

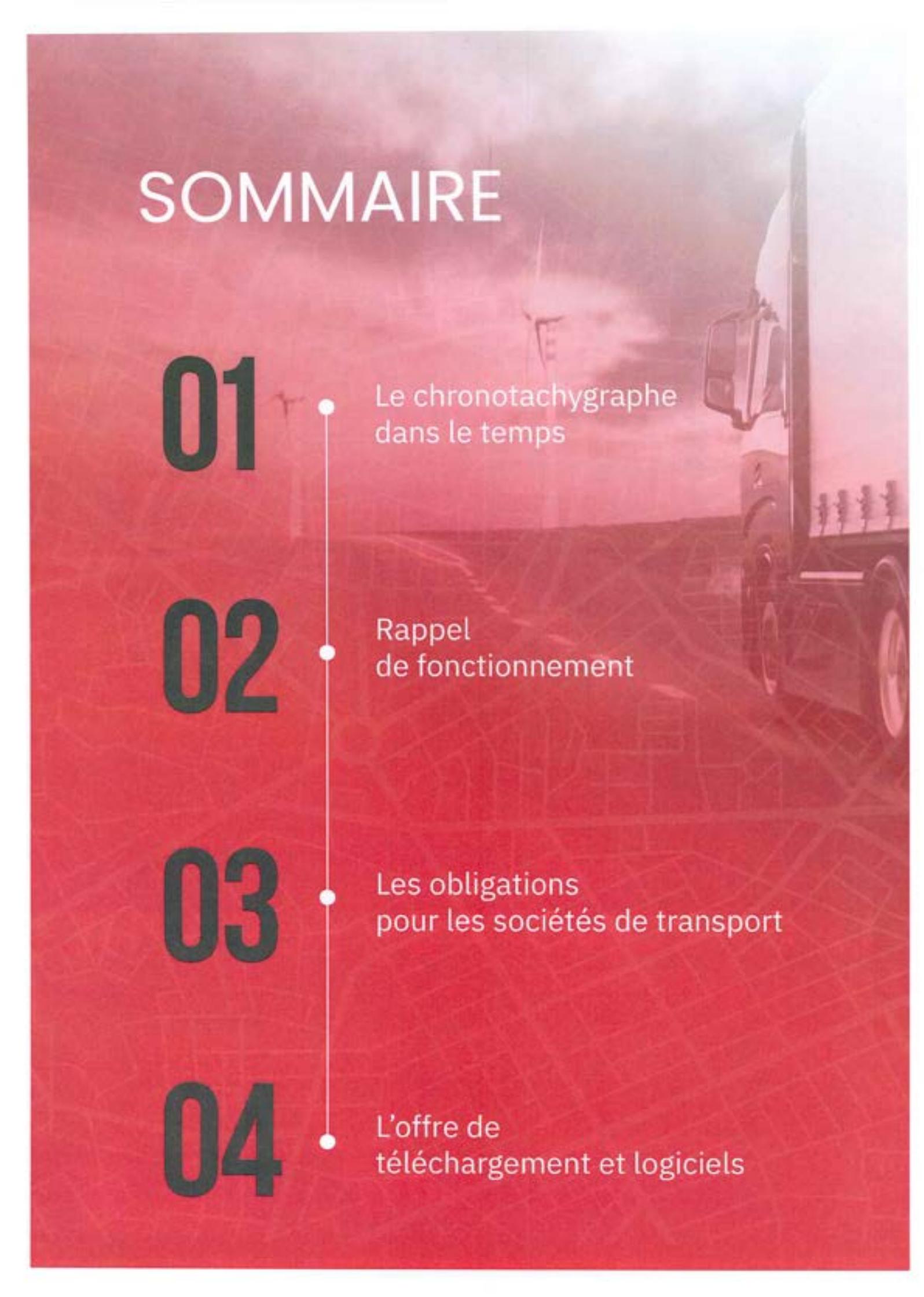
LIVRE BLANC

LE CHRONOTACHYGRAPHE

EN ROUTE VERS LE PAQUET MOBILITÉ



SOMMAIRE



01

Le chronotachygraphe
dans le temps

02

Rappel
de fonctionnement

03

Les obligations
pour les sociétés de transport

04

L'offre de
téléchargement et logiciels

01

LE CHRONOTACHYGRAPHE DANS LE TEMPS

- Le chronotachygraphe analogique
- Le chronotachygraphe numérique
- Le chronotachygraphe intelligent
- L'impact du Paquet Mobilité



Le chronotachygraphe **ANALOGIQUE**

Le chronotachygraphe est plus que centenaire. La première version de l'appareil destiné aux véhicules professionnels est apparue à bord des taxis suisses en 1909. C'est en 1969 qu'il est devenu obligatoire sur les véhicules de transport de marchandises de plus de 3,5t et de voyageurs avec la mise en place d'une réglementation sur les activités des conducteurs. Le chronotachygraphe, dit analogique, enregistrait alors sur un disque papier les temps de conduite et de coupure réglementaires ainsi que la vitesse du véhicule. Il permettait aux entreprises de transport d'identifier les temps d'activité des conducteurs pour l'élaboration des payes mais aussi aux forces de l'ordre de contrôler le bon respect des lois en vigueur en matière de temps de conduite et de repos.

Le chronotachygraphe **NUMERIQUE**

Peu pratique, jugé falsifiable et inadapté aux réglementations désormais européennes après la création de l'Union européenne à Maastricht en 1993, le chronotachygraphe analogique est remplacé par une version numérique 1B qui devient obligatoire sur les véhicules neufs le 1er mai 2006. L'appareil, au format d'un autoradio, intègre alors une mémoire informatique qui stocke les informations sur la conduite et le véhicule dans un format sécurisé. En effet, il est relié à un capteur de vitesse sécurisé par une liaison cryptée. Les disques papier sont remplacés par des cartes à puce que le chauffeur insère dans le chronotachygraphe à chaque utilisation de son véhicule. La version numérique introduit également un ensemble de matériels et de logiciels afin d'extraire, archiver et traiter les données toujours pour le calcul de la rémunération des conducteurs et dans le respect du cadre législatif en cas de contrôle.

En imposant ce système, l'Union européenne veut pallier les différences par rapport à la réglementation sociale des pays membres engendrant des problèmes de concurrence, mais aussi améliorer et faciliter le contrôle des temps de conduite et de repos, et combattre ainsi l'une des causes majeures des accidents de la route au niveau des poids lourds. C'est ainsi que la réglementation impose un contrôle de ces appareils tous les 2 ans par des sociétés ayant reçu un agrément des DREETS (Directions régionales de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités).



Le chronotachygraphe ET SES ÉVOLUTIONS

Après de multiples évolutions, une seconde génération de chronotachygraphe numérique fait son apparition en juin 2019 : le chronotachygraphe intelligent 1C. Il répond à la volonté de la Commission Européenne de rendre la fraude plus difficile, améliorer l'efficacité des contrôles du système et réduire les tâches administratives des entreprises. L'appareil intègre un module de positionnement satellitaire (GNSS) permettant de relever automatiquement la position du véhicule au début et à la fin de la journée et toutes les 3 heures pendant la conduite, ainsi qu'un module de communication DSRC permettant aux autorités de contrôler le véhicule à distance sans l'arrêter, à l'aide de dispositifs de lecture sans fil. Le cryptage des données est renforcé et de nouvelles cartes voient également le jour.

« LE RÉTROFIT DES CHRONOTACHYGRAPHES ANALOGIQUES 1B VERS LE 1C V2 SÉRA OBLIGATOIRE POUR LES VÉHICULES RÉALISANT DU TRANSPORT INTERNATIONAL FIN 2024 ET LE RÉTROFIT DES CHRONOTACHYGRAPHES 1C VERS LE 1C V2 DEVRA ÊTRE EFFECTUÉ AVANT LE 25 AOÛT 2025 AU PLUS TARD »

Une prochaine version du chronotachygraphe intelligent 1C, consécutive au vote du Paquet Mobilité par la Commission Européenne le 19 juillet 2020, est prévue pour 2023. Tous les véhicules nouvellement immatriculés au 21 août 2023 devront être équipés d'un chronotachygraphe 1C de deuxième version. Le retrofit des chronotachygraphes analogiques 1B vers le 1C V2 sera obligatoire pour les véhicules réalisant du transport international fin 2024 et le retrofit des tachygraphes 1C vers le 1C V2 devra être effectué avant le 25 août 2025 au plus tard. L'appareil deviendra ensuite obligatoire pour les véhicules de 2,5 à 3,5t à compter du premier juillet 2026, ce qui représente une évolution majeure dans le cadre des véhicules entrant dans le champ d'application.



1CV2

Selon l'annexe technique, cet appareil devra enregistrer les périodes de chargement et déchargement ainsi que leur localisation, détecter automatiquement les passages des véhicules aux frontières et utilisera la technologie OSNMA (Open Service Navigation Message Authentication) pour fiabiliser le signal GNSS. Le chronotachygraphe embarquera sa propre cartographie dans sa mémoire de masse, ainsi qu'une nouvelle source de mouvement interne. Cette version intégrera une interface ITS (système de transport intelligent) permettant de communiquer sans fil, avec, par exemple, des échanges avec des smartphones. La capacité de stockage des activités des conducteurs sera étendue de 28 à 56 jours. De nouvelles cartes à puce seront introduites, notamment avec des capacités de stockage accrues pour les enregistrements supplémentaires.

L'impact PAQUET MOBILITÉ

Voté le 9 juillet 2020 par le parlement européen, le « Paquet Mobilité » vise à harmoniser et simplifier les règles sociales applicables au domaine du transport routier européen afin de rétablir des règles de compétitivité sociale équitables et d'améliorer les conditions de travail des chauffeurs. Parmi les nouvelles règles introduites par le Paquet Mobilité depuis le 20 août 2020, les conducteurs disposent de plus de flexibilité sur les périodes de repos réduites hebdomadaires et sur le prolongement ponctuel de dépassement de temps conduite. Dans un second temps, de nouvelles obligations leur sont imposées : l'interdiction du repos hebdomadaire en cabine et le retour régulier sur le centre opérationnel à leur domicile toutes les 4 semaines.

A partir de février 2022, les règles de cabotage vont se renforcer pour imposer une période de carence de 4 jours après 3 opérations de transport dans un pays étranger. Ce sera également le démarrage de l'obligation pour les chauffeurs de renseigner manuellement dans le tachygraphe numérique 1B ou Intelligent 1C les franchissements de frontières. Cet enregistrement deviendra automatique en 2023 avec l'apparition dans les véhicules du chronotachygraphe intelligent de seconde génération (1C V2).



Les prochaines échéances DU PAQUET MOBILITÉ



2020

Enregistrement manuel lors des passages aux frontières : uniquement tachygraphe analogique - Mode ferry - Retour au domicile toutes les 4 semaines et nouvelles règles de repos compensatoire.



2022

02/02/2022 : enregistrement manuel lors des passages aux frontières (tous chronotachygraphes).



2023

21/08/2023 : obligation d'équipement chronotachygraphe 1C V2 sur tous les véhicules nouvellement immatriculés.



2024

Au plus tard, fin 2024 : obligation de rétrofit des chronotachygraphes analogiques 1B en 1C V2 pour les véhicules réalisant du transport international. Mise en place des contrôles par l'interface DSRC par les états membres.



2025

Au plus tard le 25/08/25 : obligation de rétrofit des chronotachygraphes 1C en 1C V2 pour les véhicules réalisant du transport international.



2026

01/07/26 obligation d'équipement des véhicules de 2,5 à 3,5t réalisant du transport international.





02

RAPPEL DE FONCTIONNEMENT

- Le rôle de l'appareil
- Les cartes

Le rôle **DE L'APPAREIL**

Pour rappel, le chronotachygraphe est un appareil électronique enregistreur de vitesse, de temps de conduite et d'activités (conduite, travail, disponibilité et repos) scellé et installé par un personnel agréé dans un véhicule de transport routier. Relié de façon sécurisée au capteur de mouvement, il enregistre dans sa propre mémoire les données relatives à l'utilisation du véhicule pendant 1 an minimum et sur la puce de la carte conducteur, l'activité du chauffeur des 28 derniers jours. Son installation est obligatoire à bord pour tout véhicule de transport routier de marchandises et de voyageurs d'un PTAC de plus de 3,5t répondant à la catégorie prévue au règlement européen 561/2006. L'absence de cet équipement constitue un défaut d'appareil de contrôle et est sanctionnée à ce titre (voir chapitre trois).

Il doit comporter un système de stockage permanent et inviolable ainsi que deux lecteurs de carte, un sélecteur d'entrée manuelle, un écran d'affichage et une imprimante permettant d'éditer les données d'activités de façon synthétique. Les cartes à puces sont fabriquées par Chronoservices, filiale d'IN Groupe, pour le compte du Ministère en charge des Transports. Elles remplacent le disque papier des tachygraphes analogiques et doivent être insérées dans l'appareil afin d'identifier les utilisateurs et autoriser l'enregistrement ou la consultation des données à l'aide d'un dispositif de lecture (voir paragraphe « les cartes »).

Le chronotachygraphe permet aux conducteurs, aux exploitants ainsi qu'aux organismes de contrôle de connaître la vitesse suivie, les temps d'arrêt (coupures réglementaires), les temps de conduite ainsi que tous les temps de travail ou de disponibilité, dont le total donnera le temps de service. Son rôle consiste à veiller au respect des temps de pause, de repos quotidiens et hebdomadaires prescrits par la réglementation ainsi qu'au respect des temps de conduite maximaux. Selon la Commission Européenne, il répond à trois enjeux clés que sont la garantie d'une concurrence équitable sur le marché du transport routier de personnes et de marchandises, l'amélioration des conditions de travail des professionnels et le renforcement de la sécurité routière.



Les CARTES

Il existe quatre modèles de carte à puce indispensables au chronotachygraphe : les cartes conducteur, entreprise, atelier et forces de l'ordre.

LA CARTE DE CONDUCTEUR

De couleur blanche, elle stocke l'enregistrement de toutes les activités du conducteur sur une période de 28 jours. Chaque conducteur dispose donc d'une carte personnelle qui contient les mêmes informations que celles du permis de conduire et permet l'identification et l'authentification par le chronotachygraphe. Cette carte s'utilise chaque jour d'activité sur tout véhicule équipé d'un chronotachygraphe électronique. Les données légales au format CIB de cette carte doivent être téléchargées tous les 28 jours minimum. Sa validité est fixée à 5 ans et elle est utilisable et compatible avec tout chronotachygraphe électronique homologué.

LA CARTE D'ENTREPRISE

La carte entreprise, de couleur jaune, est indispensable pour lire et télécharger, via un dispositif de lecture ou par transfert à distance, les données enregistrées dans la mémoire des tachygraphes des véhicules de l'entreprise. Elle permet au moment de la prise en main d'un véhicule, d'associer le chronotachygraphe au nom de la société utilisatrice. La carte permet aussi de déverrouiller le chronotachygraphe au moment de la restitution ou de la revente du véhicule pour protéger l'accès aux données. Délivrée par l'État membre où l'entreprise est installée, la carte entreprise est valable 5 ans.



LA CARTE D'ATELIER

C'est celle utilisée par les centres techniques agréés par les DREETS pour intervenir sur le tachygraphe. De couleur rose elle permet aux techniciens de procéder à l'étalonnage et à la maintenance des chronotachygraphes. C'est donc la seule carte autorisée pour configurer l'appareil. Sa durée de validité est fixée à 1 an.

LA CARTE DE CONTRÔLEUR

Utilisée par les forces de l'ordre lors des contrôles routiers, la carte contrôleur, de couleur bleue, leur permet de lire les données enregistrées sur le chronotachygraphe. Sa durée de validité est fixée à 5 ans.





03

LES OBLIGATIONS POUR LES SOCIÉTÉS DE TRANSPORT

- Obtenir les cartes
- Le téléchargement et l'archivage
- L'analyse des heures et le respect de la Réglementation Sociale Européenne
- Le contrôle périodique
- Risques et sanctions en cas de non respect de la RSE
- Infractions chronotachygraphe
- Le temps de conduite
- Quelle réglementation autour du chronotachygraphe ?

De l'obtention des cartes à l'archivage et l'analyse des informations de temps d'activité en passant par les contrôles périodiques, les entreprises de transport doivent respecter de nombreuses obligations légales.

Obtenir **LES CARTES**

La demande de carte chronotachygraphe doit être effectuée en ligne, sur le site internet ChronoServices, par l'employeur ou le conducteur salarié lui-même. S'il s'agit d'une première demande, l'entreprise doit envoyer par courrier postal le formulaire préalablement téléchargé sur le site de ChronoServices ainsi que les pièces justificatives (photo d'identité, copie recto verso du permis de conduire, règlement de 63 € TTC). En revanche, une demande de renouvellement de la carte, dont la validité est de 5 ans, peut être entièrement télétransmise. Cette demande de renouvellement peut être effectuée entre 1 et 3 mois avant la fin de validité de la carte. À noter que le droit d'usage est également dû en cas de renouvellement et que le montant est identique à celui d'une première demande.

La procédure est identique pour l'obtention de la carte entreprise nécessaire pour télécharger et sauvegarder les données d'activité des véhicules et conducteurs de la société de transport. Celle-ci doit fournir, avec le formulaire de demande, une copie du Kbis ou de l'enregistrement auprès d'un centre de formalités (CFE).



Le téléchargement **ET L'ARCHIVAGE**

Les données contenues dans la mémoire du chronotachygraphe doivent être collectées au plus tard tous les 90 jours et celles des cartes conducteur tous les 28 jours pour être archivées par l'entreprise. Selon le règlement CE 561/2006, l'entreprise de transport doit conserver dans ses locaux au moins 1 an d'archives dans le cadre d'une inspection du travail (ou cinq ans si ces données sont utilisées pour réaliser les fiches de paye). Elle doit donc disposer d'outils de téléchargement de ces données légales et de supports numériques de conservation fiables et sécurisés. Le transporteur peut dès lors collecter « manuellement » les fichiers VIB (mémoire de masse de l'appareil) et CIB (carte conducteur) à l'aide de clé, de lecteur de carte ou de dispositif au format boîtier qu'il branche directement sur le tachygraphe lors du passage des véhicules à l'entreprise. L'autre solution consiste à télécharger à distance ces fichiers à l'aide de boîtier de communication GSM ou Wifi installé dans le véhicule ou par le biais d'un système d'informatique embarqué dont le camion peut être équipé.

Une fois collectées, les données peuvent être stockées sur un disque dur, sur un serveur informatique voir une clé USB ou encore être gravées sur CD/DVD-Rom et mises à disposition au siège de la société pour tout besoin en cas de contrôle.

Pour être compréhensibles par l'entreprise, les fichiers doivent être traités par des logiciels dédiés.



« LES ENTREPRISES ONT DONC L'OBLIGATION
PEINE DE SANCTION, ET D'ANALYSER FINEMENT
CONDUCTEURS. ELLES DISPOSENT POUR CELA I
FICHIERS INFORMATIQUES ISSUS DU CHRONOTA

L'analyse des heures
et le respect de la

RÉGLEMENTATION SOCIALE EUROPÉENNE

Conformément au règlement CE 561-2006, le rôle du chronotachygraphe numérique est de garantir le respect et l'harmonisation des règles en matière de Réglementation Sociale Européenne (RSE) qui donne un cadre législatif concernant les temps de conduite, de service et de repos des conducteurs. La RSE impose ainsi une limite de 9 h de conduite cumulée par jour (une extension à 10h est autorisée 2 fois par semaine) et de 56 h de conduite cumulée par semaine de travail, une pause obligatoire de 45 minutes toutes les 4h30 consécutives (ou divisée en deux pauses, une de 15 minutes puis une de 30 minutes et un repos journalier d'au moins 11h.)

Les entreprises ont donc l'obligation légale de respecter la RSE, sous peine de sanction, et d'analyser finement les données de temps d'activité des conducteurs. Elles disposent pour cela de logiciels capables de traiter les fichiers informatiques issus du chronotachygraphe et des cartes puis d'analyser les temps d'activité des salariés. En cas d'infraction, l'entreprise est alertée et elle se doit d'en informer son salarié de manière préventive. Cette analyse permet également le calcul et l'élaboration des payes des conducteurs.

A noter également qu'il doit être vérifié le respect à la directive 2002/15/CE relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier.

.....
| **LÉGALE DE RESPECTER LA RSE, SOUS
LES DONNÉES DE TEMPS D'ACTIVITÉ DES
DE LOGICIELS CAPABLES DE TRAITER LES
CHYGRAPHE. »**
.....



Le contrôle **PÉRIODIQUE**

La visite périodique du chronotachygraphe doit être réalisée au minimum tous les 2 ans. Elle s'effectue, sur l'initiative et aux frais du détenteur de l'instrument, dans un centre agréé par les DREETS (Directions régionales de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités).

A cette occasion l'ensemble de l'installation est vérifié, à savoir le capteur de vitesse, les éventuels dispositifs de communication DSRC ou coordonnées GNSS pour les modèles 1C. Le centre technique procède à un étalonnage du chronotachygraphe. A l'issue du contrôle, celui-ci appose des scellements sur l'installation ainsi qu'une plaquette de vérification périodique certifiant la conformité de l'appareil et de l'installation aux prescriptions réglementaires. Celle-ci mentionne notamment la date limite avant laquelle la vérification périodique suivante devra être effectuée.

A noter que lorsqu'un véhicule se présente pour une installation ou une vérification il doit se présenter vide de tout chargement et avec des pneumatiques de montage et d'usure conformes au code de la route.

Risques et sanctions

EN CAS DE NON-RESPECT DE LA RSE

Le non-respect de la RSE ou le mauvais usage de chronotachygraphe peut engendrer diverses sanctions en cas de contrôle sur route ou en entreprise.

Ainsi est puni d'un an d'emprisonnement et de 30 000 € d'amende le fait de falsifier des documents ou des données électroniques, de fournir de faux renseignements, de détériorer, d'employer irrégulièrement ou de modifier le tachygraphe.

Le fait d'opérer un transport routier avec une carte de conducteur non conforme ou n'appartenant pas au conducteur l'utilisant, ou sans carte insérée dans le chronotachygraphe est puni de six mois d'emprisonnement et de 3 750 € d'amende. Le véhicule sur lequel l'infraction a été commise est immobilisé et retiré de la circulation jusqu'à ce qu'il ait été mis en conformité ou réparé. La même sanction est prononcée en cas de refus de présenter les documents ou les données électroniques signées, de communiquer les renseignements, ou de laisser effectuer les contrôles ou investigations, nécessaires à la vérification du respect des obligations légales. De plus, la capacité de l'entreprise de transport pourrait être remise en cause particulièrement en cas de récidive.

Pour rappel, la non-saisie du code pays en début et fin de période de travail est la première cause d'infraction à la RSE. Or, bien souvent de nombreux conducteurs laissent leur carte insérée pendant une période prolongée sans l'éjecter et en oubliant que les saisies du pays de démarrage et de fin sont à réaliser à chaque journée de travail. En cas de contrôle, ils risquent en conséquence une amende d'un montant forfaitaire de 135 €. Selon le calendrier prévu par le Paquet Mobilité, tous les véhicules nouvellement immatriculés à compter d'août 2023 devront être équipés d'un chronotachygraphe IC V2. Les contrôles via l'interface DSRC par les états membres débuteront en 2024, date à laquelle les entreprises de transport international devront obligatoirement procéder au rétrofit des chronotachygraphes analogiques et 1B.

Le 1er juillet 2026, ce sont les véhicules de 2,5 à 3,5t réalisant du transport international, qui devront obligatoirement être équipés du chronotachygraphe IC V2.

Infractions

CHRONOTACHYGRAPHE

La Réglementation Sociale Européenne (RSE) fixe les règles à ne pas dépasser lorsque l'on réalise du transport routier de marchandises par des véhicules dont le poids total excède 3,5t et du transport routier de passagers par des véhicules pouvant assurer le transport de plus de 9 personnes (conducteur compris).

À compter du 1er juillet 2026, des tachygraphes doivent équiper également les véhicules de plus de 2,5t destinés au transport routier international ou aux opérations de cabotage routier.

Ces véhicules sont soumis à l'utilisation d'un chronotachygraphe pour vérifier le respect des exigences fixées par le règlement 561/2006 et la directive sur le temps de transport.



Avant de prendre la route, ne pas oublier :

- Les documents concernant le conducteur (ex : permis de conduire, carte de qualification, carte de conducteur).
- Les documents du véhicule (ex : certification d'immatriculation, attestation d'assurance, taxe à l'essieu).
- Les documents liés à la marchandise (ex : bon de livraison ou lettre de voiture).

Pour le chronotachygraphe à carte :

- Vérifier la présence de rouleaux de papier à bord pour pouvoir imprimer les informations du chronotachygraphe.
- Manipuler correctement l'appareil.

Quelques bonnes pratiques :

- Insérer la carte à puce conducteur (et celle du convoyeur le cas échéant).
- Saisir le code Pays (sur quel pays démarre ma journée de travail) ; ex : « F » pour la France.
- Saisie des entrées manuelles (ce que j'ai fait avant d'insérer ma carte: période de repos, période de travail si j'ai utilisé un véhicule non soumis au chronotachygraphe).
- Sélectionner les bonnes activités lorsque le véhicule n'est pas en train de rouler (repos pour une pause ou une coupure journalière, temps de travail actif pour un chargement, temps de travail passif lors d'une période d'attente).
- Sélectionner le changement de pays dès que je passe une frontière à l'aide du menu du chronotachygraphe.
- En fin de journée entrer le code pays de fin de journée (même si la carte n'est pas éjectée).

Le temps **DE CONDUITE**

Ces règles sont présentées en détail dans les articles 6, 7, 8 et 9 du 561/2006. Elles prévoient notamment :

Principales règles :

- Une durée de conduite journalière maximale de 9 heures, qui peut être prolongée jusqu'à 10 heures dans une limite de deux fois par semaine.
- Une durée de conduite hebdomadaire maximale de 56 heures.
- Une durée de conduite maximale cumulée de 90 heures sur deux semaines consécutives;
- Qu'après un temps de conduite de 4,5 heures, un conducteur observe une pause ininterrompue d'au moins 45 minutes, à moins qu'il ne prenne un temps de repos.
- Un temps minimal de repos journalier de 11 heures, qui peut être réduit à 9 heures, dans une limite de trois fois entre deux repos hebdomadaires.
- Un temps de repos hebdomadaire normal d'une durée de 45 heures au minimum et un temps de repos hebdomadaire réduit de 24 heures au minimum.

Quelle réglementation autour du **CHRONOTACHYGRAPHE ?**

Règlement 561/2006 du 15 mars 2006 sur les temps de conduite, de pause et de repos dans le domaine des transports par route applicable aux conducteurs de véhicules de plus de 3,5t . Ce que l'on appelle également Réglementation sociale Européenne du transport routier.

Directive 2002/15/CE du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier et des articles de la partie réglementaire du code des transports qui codifient, à compter du 1er janvier 2017, le décret n° 83-40 du 26 janvier 1983, relatif à la durée du travail dans les entreprises de transport routier de marchandises.

Arrêté du 6 juillet 2005 relatif aux modalités de téléchargement des données de conduite en matière de transport par route.

Règlement 165/2014 du 4 février 2014 relatif aux chronotachygraphes dans les transports routiers impose l'installation et l'utilisation de chronotachygraphes sur les véhicules affectés au transport de voyageurs de plus de neuf personnes et les véhicules de transport de marchandises de plus de 3,5t.



Le temps DE CONDUITE

| Dépassement de conduite | Norme | Amende de 4 ^{ème} classe | Amende de 5 ^{ème} classe |
|----------------------------|-----------------|-----------------------------------|-----------------------------------|
| Conduite journalière | 9 ou 10 heures | Dépassement 0 à 2h | au-delà de 2h de dépassement |
| Conduite hebdomadaire | 56 heures | Dépassement 0 à 14h | au-delà de 14h de dépassement |
| Conduite sur deux semaines | 90 heures | Dépassement 0 à 22h30 | au-delà de 22h30 de dépassement |
| Conduite interrompue | 4 heures 30 min | Dépassement 0 à 1h30 | au-delà de 1h30 de dépassement |

Le temps de travail REPOS QUOTIDIEN & HEBDOMADAIRE

| Dépassement de conduite | Norme | Amende de 4 ^{ème} classe | Amende de 5 ^{ème} classe |
|---|-----------|-----------------------------------|-----------------------------------|
| Repos journalier | 11 heures | Dépassement 0 à 2h30 | au-delà de 2h30 de dépassement |
| Repos journalier réduit | 9 heures | Dépassement 0 à 2h | au-delà de 2h de dépassement |
| Repos journalier (conduite en équipage) | 9 heures | Dépassement 0 à 2h | au-delà de 2h de dépassement |
| Repos hebdomadaire normal | 45 heures | Dépassement 0 à 9h | au-delà de 9h de dépassement |
| Repos hebdomadaire normal | 24 heures | Dépassement 0 à 4h | au-delà de 4h de dépassement |

Amende de 4^{ème} classe : 750€ (forfaitaire 135€) | Amende de 5^{ème} classe : 1500€