



● EXTRAIT GRATUIT • TOUCHER • GUIDE 10

Conducteur, équipement et contrôle

Le conducteur et le chronotachygraphe : carte professionnelle, formation, assurance, enregistrements, durées d'archivage et temps de conduite.

Chapitres 3 et 4 complets · 19 pages, dont 16 pages du guide · extrait du guide CNT 10 « Transport touristique routier », version 1.1, octobre 2026.
Pagination d'origine conservée.

Comment lire cet extrait

Cet extrait reproduit, sans les modifier, 16 pages du guide 10 « Transport touristique routier » (pages 21 à 36). La pagination est celle du guide : un passage se cite par son numéro de page et se retrouve dans la version complète.

Chaque information porte l'étiquette de son registre ; la légende complète figure en page 2 du guide.

Ce que contient cet extrait

- **Chapitre 3 — Le conducteur est la moitié de votre conformité**
- **Chapitre 4 — Chronotachygraphe : deux durées, une règle de flotte**
- 3.1 · La carte de conducteur professionnel : qui est concerné
- 3.2 · La validité n'est pas ce que vous croyez
- 3.3 · Ce que coûte la formation, en jours
- 3.4 · Deux calendriers distincts
- 3.5 · Ce que risque un conducteur sans carte valide
- 3.6 · L'assurance : condition d'accès et choix de gestion
- 4.1 · Les séries soumises au chronotachygraphe
- 4.2 · Deux durées, deux champs — et ce que coûte l'erreur
- 4.3 · Les enregistrements présentés lors d'un contrôle
- 4.3 bis · Le manifeste, et ce qu'il contrôle réellement
- 4.4 · Temps de conduite : régime marocain et régime européen

Usage

Cet extrait est gratuit. Il peut être imprimé, partagé et remis à une équipe, sans modification et avec mention de sa source.

3

CHAPITRE TROIS

Le conducteur est la moitié de votre conformité

Un véhicule conforme conduit par un conducteur qui ne l'est pas est un véhicule immobilisé. Aucun conducteur de votre flotte n'échappe à la carte professionnelle — y compris celui qui conduit une berline de grande remise avec un permis B.

3.1 La carte de conducteur professionnel : qui est concerné

3.2 La validité n'est pas ce que vous croyez

3.3 Ce que coûte la formation, en jours

3.4 Deux calendriers distincts

3.5 Ce que risque un conducteur sans carte valide

3.6 L'assurance : condition d'accès et choix de gestion

3.1 La carte de conducteur professionnel : qui est concerné

Le régime de la carte de conducteur professionnel est fixé par le **décret n° 2-10-314 du 29 septembre 2010**, publié au Bulletin officiel n° 5878 bis du 30 septembre 2010.

§ RÈGLE ÉCRITE

Attention à une confusion très répandue : le décret n° 2-10-311, souvent cité, porte sur le permis de conduire et ne traite pas de la carte de conducteur professionnel. Les deux textes ont été pris le même jour et publiés au même Bulletin officiel. **Le bon numéro pour la carte professionnelle est 2-10-314.**

Son article premier vise les conducteurs des véhicules exigeant les permis C, D, E(C) et E(D), les taxis de première et deuxième catégories, **et explicitement les conducteurs de voitures de grande remise affectées au transport touristique ainsi que les véhicules légers spéciaux de tourisme** — c'est-à-dire vos TGR et vos TLS.

Aucun conducteur de votre flotte n'y échappe. Y compris celui qui conduit une berline de grande remise avec un permis B.

C'est le point le plus souvent manqué, parce que le véhicule ressemble à une voiture ordinaire et que le permis suffit pour la conduire — mais pas pour la conduire à titre professionnel dans le transport touristique.

LES QUATRE SÉRIES

1 1RE SÉRIE T

2 2E SÉRIE T

TGR

TLS

Toutes concernées, sans exception.

LE TEXTE LE PRÉCISE

« Tous les conducteurs de ces véhicules, salariés ou non-salariés, à temps plein ou à temps partiel »

Le chauffeur appelé en renfort trois week-ends dans l'été est concerné comme le salarié permanent.

3.2 La validité n'est pas ce que vous croyez

C'est le mécanisme le plus mal compris du dispositif, et il produit des immobilisations évitables. On dit couramment que la carte est valable cinq ans. **C'est vrai au résultat, faux dans le mécanisme — et la différence compte.**

Ce qu'on croit

Émission

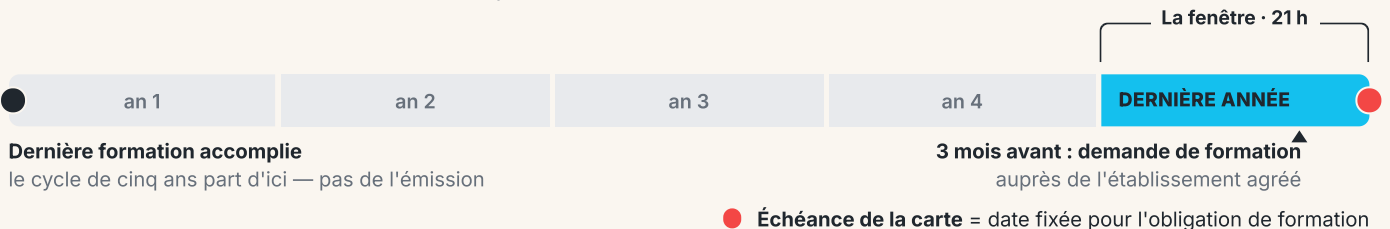
La carte est délivrée, elle vaut cinq ans à partir de là. C'est la date imprimée que l'on retient — et c'est celle qui trompe.

Ce que dit le mécanisme

Formation

La carte expire à la date fixée pour l'obligation de **formation continue**. Le décret prévoit cette formation tous les cinq ans, calculés à compter de la date de la dernière formation accomplie.

LE CYCLE DE LA CARTE — UNE SEULE FRISE, UNE FENÊTRE



§ RÈGLE ÉCRITE

Le cycle court à partir de la formation, pas à partir de l'émission de la carte.
L'article 41 de la loi n° 52-05 ajoute que cette formation se suit **pendant la dernière année** de la période de cinq ans.

La conséquence pratique : un tableau de suivi RH fiable enregistre **la date de la dernière formation**, et non seulement la date figurant sur la carte. C'est la seule donnée à partir de laquelle l'échéance réelle se calcule.

? POINT D'ATTENTION

L'effet d'une formation suivie **en avance** sur l'échéance relève de deux lectures. L'article 8 du décret, dans son édition officielle française de 2010, ne le précise pas ; une version consolidée du même article prévoit que l'anticipation dans l'année qui précède ne déplace pas l'échéance. **Une formation programmée dans la dernière année de validité, avec la date à laquelle l'obligation a été remplie, est conforme aux deux lectures.**

UNE RÈGLE DE GESTION — ET ELLE NE PORTE PAS SUR CE QU'ON CROIT

Ce qui se dépose trois mois avant l'expiration, c'est la demande de formation — auprès de l'établissement agréé.

Pas une demande de renouvellement auprès d'une administration. **La carte, elle, ne se demande pas : elle est renouvelée après chaque session de formation continue.**

La seule demande adressée au ministre est celle de **prorogation** de la validité de la carte, et seulement dans un cas : si l'établissement fixe la session **après** la date d'expiration. Elle se demande, elle ne s'obtient pas automatiquement.

§ RÈGLE ÉCRITE · ART. 3 ET 8 DU DÉCRET 2-10-314

L'**outil 5** de la fiche pratique donne le format du dossier conducteur, avec ses deux échéanciers séparés.

3.3 Ce que coûte la formation, en jours

Deux volumes à intégrer dans votre planning, parce qu'ils retirent un conducteur de la route.

FORMATION INITIALE

102 h

environ 13 jours, dont plusieurs heures de conduite pratique individuelle

Treize jours d'indisponibilité pour un nouveau conducteur, trois jours tous les cinq ans pour chacun des autres : **sur une équipe de dix chauffeurs, cela représente six jours de conduite perdus par an en moyenne**, à programmer hors haute saison.

Ce n'est pas un coût réglementaire, c'est un coût de planning — et il se gère seulement si quelqu'un tient le calendrier.

FORMATION CONTINUE · TOUS LES CINQ ANS

21 h

3 jours de 7 heures, à suivre au cours de la dernière année de validité

LES CONDITIONS DE DÉLIVRANCE

Elles comprennent notamment deux photographies, une copie certifiée de la carte nationale en cours de validité, un extrait du bulletin n° 3 du casier judiciaire et une fiche anthropométrique de moins de trois mois, une copie certifiée du permis, et le titre ou l'attestation de formation.

§ RÈGLE ÉCRITE

Le texte ne prévoit aucune condition d'ancienneté ou d'expérience professionnelle préalable. La formation initiale tient lieu de qualification. C'est une information utile pour recruter : vous pouvez former un conducteur sans passé dans le secteur, à condition d'assumer les treize jours.

3.4 Deux calendriers distincts

Le dossier d'un conducteur comporte deux échéances de nature différente, à suivre séparément.

COLONNE 1

La carte de conducteur professionnel

5 ans

adossés à la **date de la dernière formation continue**, et non à l'émission de la carte.

Demande **de formation**, auprès de l'établissement agréé, **au plus tard 3 mois avant l'expiration** — la carte se renouvelle après la session.

COLONNE 2

La visite médicale

2 ans

pour les conducteurs de véhicules **affectés au transport de marchandises ou au transport en commun de personnes** — c'est l'affectation du véhicule qui déclenche le cycle, pas la lettre du permis.

10 ans en régime général · **2 ans** après 65 ans.
Article 14 de la loi 52-05. Un cycle propre, qui ne dépend d'aucune formation.

Ces deux calendriers ne se rejoignent jamais.
Deux colonnes distinctes, deux alertes distinctes.

L'**outil 5** de la fiche pratique en donne le format, avec la date de dernière formation en champ obligatoire.

3.5 Ce que risque un conducteur sans carte valide

§ RÈGLE ÉCRITE

La loi 52-05 prévoit, pour la conduite professionnelle sans carte valide, une amende de **2 000 à 5 000 dirhams**, doublée en cas de récidive, un retrait de points, et **l'immobilisation du véhicule jusqu'à présentation d'un conducteur en règle** — à défaut, mise en fourrière aux frais du propriétaire.

Le non-renouvellement dans les trois mois suivant l'expiration entraîne les mêmes conséquences.

La sanction se lit du bon côté : l'amende est modeste, l'immobilisation ne l'est pas.

L'AMENDE

**2 000
à 5 000
DH**

doublée en cas de récidive ·
retrait de points

**Un autocar arrêté en
cours de circuit avec
quarante passagers à
bord, un samedi, à deux
cents kilomètres de
votre siège, ne coûte pas
5 000 dirhams.**

Il coûte le relogement, le véhicule de remplacement, le client, et le donneur d'ordre.

CE QUI FAIT MAL

**L'immobilisation du
véhicule jusqu'à
présentation d'un
conducteur en règle.**

À défaut, mise en fourrière
aux frais du propriétaire.

▲ **N2** Guide 05 · Gestion des crises

3.6 L'assurance : condition d'accès et choix de gestion

Le cahier des charges range les assurances parmi les conditions d'accès à l'activité, et l'attestation figure parmi les documents de bord.

? POINT D'ATTENTION

Le cahier des charges fait de l'assurance une condition d'accès ; **le détail des garanties relève du contrat d'assurance.**

Une grille diffusée par un intermédiaire reflète une pratique de marché, non une obligation légale. **Une couverture calée sur un tableau approximatif peut se révéler insuffisante au moment du sinistre.**

🔍 REPÈRE DE GESTION

Une confirmation écrite de l'assureur distingue **les garanties liées à l'agrément** de celles qui relèvent d'un **choix de gestion**. Ce sont deux catégories différentes, et la seconde est celle où se joue l'exposition réelle de l'entreprise :

dommages au véhicule

protection du conducteur

passagers

bris

assistance

interruption d'exploitation

Les pièces du dossier conducteur

Un contrôle ne demande pas si vous êtes organisé : il demande une pièce. Le dossier d'un conducteur en règle tient en cinq éléments, dont quatre portent une date à suivre.

- **Le permis** de la catégorie requise.
- **La carte de conducteur professionnel**, en cours de validité.
- **La date de la dernière formation accomplie** — celle à partir de laquelle le cycle de cinq ans se calcule.
- **Le certificat de visite médicale** en cours de validité — cycle de deux ans pour un conducteur de véhicule affecté au transport en commun de personnes.
- **Les copies datées** de tout ce qui précède, archivées.

CE QU'IL FAUT RETENIR

- La carte professionnelle concerne tous les conducteurs, **y compris celui qui conduit une berline de grande remise avec un permis B**, et y compris le renfort saisonnier.
- La validité de la carte court **à partir de la dernière formation**, pas de l'émission : c'est la date qu'enregistre le tableau RH.
- Ce qui se dépose trois mois avant l'expiration, c'est **la demande de formation, auprès de l'établissement agréé** — la carte, elle, est renouvelée après la session.
- La **visite médicale** suit un calendrier séparé : **deux ans** pour les conducteurs de véhicules affectés au transport de marchandises ou au transport en commun de personnes, dix ans en régime général, deux ans après 65 ans.
- Et la sanction qui fait mal n'est pas l'amende, **c'est l'immobilisation du véhicule en cours de mission.**

LA MOITIÉ DE VOTRE CONFORMITÉ

Un véhicule conforme conduit par un conducteur qui ne l'est pas est un véhicule immobilisé.

La date de la dernière formation est la seule donnée à partir de laquelle l'échéance réelle se calcule.

La suite, en une phrase. *Il reste une obligation dont le coût dépasse de loin tout le reste du barème — et deux textes en fixent la durée.*

4

CHAPITRE QUATRE

Chronotachygraphe : deux durées, une règle de flotte

Le cahier des charges sectoriel prévoit six mois ; l'article 164-1 du code de la route impose au moins un an à l'employeur, dans un champ précis. Une conservation de douze mois pour toute la flotte couvre les deux durées.

-
- 4.1** Les séries soumises au chronotachygraphe
 - 4.2** Deux durées, deux champs — et ce que coûte l'erreur
 - 4.3** Les enregistrements présentés lors d'un contrôle
 - 4.3** bis · Le manifeste, et ce qu'il contrôle réellement
 - 4.4** Temps de conduite : régime marocain et régime européen
-

4.1 Les séries soumises au chronotachygraphe

L'obligation d'équipement **ne vient pas du cahier des charges : elle vient du code de la route**. Le texte d'application impose le dispositif de contrôle aux véhicules de transport de personnes **de plus de neuf places**, précisé par arrêté comme « plus de 9 places, conducteur inclus ».

SÉRIE	CAPACITÉ	CHRONOTACHYGRAPHE
1 1 ^{RE} SÉRIE T	26 à 50 places	Oui, sans exception
2 2 ^E SÉRIE T	10 à 25 places	Oui, sans exception
TGR	4 à 7 passagers	Non
TLS	moins de 10 places	Au seuil — selon la carte grise

Les deux premières séries sont intégralement soumises : **le plancher de la deuxième série, à dix places, dépasse déjà le seuil**. Les voitures de grande remise en sont exclues, avec sept passagers, soit huit places conducteur inclus.

? POINT D'ATTENTION

Le cas des TLS est le seul délicat, et la marge est nulle. L'annexe 1 les définit comme « moins de 10 places », soit au maximum neuf. Le texte impose l'équipement au-delà de neuf places conducteur inclus. **Un TLS de neuf places est donc exactement au seuil, et non au-dessus** : à la lettre, il n'est pas soumis.

Le mode de décompte — conducteur compté ou non — suffit à faire basculer le véhicule d'un côté ou de l'autre.

Le nombre de places porté sur la carte grise de chaque TLS est la pièce qui fait foi lors d'un contrôle ; une copie conservée au dossier du véhicule permet de la produire.

4.2 Deux durées, deux champs — et ce que coûte l'erreur

Le point tient en deux lignes que l'on croit contradictoires.

L'article 12 du cahier des charges de 2014

6 mois

Il impose la conservation des disques de chronotachygraphe pendant **une durée minimale fixée à six mois**.

L'article 164-1 de la loi 52-05

1 an

Il impose à l'**employeur** de conserver les documents d'enregistrement de façon ordonnée pendant **au moins un an** à compter de leur utilisation — lorsque le véhicule, de transport de marchandises ou de transport en commun de personnes, est **assujetti au chronotachygraphe**.

§ RÈGLE ÉCRITE

Les deux durées ne se contredisent pas : **elles n'ont pas le même champ**. Le cahier des charges sectoriel s'adresse à l'exploitant de transport touristique ; l'article 164-1 s'adresse à l'employeur d'un conducteur de véhicule de transport de marchandises ou de transport en commun de personnes assujetti au chronotachygraphe. Là où les deux s'appliquent, **c'est l'année qui l'emporte** : un acte administratif ne réduit pas une obligation posée par un texte de rang supérieur. Référence : loi n° 116-14, article 3, insérant l'article 164-1 dans la loi n° 52-05 — Bulletin officiel n° 6518 du 17 novembre 2016, page 1735.

Une seule règle d'archivage pour toute la flotte : **douze mois, pour tous les enregistrements.**

Le cahier des charges sectoriel prévoit six mois. L'article 164-1 impose au moins un an à l'employeur lorsque le véhicule de transport de marchandises ou de transport en commun de personnes est **assujetti au chronotachygraphe**. Plutôt que de faire coexister deux durées et de trier véhicule par véhicule, **une conservation de tous les enregistrements pendant douze mois couvre les deux** : la règle la plus haute, appliquée uniformément, ne coûte presque rien et supprime le risque de tri. Et l'écart de sanction n'est pas marginal.

LE BARÈME ET SA LIGNE LA PLUS LOURDE

La troisième ligne du barème

MANQUEMENT	SANCTION
Infractions graves au chronotachygraphe et aux temps de conduite	1 200 à 3 000 DH, avec suspension du permis, doublées en cas de récidive dans l'année
Infractions de première classe	700 à 1 400 DH
Défaut de conservation ordonnée des enregistrements, pendant au moins un an, par l'employeur d'un conducteur de véhicule de transport de marchandises ou de transport en commun de personnes assujetti au chronotachygraphe	100 000 à 200 000 DH , portée au double en cas de récidive dans l'année suivant une décision judiciaire définitive. Article 164-1 de la loi 52-05, inséré par l'article 3 de la loi 116-14 — BO n° 6518 du 17 novembre 2016, p. 1735.
Absence ou non-conformité de l'appareil	Immobilisation, certificat d'immatriculation retenu, délai bref pour s'équiper ou réparer
Non-production de la preuve d'équipement ou de réparation	Mise en fourrière jusqu'à cessation de l'infraction

Elle est deux ordres de grandeur au-dessus de tout le reste du barème. Et elle a deux particularités qui en font le point de contrôle le plus important de votre entreprise.

Le redevable est nommé : c'est l'employeur.

Les autres lignes du tableau portent sur des manquements de conduite ou d'équipement et **n'identifient pas toutes le même redevable** : aucune règle générale de responsabilité ne s'en déduit. Ici, le texte désigne l'employeur, et **l'obligation ne se transmet à personne**.

Elle ne sanctionne pas un accident. Elle sanctionne un défaut d'archivage.

Ni un excès de vitesse, ni un dépassement de temps de conduite. C'est-à-dire **la chose la plus facile à faire correctement et la plus facile à négliger** : une armoire, un classeur par véhicule, une date sur chaque enveloppe.

Le montant le plus lourd du barème porte sur un simple geste d'organisation.

4.3 Les enregistrements présentés lors d'un contrôle

§ RÈGLE ÉCRITE

La loi 52-05 impose de présenter aux agents de contrôle les documents d'enregistrement **du jour du contrôle et des vingt-huit jours précédents**.

Vingt-huit jours. Pas la semaine, pas le mois en cours : **les vingt-huit jours qui précèdent, quel que soit le véhicule et quel que soit le conducteur au volant ce jour-là.**

En cas de panne du dispositif, **l'enregistrement manuel est obligatoire** — une panne n'ouvre pas une période sans obligation, elle change seulement le support.

L'usage des feuilles obéit à ses propres règles

- feuilles **homologuées** en nombre suffisant ;
- **une feuille par conducteur** ;
- nouvelle feuille après chaque **repos journalier** ;
- **retrait interdit** avant la fin de la période de conduite ;
- mentions obligatoires — identité, permis, horaires et lieux de départ et d'arrivée, immatriculation, kilométrage, changements de véhicule ;
- une feuille endommagée se remplace, **et l'ancienne se conserve**.

28

**jours, plus le
jour du
contrôle**

À bord. Pas au bureau,
pas dans l'armoire du
siège.

DEUX DURÉES À NE PAS CONFONDRE

**28 jours à bord,
pour le contrôle
routier.**

**12 mois à
l'archive, règle
de flotte unique.**

La première est une obligation de bord. La seconde couvre les deux planchers écrits — six mois au cahier des charges sectoriel, **au moins un an à l'article 164-1** pour l'employeur d'un conducteur de véhicule de transport de marchandises ou de transport en commun de personnes assujetti au chronotachygraphe.

4.3 bis Le manifeste, et ce qu'il contrôle réellement

Une exigence du cahier des charges éclaire toute la logique du dispositif : **le manifeste de passagers, transmis avant le départ**. Deux régimes coexistent, et leur différence n'est pas administrative.

Passagers résidents

Le manifeste exige

Liste nominative des passagers

 Identification du donneur d'ordre

 Itinéraire

 Type de prestation

 Certification du caractère non lucratif du transport

Passagers non résidents

La structure est allégée

 Nombre de passagers

 Itinéraire détaillé

 Dates d'aller et de retour

 Certification « porte fermée »

Pourquoi le nominatif d'un côté et pas de l'autre ?

Parce que le risque contrôlé n'est pas le même. Un autocar de touristes étrangers en circuit ne concurrence pas une ligne régulière. **Un autocar de résidents, lui, peut devenir un transport public régulier déguisé** — et le nominatif est précisément ce qui rend ce détournement difficile.

REPÈRE DE GESTION

Le manifeste n'est pas une formalité destinée à l'administration. C'est une preuve.

En cas de litige avec l'agence sur ce qui a été transporté, quand et pour qui, c'est le seul document daté, transmis avant le départ, que le transporteur puisse produire. **Archivé avec le bon de commande, il documente la prestation.**

4.4 Temps de conduite : régime marocain et régime européen

PARAMÈTRE	MAROC	UNION EUROPÉENNE
Conduite continue avant pause	4 h 30	4 h 30
Pause	45 min, fractionnables	45 min, fractionnables
Conduite journalière	9 h par 24 h	9 h, portée à 10 h deux fois par semaine
Repos journalier	12 h minimum	11 h
Limite hebdomadaire de conduite	—	56 h par semaine, 90 h sur deux semaines
Repos hebdomadaire	—	45 h, réductible à 24 h

Deux enseignements, et ils vont en sens contraire.

Là où le Maroc est plus strict

Sur le repos journalier, les textes routiers marocains examinés prévoient douze heures, contre onze heures dans le régime européen de référence utilisé ici. Cette comparaison reste indicative : les champs d'application et les autres obligations sociales ne se confondent pas.

Les paramètres hebdomadaires

Les textes routiers marocains encadrent la conduite sur une base journalière ; le régime européen y ajoute des paramètres hebdomadaires. Les obligations qui relèvent du droit du travail ou d'autres textes sont distinctes.

Ce que le droit marocain ne vous impose pas, votre client peut vous l'imposer

REPÈRE DE GESTION

Un donneur d'ordre étranger **peut imposer contractuellement** des standards plus exigeants que le minimum marocain. Un tour-opérateur européen peut donc intégrer ses propres exigences de temps de conduite et de repos dans le contrat et les contrôles de prestation. **Ce n'est pas une exigence légale marocaine : c'est une condition commerciale à vérifier marché par marché.**

● TI Guide 07

Le même raisonnement vaut pour l'équipement : l'Union européenne impose désormais un tachygraphe intelligent de deuxième génération pour le transport international. **Il n'est pas exigé au Maroc.** Pour des circuits multi-pays, ce différentiel d'équipement entre dans le plan d'investissement, indépendamment de la conformité au droit marocain.

CE QU'IL FAUT RETENIR

- Autocars et minicars : **chronotachygraphe obligatoire.**
- Pour un TLS proche du seuil, le **nombre de places porté au certificat d'immatriculation** est la donnée à partir de laquelle le seuil s'applique.
- Sur l'archivage : six mois au cahier des charges sectoriel ; **au moins un an à l'article 164-1** pour l'employeur d'un conducteur de véhicule de transport de marchandises ou de transport en commun de personnes assujetti au chronotachygraphe. **Douze mois pour toute la flotte couvrent les deux** — une seule règle, pas de tri à faire.
- Le défaut de conservation expose l'employeur à **100 000 à 200 000 DH**, doublés en cas de récidive dans l'année suivant une décision judiciaire définitive.

La suite, en une phrase. *Reste le financement : les dispositifs publics accessibles au secteur, et leur champ.*

◇ RÉFÉRENCE ÉTRANGÈRE · sans valeur au Maroc

Le **tachygraphe intelligent de deuxième génération** est obligatoire en Europe pour le transport international. Il n'est exigé par aucun texte marocain.

Elle ne crée aucune obligation au Maroc.

Une armoire, un classeur par véhicule, une date sur chaque enveloppe.

Le guide complet

Le guide 10 « Transport touristique routier » compte 62 pages : une ouverture, cinq chapitres, une fiche pratique de six outils à remplir et un quiz de dix-huit questions avec réponses commentées.

Le guide, ses fiches, son quiz et sa vidéo

cntacademy.ma/11guides

Adhérer à la Confédération Nationale du Tourisme

Les modalités et le formulaire d'adhésion : www.cnt.ma/page/adhesion-au-cnt

Réserve

Cet extrait est un document d'information. Il ne constitue ni un avis juridique ni une consultation, et ne remplace pas les textes publiés au Bulletin officiel.