

GUIDE DU CHRONO

#1



UTILISATION DES CHRONOS ET CARTES CONDUCTEURS

RÉGLEMENTATION SOCIALE EUROPÉENNE

réalisation

FORMATEURS
AXEC
FORMATIONS

AXEC
23, allée Guillaume LOUIS
37200 TOURS

© AXEC - Modèle déposé à l'INPI

GUIDE
DU CHRONO



Réalisation

AXEC (bureau)
23 allée Guillaume Louis – 37200 TOURS
mb@axec.fr

Rédaction

Marc BOUGAUT & lecteurs
redaction@guideduchrono.com

Corrections

Martine BOUDREAU (Un mot par un autre)

Conception graphique

Logo : Benoit SAUZET (Neb Graphique)
Publication : Éric MORA (EM Design)

Infographies

Éric MORA (EM Design)
Marc BOUGAUT (AXEC)

Photographies

Alexis PERBET (AP-photographies)
Victorien AMELINE
Dépositphotos et Istock (banques d'images)
VDO
Stoneridge

De format livret A5, l'édition imprimée du Guide du Chrono se distribue gratuitement par l'intermédiaire des centres de formation, des établissements, des entreprises, des distributeurs de logiciel ou des ateliers de contrôle.

Elle contient les consignes de base de la manipulation des chronos. Les situations particulières comme les saisies manuelles, les anomalies, l'absence de carte, le changement de véhicule ainsi que de nombreux documents et liens se trouvent sur le site Web.guideduchrono.com rubrique PREMIUM.

Guide du Chrono peut aussi se télécharger sur la partie libre de www.guideduchrono.com ou se consulter numériquement en accès PREMIUM.

La reproduction ou l'utilisation d'extraits rédactionnels sont possibles à condition qu'il s'agisse de simples citations accompagnées de la mention de l'auteur, Guide du Chrono.

Le partage ne peut être que partiel. La totalité d'une page ou la version complète du Guide du Chrono ne peuvent être reproduites. Seul le lien «www.guideduchrono.com» peut être partagé.

En téléchargement ou en consultation sur www.guideduchrono.com
Retrouvez la version numérique avec plus de contenus
en accès **PREMIUM** pour 10 €/an



Guide du Chrono est conçu par des formateurs. Ils ont voulu créer un livret et un site de référence pour l'utilisation et la manipulation des tachygraphes des véhicules lourds.

Il s'agit d'éviter que circulent, parmi les conducteurs, les formateurs et les entreprises, des consignes contradictoires ou sous-estimant le caractère numérique des données enregistrées.

La mise en service du chrono intelligent version 2, le 21 août 2023, élargit sensiblement la numérisation de l'activité du conducteur. Avec les nouveaux appareils, le conducteur, connaît, en temps réel, les durées restantes de conduite et de travail. Il est alerté sur les oublis et les dépassements.

Nous assistons à une multiplication des fonctions prises en charge par le chrono et les dispositifs qui lui sont associés (module DSRC et localisation satellite GNSS). Dans un tel contexte, le conducteur ne doit pas être pris au dépourvu. Il doit pouvoir conserver sa pleine capacité, organiser son travail en tenant compte des contraintes et des contretemps inhérents à l'activité transport.

C'est pourquoi le conducteur doit être armé, c'est-à-dire formé et informé.

Le Guide du Chrono ne remplace pas les modes d'emploi des différents appareils. Son rôle n'est pas d'expliquer comment faire, mais d'indiquer ce qui doit être fait.

L'édition contient seulement les bases de la manipulation. Pour aller plus loin, il faut se tourner vers www.guideduchrono.com PREMIUM. Le site est le prolongement numérique du livret. Il contient les consignes dans les situations spécifiques, une banque de documents et de liens. Son accès est payant par une souscription de 10 €/an. Elle sert à financer et à renforcer le service rendu.

Guide du Chrono répond à la vocation de la SAS AXEC d'améliorer l'information des formateurs, des conducteurs et des professionnels du transport.

Marc BOUGAUT
Président AXEC
Enseignant transport
gdc@guideduchrono.com



www.linkedin.com/in/marcbougaut/



VISITEZ LE SITE WEB





La manipulation du chrono et la sincérité des données de la carte sont de la responsabilité du seul conducteur.
À l'ère du numérique, il ne peut ignorer les procédures.

CHRONO AU QUOTIDIEN..... 6

Prendre de bonnes habitudes va limiter les risques en cas de contrôle.

- Début de journée : Que faire à la prise de service?
- Fonctionnement à contrôler : Comment?
- Positionner le sélecteur : Sinon, c'est combien?
- Menu : Comment se déplacer dans l'appareil?
- Fin de journée : La carte peut-elle rester?
- Échéance du chrono : La date apparaît où?
- Repos à valider : Est-ce bien utile chaque jour?

INCONTOURNABLE..... 12

Pour être mieux armé, quelques indispensables à connaître.

- Attestation d'activité : Est-elle encore nécessaire?
- Carré barré : Cette position existe-t-elle encore?
- Chrono intelligent : Quoi de plus que les autres?
- ChronoServices : Leurs coordonnées?
- Conservation des données : Durée et accès?
- Impression du ticket : Quel intérêt à imprimer?
- Lecteur de carte perso : Possible de lire sa carte?
- Heure locale ou heure UTC : Laquelle choisir?
- Repos automatique : Est-ce bien normal?
- Renouvellement de la carte : Qui paye?
- « Vider » la carte et le chrono : Quand le faire?

ÉVOLUTIONS..... 19

Les changements et les échéances introduits par le Paquet Mobilité.

CHRONO AU QUOTIDIEN

L'utilisation du chrono est assez simple avec quelques précisions.

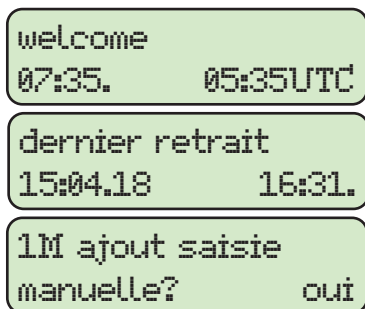
La 1^{re} est de ne pas négliger les saisies manuelles.

Début de journée

Après avoir positionné le sélecteur sur , la carte doit être introduite dès la prise de service, c'est-à-dire avant les contrôles d'avant départ.

Rouler sans carte pour se mettre à quai va générer **conduite sans carte**. Ce qui donnera la preuve au service de contrôle que les périodes enregistrées de repos et de travail sont inexactes.

Lors de toute introduction, le conducteur doit impérativement compléter par une saisie manuelle la période durant laquelle la carte était hors d'un appareil. Quelles ont été ses activités depuis la précédente éjection ? Bien souvent, il suffit de valider une période de repos. Il ne faut pas hésiter à se lancer en sélectionnant OUI.

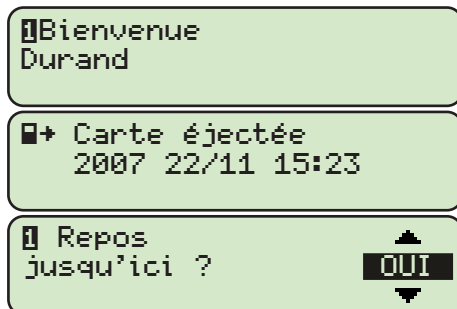


welcome
07:35. 05:35UTC

dernier retrait
15:04.18 16:31.

1M ajout saisie
manuelle? oui

VDO



1 Bienvenue
Durand

2+ Carte éjectée
2007 22/11 15:23

1 Repos
jusqu'ici ? **OUI**

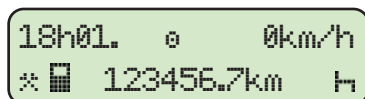
STONERIDGE

Ensuite, pour marquer la prise de service et éviter le risque d'une amende de 4^e classe, il faut obligatoirement indiquer le pays de départ. Le pays est à saisir même si le chrono est récent et enregistre automatiquement le pays par positionnement GNSS. Vérifier que le sélecteur est bien sur .

Art.34 § 7 Règl. UE 165/2014

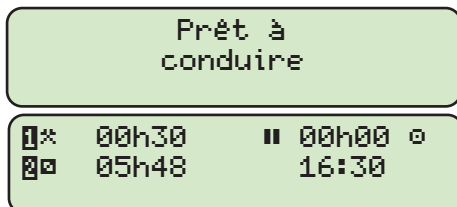
Fonctionnement à contrôler

Le conducteur, responsable de l'initialisation de la carte, doit vérifier avant de partir que le chrono est en ordre de marche. Sur VDO, il faut bien attendre que le symbole  carte soit affiché en entier. Sinon c'est prendre le risque d'une conduite sans carte.



18h01. 0 0km/h
*  123456.7km 

Affichage prêt à partir sur VDO



Prêt à
conduire

1* 00h30 11 00h00 0
20 05h48 16:30

Affichage prêt à partir sur STONERIDGE

Positionner le sélecteur

Mettre le chrono sur  doit être la 1^{re} action de la journée. Pour sélectionner l'activité, il faut appuyer brièvement sur le bouton 1 (ou 2 en double équipage pour le 2^e conducteur).

La mauvaise manipulation du sélecteur est sanctionnable par une amende de 1500 € maximum pour le seul conducteur. Et cette amende peut même être doublée. Il suffit d'avoir laissé le sélecteur sur repos durant un chargement pour générer une pause fictive au milieu de 6 heures de conduite.

Est suspect celui qui présente des journées où ne figurent que des temps de repos et de conduite. « Vous n'avez effectué aucune livraison dans la journée ? » s'étonnera l'agent lors d'un contrôle.

Méfiance : certains chronos se positionnent sur repos lors de l'arrêt du moteur. Ce qui peut entraîner une infraction pour celui qui n'est pas habitué (voir page 17 : **Repos automatique**).

Art.34 § 5 Règl. UE 165/2014

Menu

Pour connaître les possibilités offertes par le chrono numérique de son véhicule, il ne faut pas hésiter à tester. Prendre le temps de visiter le menu pour connaître toutes les possibilités. Rien de catastrophique ne peut arriver. Chaque fonction enregistrée peut être immédiatement annulée.

Procédure

Pour se déplacer dans le menu, le véhicule doit être à l'arrêt avec le contact. Appareils Stoneridge ou VDO, les déplacements dans le menu et la sélection des fonctions sont rigoureusement identiques. Appuyez une fois sur le bouton **OK** pour entrer dans le menu. Pour choisir, circulez avec **▼** et **▲** et validez votre choix par **OK**. Ensuite, faites de même pour sélectionner la fonction : déplacement avec **▼** et **▲** et validation par **OK**. Pour revenir en arrière, utilisez le bouton **↩**.

La seule différence entre les fabricants tient dans l'architecture des menus et la répartition des fonctions. (Voir [Affichage des menus](#).)

Impression  1 conducteur 1
Impression A 1 véhicule
Entrée ↘ 1 conducteur 1
Entrée ↘ 1 véhicule
Afficher  1 données 1
Afficher A 1 données véhicule

Pour VDO

	IMPRIMER
	LIEUX
	RÉGLAGES

Pour STONERIDGE



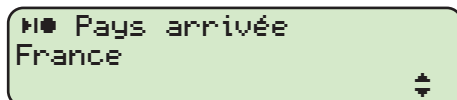
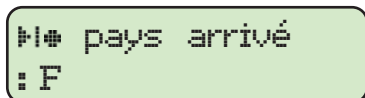
Fin de journée

En fin de journée, la nécessité de retirer la carte dépend du lieu de stationnement du véhicule.

Sur le parc de l'entreprise, le retrait de la carte est incontournable. Même si le véhicule est attitré, il y a toujours un risque qu'il soit réquisitionné ou déplacé. À l'éjection, il faut valider le pays et mettre le sélecteur sur repos.

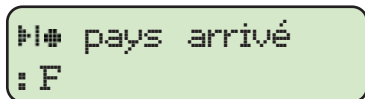
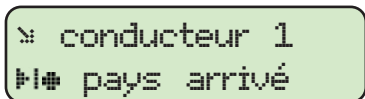
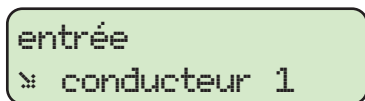


VDO

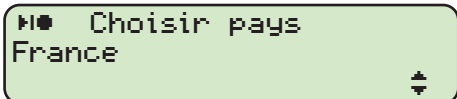
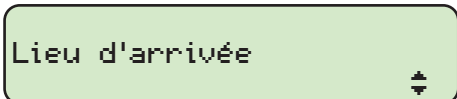
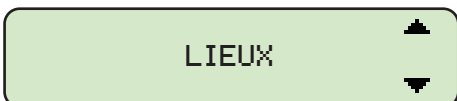


STONERIDGE

Découché ou à domicile. Si le conducteur dort en cabine ou si le véhicule est stationné à son domicile, il est possible de laisser la carte dans l'appareil pour la nuit et même toute la semaine. Cependant, en fin de journée, avant de couper le contact, il faut valider le pays pour marquer la fin de service. Et ne pas oublier de sélectionner le .



VDO



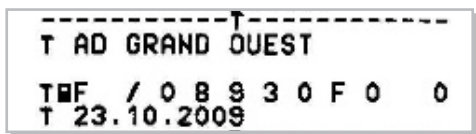
STONERIDGE

Avant de partir le lendemain matin, il faut faire l'opération inverse. Pour enregistrer le pays de départ, sur VDO se rendre dans le menu à **entrée conducteur** et sur Stoneridge à **LIEUX**. Ensuite, bien entendu, il faut se mettre sur . Ce qui fait finalement beaucoup d'opérations que le conducteur risque d'oublier.

Retrait de la carte conseillé : ne pas valider le pays pour marquer la fin et le début du service, même si le chrono est positionné par satellite, c'est une infraction à 135 €. Elle se multiplie pour chaque oubli. C'est pourquoi, pour limiter les risques, il est préférable de retirer la carte durant les périodes de repos.

Échéance du chrono

Les chronos doivent être contrôlés tous les deux ans par un centre agréé. La date du dernier étalonnage apparaît sur les tickets.



Étalonnage sur ticket

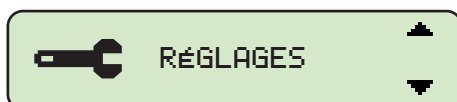
Le symbole  pour la 1^{re} ligne indique le nom de l'atelier.

Sur la 2^e ligne figure le numéro de la carte atelier.
 sur la 3^e ligne indique la date de l'étalonnage.

Les nouveaux appareils alertent désormais sur l'échéance du contrôle. L'avertissement sur VDO est prérégulé à 30 jours, mais peut être modifié par un atelier. Sur les dernières versions des Stoneridge, le conducteur doit mettre en œuvre la fonction **Avertiss DDS** dans les **réglages**. Avec la carte entreprise, il est possible de modifier la durée de l'alerte avec **Pré-avertiss Etalonnage**.



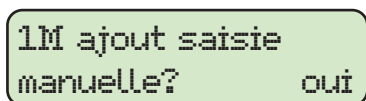
Alerte étalonnage sur VDO



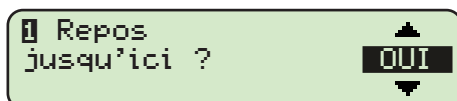
Accès aux réglages du DDS

Repos à valider

Depuis 2011, la validation du repos est proposée lors de l'introduction de la carte, après le rappel du jour et de l'heure du dernier retrait.



VDO



STONERIDGE

Rien ne fait obstacle à l'enregistrement des périodes de repos sur la carte conducteur.

Dès lors, l'attestation dite de « non-conduite » ne doit plus être utilisée lorsqu'un conducteur a pris sa journée ou à l'issue d'une période de congé (voir page 12 : **Attestation d'activité**).

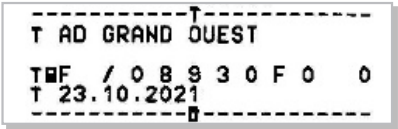
Saisie manuelle

Et si un temps de service a été effectué alors que la carte était hors du chrono, la période ne pourra être totalement validée en repos. Il faudra détailler les temps par une saisie manuelle (voir [Saisie manuelle accès Premium](#)).



TEST DE CONNAISSANCE NIV. 2

Testez vos connaissances en manipulation du chrono.

- 1 En fin de journée, lorsque le conducteur routier prend le repos journalier dans son camion, il doit seulement positionner le sélecteur sur repos.
- ☐ VRAI ☐ FAUX
- 2
- 
- Le chrono doit être présenté dans un atelier pour vérification au plus tard le 23.10.2023
- ☐ VRAI ☐ FAUX
- 3 Entre deux chargements, dans tous les cas, ce sera une attente. Le conducteur doit toujours se positionner sur le carré barré, la disponibilité.
- ☐ VRAI ☐ FAUX
- 4 Le conducteur a pris sa journée du mercredi. Le jeudi, il doit, dans tous les cas, disposer d'une attestation d'activité dite de «non-conduite» au format européen pour justifier de son repos.
- ☐ VRAI ☐ FAUX
- 5 Les disques et les enregistrements numériques de la carte et du chrono peuvent être détruits au bout d'un an.
- ☐ VRAI ☐ FAUX
- 6 Lors du passage de l'heure d'été à l'heure d'hiver, il n'est pas obligatoire de régler le chrono à la nouvelle heure. Les activités sont toujours enregistrées en heure UTC.
- ☐ VRAI ☐ FAUX
- 7
- 
- Sur le ticket, 10000000213020 est le numéro de la carte conducteur.
- ☐ VRAI ☐ FAUX
- 8 À moins de disposer d'un lecteur de carte sur son ordinateur, le conducteur, pour calculer ses heures, n'a qu'une seule solution : imprimer chaque jour un ticket.
- ☐ VRAI ☐ FAUX
- 9 Quand le conducteur a oublié de sélectionner le repos durant sa pause, l'employeur a la possibilité le soir de rectifier l'enregistrement sur la carte. C'est le seul moyen pour éviter l'amende.
- ☐ VRAI ☐ FAUX
- 10 La saisie du code pays en début et en fin de journée reste obligatoire même avec un chrono localisé par satellite (position GNSS).
- ☐ VRAI ☐ FAUX

Réponses

1) Faux — 2) Vrai : le ticket indique la date du dernier calibrage — 3) Faux — 4) Faux : le repos doit être enregistré sur la carte — 5) Faux : ils doivent être conservés cinq ans — 6) Vrai : l'heure UTC est l'heure officielle — 7) Vrai — 8) Faux : il peut demander à l'employeur une édition imprimée du contenu de la carte — 9) Faux : le contenu de la carte ne peut être modifié — 10) Vrai.

ALLEZ PLUS LOIN !



Renseignez-vous sur :
guideduchrono.com



Accédez à de contenu

SITUATIONS PARTICULIÈRES

- ✓ Activités sans carte : la saisie manuelle
- ✓ Changement de véhicule
- ✓ Déplacement pour l'entreprise
- ✓ Double équipage
- ✓ Franchissement des frontières
- ✓ Hors champ de la RSE
- ✓ Véhicule léger

TICKETS MANUSCRITS

- ✓ Anomalies
- ✓ Carte absente ou retirée
- ✓ Carte défectueuse
- ✓ Conduite sans carte
- ✓ Carte perdue ou volée
- ✓ Chrono en panne
- ✓ Dérogations

EN SAVOIR PLUS SUR LES ABONNEMENTS

C'EST AUSSI À L'ACCÈS À UNE LARGE DOCUMENTATION SUR LES CHRONOS :
les consignes et manuels VDO et Stoneridge, les pictogrammes, les affichages,
la réglementation, le matériel pour lire les cartes, les fournisseurs, etc.

Attestation d'activité

Le conducteur doit justifier de son activité du jour et de celle des 28 jours calendaires précédents. En 2025, nous passerons de 28 jours à 56 jours enregistrés sur la carte.

Un jour vierge de travail et de conduite doit être justifié par des enregistrements sur la carte. C'est pourquoi, lors de l'introduction de la carte après une journée non travaillée (repos, absence ou maladie), il faut, par une saisie manuelle, valider en repos le temps écoulé depuis le dernier retrait.

Lorsque la journée de repos n'a pu être enregistrée sur la carte pour des raisons techniques, et dans ce cas seulement, il faut utiliser l'attestation dite de « non-conduite » [sur le formulaire européen](#).

L'imprimé doit être téléchargé et complété par ordinateur sans modification. Pour être valide, il doit être signé par l'employeur et le conducteur.

Décision CE 2009/959/UE

Art. 36 Règl UE 165/2014

Arrêt Cour de Justice de l'UE du 7 mai 2020

ATTESTATION D'ACTIVITÉS (1)	
RÈGLEMENT (CE) N° 561/2006 ou AETR (2)	
A remplir en dactylographie et à signer avant tout voyage. A joindre aux enregistrements du tachygraphe qui doivent être conservés. Les fausses attestations constituent une infraction.	
Partie à remplir par l'entreprise	
1	Nom de l'entreprise :
2	Rue, code postal, ville, pays :
3	Numéro de téléphone (y compris le préfixe international) :
4	Numéro de télécopieur (y compris le préfixe international) :
5	Adresse courriel électronique :
Je soussigné :	
6	Nom et prénom
7	Fonction dans l'entreprise
déclare que le conducteur :	
8	Nom et prénom :
9	Date de naissance (jour-mois-année) :
10	Numéro du permis de conduire, ou de la carte d'identité ou du passeport :
11	Ayant pris ses fonctions dans l'entreprise (jour-mois-année) :
au cours de la période :	
12	du (heure-jour-mois-année) :
13	du (heure-jour-mois-année) :
14	☐ état en congé de maladie (*)
15	☐ état en congé annuel (*)
16	☐ état en congé ou en repos (*)
17	☐ conduisait un véhicule exclu du champ d'application du règlement (CE) n° 561/2006 ou de l' AETR (*)
18	☐ effectuait des tâches autres que la conduite (*)
19	☐ état disponible pour l'entreprise (*)
20	Lieu : Date :
Signature :	
21 Le soussigné, conducteur, confirme ne pas avoir conduit un véhicule relevant du champ d'application du règlement (CE) n° 561/2006 ou de l'AETR au cours de la période susmentionnée.	
22	Lieu :
Signature Date :	
(1) Ce formulaire peut être obtenu en version électronique et en version imprimable sur le site internet http://ec.europa.eu	
(2) Ne cocher qu'une des cases (13,14 ou 15)	
(*) Ne cocher qu'une seule case	

Modèle EU d'attestation d'activité



Carré barré

Depuis le règlement UE 165/2014, seul le  est valide comme interruption de conduite ou comme pause... sauf en double équipage où le règlement UE 1024/2020 admet que 45 minutes sur le siège passager ou la couchette peuvent être considérées comme une interruption de conduite.

Le carré barré , la disponibilité, n'a pas été supprimée mais n'offre désormais aucun avantage. Il est surtout source de difficultés par une formulation qui laisse libre cours à des divergences d'interprétation. Le Code du travail ne définit pas la disponibilité, mais seulement le travail effectif. C'est « *un temps pendant lequel le salarié est à la disposition de l'employeur et se conforme à ses directives sans pouvoir vaquer librement à des occupations personnelles (art. L3121-1)* ».

Dans l'article « Repos pour carré barré », Marc BOUGAUT signale que « *cette rédaction n'est pas totalement adaptée au transport routier. En effet, lors des chargements et déchargements, ce sont les expéditeurs et les destinataires qui donnent les instructions au conducteur conformément aux dispositions du protocole de sécurité (art. R415-6 du Code du travail)* ».

Compte tenu des incertitudes et des divergences d'interprétation, il convient d'utiliser cette position du sélecteur avec précaution en s'assurant qu'elle correspond bien à la réalité.

Préférer autant que possible les positions  ou  qui offrent une plus grande clarté.

Toutes les périodes entre deux chargements ne correspondent pas à un temps de disponibilité. Cette dernière peut être contestée si « *le conducteur arrive à l'avance à un rendez-vous, peut choisir le lieu de stationnement ou a la possibilité de s'éloigner du véhicule* ».

En principe, dès lors que le conducteur est bien à disposition, c'est un temps rémunéré en France. Cependant, il peut y avoir des variations suivant les conventions d'entreprise ou les catégories de conducteurs. En transport voyageur, la convention collective a su dépasser les difficultés d'interprétation. C'est la coupure qui donne lieu à une indemnisation en fonction du lieu de la pause (art.17 de la Convention collective du transport) et en double équipage pour le conducteur n°2.





Chrono intelligent

En juin 2019, le chrono intelligent (1C) a introduit la détection de fraude à distance et la localisation par satellite (GNSS). Il a aussi généralisé le téléchargement des données sur la route.

La détection d'infraction signifie que le chrono relié au module de communication DSRC pourra être interrogé à distance par les agents chargés des contrôles. Cela ne concerne que les fraudes comme la conduite sans carte, le décalage entre la vitesse enregistrée et la vitesse réelle, l'absence d'enregistrement en roulant. En cas de suspicion, le véhicule sera arrêté pour vérification.

La position GNSS est sauvegardée non seulement à la prise et à la fin de service, mais aussi toutes les trois heures de conduite continue.

Depuis février 2022, le conducteur a l'obligation de renseigner le code pays à la première aire de repos qui suit le franchissement d'une frontière (voir [Voir Franchissement des frontières accès Premium](#)).

Installé sur les véhicules neufs depuis le 21 août 2023, le chronotachygraphe intelligent version 2 (1C V2) modifie la gestion des temps par le conducteur.

Au plus tard le 25 août 2025, en transport international, tous les véhicules devront être équipés d'un chrono intelligent version 2. En page 19, nous présentons plus amplement les incidences de cette nouvelle version du chrono en application du Paquet Mobilité publié en août 2020.

Règl. UE 165/2014

Règl. UE 1054/2020

ChronoServices ou Hub Pro Transport

ChronoServices est une filiale de IN GROUPE Groupe, l'Imprimerie nationale. Cette entreprise gère la délivrance, outre des cartes de chronotachygraphe, des cartes de qualification de conducteur et des cartes ADR. Pour obtenir la délivrance d'une des cartes, le conducteur doit disposer d'un espace personnel sur la plateforme Hub Pro Transport (voir [Renouvellement de la carte](#)).



Portail
ChronoServices

Service clients : 08 21 20 30 31
contact@ingroupe.com

www.chronoservices.fr

Conservation des données

L'entreprise doit conserver, durant un an, les enregistrements numériques. Ils sont classés par conducteur et par date. Un an durant lequel le respect de la réglementation peut être vérifié par l'Administration.

Les sorties imprimées, les enregistrements numériques et les disques servant de preuve en cas de litige sur les salaires doivent, en fait, être conservés plus longtemps : trois ans après le départ du conducteur et cinq ans pour l'URSSAF (lutte contre la fraude).

L'employeur est tenu de remettre, aux conducteurs qui en font la demande, une copie des données numériques brutes. Ce sont celles qui figurent sur la carte et non pas celles qui ont été corrigées par un logiciel.

Règl. UE 165/2014

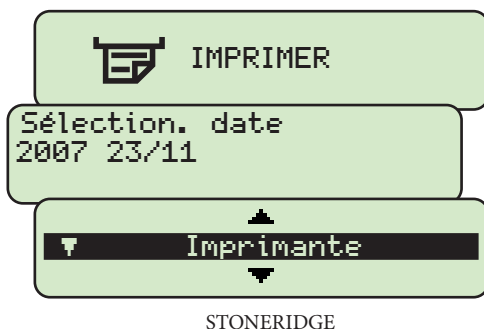
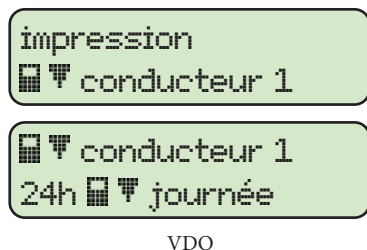
Seules les données brutes sur la carte sont prises en compte lors d'un contrôle routier. C'est pourquoi les corrections effectuées par l'entreprise n'ont aucune valeur sur la route. Le conducteur doit veiller à ce que les enregistrements sur sa carte soient conformes ou à défaut il doit pouvoir justifier des anomalies par la présentation d'un ticket manuscrit (voir [Tickets manuscrits](#) accès Premium).

Impression du ticket

Imprimer un ticket chaque jour n'est pas nécessaire. Le contrôle se fait numériquement par l'insertion de la carte dans un ordinateur. Les nouveaux chronos sont même conçus pour permettre la détection des fraudes à distance (mais pour la verbalisation, le véhicule devra être stoppé).

Pour ses besoins propres, le conducteur peut demander à l'employeur la version papier des enregistrements. Il s'agit de l'édition des données de la carte et non pas de la version modifiée par l'employeur.

En outre, un ticket doit être édité en cas d'anomalie. Des tickets véhicules sont à imprimer lorsque la carte conducteur est absente ou hors d'usage (voir [Carte absente ou retirée](#) accès Premium).



Lecteur de carte personnel

Le conducteur peut tout à fait acquérir un équipement informatique pour lire ou récupérer les données de sa carte. C'est totalement indépendant de l'enregistrement à la charge de l'employeur. Ce dernier ne peut y faire obstacle.

Soit il s'agit de l'acquisition définitive d'un pack comprenant un lecteur de carte et un logiciel installé sur PC ou soit, après l'acquisition du lecteur, il est proposé une application sur smartphone par abonnement. Avec la récupération des données, s'ajoutent la totalisation des temps (par jour, semaine et mois) et la production des rapports d'infractions ou d'anomalies. Certains proposent aussi une fonction gestion des frais, décompte des heures supplémentaires, calcul du salaire et transfert des données à l'employeur.

KING TRUCK et SimpleDriver s'installent sur PC où les données sont conservées.

FOX DRIVER et Hey MARIUS stockent les données sur leurs plateformes.

(voir [Lire la carte tachy](#) accès Premium).



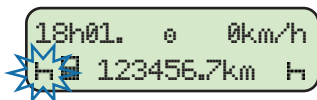
Lecteur de carte

Heure UTC, locale ou entreprise

L'heure UTC est l'heure de l'enregistrement des données. C'est l'heure officielle. Elle ne peut pas être modifiée (un réajustement d'une minute par semaine seulement autorisé pour les anciens chronos). Par contre, l'heure locale (celle du pays de circulation) et l'heure entreprise (celle du pays du transporteur) peuvent être réglées de 30 minutes en 30 minutes. Elles ne servent qu'à titre indicatif. Un ticket imprimé en heure locale ou entreprise n'a aucune valeur. Elles se déterminent par rapport à l'heure UTC. Ainsi, en France, l'heure d'hiver est UTC + 1 heure et celle d'été, UTC + 2 heures. UTC, c'est *Coordinated Universal Time* en abrégé.

Repos automatique

Après avoir coupé le contact, il arrive que le chrono se positionne automatiquement sur repos. Cela apparaît par un clignotement du symbole  pendant environ 5 secondes. C'est le temps laissé par le chrono pour changer la position du sélecteur alors que l'alimentation est coupée. Parade : laisser le contact après avoir éteint le moteur.



Affichage repos automatique sur VDO

C'est simplement un réglage. Il peut être modifié avec la carte conducteur sur certains appareils ou par l'employeur avec la carte entreprise ou par l'atelier.

Le réglage repos automatique est déconseillé pour les conducteurs effectuant des livraisons ou ayant de fréquents arrêts. Il peut être, pour ces derniers, source d'erreurs et peut engendrer des infractions.

Ce réglage n'est pas interdit. Lors d'un contrôle, le conducteur peut tenter de faire valoir, le cas échéant, qu'il a été surpris, le repos ayant été sélectionné à son insu. C'est pourquoi, compte tenu des habitudes, il est recommandé que le choix ou non du repos automatique soit uniforme, généralisé à tous les véhicules de l'entreprise.

Lorsqu'il prend possession d'un nouveau véhicule, le conducteur doit se préoccuper de la présence ou non de cette programmation pour s'adapter, la modifier ou la faire modifier.

Art. 32 § 2 Règl. CE 165/2014



Copie des données du chrono



Renouvellement de la carte

Même si c'est l'employeur qui édite les demandes, c'est au conducteur de se préoccuper du renouvellement de la carte. Seul ce dernier sera verbalisé pour une conduite en l'absence de carte valide.

Le renouvellement est à effectuer sur le site de ChronoServices de trois à un mois avant l'expiration. Financièrement, il est à la charge de l'employeur (Voir [Gérer les demandes de carte par l'entreprise](#)).

La nouvelle carte ne peut être utilisée avant l'échéance. Lors des copies à l'entreprise, commencer par l'ancienne avant la nouvelle. L'ancienne doit être conservée sur la route durant 28 jours.

Art. 26 à 28 Règl. UE 165/2014



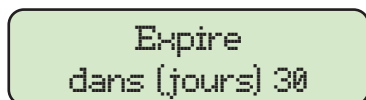
Conducteur sur ticket

Le symbole  signifie soit temps de conduite soit conducteur.

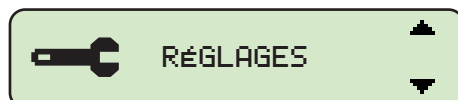
La combinaison   F correspond au numéro de la carte.

La dernière ligne indique la date de validité de la carte.

Les nouveaux appareils alertent désormais sur l'échéance du renouvellement de la carte. Sur VDO, l'avertissement est prérégulé à 30 jours. Sur les dernières versions des Stoneridge, pour être alerté le conducteur doit mettre en œuvre la fonction **Avertiss DDS** dans les **réglages**. Seule la carte entreprise permet de modifier la durée de l'alerte avec **Pré-avertiss Expir. Carte**.



Alerte étalonnage sur VDO



Accès aux réglages du DDS

«Vider» la carte et le chrono

C'est un abus de langage de dire que la carte ou le chrono est vidé. Les données restent en mémoire.

La carte de conducteur doit être copiée au plus tard tous les 28 jours (4 semaines) et le chrono du véhicule tous les 90 jours au maximum. Cependant, pour ce dernier, il est préconisé de le faire en même temps que la carte, tous les 28 jours.

Paquet Mobilité et tachy intelligent version 2 (1C V2).

Les nouvelles manipulations et le remplacement des chronos visent à contrôler l'application des réglementations et notamment celles introduites par le Paquet Mobilité.

Transport international

L'enregistrement du passage des frontières et la localisation des charge-ments-déchargements se justifient pour vérifier le respect des limites du cabotage et les retours du conducteur à domicile chaque mois.

Tout comme l'introduction du chrono dans les VUL, il s'agit d'améliorer, sur le marché européen, la loyauté de la concurrence, la sécurité routière et les conditions de travail.

Transport national

Au gré du renouvellement du parc uniquement, la généralisation du chrono intelligent est plus lente pour ceux qui ne franchissent jamais de frontières. Cependant, les évolutions ne doivent pas pour autant être négligées. La détection à distance et l'enregistrement de la carte sur 56 jours concernent tous les transports soumis à la RSE.

Extensions numériques

Avec le chrono intelligent version 2, la numérisation s'intensifie. Le passage des frontières et les chargements-déchargements sont enregistrés automatiquement. Certaines versions intermédiaires déjà installées alertent sur le dépassement des durées et sur l'absence de validation du pays à l'issue d'une période de repos. La saisie manuelle peut se faire dans les 10 minutes qui suivent l'introduction de la carte. Les modules associés comme le DSRC, instrument de la communication à distance, autorisent de nouvelles fonctions comme la réception de la pesée embarquée ou la facturation du péage avec la charge.

Les fonctions VDO Counter et DDS sur Stoneridge affichent, en temps réel, les durées restantes de conduite et de travail.

Ces nouvelles alertes et fonctions réduisent la tolérance des agents de contrôle en cas d'infraction. Ils peuvent considérer que le conducteur était dûment informé. (voir [Nouveaux Chrono](#) accès Premium.)

Échéances

UE 165/2014

(modifié par UE 2020/1054)

TOUS LES TRANSPORTS

21 août 2023

Chrono 1C V2

sur les véhicules neufs.

Art. 8.1

Mise en place au plus tard
du contrôle à distance.

Art. 9

TRANSPORT INTERNATIONAL

2 février 2022

Saisie manuelle du passage des
frontières avec le code pays y
compris sur les disques.

Art.34.7

21 mai 2022

Licence communautaire
pour les véhicules légers
de plus de 2¹⁵.

Avant le 31 déc. 2024

Retrait des chronos analogiques
et des 1^{ers} chronos numériques

Art. 3 § 4

Avant le 25 août 2025

Retrait des premiers chronos 1C
et mise à jour des versions
intermédiaires

Art. 3 § 4

1^{er} juillet 2026

Installation d'un chrono 1C V2
sur les VUL de plus de 2¹⁵

Art. 2

Le recours au numérique s'intensifie. Le site www.guideduchrono.com **PREMIUM** est précisément conçu pour éviter aux conducteurs et aux entreprises d'être pris en défaut.





GUIDE DU CHRONO

Diffusion uniquement par téléchargement
sur www.guideduchrono.com

réalisation

FORMATEURS
AXEC
FORMATIONS

AXEC
23, allée Guillaume LOUIS
37200 TOURS

© AXEC - Modèle déposé à l'INPI



REV.3.3:2023-11-02