

## Sommaire

1. Innovations.....	4
1.1. Nouvelles transgressions selon SR 822.221 applicables à compter du 01/01/2022.....	4
1.2. Choix manuel des données brutes lors de l'importation des données de tachygraphe en mode extraction déportée .....	5
1.3. Rapport des kilométrages.....	5
1.4. Nouveaux types de temps de repos hebdomadaire.....	5
1.5. Analyse/enregistrement du WRZ cabine.....	6
1.6. Rapport de transgression .....	6
1.7. Jeu de caractères pour les cartes de conducteur et les données tachygraphiques.....	6
1.8. Optimiser la sélection des données (contrôle en entreprise).....	6
1.9. Tolérance de 144 h entre 2 temps de repos hebdomadaires .....	6
1.10. Durée des pauses journalières dans des graphiques mensuels .....	7
1.11. Affichage bref du temps de repos dans l'aperçu hebdomadaire et journalier .....	7
1.12. Affichage des changements d'activité.....	8
1.13. Couleur de la ligne de limitation de vitesse dans les graphiques .....	8
1.14. Nouveaux symboles dans les graphiques.....	9
2. Améliorations.....	10
2.1. Liste des infractions concernant le chauffeur .....	10
2.2. Micrologiciel TAK-Flash.....	10
2.3. Importation de points de contrôle.....	10
2.4. Paramètres de la clé de téléchargement USB .....	10
2.5. Saisie manuelle d'activités (par l'utilisateur ou le scanner) .....	11
2.6. Extraire des fichiers d'archives .....	11
2.7. Saisie manuelle d'activités (par l'utilisateur) .....	11
2.8. Erreur lors de la lecture d'un fichier d'archives .....	11
2.9. Sélection d'archives pour le contrôle en entreprise.....	11
2.10. Listes de chauffeurs et de véhicules dans l'assistant au contrôle en entreprise.....	11
2.11. Saisir une infraction .....	12
2.12. Lieu du temps de repos hebdomadaire .....	12
2.13. Graphiques.....	12
2.14. Champs obligatoires et limitation lors de la clôture du contrôle.....	12
2.15. Fichiers à ignorer.....	12
2.16. Pays dans l'adresse du chauffeur .....	13
2.17. Entreprises ayant diverses activités.....	13

2.18.	Double infraction lors des pauses journalières.....	13
2.19.	Taille des caractères dans les graphiques.....	13
2.20.	Sélection automatique de fichiers (assistant aux contrôles en entreprise) .....	13
2.21.	Réglementation CE 2016/403.....	14
2.22.	Affichage de fichiers importants et traitement d'erreurs .....	14
2.23.	Temps de repos journalier pour plusieurs personnes .....	14
2.24.	Temps de repos journalier .....	15
2.25.	Manipulation numéro de contrôle.....	15
2.26.	Pays par défaut .....	15
2.27.	Infractions en partie en dehors de la période examinée.....	15
2.28.	Caractères avec accent.....	16
2.29.	Longueur numéros de licence européens.....	16
2.30.	Remorques : catégorie internationale et date de la première utilisation .....	16
2.31.	Détail de l'affichage segment.....	16
2.32.	Infraction temps de travail journalier lors du travail de nuit .....	16
2.33.	Temps de travail ininterrompu pendant plus de 6 heures .....	16
3.	Corrections.....	17
3.1.	Analyse des signatures .....	17
3.2.	Blocage TAK-Swiss pendant la lecture des archives de véhicule .....	17
3.3.	Temps de repos hebdomadaire après 144 heures .....	17
3.4.	Fenêtre des détails de l'activité du disque dur – Somme des activités.....	17
3.5.	Archives téléchargées du tachygraphe.....	17
3.6.	La disponibilité pendant une occupation par deux personnes n'a pas été considérée comme pause 18	
3.7.	Condition spéciale qui n'a pas été copiée du véhicule lors de l'exportation .....	18
3.8.	Cartes d'atelier avec index A .....	18
3.9.	Cartes d'atelier qui n'ont pas été entièrement lues .....	18
3.10.	Temps de repos journalier pour plusieurs personnes .....	18
3.11.	Ajout d'un fichier archivé à un véhicule présent.....	18
3.12.	Numéro de carte dans la liste des cartes insérées .....	18
3.13.	Avertissements accélération / ralentissement.....	19
3.14.	Chauffeur principal (seulement certains pays).....	19
4.	Installation .....	20

## **Introduction - TAK-Swiss Version 1.37 vs. 1.38**

Ce document décrit les nouveautés, les modifications & adaptations ainsi que les corrections de la version TAK-Swiss.

## 1. Innovations

### 1.1. Nouvelles transgressions selon SR 822.221 applicables à compter du 01/01/2022

Pour le référentiel «Règlementations sociales», les transgressions ci-dessous ont été enregistrées afin de pouvoir être ajoutés manuellement à un contrôle

(TAK-Swiss dans le registre «Infractions», bouton «Ajouter une infraction»):

<b>Réglementation :</b>	<b>4-Règlementations sociales</b>
<b>Sous-groupe:</b>	<b>Temps de repos</b>
OTR-1 art. 11 par. 6	Temps de repos hebdomadaire régulier en cabine
OTR-1 art. 11 par. 7 et 8	Absence de compensation des heures de repos hebdomadaires réduites
<b>Sous-groupe :</b>	<b>Autres</b>
OTR-1 art. 13a	Circulation avec une carte de conducteur appartenant à une autre personne
OTR-1 art. 13b	Circulation avec une carte de conducteur invalide
OTR-1 art. 14a	Fiche intercalaire non complétée ou complétée avec des erreurs
OTR-1 art. 14b	Absence de saisies ou saisies erronées dans DFS
OTR-1 art. 14 par. 2	Absence d'enregistrement de l'heure de circulation en cas de MFB
<b>Sous-groupe :</b>	<b>Obligations de l'employeur</b>
OTR-1 art. 17	Non-respect des autres obligations de l'employeur
<b>Sous-groupe :</b>	<b>Écarts</b>
OTR-1 art. 12 par. 1 - a	Dépassement du temps de conduite quotidien
OTR-1 art. 12 par. 1 - b	Dépassement du temps de conduite hebdomadaire
OTR-1 art. 12 par. 1 - c	Non-respect du temps de repos quotidien
OTR-1 art. 12 par. 1 - d	Absence d'interruption de conduite (30 minutes)
OTR-1 art. 20a	Non-respect des conditions pour une intervention en service d'hiver

Remarque : L'indication éventuelle de la durée de la transgression peut être enregistrée dans le champ « Durée ». Si toutefois cette valeur doit figurer sur la liste des transgressions, cette donnée doit être enregistrée dans le titre ou la description de la transgression. Le champ « Durée » est utilisé comme champ de calcul par l'application, de sorte qu'une valeur saisie manuellement ne peut pas être affiché dans la liste des transgressions.

## 1.2. Choix manuel des données brutes lors de l'importation des données de tachygraphe en mode extraction déportée

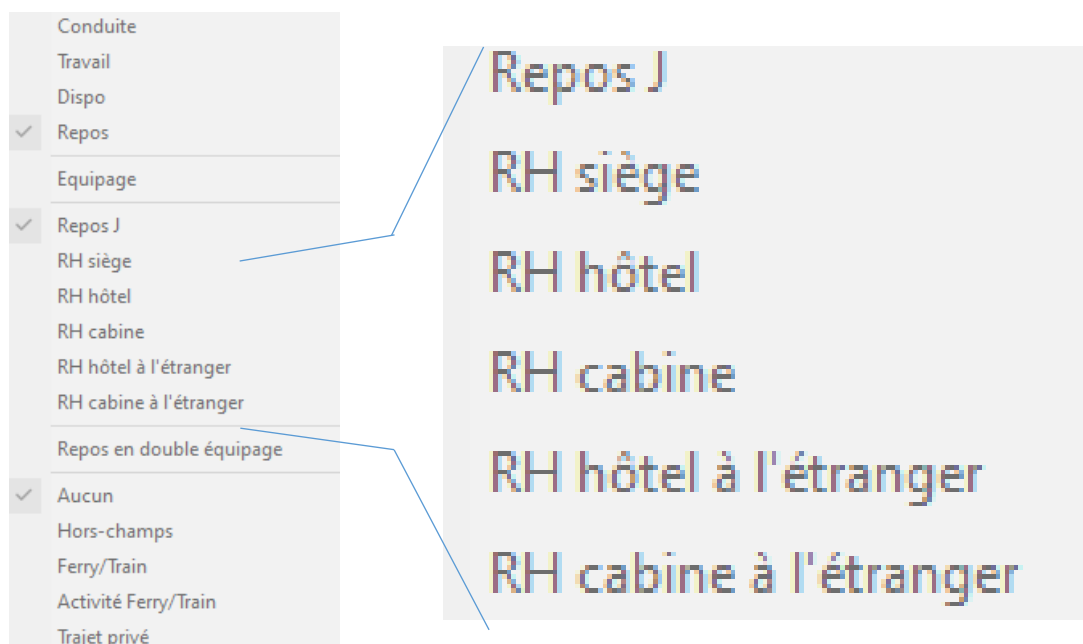
L'application sélectionne automatiquement les données brutes à importer. Pour économiser de la mémoire, la fonction d'importation évite l'importation de périodes chevauchantes à des fins de contrôle. Il se peut néanmoins qu'il faille importer toutes les données tachygraphiques, notamment lorsque l'importation des données tachygraphiques est effectuée depuis un système d'extraction à distance et que le véhicule fournit quotidiennement un fichier de données brutes. Les données brutes qui n'ont pas été sélectionnées automatiquement par l'application doivent être sélectionnées alors manuellement avant l'importation, afin que l'analyse de la liste des kilométrages s'affiche correctement par la suite.

## 1.3. Rapport des kilométrages

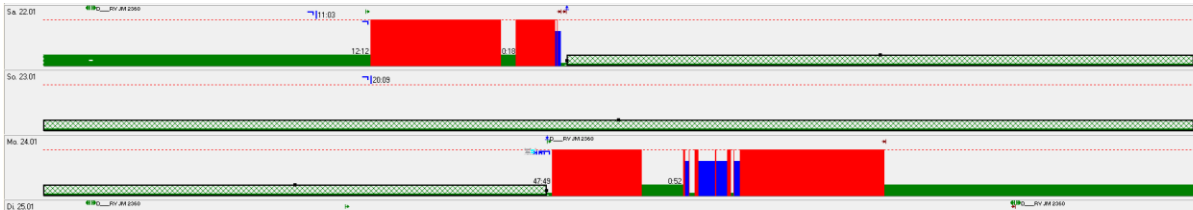
Les tachygraphes enregistrent les kilométrages d'une manière qui n'est pas toujours parfaitement transparente. Si la carte du chauffeur reste insérée dans le tachygraphe pendant plusieurs jours, la valeur initiale du kilométrage correspond à 0h00 du jour du retrait de la carte du conducteur. Le calcul du kilométrage s'effectue donc par rapport au kilométrage à 24h00 – kilométrage à 0h00. La différence du kilométrage à l'insertion de la carte et au dernier retrait de la carte peut donc fournir des valeurs négatives. Ces valeurs (kilométrages négatifs) sont filtrées par l'application afin d'éviter toute confusion lors de l'analyse.

## 1.4. Nouveau types de temps de repos hebdomadaire

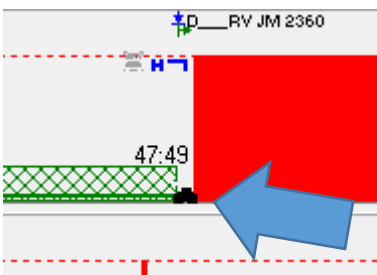
Dans le cadre d'OTR-1 art. 11, les temps de repos hebdomadaires (RH) peuvent être déclarés dorénavant. Dans ce cas, le temps de repos correspondant doit être sélectionné dans l'onglet des graphiques de conducteurs avant d'actionner le bouton « Mutation ». Un clic droit permet ensuite de déclarer/saisir le WRZ.



## 1.5. Analyse/enregistrement du WRZ cabine



Si un temps de repos hebdomadaire régulier est passé en cabine et que la carte du conducteur est retirée du DFS (affichage hachuré du temps de repos), la transgression n'est pas analysée si le temps est défini comme WRZ passé en cabine. **Dans ce cas, le bloc horaire court après l'insertion de la carte de conducteur doit être repéré et le WRZ défini comme passé en cabine.** Ensuite, la transgression s'affiche.



## 1.6. Rapport de transgression

Le nom du rapport (désignation sur le document de transgression) des différents rapports de transgression a été homogénéisé. Dorénavant, tous les noms de rapport portent la désignation « Rapport de transgression » (les anciennes transgressions de conducteur et transgressions d'entreprise).

## 1.7. Jeu de caractères pour les cartes de conducteur et les données tachygraphiques

Les données extraites des cartes de conducteur et du tachygraphe sont dorénavant représentées avec un jeu de caractères homogène.

## 1.8. Optimiser la sélection des données (contrôle en entreprise)

Lors des contrôles en entreprise, TAK-SWISS sélectionne les fichiers « utiles » au moyen d'activités afin de ne sauvegarder que les fichiers nécessaires. Les informations sur les « véhicules utilisés » sont toutefois éventuellement incomplètes étant donné que seuls les 200 derniers véhicules sont sauvegardés. Dans la nouvelle version, l'utilisateur peut choisir de n'importer que les activités ou bien les activités et les véhicules utilisés. Cela permet de s'assurer que toutes les données concernant les véhicules utilisés sont disponibles. Il existe une petite case à cocher comportant un label et une remarque pour définir la règle. Cela n'est utile que pour l'évaluation de périodes plus longues :

Label : sans perte de données

Remarque : sélectionner des données pour recevoir le tracé complet du véhicule. Utile pour des périodes d'évaluation plus longues.

## 1.9. Tolérance de 144 h entre 2 temps de repos hebdomadaires

Pour TAK-SWISS, le temps de repos hebdomadaire est le dernier temps de repos qui commence dans les 144 heures. Si, après la limite de 144 heures, une meilleure pause commence, alors cette dernière sera ignorée. Dans TAK-SWISS, il est possible de modifier le marquage du repos hebdomadaire et de définir un meilleur temps de repos. L'infraction « Temps de repos hebdomadaire trop tard » s'affiche alors. Un

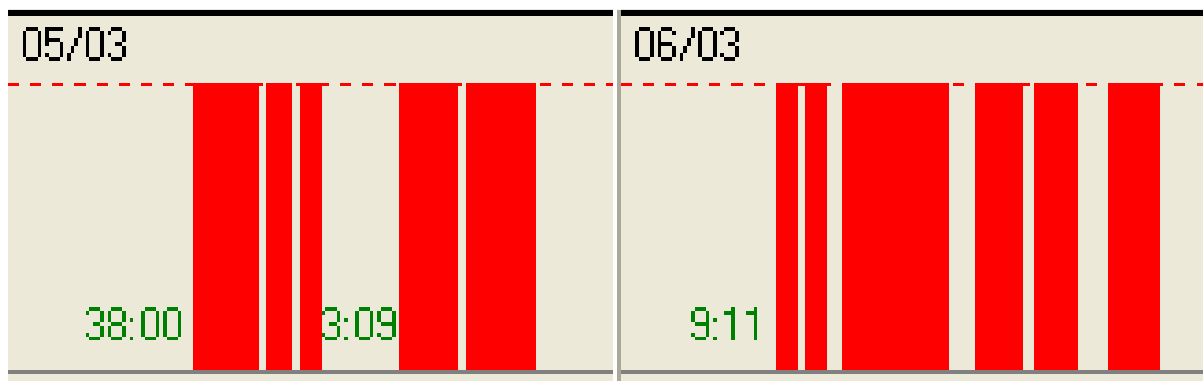
nouveau réglage introduit une tolérance pour la limite de 144 heures. Il faut saisir en heures et minutes, entre 0 et 168 (7 jours). Il existe un label à côté du champ ainsi qu'une remarque :

Label : tolérance de 144 h entre 2 temps de repos hebdomadaires

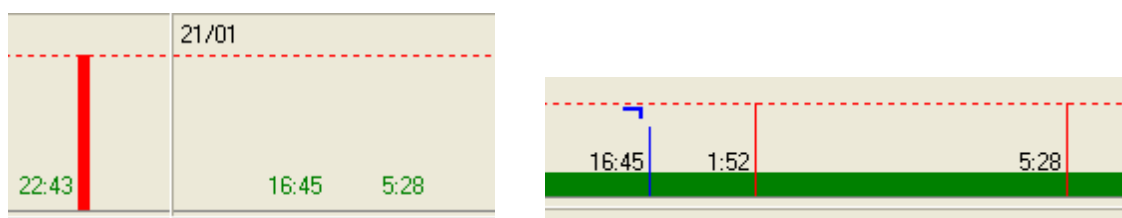
Remarque : acceptation d'un temps de repos hebdomadaire après la limite de 144 heures

### 1.10. Durée des pauses journalières dans des graphiques mensuels

La durée des pauses journalières est maintenant affichée dans l'aperçu mensuel. La somme du reste entre deux jours de travail est affichée en vert. La durée des temps de repos d'au moins trois heures est également affichée étant donné qu'ils peuvent faire partie du temps de repos journalier. La valeur et la position de la durée sont optimisées afin que les périodes de temps courtes soient aussi affichées dans une fenêtre réduite.



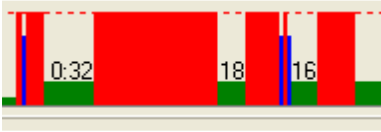
Remarque : ainsi sont affichées également les activités qui interrompent le temps de repos journalier mais qui sont toutefois trop courtes pour pouvoir être représentées dans l'aperçu graphique mensuel.



Attention : le temps de repos affiché est le temps de repos total, pas le temps de repos qui est contenu dans la période 24/30 heures.

### 1.11. Affichage bref du temps de repos dans l'aperçu hebdomadaire et journalier

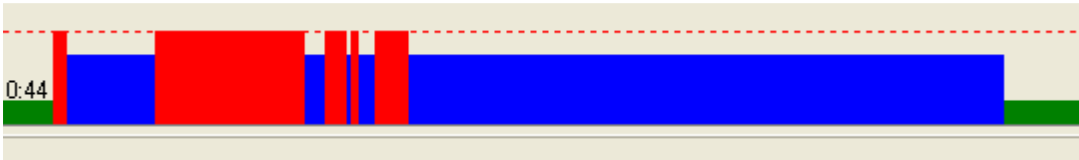
La durée des pauses courtes n'était affichée que si elle s'élevait à au moins 45 minutes. L'aperçu a été optimisé afin que la durée des pauses plus courtes puisse être affichée. En cas de besoin, la police d'écriture est réduite, la position est rapprochée de l'activité, et la partie horaire est effacée (« 0: »). Toutefois, l'affichage dépend encore de la taille et du nombre de pixels de la fenêtre. Le h, souvent utilisé dans les graphiques comme signe de séparation entre les heures et les minutes, a été remplacé par un deux-points plus universel.



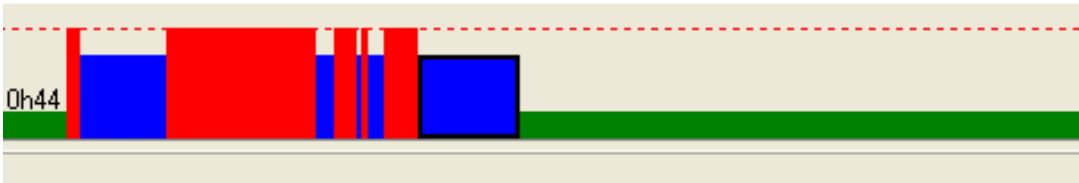
### 1.12. Affichage des changements d'activité

Si le type d'activité d'un segment avait été modifié, l'activité d'origine s'affichait alors sous la forme d'une ligne fine dans la couleur d'origine. Cela ne fonctionnait toutefois que si la modification avait été apportée pour toute la période du segment. Parfois, il faut cependant aussi modifier la durée du segment. Si le chauffeur termine son travail par exemple, mais laisse le tachygraphe en mode travail, le temps de repos journalier est réduit. Pour conserver le temps de repos correct, il faut donc réduire la durée du temps de travail. Cette modification est visible dans le nouvel affichage avec une ligne fine dans la couleur d'origine pour la durée de la période d'origine.

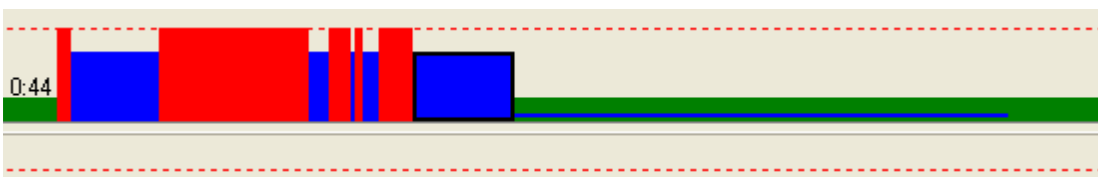
Activités d'origine :



Activités corrigées, ancien affichage – modifications non visibles :



Activités corrigées, nouvel affichage – modifications visibles :



### 1.13. Couleur de la ligne de limitation de vitesse dans les graphiques

Les graphiques de vitesse présentent une ligne horizontale pour indiquer la limitation de vitesse. La couleur de cette ligne peut, dans TAK-Swiss.ini, être activée par la clé OverSpeedColor et/ou OverSpeedColorSecond. On peut attribuer la couleur souhaitée.

Définition des couleurs :

- OverSpeedColor = 0 signifie couleur standard de l'application
- OverSpeedColor = 1 signifie noir
- OverSpeedColor = 2 signifie gris foncé
- OverSpeedColor = 3 signifie blanc
- OverSpeedColor = 4 signifie vert
- OverSpeedColor = 5 signifie bleu foncé



---

OverSpeedColor = 6 signifie rouge

Les valeurs > 16 et < 32767 peuvent être définies par l'utilisateur.

#### **1.14. Nouveaux symboles dans les graphiques**

Certains symboles utilisés dans les graphiques ne sont peut-être pas bien adaptés à certaines langues. Cela est notamment le cas pour le temps de repos hebdomadaire, qui est affiché par les lettres « RH ». TAK-Swiss peut désormais utiliser d'autres symboles. Actuellement, le sigle « VV » est employé en Suède. Des propositions pour temps de repos journalier, temps de repos hebdomadaire, temps de repos à la maison, temps de repos à l'hôtel, temps de repos à l'extérieur ou temps de repos en cabine sont les bienvenues. Il faut que cela soit des graphiques et pas des caractères.

## 2. Améliorations

### 2.1. Liste des infractions concernant le chauffeur

La définition de chaque infraction dans la liste est désormais divisée en trois colonnes : heure de départ, heure de fin, description. Les infractions peuvent être classées selon chaque colonne par un clic sur l'intitulé de colonne. La flèche rouge qui servait de touche pour faire le tri a été supprimée.

### 2.2. Micrologiciel TAK-Flash

Une nouvelle version du micrologiciel TAK-Flash est disponible et sera mise en service par le biais de l'installation. Si cela est défini par l'installation, elle sera copiée dans le répertoire de travail. Si une nouvelle version du micrologiciel est mise à disposition avant qu'une nouvelle version de TAK-Swiss ne soit éditée, le fichier « 10xx.HEX » doit être copié soit dans le répertoire d'application, soit dans le répertoire de travail (comme défini dans le lien). Le répertoire de travail n'exige pas de droits d'administrateur. Un utilisateur peut donc effectuer la copie.

Pour actualiser le micrologiciel d'un TAK-Flash, introduisez-le dans le TAK-Reader. Cliquez sur « oui » dans la fenêtre de confirmation. Dans la nouvelle fenêtre, cliquez sur « Paramétrages clés » et saisissez votre mot de passe. Dans la fenêtre « Paramétrages TAK-Flash », la version du micrologiciel utilisée s'affiche dans le bord supérieur. Cliquez sur « Détail » en bas à droite. Les versions de micrologiciel disponibles sont énumérées. Sélectionnez la dernière et cliquez sur « Update ». Si vous activez la checkbox « Proposer une mise à jour de la clé lors de l'insertion », vous serez averti de l'existence d'une nouvelle version du micrologiciel.

### 2.3. Importation de points de contrôle

La liste des points de contrôle peut être importée à partir d'un fichier texte. Pour des raisons de compatibilité, le fichier a dû être codé en ANSI. Désormais, TAK-SWISS accepte aussi le codage UTF8 et convertit le fichier en cas de besoin.

La longueur du code pour le point de contrôle est passée de 7 à 15 caractères.

### 2.4. Paramètres de la clé de téléchargement USB

En cas d'utilisation de clés de téléchargement USB (pas DIS), TAK-Swiss doit savoir où trouver les fichiers téléchargés. Habituellement, il recherche un classeur « Téléchargement ». Le nom du classeur peut toutefois être différent selon le fabricant ou le type d'appareil. Une nouvelle section [DOWNLOADKEY] et diverses clés dans le fichier TAK-Swiss.ini permettent de définir une liste de classeurs utilisables et d'extensions possibles. Clé « Directory » : ici, une liste des classeurs à explorer peut être définie, chacun étant séparé par un « ; ». Le paramètre par défaut est « Téléchargement ». Clé « Ext » : une liste d'extensions de fichiers (y compris le point), chacun séparé par un « ; ». Le paramètre par défaut est « .V1B; .C1B; .DDD; .ESM; .TGD; .DLC ». TAK-Swiss importera tous les fichiers avec l'une des extensions nommées ci-dessus. Les fichiers ayant une extension qui n'est pas contenue dans la liste seront ignorés. Avertissement : les valeurs par défaut indiquées plus haut ne doivent pas être obligatoirement contenues dans le fichier INI. Si, toutefois, des valeurs nouvelles/différentes sont ajoutées aux listes, les valeurs par défaut doivent être indiquées dans les listes.

Exemple d'un TAK-Swiss.ini modifié :

```
[DOWNLOADKEY]
```

```
Directory=DOWNLOAD;DOWNLOADS;DOWNLOAD\CARD;DOWNLOAD\TACHO
```

```
Ext=.V1B;.C1B;.DDD;.ESM;.TGD;.DLC;.XYZ
```

## 2.5. Saisie manuelle d'activités (par l'utilisateur ou le scanner)

Lors de la suppression d'une ligne (segment de l'activité), les autres lignes n'étaient pas modifiées. Il en résultait un écart entre les activités, qui empêchait non seulement la sauvegarde des données mais qui provoquait aussi le blocage de l'affichage graphique.

La ligne suivant la ligne supprimée est désormais actualisée afin que l'heure de départ devienne l'heure de départ de la ligne supprimée.

## 2.6. Extraire des fichiers d'archives

Comme il n'est pas possible d'identifier les types de fichiers seulement par le nom de fichier et pour ne pas jeter les fichiers comprimés, TAK-Swiss a toujours essayé d'extraire chaque fichier. Cette tentative prenait un certain temps et générait des erreurs par inadvertance.

Désormais, TAK-Swiss n'essaie plus d'extraire que les fichiers dont l'extension commence par un « Z » (.ZIP, .Z1B, etc.). D'autres méthodes de compression ne sont pas prises en considération (RAR, GZ, 7Z, etc.).

## 2.7. Saisie manuelle d'activités (par l'utilisateur)

Afin de vérifier la saisie d'activités par l'utilisateur (p. ex. de carte / scanner), il est désormais obligatoire que tous les segments soient connexes. L'heure de départ d'un segment doit être la même que celle de la fin du segment précédent. Cela signifie que les sections résiduelles doivent être saisies afin que TAK-Swiss comprenne correctement l'ordre des activités.

Pour mémoire : lors de la saisie d'activités détaillées, un seul champ doit être rempli. TAK-Swiss complète le reste. TAK-Swiss a été conçu de telle manière que l'utilisateur puisse saisir respectivement l'heure de fin et l'activité d'un segment. Il appuie ensuite sur la touche Down afin de créer un nouveau segment. Le curseur reste dans le champ de l'heure de fin. Cela permet une saisie rapide sans devoir utiliser la souris.

## 2.8. Erreur lors de la lecture d'un fichier d'archives

Si la taille d'un fichier n'est pas correcte, une erreur est consignée dans le rapport d'analyse. Le rapport s'affiche après une tentative de lecture infructueuse.

## 2.9. Sélection d'archives pour le contrôle en entreprise

Pendant un contrôle en entreprise, TAK-Swiss procède à une préanalyse des archives disponibles afin de trouver l'archive la plus appropriée. Cette fonction a été améliorée. Le fichier le plus approprié est celui qui est téléchargé peu après la fin de la période analysée. Il est automatiquement sélectionné. S'il n'existe pas de fichier de ce type, l'archive qui a été téléchargée en dernier avant la fin de la période à analyser est choisie. Si ce fichier ne contient pas la période dans son entier, il est possible de choisir d'autres fichiers. Cela est principalement le cas pour les fichiers relatifs aux véhicules. Les archives des chauffeurs sauvegardent en principe les activités sur plus d'un an, si bien qu'une seule carte est nécessaire. Toutefois, il peut s'avérer judicieux de choisir d'autres fichiers étant donné que la liste des véhicules utilisés ne couvre pas forcément toutes les activités.

## 2.10. Listes de chauffeurs et de véhicules dans l'assistant au contrôle en entreprise

Si une ligne (chauffeur, véhicule, fichier ou autres) est choisie dans l'une des listes, alors cette dernière est désormais entièrement « surlignée » pour une meilleure visibilité. Par ailleurs, d'autres lignes de la grille sont également affichées pour un meilleur aperçu.

## 2.11. Saisir une infraction

Si une nouvelle infraction avait été saisie ou si une infraction présente avait été modifiée, certains champs avaient été recalculés au niveau du curseur Exit. Ce nouveau calcul était éliminé des champs où il n'était pas nécessaire. Certaines personnes étaient habituées à ajouter des commentaires à la description. Ces commentaires seront supprimés si l'infraction est traitée. Une nouvelle option permet cette application et empêche la réinitialisation de la description (seulement activé en Suède).

Dans le registre infractions, tant à la page entreprises qu'à la page chauffeurs, il existe des boutons pour ajouter ou effacer des infractions. Pour gagner de la place, ce registre a été réduit à un carré avec un signe moins. Sa taille est désormais variable. S'il y a suffisamment de place, un signe moins s'affiche, de même que le texte « Effacer infraction » à droite, juste à côté.

## 2.12. Lieu du temps de repos hebdomadaire

TAK-Swiss pouvait afficher dès le début le lieu du temps de repos hebdomadaire dans le graphique (à la maison ou en déplacement). Selon la règle 561 et AETR, cette information n'est désormais plus nécessaire. Une option a été ajoutée pour pouvoir activer ou désactiver l'affichage.

Toutefois, cette information peut être utile étant donné que le chauffeur n'est pas autorisé à passer un temps de repos hebdomadaire normal dans le véhicule. Cette information devrait ainsi non pas être masquée mais être indiquée à l'avenir au moyen d'un nouveau symbole avec le texte adéquat.

L'option « Masquer lieu du temps de repos hebdomadaire » n'est activée qu'en Suède.

## 2.13. Graphiques

La taille du nom du chauffeur et de l'immatriculation du véhicule est désormais adaptée à la taille de la fenêtre pour une meilleure lisibilité.

## 2.14. Champs obligatoires et limitation lors de la clôture du contrôle

Certains champs concernant le chauffeur et le véhicule peuvent être obligatoires (selon le pays). Si un champ obligatoire (p. ex. pays d'immatriculation du véhicule) n'est pas rempli, la page ne peut pas être sauvegardée après avoir été ouverte pour modification. Généralement, cela n'est pas un problème dans les contrôles routiers parce que dans ce cas, il n'y a qu'un ou deux chauffeurs et seulement un véhicule. Dans les contrôles en entreprise, de nombreux fichiers peuvent toutefois être importés simultanément et des données peuvent manquer.

Pour éviter qu'un contrôle ne soit clôturé avec des données manquantes, deux fonctions ont été ajoutées :  
A : à droite à côté du nom du conducteur et du numéro d'immatriculation, une colonne supplémentaire a été introduite, dont les champs sont jaunes si un champ obligatoire n'est pas rempli. Il est ainsi plus facile d'identifier les enregistrements de données incomplets.

B : la clôture du contrôle peut être restreinte si au moins l'un des enregistrements du chauffeur ou du véhicule fait défaut. Si l'utilisateur tente de clôturer le contrôle – ce qui n'est pas permis pour un contrôle routier –, un message d'avertissement apparaît. Lors d'un contrôle en entreprise, il est toutefois possible de forcer la clôture. Cette deuxième fonction est une option de pays qui n'est pas activée par défaut.

## 2.15. Fichiers à ignorer

L'assistant au contrôle en entreprise explore tous les fichiers dans les répertoires d'importation. Comme il n'existe pas de liste exhaustive des extensions de données d'archives, TAK-Swiss doit vérifier chaque fichier individuel afin de trouver les archives. Mais il est difficile de faire la différence entre une archive endommagée et un fichier qui n'est pas archivé. Pour éviter de devoir tester les fichiers qui ne sont

manifestement pas des archives, une liste des fins de fichiers connues a été ajoutée. Il s'agit principalement de documents, de fichiers XML et de fichiers image. Cette liste pourra être enrichie à l'avenir.

## 2.16. Pays dans l'adresse du chauffeur

Le pays a été ajouté dans les champs d'adresse du chauffeur.

## 2.17. Entreprises ayant diverses activités

TAK-Swiss permet la saisie d'un type de transport (biens ou personnes) et d'un type d'activité (privé ou public) avec deux boutons radio. Une nouvelle option remplace ces deux boutons radio par quatre checkboxes avec les mêmes titres. Ainsi, il est possible d'attribuer à une entreprise n'importe quelle combinaison de checkboxes. Une entreprise peut transporter des biens ET des personnes. Cette fonction enregistre les activités de l'entreprise d'une manière différente, ce qui explique pourquoi elle ne peut être activée que sur le niveau national. Elle est désactivée par défaut.

## 2.18. Double infraction lors des pauses journalières

Si un chauffeur prend un quatrième (ou plus) temps de repos journalier réduit dont la durée est de moins de 9 heures, TAK-Swiss indique deux infractions. L'utilisateur peut choisir ce qui convient le mieux à la situation. Il est important de consulter les temps de repos journaliers précédents avant de se décider. Selon la réglementation, l'infraction basée sur 11 heures s'applique. Mais il arrive que les temps de repos journaliers antérieurs soient qualifiés de « réduits » mais en étant très proches de 11 heures (dans une tolérance générale).

Une option permet de limiter les infractions affichées à celles qui reposent sur 11 heures, comme cela est défini dans la réglementation. Cette option est actuellement activée uniquement en Suède (contrôles routiers) et en Slovaquie.

Remarque : la réglementation actuelle limite à 3 le nombre de pauses réduites dans la même semaine. Elle n'exige toutefois pas qu'en cas de temps de repos plus réduits, la sanction soit appliquée à la dernière pause. Une option uniquement appliquée au Danemark permet de classer les temps de repos journaliers selon la durée, de sorte que la sanction s'applique au temps de repos le plus long au lieu du dernier.

## 2.19. Taille des caractères dans les graphiques

La taille des caractères utilisés dans le numéro d'immatriculation ou le nom du chauffeur dans les graphiques (insertion ou retrait de la carte) est désormais adaptée à la taille de la fenêtre.

## 2.20. Sélection automatique de fichiers (assistant aux contrôles en entreprise)

L'assistant aux contrôles en entreprise analyse tous les fichiers trouvés dans les classeurs afin de sélectionner ceux qui sont les plus adéquats. Cela évite l'importation de fichiers qui se chevauchent, ce qui ralentirait le processus. La fonction a été améliorée dans le but d'obtenir une meilleure couverture seulement avec les fichiers nécessaires.

N'oubliez pas : les fichiers les plus utiles sont ceux qui ont été téléchargés le plus rapidement après la fin de la période analysée. Ils seront sélectionnés en premier. Les fichiers plus récents sont inutiles et contiennent même moins d'informations. Les fichiers plus anciens ne sont utiles que s'ils couvrent une période qui n'était pas déjà incluse dans un fichier précédemment sélectionné. Les archives des chauffeurs sauvegardent généralement les activités sur plus d'un an si bien qu'une seule carte est nécessaire. Il peut toutefois être utile de sélectionner d'autres fichiers car la liste des véhicules utilisés ne couvre peut-être pas toutes les activités.

### 2.21. Réglementation CE 2016/403

Cette nouvelle réglementation modifie les limites de la gravité des infractions entre le deuxième et le troisième niveaux en ajoutant un quatrième niveau. Cette modification implique également de remplacer le code existant (B1 à B12...). TAK-Swiss a été modifié pour mettre en œuvre les nouvelles valeurs limites et le degré de gravité. Le fichier réf. infraction.xxx. doit être adapté afin de prendre en compte le nouveau code et la date de la mise en œuvre ("DATEGRAVITE403 = 01012017" a été ajouté au fichier réf.).

Si TAK-Swiss détermine automatiquement la réglementation à appliquer en fonction de la période de temps analysée, le code ne peut pas être modifié. Un contrôle existant ne sera pas correctement affiché quand il sera ouvert une fois la nouvelle version installée.

Si le quatrième niveau du degré de gravité ne modifie pas la façon dont l'infraction est traitée, il est potentiellement recommandé de conserver le code précédent afin de garantir la compatibilité entre les contrôles existants et les nouveaux contrôles.

### 2.22. Affichage de fichiers importants et traitement d'erreurs

Lors du traitement de fichiers d'un contrôle en entreprise, il peut arriver que des fichiers défectueux ou endommagés soient ignorés par TAK-Swiss. Pendant la pré-analyse, certains fichiers défectueux peuvent être ignorés et ne pas être affichés dans les listes de chauffeurs ou de véhicules. D'autres peuvent apparaître dans la liste mais peuvent ne pas être importés.

Il était difficile de trouver les fichiers qui n'avaient pas été importés et pourquoi.

Pour éviter ce problème, TAK-Swiss contient une nouvelle fenêtre qui s'affiche potentiellement : à la fin de la pré-analyse, si les fichiers n'ont pas pu être lus dans les classeurs parce qu'ils sont endommagés ou parce qu'ils ne sont pas des fichiers archivés.

La fenêtre s'ouvre à la fin de l'importation et montre la liste des données traitées. Si une erreur a été détectée, le nom est suivi du « signe moins ». Dans ce cas, une ligne est ajoutée pour afficher les différentes étapes exécutées pendant l'analyse. Comme il y a beaucoup d'informations, ces dernières sont raccourcies. L'interprétation de ces informations est réservée aux utilisateurs qualifiés.

Un bouton situé du côté droit de la fenêtre permet de copier toutes les informations affichées et de les ranger dans un document.

Au moyen de 4 checkboxes dans les paramètres généraux (extras), l'utilisateur peut choisir ce qui doit être affiché :

- Importation d'entreprises
- Importation individuelle
- Fichiers avec erreurs
- Fichier analyser détails

La première et la troisième checkboxes sont sélectionnées par défaut. Il est recommandé de garder au moins la troisième checkbox. Les explications des détails seront disponibles dans une note technique.

### 2.23. Temps de repos journalier pour plusieurs personnes

Jusqu'à maintenant, TAK-Swiss a attendu que toutes les activités de la journée (sauf la première heure) soient enregistrées en tant qu'occupation avec plusieurs personnes. Cela permettait aussi d'échanger la carte pour des segments de moins de 5 minutes.

Selon la réglementation, au moins deux chauffeurs doivent être présents pendant « chaque période de conduite ». Comme cette expression n'est pas définie, on pourrait comprendre que seules les périodes durant lesquelles le véhicule se déplace effectivement doivent être incluses.

TAK-Swiss ne vérifie maintenant que le statut d'occupation pour les segments Conduire et Disponibilité. Il s'agit d'une option qui n'est activée que pour les pays qui en font la demande.



## 2.24. Temps de repos journalier

TAK-Swiss utilise deux modes pour régler les marqueurs du temps de repos journalier :

Mode standard : le marquage pour le temps de repos journalier est réglé sur le segment de temps de repos le plus long des 24 heures suivant le dernier temps de repos journalier. Et ce, même si cela n'est pas entièrement inclus dans la période.

Mode commission : comme le propose la Commission européenne, la période de 24 heures ne peut pas recommencer à la fin d'un temps de repos journalier. Elle commence à la fin de la période précédente sauf si la fin de la période tombe dans un temps de repos. Le marquage se trouve toujours sur le segment de temps de repos le plus long des 24 heures suivant le dernier temps de repos journalier. La période n'est toutefois pas toujours redémarrée.

Une troisième méthode a été introduite afin de régler le marqueur sur le temps de repos le plus long dans les 24 heures. Par exemple, si un temps de repos de 6 heures durant la journée de travail est suivi d'un temps de repos de 11 heures dont toutefois seulement 5 heures se trouvent dans la période, alors la méthode 1 réglera le marqueur sur le deuxième temps de repos alors que la méthode 3 le placera sur le premier temps. L'infraction sera la même et le temps de repos le plus long au sein de la période sera de 6 heures. La différence principale sera d'avoir plus de temps de repos journaliers durant la semaine dans certains cas et un nombre plus élevé de temps de repos raccourcis.

C'est une option qui peut être activée selon le pays. Si elle est activée, deux cases à cocher sont affichées dans la fenêtre « Legal Settings » pour que la méthode 1 ou 3 puisse être sélectionnée.

Remarque : la deuxième case à cocher est temporaire car la nouvelle méthode peut avoir une influence sur le calcul du temps de repos hebdomadaire. Ainsi, il est possible, lors du calcul du temps de repos hebdomadaire, de garder la méthode 1.

Remarque 2 : le changement de méthode ne modifie pas les temps de repos journaliers existants. Un nouveau calcul du temps de repos journalier devrait être lancé.

## 2.25. Manipulation numéro de contrôle

Pour le contrôle, TAK-Swiss génère automatiquement un numéro qui se compose d'une base statique et d'un index à six chiffres. L'index est augmenté à chaque fois qu'un nouveau contrôle est établi. Pour éviter les lacunes dans les numéros quand un contrôle est établi puis effacé (contrôle interrompu ou pas d'infraction), l'index est décrémenté. Mais cela uniquement si le contrôle effacé est le dernier ayant été établi. Si le contrôle est plus ancien, l'index n'est pas modifié. C'est une option qui doit être activée d'un pays à l'autre.

## 2.26. Pays par défaut

Lors du lancement d'un contrôle en entreprise, le pays d'exploitation est placé automatiquement sur le pays qui a été défini lors de l'installation de TAK-Swiss. Le pays et la nationalité des chauffeurs sont également réglés sur le pays par défaut, de même que l'immatriculation du véhicule. Il n'y a pas de valeur par défaut pour les contrôles routiers.

## 2.27. Infractions en partie en dehors de la période examinée

TAK-Swiss indique toutes les infractions dont l'heure de fin se situe dans la période de temps analysée. Certaines ont toutefois une heure de départ située en dehors de cette période. Un exemple est un temps de conduite hebdomadaire qui commence le lundi à 10h00. Si la période analysée commence seulement le mardi, certains inspecteurs estiment qu'ils ne peuvent pas sanctionner cette infraction car ils devraient examiner ou connaître les activités avant mardi. Ils pourraient supprimer ces infractions, ce qui entraînerait toutefois éventuellement des erreurs. Sur la page « Extra », sous « Réglementation Paramètres », un nouveau paramètre a été introduit au moyen de 3 boutons radio :

Masquer les infractions qui commencent avant la période examinée

Afficher les infractions non contrôlées

Afficher les infractions contrôlées (jusqu'à maintenant)

Le paramètre par défaut après une mise à jour est le troisième. Le comportement de TAK-Swiss ne change pas.

### 2.28. Caractères avec accent

Certains champs tels que le nom d'entreprise et de chauffeur convertissent les caractères saisis en majuscules. Les caractères avec accent (*probablement aussi les « Umlaute » ä, ö, ü*) ne sont toutefois pas convertis. Cette option par défaut peut être modifiée pour revenir au réglage précédent.

### 2.29. Longueur numéros de licence européens

Le nombre de caractères possibles dans le champ Licence européenne est passé de 15 à 20 afin de répondre à la réglementation.

### 2.30. Remorques : catégorie internationale et date de la première utilisation

Deux champs ont été ajoutés à chaque remorque afin de saisir la catégorie internationale (N1 à N4) et la date de la première utilisation. Ils ne sont disponibles que dans quelques pays.

### 2.31. Détail de l'affichage segment

Les nouveaux ordinateurs portables disposent d'écrans à résolution plus élevée. Mais les écrans ne sont toutefois pas plus grands. Cela pousse les utilisateurs à choisir une police d'écriture plus grande dans les paramètres Windows au lieu d'acheter une loupe ou des lunettes plus fortes. De ce fait, certains caractères ne sont pas adaptés aux champs et ne peuvent pas être lus. Cela est visible surtout dans les graphiques des chauffeurs et véhicules, où les détails du segment choisi sont affichés dans la partie inférieure. Certains champs sont alors trop petits pour afficher le texte dans son entier (principalement la date, mais également l'heure de départ et l'heure de fin). Pour la date, une solution consiste à choisir un format de date plus court dans les paramètres régionaux de Windows (année à seulement 2 chiffres). Cette nouvelle version comprend des champs plus grands qui devraient être en mesure de gérer une police d'écriture 25% plus grande.

### 2.32. Infraction temps de travail journalier lors du travail de nuit

Le calcul de cette infraction a été amélioré, car il ne prenait pas en compte la définition de la période de nuit dans les paramètres. Cette définition n'était utilisée que pour le calcul du travail de nuit dans le rapport d'activité. Cette période est désormais utilisée pour définir quand une journée de travail inclut du travail de nuit (normalement quand le chauffeur a travaillé entre minuit et 4h00 du matin). La période de temps doit être définie en fonction de l'affichage de l'heure (heure locale ou UTC). Cette infraction n'est affichée que si le fichier « INFRACTION.xxx.REF » contient la description (le numéro « CodeInfractionInterne » est 28).

### 2.33. Temps de travail ininterrompu pendant plus de 6 heures

Le calcul de cette infraction a été amélioré. Cette infraction n'est affichée que si le fichier « INFRACTION.xxx.REF » contient la description (le numéro « CodeInfractionInterne » est 36).



### 3. Corrections

#### 3.1. Analyse des signatures

Le résultat global de l'analyse des signatures était affiché en vert pour les données du chauffeur et du tachygraphe sous l'onglet Identification. La couleur est désormais adaptée au résultat de l'analyse (0 erreur / 3 erreurs).

#### 3.2. Blocage TAK-Swiss pendant la lecture des archives de véhicule

Dans un cas, TAK-Swiss a été bloqué quand il a tenté de lire une archive de véhicule. Le problème résidait dans le fait que l'un des sous-fichiers des activités quotidiennes avait été sauvegardé deux fois dans les archives. Le blocage a été éliminé mais les activités sont toujours affichées deux fois. Ce problème sera éliminé plus tard. Il n'est toutefois survenu que dans un fichier seulement.

#### 3.3. Temps de repos hebdomadaire après 144 heures

TAK-Swiss définit un temps de repos hebdomadaire dans les 144 heures qui suivent le dernier temps de repos hebdomadaire. Ainsi, TAK-Swiss détermine toujours un temps de repos hebdomadaire lors du dernier temps de repos journalier.

Il est manifeste que dans de nombreux cas, le temps de repos hebdomadaire effectif commence peu après la fin de la période de 144 heures. Toutefois, il n'a pas encore été possible de définir une règle précise pour prolonger la période. L'utilisateur peut toutefois modifier la position du marqueur du temps de repos hebdomadaire afin que les infractions soient calculées selon la meilleure solution. Malheureusement, les infractions n'ont pas toujours pu être affichées avec les paramètres actuels. Les paramètres de calcul ont été modifiés. Une option permet de définir la durée effective de la période afin de définir le marqueur du temps de repos hebdomadaire. Il est donc possible de ne commencer que plus tard un temps de repos hebdomadaire. Cela ne change pas le calcul de l'infraction. Le temps de repos hebdomadaire commencé seulement après la période de 144 heures apparaît toujours comme temps de repos hebdomadaire retardé.

#### 3.4. Fenêtre des détails de l'activité du disque dur – Somme des activités

Lors de l'affichage des détails graphiques d'un disque dur ou de saisies manuelles, la somme des activités peut être fautive si les activités s'étendent sur deux jours. Ce problème a été supprimé.

#### 3.5. Archives téléchargées du tachygraphe

Si une carte de chauffeur est téléchargée alors qu'elle est insérée dans le tachygraphe, le dernier événement enregistré peut être une activité (disponibilité, travail, conduite). De tels cas surviennent lors de l'utilisation d'une clé de téléchargement, lors du transfert de données avec une clé Bluetooth ou lors d'un téléchargement à distance. Si le véhicule est à l'arrêt, le dernier événement est probablement le temps de repos, clôturant ainsi le dernier segment d'activité. Si le dernier événement est toutefois une activité, la fin de cette dernière est encore inconnue et elle ne peut pas être représentée correctement. Pour éviter une représentation incohérente, TAK-Swiss ferme ce segment au moment du contrôle. Cela est pratique pour le contrôle routier car la carte a été téléchargée au début du contrôle. Si le fichier archivé est analysé plus tard, la date et le temps ne sont plus adéquats car le segment peut durer plusieurs heures ou plusieurs jours. Outre le fait que cela attire l'attention sur l'absence de fin connue du segment, cette représentation spéciale peut être source de confusion. Le comportement de TAK-Swiss a été modifié afin de traiter différemment les segments d'activité sans fin connue :

Lecture du fichier avec TAK-Flash : l'appareil s'en tient à la date et au temps actuels du téléchargement, qui peuvent être utilisés pour fermer le segment.

Lecture du fichier avec un lecteur interne ou externe (clé USB) pendant un contrôle routier : TAK-Swiss essaie de tirer la date et la durée du téléchargement à partir du nom du fichier. Actuellement, 7 formats de noms de fichier sont supportés. Cette indication de temps n'est toutefois pas complètement fiable. Si le temps ne peut pas être extrait, TAK-Swiss utilise le temps du PC.

Contrôle en entreprise : le dernier événement est ignoré pour ne pas afficher un segment erroné et pour éviter les problèmes lors de l'importation de fichiers différents. Il faudrait tenir compte du fait que lors d'un contrôle en entreprise, le dernier segment est souvent situé en dehors de la période analysée. Comme le contrôle de l'entreprise est le dernier segment, l'absence de ces informations n'a pas de conséquence.

### **3.6. La disponibilité pendant une occupation par deux personnes n'a pas été considérée comme pause**

Le temps de disponibilité est désormais interprété comme pause quand le véhicule se déplace.

### **3.7. Condition spéciale qui n'a pas été copiée du véhicule lors de l'exportation**

Lorsque des données relatives à des activités d'un véhicule sont exportées vers un chauffeur, les conditions spécifiques telles que les informations relatives au ferry ou à la sortie n'ont pas été transférées.

### **3.8. Cartes d'atelier avec index A**

Une erreur survenue dans la version 1.38.1 a empêché la lecture des données de véhicule lors de l'utilisation de cartes d'atelier avec index de renouvellement A (dixième année).

### **3.9. Cartes d'atelier qui n'ont pas été entièrement lues**

Les activités et conditions particulières n'ont pas pu être lues par les cartes d'atelier.

### **3.10. Temps de repos journalier pour plusieurs personnes**

Dans certaines combinaisons et si la première activité de la journée n'était pas avec plusieurs personnes, une seule personne a pu être indiquée pour le temps de repos journalier précédent, et ce, même si la journée précédente complète était avec deux personnes.

### **3.11. Ajout d'un fichier archivé à un véhicule présent**

Créer le véhicule avant d'introduire la clé de téléchargement permet parfois de gagner du temps. Les informations sur le véhicule et sur les remorques peuvent être saisies pendant le téléchargement. Cette fonction existe depuis le début mais elle n'était pas entièrement fonctionnelle. Le véhicule n'avait pas toujours été choisi dans la liste et le numéro de châssis n'avait pas été importé. Ce problème est maintenant réglé.

### **3.12. Numéro de carte dans la liste des cartes insérées**

La liste détaillée des événements d'une archive de véhicule montre les cartes introduites et retirées avec la date, l'heure, le nom du chauffeur et le numéro de carte complet. Malheureusement, le numéro de carte complet n'était pas le numéro effectif mais le numéro de la première insertion. Cela peut prêter à confusion si un chauffeur utilise plus d'une carte. Mais le pire arrive toutefois quand il confond deux cartes parce que cette fraude ne peut pas être découverte.

Désormais, le numéro de carte affiché est le numéro effectif lors de l'insertion. Si le numéro (index) se différencie de la première carte utilisée, un marquage (« \*\*\* ») s'affiche entre le nom et le numéro de carte.

---

Ce marquage ne signifie pas qu'une fraude ou que quelque chose d'inhabituel a lieu. Il attire l'attention de l'utilisateur sur le fait que le chauffeur a utilisé différentes cartes. Dans une version future, TAK-Swiss fera une annonce dans la fenêtre d'avertissement si le chauffeur introduit une carte avec un index plus bas que le précédent.

### **3.13. Avertissements accélération / ralentissement**

La liste des avertissements indique les différences de vitesse si la vitesse est plus élevée qu'une valeur sélectionnée. Selon le paramètre des pays, la valeur affichée peut être indiquée en m/s<sup>2</sup> ou en km/h/s. Une erreur avait été détectée, par laquelle la valeur limite avait été divisée par 3,6 à chaque ouverture de la fenêtre. Cela a eu pour conséquence d'augmenter le nombre des avertissements et de prolonger la durée d'affichage de la liste.

### **3.14. Chauffeur principal (seulement certains pays)**

Selon le paramètre des pays, s'il y a deux personnes, le chauffeur principal peut être choisi (chauffeur au volant au moment du contrôle). Cela peut se faire au moyen d'une case à cocher à la page « Chauffeur » ou au moyen d'une liste déroulante à la page « Contrôle ». Cette liste est vide à cause de quelques changements. Ce problème a été supprimé.

#### 4. Installation

Voir instructions d'installation séparées