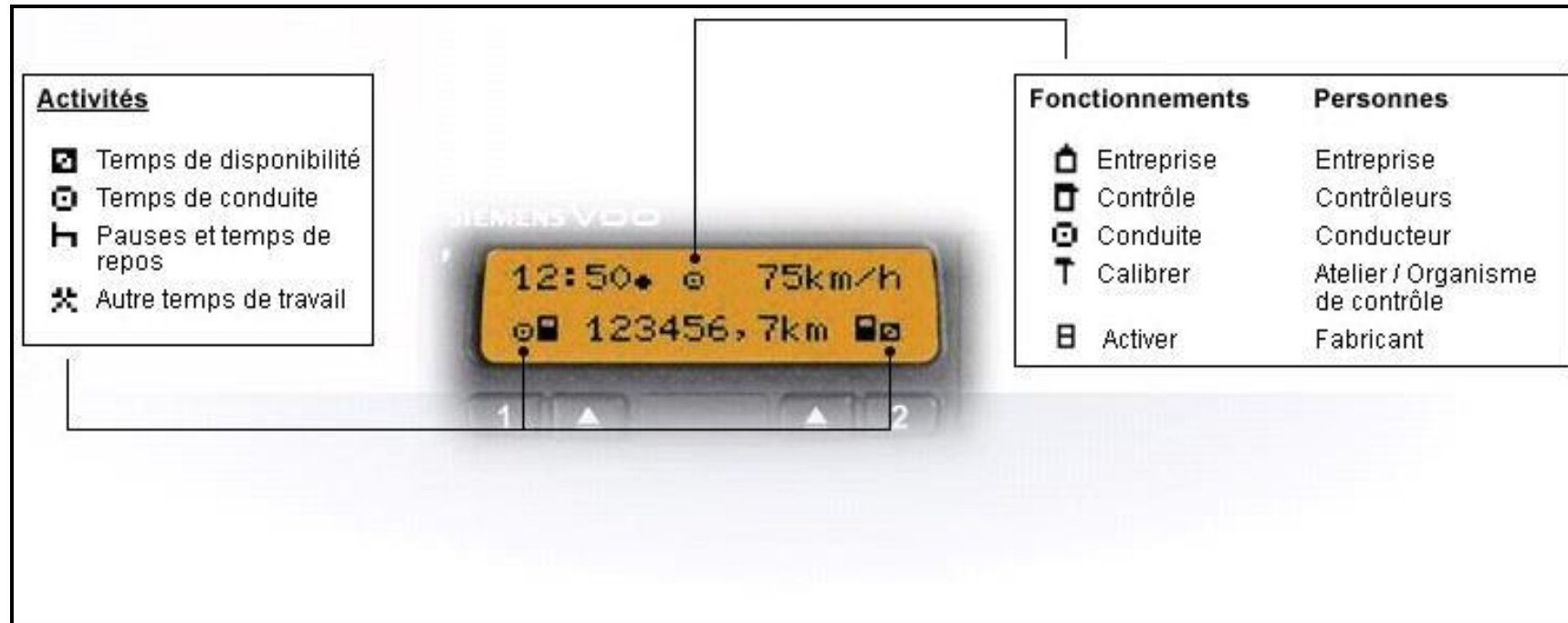
- Temps de conduite : **automatique**
- Temps de travail : **automatique**
- Pauses et temps de repos : **manuel**



Éléments de l'affichage standard

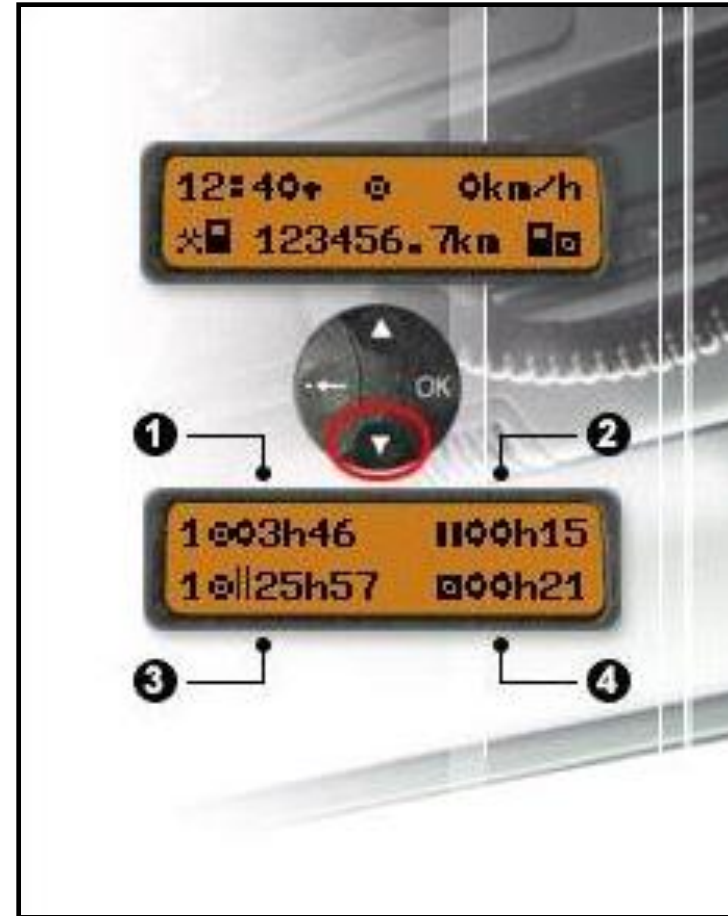


Éléments de l'affichage standard



Afficher les données de la carte conducteur

1. *Temps de conduite*
2. *Interruption valable / pause*
3. *Temps de conduite sur 2 semaines*
4. *Temps de disponibilité*



Durant la course



1e01h46 ||00h22
2e02h51

Indication durant l'arrêt

1e00h08 ||23h09
1e1103h57 h00h04

Heures conducteur 1 (solo la conduite)

2e00h00 ||23h06
2e11--h-- h22h50

Heures conducteur 2 (solo le travail)

>> excès de
vitesse 30

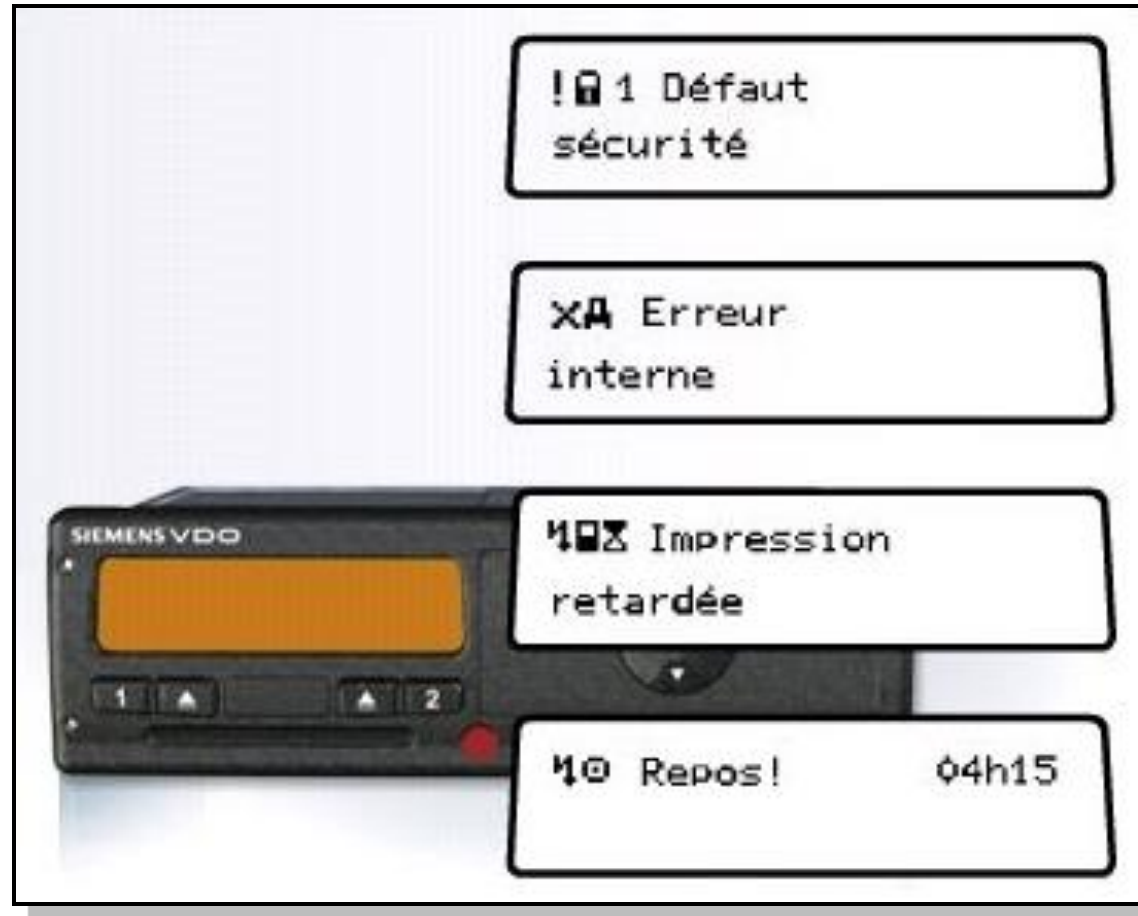
Confirmer avec OK avant 60 secondes!

Affichages spéciaux

Insérer la carte 12:30 •  0km/h h  Carte! h	Hors de portée 12:10 •  0km/h OUT 123456,7km	Sous-tension/ coupure de tension Cas 1 12:10 •  45km/h  123456,7km 
Appareil de contrôle non activé 10:30  0km/h  000456,7km 	Transferts par train 12:40 •    123456,7km 	Cas 2 12:10 •  45km/h 123456,7km Affichage après une coupure de tension ■■■■■■■■■■V01.00■■■■■■■■■■ ■■■ ■■■■■■■■■■■■■■■■■■■■■■

Messages affichés

- *Évènements*
- *Anomalies*
- *Indication de manipulation*
- *Avertissement de temps de conduite*



NEW

Pendant la journée...



- Lors de la pause...
- Mettre sur pause (15/30/45)
et avant de rouler... 1 minute
de travail
- (check-véhicule)



Imprimante et interface de téléchargement



Interface pour téléchargement et calibrage

- *Téléchargement des données pour interprétation et archivage*
- *Vérification par une instance de contrôle ou un atelier*
- *Calibrage de l'appareil par un atelier*



L'employeur et les conducteurs indépendants veillent à ce que :

1. *Les données de la carte conducteur soient déchargées toutes les semaines ou au plus tard **tous les 21 jours.***
2. *Les données de la mémoire du tachygraphe soient déchargées au plus tard **tous les 3 mois.***

Interpréter l'impression papier (en-tête)

▼ 26.11.2006 14:55 (UTC)
-----▼-----
24h▼
-----○-----
○ Fuchs
Arne
○ID /45678901234567 7 8
04.01.2010
-----A-----
A ABC12345678901234
D /VS-VM 612
-----B-----
B Siemens VDO Automotive
AG
1381.12345678901
-----T-----
T NFZ-Profi Service & Ve
rtrieb
TID /87654321087654 3 2
T 02.04.2005
-----D-----
DID /12345678901234 5 6
D 11.11.2006 11:11 ▼

- *Date et heure de l'impression (UTC)*
- *Nature de l'impression (carte conducteur)*
- *Données du conducteur*
- *Données du véhicule*
- *Identification du tachygraphe*
- *Dernier calibrage*
- *Dernier contrôle du conducteur*

Interpréter l'impression papier (partie principale 1)

```
-----o-----
25.11.2006 310
-----
? 00:00 09:00 09h00
■ 09:00 12:33 03h33
-----1-----
A S /LCR 243
205 177 km
o 12:33 15:10 02h37
h 15:10 16:22 01h12 *
o 16:22 16:38 00h16
■ 16:38 17:20 00h42
16:38 -----Δ-----
o 17:20 18:12 00h52
* 18:12 18:36 00h24
h 18:36 18:38 00h02
205 408 km: 231 km
```

- *Date du jour et compteur de jours de présence*
- *Période de temps inconnue et les données introduites manuellement*
- *Activités du conducteur (temps de conduite, de pause et de repos)*
- *Conditions spécifiques (ferry)*

Interpréter l'impression papier (partie principale 2)

-----Σ-----
• 09:01 D
205 177 km
• 18:38 D
205 408 km

o 03h45 231 km
x 00h24 04h14
h 01h14 ? 14h22

- *Début de l'activité et pays*
- *Fin de l'activité et pays*
- *Totaux des activités et distance*

Interpréter l'impression papier (partie principale 3 et pied)

```
-----!X-----
X2 10.11.2006 12:45
      00h04
A D /VS-VM 612
-----!-----
! 04.08.2006 18:12
      00h01
A D /VS-VM 612
-----!XA-----
>> 5 15.11.2006 16:42
      ( ) 00h12
oD /98765432109876 5 4
oF /12345678901234 5 6
-----!-----
! 1 15.10.2006 07:02
      ( 1 ) 00:54
-----!-----
o ..Arne Fuchs.....
```

- *Anomalie : problème avec la carte 2*
- *Événement : insérer la carte en roulant*
- *Dépassement de la vitesse*
- *Rouler sans carte conducteur*
- *Le conducteur doit signer l'impression (lors d'un contrôle le contrôleur doit signer également)*

Moyens de contrôle des temps de travail et de repos

- **Servent entre autres au contrôle:**
- les indications enregistrées par le tachygraphe numérique (carte de conducteur) ou par le tachygraphe analogique (disque d'enregistrement)
- les inscriptions faites dans les rapports journaliers à l'usage de l'entreprise et les données des horodateurs de l'entreprise
- les inscriptions faites dans **le livret de travail (le chauffeur doit remplir un livret de travail avec ses heures de travail lorsqu'il n'est pas en mesure de les prouver par les disques d'enregistrement du tachygraphe ou par d'autres moyens de contrôle, ou lorsqu'il n'exerce pas son activité selon un horaire fixe.**
- les inscriptions figurant dans le registre de la durée du travail, de la conduite et du repos

Limites entre travail de jour, du soir et de nuit

Travail de jour

- Entre 6 heures et 20 heures (art. 10 al. 1 LTr).

Travail du soir

- Entre 20 heures et 23 heures (art. 10 al. 1 LTr).

Période de nuit

- Entre 23 heures et 6 heures (art. 16, en lien avec art. 10 al. 1 LTr).

Situation juridique

- Le début et la fin du travail de jour et du soir de l'entreprise peuvent être fixés différemment entre 5 heures et 24 heures, avec l'accord des représentants des travailleurs dans l'entreprise ou, à défaut, de la majorité des travailleurs concernés (art. 10 al. 2 LTr).
- Dans ce cas également, le travail de jour et du soir doit être compris dans un espace de 17 heures (art. 10 al. 2 LTr).

Compensation pour travail de nuit

- En cas de travail de nuit de **moins** de 25 heures par année, un supplément de salaire d'au moins 25% sera versé pour les heures de travail accomplies durant les périodes de nuit (travail de nuit temporaire; art. 31 OLT 1).
- En cas de travail de nuit de **plus** de 25 heures par année, les travailleurs ont droit à une compensation de 10% du temps durant lequel ils ont accompli un travail de nuit (art. 31 OLT 1).
- **Interdiction du travail de nuit et du dimanche**
- En vertu de la LCR et de la LTR, la conduite, respectivement le travail de nuit sont interdits.
- MAIS: «les courses effectuées pour porter assistance en cas d'accident, de panne de véhicule ou d'incident d'exploitation, notamment dans les entreprises de transports publics et dans le trafic aérien, et **les courses d'intervention du service hivernal**» ne tombent pas sous l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit.

La conduite en double équipage

Le temps passé pendant la marche du véhicule à côté du conducteur ou sur une couchette est réputé **temps de disponibilité**.

La présence d'un autre conducteur est facultative pendant la 1ère heure et obligatoire le reste du temps.



La conduite en double équipage

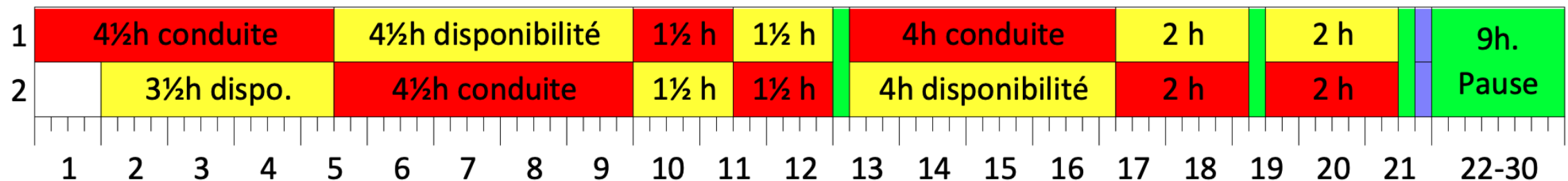


La conduite en équipage a pour avantage de réduire le repos journalier nécessaire. C'est particulièrement intéressant lors de long trajets. Seules 9 heures de temps de repos doivent être planifiées sur une période de 30 heures. Cela a pour conséquence qu'un véhicule peut circuler 20 heures (plus les pauses et le temps de travail éventuel). Le temps passé pendant la marche du véhicule à côté du conducteur ou dans la couchette est considéré comme

La conduite en double équipage



temps de disponibilité. Avec l'exception de la première heure de conduite, le deuxième chauffeur doit être présent dans la cabine. Pour que le temps du coéquipier puisse être considéré comme du temps de disponibilité, il doit le passer à côté du conducteur ou dans la couchette du véhicule.



A quoi dois-je veiller si je suis soumis aux exceptions de l'OTR?

- Si une activité n'est pas soumise aux OTR alors le tachygraphe doit être placé sur « OUT » (out of scope) et le conducteur ne doit pas satisfaire aux dispositions de l'OTR, il doit cependant manipuler correctement le tachygraphe .
- Ce paramétrage doit être réglé avant chaque trajet qui n'est pas soumis aux OTR.

Ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR), Article 3, al. 4:

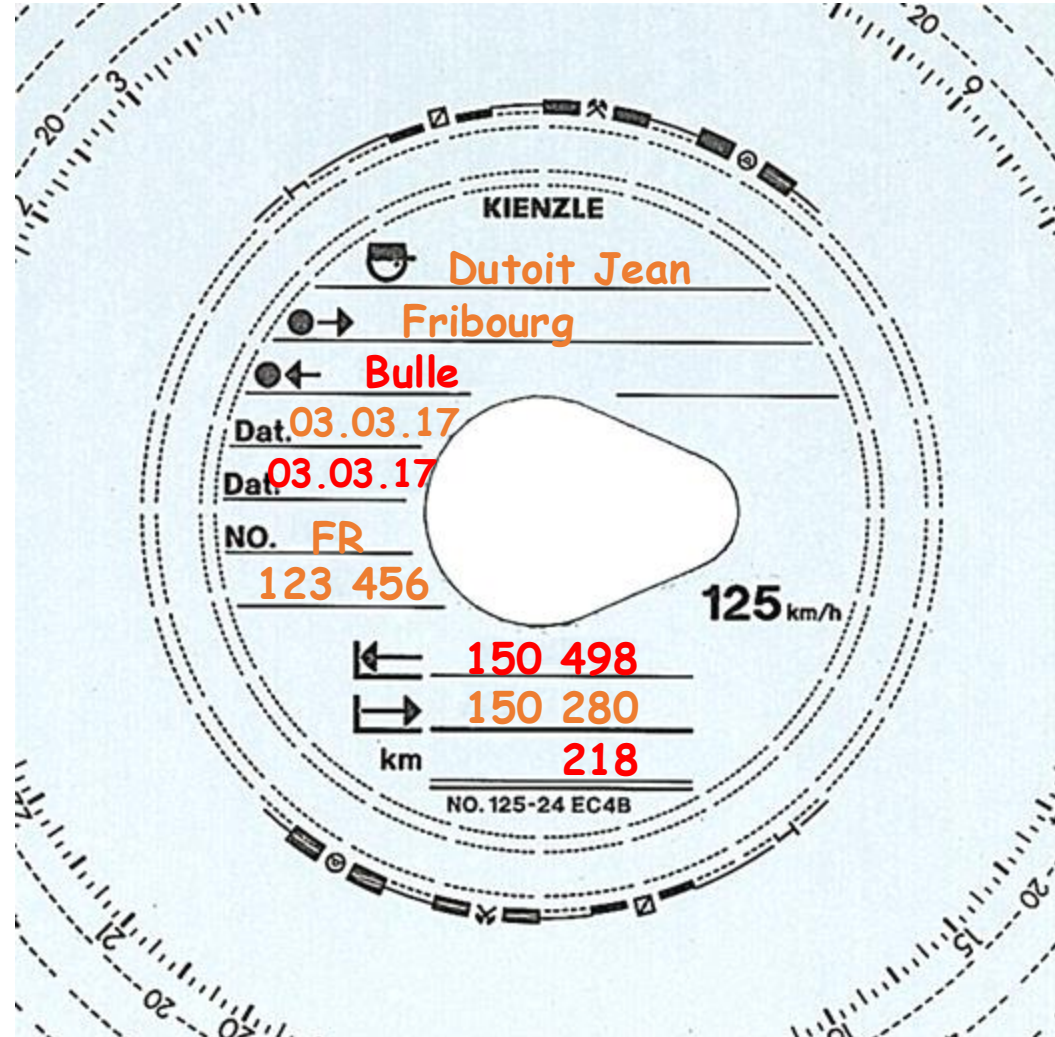
- Le conducteur doit maintenir en état de marche permanent le tachygraphe prescrit et le manipuler correctement. Si le véhicule est équipé d'un tachygraphe numérique, les cartes de conducteur du chauffeur et du passager doivent rester introduites pendant tout le temps que dure l'activité professionnelle.
- Lors d'un trajet soumis aux OTR, il est interdit de conduire un véhicule dépourvu de la carte du conducteur, sauf si elle a été endommagée, si elle ne fonctionne pas correctement, si elle a été perdue ou volée. Le conducteur doit emporter une quantité suffisante de papier d'impression.
- Pour les trajets libérés des OTR aucune carte de conducteur n'est nécessaire (placer le tachygraphe sur « OUT » = manipulation correcte du tachygraphe prescrit pour le véhicule).

Le disque d'enregistrement

Face avant:

Avant la course

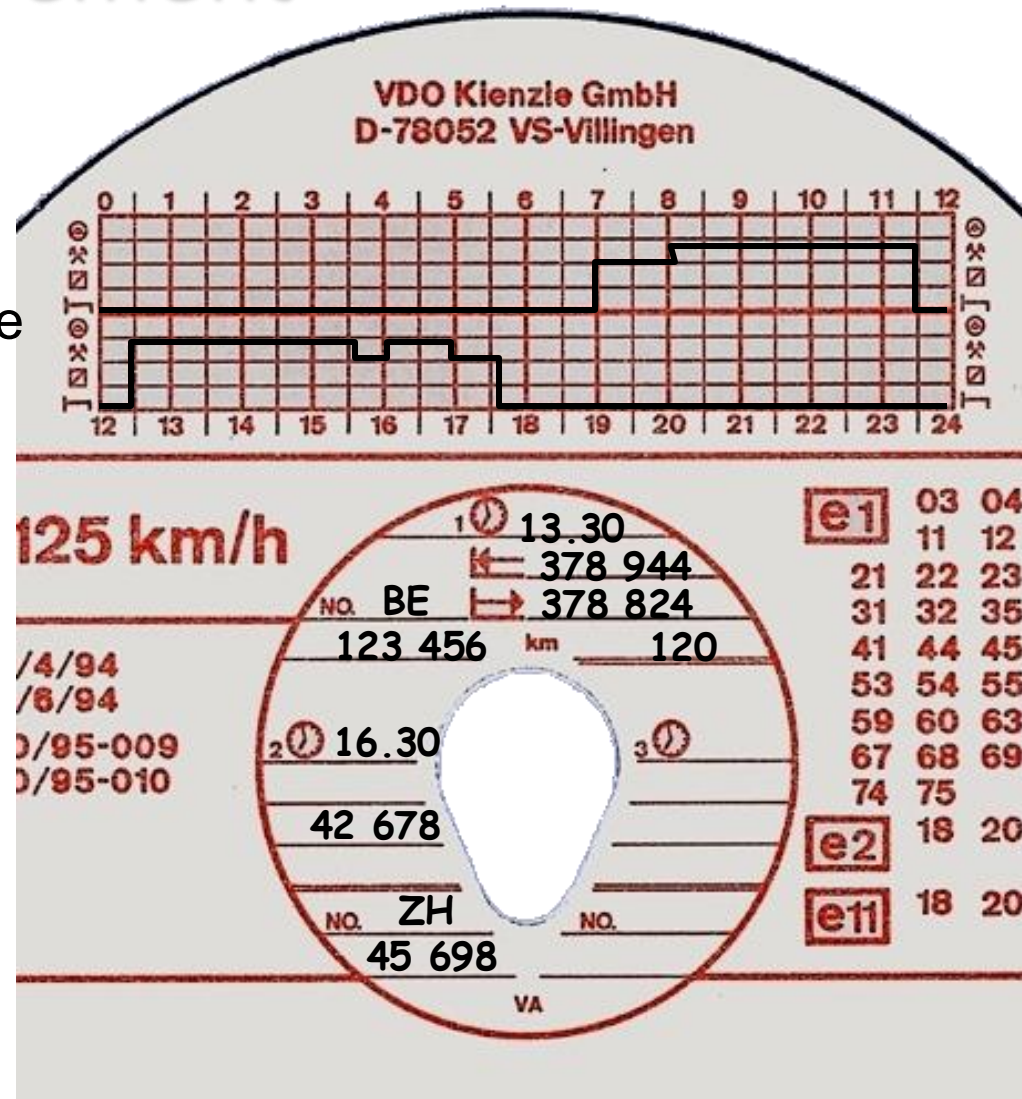
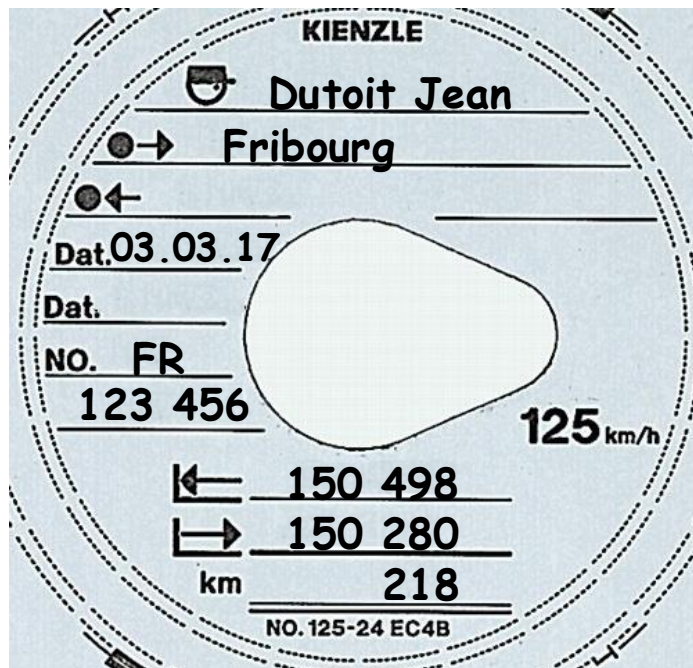
Après la course



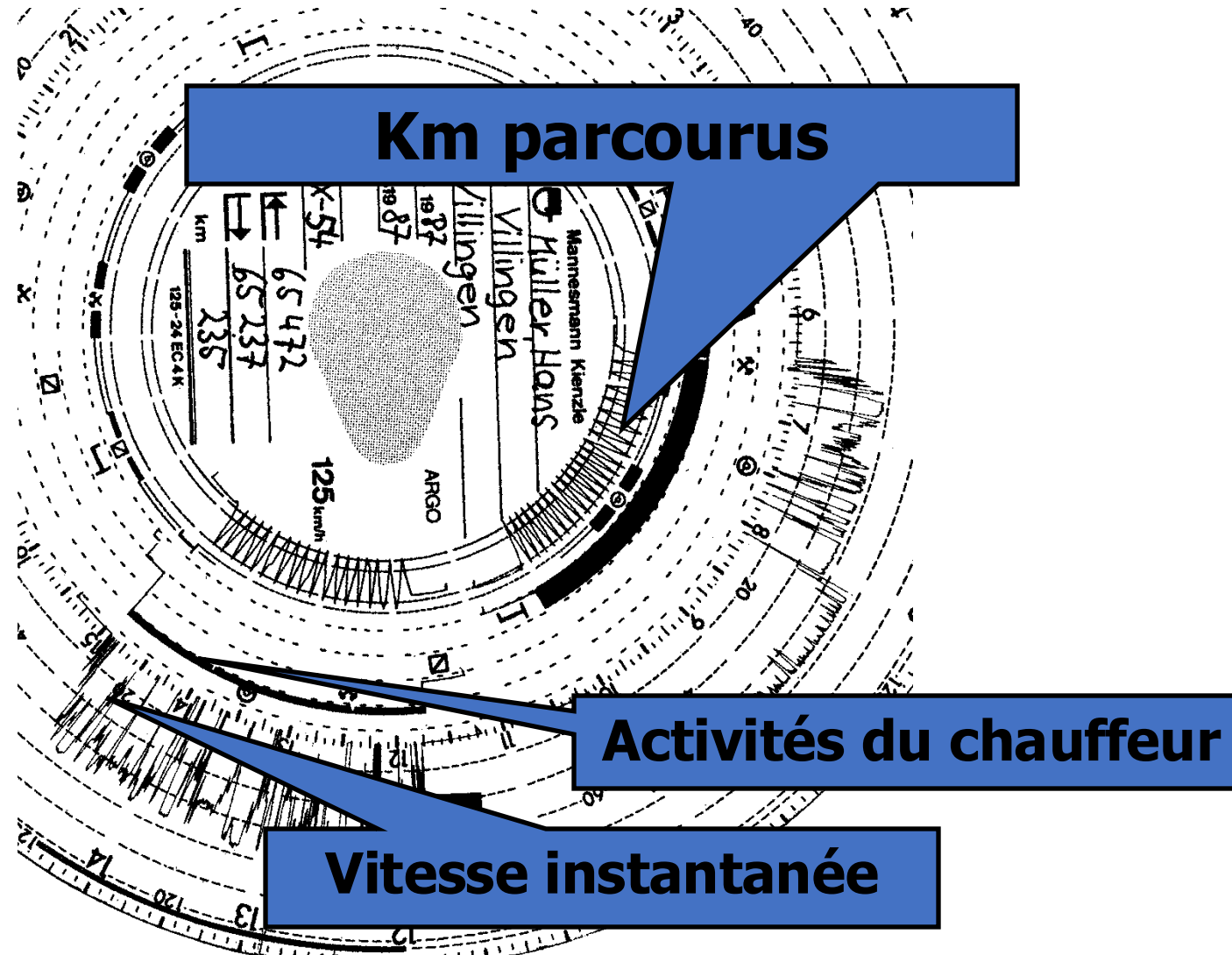
Le disque d'enregistrement

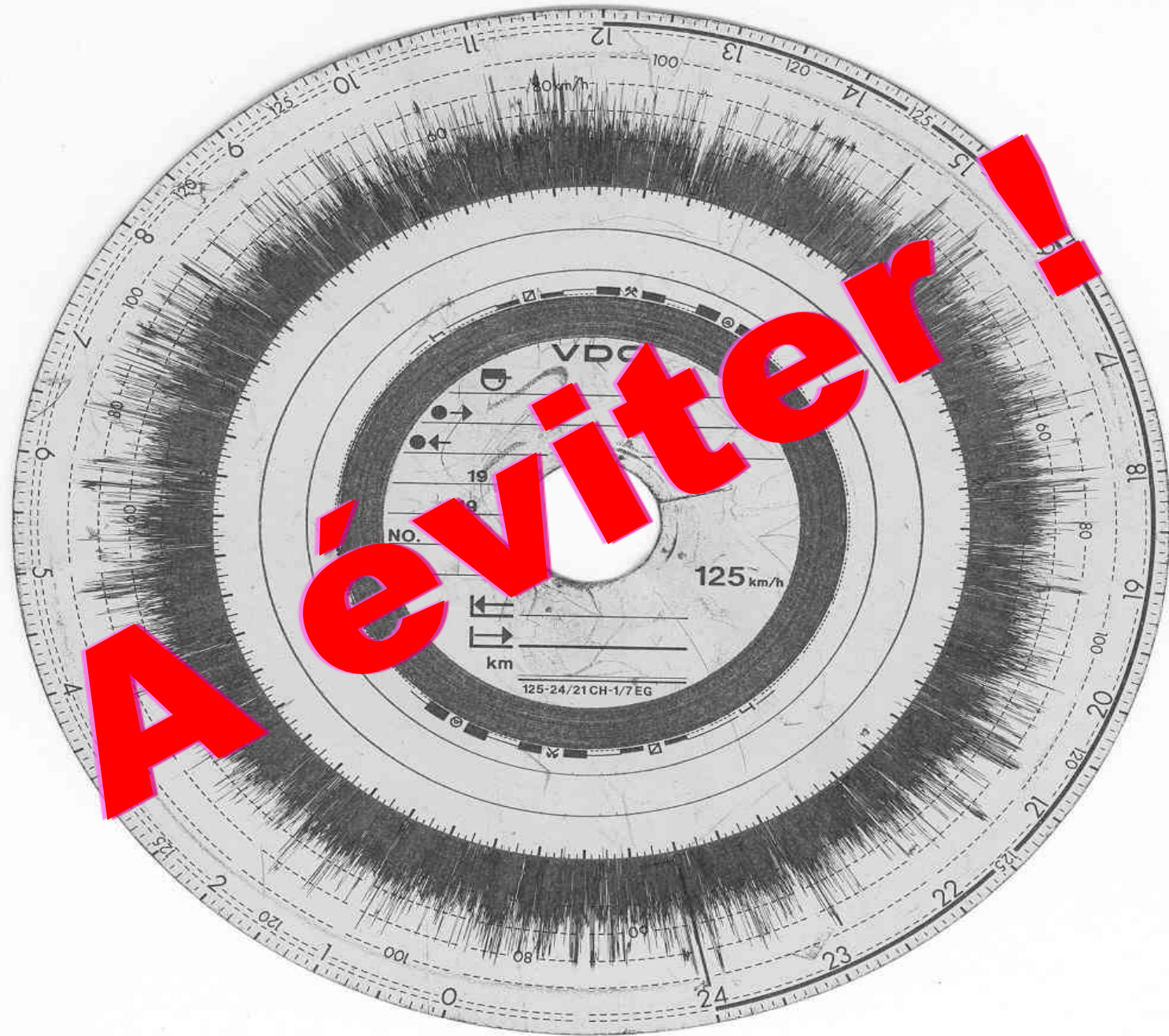
Face arrière:

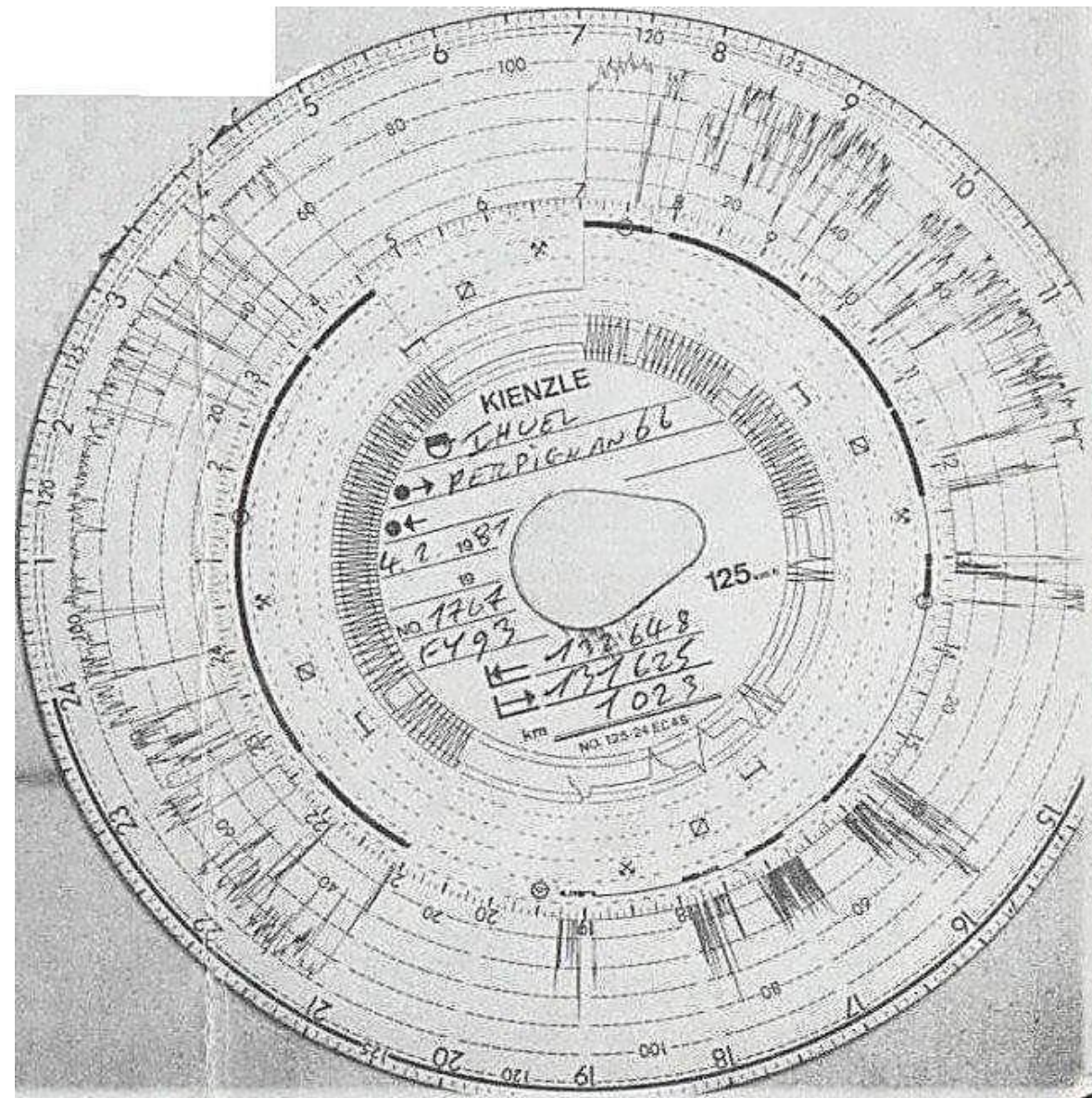
- En cas de panne du tachygraphe
- Lors d'un changement de véhicule



Le marquage du disque









Fin du module!

