



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/SC.1/2007/3
10 août 2007

Original: FRANÇAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports routiers

Cent-unième session
Genève, 16-18 octobre 2007
Point 4 a) de l'ordre du jour provisoire

**PROPOSITIONS D'AMENDEMENT À
L'ACCORD EUROPEEN RELATIF AU TRAVAIL DES EQUIPAGES DES VEHICULES
EFFECTUANT DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX PAR ROUTE (AETR)**

Note du secrétariat¹

Le présent document reprend, sous une présentation officielle, les nouveaux amendements à introduire dans l'AETR afin d'harmoniser ce dernier sur le nouveau Règlement N° 561/2006 et la Directive 2006/22/CE du 15 mars 2006 de l'Union européenne. Les propositions présentées sont reprises du document ECE/TRANS/SC.1/AC.6/2006/1/Rev.2.

Ces propositions sont accompagnées d'un mémorandum explicatif.

¹ Ce document a été soumis après la date limite officielle de soumission afin de prendre en compte les derniers développements sur le sujet.

Première partie

Amendements concernant l'Accord AETR lui-même

Article 1 (Définitions)

Les définitions ci-après de l'article 1 de l'AETR sont modifiées comme suit :

« f) par «masse maximale autorisée»: la masse maximale du véhicule chargé, déclarée admissible par l'autorité compétente de l'État dans lequel le véhicule est immatriculé; »

« g) par «transport par route»: tout déplacement effectué, en totalité ou en partie et à vide ou en charge sur le réseau routier ouvert au public, par un véhicule utilisé pour le transport de voyageurs ou de marchandises; »

« j) par «conducteur»: toute personne, salariée ou non, qui conduit le véhicule, même pendant une courte période, ou qui se trouve à bord du véhicule dans le cadre de ses fonctions pour pouvoir le conduire, le cas échéant;»

« m) par «repos»: toute période ininterrompue pendant laquelle le conducteur peut disposer librement de son temps;»

L'article 1 de l'AETR est complété par les nouvelles définitions suivantes :

« n) par «interruption»: toute période pendant laquelle un conducteur n'a pas le droit de conduire ou d'effectuer d'autres tâches, et qui doit uniquement lui permettre de se reposer;

o) par « temps de repos journalier » : la partie d'une journée pendant laquelle un conducteur peut disposer librement de son temps et qui peut être un «temps de repos journalier normal» ou un «temps de repos journalier réduit»:

- «temps de repos journalier normal»: toute période de repos d'au moins onze heures. Ce temps de repos journalier normal peut aussi être pris en deux tranches, dont la première doit être une période ininterrompue de trois heures au moins et la deuxième une période ininterrompue d'au moins neuf heures;
- «temps de repos journalier réduit»: toute période de repos d'au moins neuf heures, mais de moins de onze heures;

p) par «temps de repos hebdomadaire»: une période hebdomadaire pendant laquelle un conducteur peut disposer librement de son temps, et qui peut être un «temps de repos hebdomadaire normal» ou un «temps de repos hebdomadaire réduit»;

- «temps de repos hebdomadaire normal»: toute période de repos d'au moins quarante-cinq heures;
- «temps de repos hebdomadaire réduit»: toute période de repos de moins de quarante-cinq heures, pouvant être réduite à un minimum de vingt-quatre heures consécutives, sous réserve des conditions énoncées au paragraphe 6 de l'article 8 de l'Accord;

q) par «autre tâche»: toute activité, à l'exception de la conduite, y compris toute activité accomplie pour le même ou un autre employeur, dans le secteur du transport ou en dehors. Le temps d'attente et le temps non consacré à la conduite passé dans un véhicule en marche, un ferry-boat ou un train ne sont pas considérés comme une «autre tâche»;

- r) par «durée de conduite»: la durée de conduite enregistrée automatiquement ou semi-automatiquement ou encore manuellement dans les conditions définies dans le présent Accord;
- s) par «durée de conduite journalière»: la durée de conduite totale accumulée entre la fin d'un temps de repos journalier et le début du temps de repos journalier suivant ou entre un temps de repos journalier et un temps de repos hebdomadaire;
- t) par «durée de conduite hebdomadaire»: la durée de conduite totale accumulée pendant une semaine;
- u) par «période de conduite»: une durée de conduite cumulée entre le moment où le conducteur se met au volant après un temps de repos ou une pause et le moment où il observe un temps de repos ou une pause. Le temps de conduite peut être continu ou fragmenté.
- v) par «conduite en équipage»: la situation dans laquelle, pendant une période de conduite comprise entre deux temps de repos journaliers consécutifs, ou entre un temps de repos journalier et un temps de repos hebdomadaire, il y a au moins deux conducteurs à bord du véhicule pour assurer la relève. Au cours de la première heure de conduite en équipage, la présence d'un autre ou d'autres conducteurs est facultative, mais elle est obligatoire pour le reste de la période à courir;
- w) par «entreprise de transport»: toute personne physique ou morale, toute association ou tout groupe de personnes sans personnalité juridique, à but lucratif ou non, ou tout organisme public doté de la personnalité juridique ou dépendant d'une autorité dotée de la personnalité juridique qui effectue des transports par route, pour compte d'autrui ou pour compte propre. »

Article 2 (Champ d'application)

L'Article 2 de l'AETR est modifié comme suit :

« 1. Le présent Accord s'applique sur le territoire de chaque Partie contractante à tout transport international par route effectué par tout véhicule immatriculé sur le territoire de ladite Partie contractante ou sur le territoire de toute autre Partie contractante, **[à l'exclusion du territoire de l'Union européenne.]**

2. Toutefois, sauf convention contraire intervenue entre les Parties contractantes dont le territoire est emprunté, le présent Accord ne s'applique pas aux transports internationaux par route effectués par:

- a) Véhicules utilisés pour le transport de marchandises si la masse maximale autorisée du véhicule, y compris des véhicules à remorque ou à semi-remorque, ne dépasse pas 3,5 tonnes;
- b) Véhicules affectés aux transports de voyageurs qui, d'après leur type de constructeur et leur équipement, sont aptes à transporter neuf personnes au maximum, le conducteur compris, et sont destinés à cet effet ;
- c) Véhicules affectés aux transports de voyageurs par des services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas 50 km;
- d) Véhicules dont la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 40 km à l'heure;

- e) Véhicules appartenant aux services de l'armée, à la protection civile, aux pompiers et aux forces responsables du maintien de l'ordre public, ou loués sans chauffeur par ceux-ci, lorsque le transport relève de la fonction propre confiée à ces services et s'effectue sous leur conduite;
- f) Véhicules utilisés dans les états d'urgence ou affectés à des missions de sauvetage, y compris le transport d'aide humanitaire à des fins non commerciales;
- g) Véhicules spécialisés affectés à des tâches médicales;
- h) Véhicules spécialisés de dépannage opérant dans un rayon de 100 km de leur point d'attache;
- i) Véhicules subissant des essais sur route à des fins d'amélioration technique, de réparation ou d'entretien, et véhicules neufs ou transformés non encore mis en circulation;
- j) Véhicules d'une masse maximale autorisée ne dépassant pas 7,5 tonnes, utilisés pour des transports non commerciaux de biens;
- k) Véhicules commerciaux, qui ont un caractère historique, conformément à la législation de la Partie contractante dans laquelle ils sont conduits, et qui sont utilisés pour le transport de voyageurs ou de marchandises à des fins non commerciales. »

Article 3

(Application de certaines dispositions de l'Accord aux transports par route effectués par des véhicules en provenance d'États non Parties contractantes)

Le paragraphe 2 de l'article 3 de l'AETR est modifié comme suit :

« 2. a) Toutefois, toute Partie contractante pourra, dans le cas d'un véhicule immatriculé dans un État non Partie contractante au présent Accord, n'exiger, au lieu de l'appareil de contrôle conforme aux spécifications de l'annexe au présent Accord, que des feuilles d'enregistrement quotidien remplies à la main par chaque membre d'équipage pour la période de temps écoulée à partir de son entrée sur le territoire de la première Partie contractante.

b) A cette fin, chaque membre d'équipage inscrira, sur sa feuille d'enregistrement, les indications se rapportant à ses périodes d'activités professionnelles et de repos, en utilisant les symboles graphiques appropriés tels que définis à l'article 12 de l'Annexe au présent Accord. »

Article 6 (Temps de conduite)

L'article 6 de l'AETR est modifié comme suit :

« Article 6

Durées de conduite

1. La durée de conduite journalière, au sens de l'article 1 (s) du présent Accord, ne doit pas dépasser 9 heures. Elle peut être étendue jusqu'à dix heures maximum, mais pas plus de deux fois au cours de la semaine.
2. La durée de conduite hebdomadaire, au sens de l'article 1 (t) du présent Accord, ne doit pas dépasser 56 heures.
3. La durée de conduite totale accumulée au cours de deux semaines consécutives ne doit pas dépasser 90 heures.
4. Les durées de conduite comprennent toutes les durées de conduite accomplies sur le territoire des Parties contractantes ou des pays non Parties contractantes.
5. Un conducteur enregistre comme autre tâche tout temps, tel que défini à l'article 1 q), ainsi que tout temps passé à conduire un véhicule utilisé pour des opérations commerciales n'entrant pas dans le champ d'application du présent Accord, et enregistre toute période de disponibilité, telle que définie au paragraphe 3 c) de l'article 12 de l'annexe au présent Accord. Cet enregistrement est inscrit soit manuellement sur une feuille d'enregistrement ou une sortie imprimée, soit à l'aide de la fonction de saisie manuelle de l'appareil de contrôle. »

Article 7 (Interruptions)

Les paragraphes 1 à 3 de l'article 7 de l'AETR sont modifiés comme suit :

- « 1. Après une durée de conduite de quatre heures et demie, un conducteur doit observer une pause ininterrompue d'au moins 45 minutes, à moins qu'il ne prenne un temps de repos.
2. Cette interruption, au sens de l'article 1 (n) du présent Accord, peut être remplacée par une interruption de 15 minutes suivie d'une interruption d'au moins 30 minutes, chacune intercalée dans le temps de conduite ou prise immédiatement après, de manière à respecter les dispositions du paragraphe 1.
3. Aux fins du présent article, le temps d'attente et le temps non consacré à la conduite passée dans un véhicule en marche, un ferry-boat ou un train ne sont pas considérés comme d'autres travaux, au sens de l'article 1 (q) du présent Accord, et pourront être qualifiés « d'interruptions ». »

Article 8 (Temps de repos)

L'article 8 de l'AETR est modifié comme suit :

- « 1. Le conducteur prend des temps de repos journaliers et hebdomadaires au sens des alinéas (o) et (p) de l'article 1^{er}.

2. Dans chaque période de vingt-quatre heures écoulées après la fin de son temps de repos journalier ou hebdomadaire antérieur, le conducteur doit avoir pris un nouveau temps de repos journalier.

Si la partie du temps de repos journalier qui tombe dans cette période de vingt-quatre heures est de neuf heures au moins, mais de moins de onze heures, le temps de repos journalier en question est considéré comme un temps de repos journalier réduit.

3. Par dérogation au paragraphe 2, un conducteur qui participe à la conduite en équipage d'un véhicule doit avoir pris un nouveau temps de repos journalier d'au moins neuf heures dans les trente heures qui suivent la fin d'un temps de repos journalier ou hebdomadaire.

4. Un temps de repos journalier peut être prolongé pour devenir un temps de repos hebdomadaire normal ou un temps de repos hebdomadaire réduit.

5. Un conducteur ne peut pas prendre plus de trois temps de repos journaliers réduits entre deux temps de repos hebdomadaires

6. a) Au cours de deux semaines consécutives, un conducteur prend au moins:

i) Deux temps de repos hebdomadaire normaux, ou

ii) Un temps de repos hebdomadaire normal et un temps de repos hebdomadaire réduit d'au moins vingt-quatre heures. Toutefois, la réduction est compensée par une période de repos équivalente prise en bloc avant la fin de la troisième semaine suivant la semaine en question.

Un temps de repos hebdomadaire commence au plus tard à la fin de six périodes de vingt-quatre heures à compter du temps de repos hebdomadaire précédent.

b) Par dérogation au paragraphe 6 a), les conducteurs qui participent à la conduite en équipage pour deux semaines consécutives au moins et qui ne restent pas deux semaines consécutives complètes dans l'Espace économique européen et la Suisse, prendront au cours de toute période de deux semaines consécutives au moins:

i) Deux temps de repos hebdomadaire normaux, ou

ii) Un temps de repos hebdomadaire normal et un temps de repos hebdomadaire réduit d'au moins 24 heures, ou

iii) Deux temps de repos hebdomadaire réduits d'au moins 24 heures.

Toutefois, chaque réduction est compensée par une période de repos équivalente prise en bloc avant la fin de la troisième semaine suivant la semaine en question.

Un temps de repos hebdomadaire commence au plus tard à la fin de six périodes de 24 heures à compter du temps de repos hebdomadaire précédent.».

7. Tout repos pris en compensation de la réduction d'un temps de repos hebdomadaire est rattaché à un autre temps de repos d'au moins neuf heures.

8. Si un conducteur en fait le choix, les temps de repos journalier et les temps de repos hebdomadaire réduits, pris hors du point d'attache, peuvent être pris à bord du véhicule, à condition que ledit véhicule soit équipé, pour chaque conducteur, d'un matériel de couchage

convenable comme prévu par le constructeur lors de la conception du véhicule, et qu'il soit à l'arrêt.

9. Un temps de repos hebdomadaire à cheval sur deux semaines peut être comptabilisé dans l'une ou l'autre semaine, mais pas dans les deux. »

Il est inséré dans l'AETR un nouvel article 8 bis rédigé comme suit:

« Article 8 bis

Dérogations à l'article 8

1. Par dérogation à l'article 8, lorsqu'un conducteur accompagne un véhicule qui est transporté par ferry-boat ou en train et qu'il prend un repos journalier normal, ce temps de repos peut être interrompu au maximum deux fois par d'autres activités pour autant que les conditions suivantes soient remplies:

- a) la partie du repos journalier prise à terre doit pouvoir se situer avant ou après la partie du repos journalier prise à bord du ferry-boat ou du train,
- b) la période entre les parties du repos journalier doit être aussi courte que possible et ne peut, en aucun cas, dépasser une heure avant l'embarquement ou après le débarquement, les formalités douanières étant comprises dans les opérations d'embarquement ou de débarquement pendant les deux parties du repos journalier, le conducteur doit pouvoir disposer d'un lit ou d'une couchette.

Pendant toutes les parties du repos journalier, le conducteur doit pouvoir disposer d'une couchette.

2. Tout temps passé pour se rendre en un lieu afin de prendre en charge un véhicule entrant dans le champ d'application du présent Accord, ou pour en revenir, lorsque ce véhicule ne se trouve ni au domicile du conducteur ni au centre opérationnel de l'employeur où le conducteur a normalement son point d'attache, ne sera pas comptabilisé comme repos ou pause à moins que le conducteur ne soit dans un ferry-boat ou un train et n'ait accès à un matériel de couchage convenable.

3. Tout temps passé par un conducteur lors de la conduite d'un véhicule n'entrant pas dans le champ d'application du présent Accord pour se rendre vers un véhicule entrant dans le champ d'application du présent Accord, ou pour en revenir, et qui ne se trouve ni au domicile du conducteur ni au centre opérationnel de l'employeur où le conducteur a normalement son point d'attache, sera comptabilisé comme «autre tâche ». »

Article 9 (Dérogations)

La dernière phrase de l'article 9 de l'AETR est modifiée comme suit:

« ... Le conducteur doit mentionner le genre et le motif de la dérogation sur la feuille d'enregistrement ou sur une sortie imprimée de l'appareil de contrôle ou dans le registre de service, au plus tard à son arrivée au point d'arrêt approprié. »

Article 11 (Contrôles effectués par l'entreprise)

Le paragraphe 1^{er} de l'article 11 de l'AETR est modifié comme suit :

« 1. L'entreprise doit organiser le service de transport routier et donner des instructions appropriées aux membres de l'équipage de telle façon que ces derniers puissent se conformer aux dispositions du présent Accord. »

Le paragraphe 3 de l'article 11 de l'AETR est complété comme suit :

« ... ou à inciter à commettre des infractions au présent Accord. »

L'article 11 de l'AETR est complété par les deux paragraphes suivants :

« 4. Une entreprise de transport est tenue pour responsable des infractions commises par des conducteurs de l'entreprise, même si l'infraction a été commise sur le territoire d'une autre Partie contractante ou d'un pays non Partie contractante.

Sans préjudice du droit des Parties contractantes de tenir les entreprises de transport pour pleinement responsables, les Parties contractantes peuvent lier cette responsabilité au non-respect par l'entreprise des paragraphes 1 et 2. Les Parties contractantes peuvent prendre en considération tout élément de preuve établissant que l'entreprise de transport ne peut pas raisonnablement être tenue pour responsable de l'infraction commise.

5. Les entreprises, expéditeurs, chargeurs, tour opérateurs, commissionnaires de transport, sous-traitants et agences employant des conducteurs veillent à ce que les horaires de transport convenus par contrat soient conformes au présent Accord. »

Article 12 (Mesures pour assurer l'application de l'Accord)

Les alinéas a) à c) du paragraphe 1 de l'article 12 de l'AETR sont modifiés comme suit :

« a) Les administrations compétentes des Parties contractantes doivent organiser les contrôles de manière à ce que :

- i) au cours d'une année civile, 1% au moins des jours de travail effectués par les conducteurs de véhicules auxquels s'applique le présent Accord soit contrôlé; à partir du 1^{er} janvier 2010, ce pourcentage sera d'au moins 2% et à partir du 1^{er} janvier 2012 d'au moins 3%;
- ii) au moins 15 % du nombre total des jours ouvrés contrôlés le sont sur la route et au moins 25 % dans les locaux des entreprises. À partir du 1^{er} janvier 2010 au moins 30 % du nombre total des jours ouvrés contrôlés le seront sur la route et au moins 50 % dans les locaux des entreprises.

b) Les contrôles effectués sur les routes doivent porter sur les éléments suivants:

- i) les temps de conduite journaliers et hebdomadaires, les interruptions et les temps de repos journaliers et hebdomadaires;
- ii) les feuilles d'enregistrement des jours précédents qui doivent se trouver à bord du véhicule et/ou les données mémorisées pour la même période dans la carte du

conducteur et/ou dans la mémoire de l'appareil de contrôle et/ou sur les sorties imprimées, le cas échéant;

- iii) le fonctionnement correct de l'appareil de contrôle.

Ces contrôles sont effectués sans discrimination des véhicules, des entreprises et des conducteurs résidents ou non résidents, et quelque soit le point de départ et d'arrivée du trajet ou le type de tachygraphe.

c) Les éléments à contrôler dans les locaux des entreprises, outre les éléments soumis aux contrôles sur route et le respect des dispositions du paragraphe 2 de l'article 11 de l'annexe, doivent porter sur:

- i) les temps de repos hebdomadaires et les temps de conduite entre ces périodes de repos;
- ii) la limitation sur deux semaines des heures de conduite;
- iii) la compensation pour la réduction des temps de repos hebdomadaires en application des paragraphes 1 et 3 de l'article 8;
- iv) l'utilisation des feuilles d'enregistrement et/ou des données et des copies papier provenant de l'unité embarquée et de la carte du conducteur et/ou l'organisation du temps de travail des conducteurs.»

L'article 12 de l'AETR est complété par les paragraphes 6 à 8 ci-après:

« 6. a) Toute Partie contractante permet aux autorités compétentes d'infliger une sanction à un conducteur pour une infraction au présent Accord constatée sur son territoire et n'ayant pas déjà donné lieu à sanction, même si l'infraction a été commise sur le territoire d'une autre Partie contractante ou d'un pays non Partie contractante.

b) Toute Partie contractante permet aux autorités compétentes d'infliger une sanction à une entreprise pour une infraction au présent Accord constatée sur son territoire et n'ayant pas déjà donné lieu à sanction, même si l'infraction a été commise sur le territoire d'une autre Partie contractante ou d'un pays non Partie contractante.

À titre d'exception, lorsqu'il est constaté une infraction qui a été commise par une entreprise sise dans une autre Partie contractante ou dans un pays non Partie contractante, la sanction sera infligée conformément à la procédure prévue dans l'accord bilatéral de transport routier conclu entre les Parties en cause.

Les Parties contractantes examineront, à compter de 2011, l'éventualité de supprimer l'exception prévue au paragraphe 6 b), à condition qu'elles le souhaitent toutes.

7. Lorsqu'une Partie contractante ouvre une procédure ou inflige une sanction pour une infraction donnée, il en fournit la preuve par écrit en bonne et due forme au conducteur.

8. Les Parties contractantes veillent à ce qu'un système de sanctions proportionné, qui peut inclure des sanctions financières, soit mis en place en cas d'infraction au présent Accord par des

entreprises ou des expéditeurs associés, chargeurs, tour opérateurs, commissionnaires de transport, sous-traitants et agences employant des conducteurs qui leur sont associés.»

Il est inséré dans l'AETR les nouveaux articles 12 bis, 13 bis et 22 ter ci-après:

« Article 12 bis

Modèles de formulaire type

1. Afin de faciliter au plan international les contrôles sur route, des modèles de formulaire type seront, en tant que de besoin, introduits dans l'Annexe au présent Accord qui est complétée à cet effet par un nouvel Appendice 3. Ces formulaires seront introduits ou modifiés selon la procédure définie à l'article 22 ter.
2. Les formulaires figurant dans l'Appendice 3 n'ont aucun caractère obligatoire. Toutefois, s'ils sont utilisés, ils devront respecter le contenu tel que défini, notamment en ce qui concerne la numérotation, l'ordre et l'intitulé des rubriques.
3. Les Parties contractantes peuvent compléter ces données par d'autres informations afin de répondre à des exigences nationales ou régionales. Ces informations additionnelles ne pourront en aucun cas être exigées pour les transports provenant d'une autre Partie contractante ou d'un pays tiers. À cette fin, elles devront figurer sur le formulaire de manière totalement séparée des données définies pour la circulation internationale.
4. Ces formulaires devront être acceptés en cas de présentation lors d'un contrôle routier effectué sur le territoire des Parties contractantes au présent Accord, y compris sur le territoire de l'Union européenne au cas où des formulaires de type équivalent seraient utilisés conformément à la législation communautaire. Parallèlement, les formulaires utilisés sous couvert de la législation de l'Union européenne relative aux temps de conduite et de repos des conducteurs professionnels seront reconnus comme valables sur le territoire des Parties contractantes au présent Accord, non membres de l'Union européenne.

Article 13 bis

Dispositions transitoires

Les dispositions contenues à la fin des paragraphes 7 a) et 7 b) de l'article 12 de l'annexe au présent Accord s'appliqueront 3 mois après l'entrée en vigueur du présent amendement.

Article 22 ter

Procédure d'amendement de l'appendice 3

1. L'appendice 3 de l'annexe au présent Accord sera amendé suivant la procédure définie ci-après.
2. Toute proposition visant à introduire dans l'Appendice 3 des formulaires types conformément à l'article 12 bis du présent Accord ou à modifier les formulaires existants sera soumise à l'adoption du Groupe de travail des transports routiers de la Commission

économique pour l'Europe des Nations Unies. La proposition sera réputée acceptée si elle est adoptée à la majorité des Parties contractantes présentes et votantes.

Le secrétariat de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies informera officiellement les autorités compétentes de toutes les Parties contractantes à l'Accord de l'adoption de ces amendements et, concomitamment, communiquera cette information au Secrétaire général en l'accompagnant d'une copie du texte y afférent.

3. Tout formulaire type ainsi adopté pourra être utilisé immédiatement après la date de la communication de l'information aux Parties contractantes à l'Accord.»

Deuxième partie

Amendements concernant l'Annexe à l'AETR

Article 11

Le paragraphe 2 de l'article 11 de l'Annexe à l'AETR est remplacé par les dispositions suivantes:

« 2. a) L'entreprise conserve, par ordre chronologique et sous une forme lisible, les feuilles d'enregistrement ainsi que les sorties imprimées chaque fois que de telles sorties imprimées sont produites en application du paragraphe 1 de l'article 12, pendant au moins un an après leur utilisation, et en remet une copie aux conducteurs concernés qui en font la demande. L'entreprise remet également une copie des données téléchargées depuis les cartes de conducteur aux conducteurs concernés qui en font la demande, ainsi que les versions imprimées de ces copies. Les feuilles d'enregistrement, les sorties imprimées et les données téléchargées sont présentées ou remises sur demande de tout agent de contrôle habilité.

b) Toute entreprise de transport exploitant des véhicules équipés d'un appareil de contrôle conforme à l'appendice IB de la présente annexe et entrant dans le champ d'application du présent Accord:

- i) Veille à ce que toutes les données soient téléchargées à partir de l'unité embarquée et de la carte de conducteur aussi régulièrement que l'exige la Partie contractante et que les données pertinentes soient téléchargées plus fréquemment pour faire en sorte que toutes les activités effectuées par ou pour cette entreprise soient téléchargées;
- ii) Veille à ce que toutes les données téléchargées à partir de l'unité embarquée et de la carte de conducteur soient conservées au moins 12 mois après l'enregistrement et qu'au cas où un agent de contrôle en ferait la demande ces données soient consultables, directement ou à distance, dans les locaux de l'entreprise;

Aux fins du présent paragraphe, le terme «téléchargées» est interprété conformément à la définition figurant au point s) du chapitre I de l'appendice IB.»

Article 12

Au paragraphe 1 de l'article 12 de l'Annexe à l'AETR

- *Dans la version française uniquement, modifier les alinéas 2 et 3 comme suit :*

« En cas d'endommagement d'une feuille ou d'une carte de conducteur qui contient des enregistrements, les conducteurs doivent joindre la feuille ou la carte de conducteur endommagée à la feuille de réserve ou à une feuille appropriée utilisée pour la remplacer.

En cas d'endommagement, de mauvais fonctionnement, de perte ou de vol de la carte de conducteur, les conducteurs doivent, dans les sept jours calendaires, en demander le remplacement auprès des autorités compétentes de la Partie contractante dans laquelle ils ont leur résidence normale.»

- *Dans la version anglaise uniquement, au deuxième alinéa du paragraphe 1 :*
remplacer le mot « temporary » par « appropriate ».

Le paragraphe 2 de l'article 12 de l'Annexe à l'AETR est modifié comme suit:

« 2. a) Les conducteurs utilisent les feuilles d'enregistrement ou la carte de conducteur chaque jour où ils conduisent, dès le moment où ils prennent en charge le véhicule. La feuille d'enregistrement ou la carte de conducteur n'est pas retirée avant la fin de la période de travail journalière, à moins que son retrait ne soit autrement autorisé. Aucune feuille d'enregistrement ou carte de conducteur ne peut être utilisée pour une période plus longue que celle pour laquelle elle a été destinée.

b) Lorsque, par suite de leur éloignement du véhicule, les conducteurs ne peuvent pas utiliser l'appareil monté sur le véhicule, les groupes de temps indiqués au paragraphe 3, second tiret, b), c) et d) sont:

- i) si le véhicule est équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'appendice I, inscrits sur la feuille d'enregistrement de façon lisible et sans souillures, manuellement, automatiquement ou par d'autres moyens; ou
- ii) si le véhicule est équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'appendice IB, inscrits sur la carte de conducteur à l'aide de fonctions de saisie manuelles dont dispose l'appareil de contrôle

c) Les conducteurs portent sur les feuilles d'enregistrement les modifications nécessaires lorsque plus d'un conducteur se trouve à bord du véhicule, de telle sorte que les informations indiquées au paragraphe 3, second tiret, b), c) et d) ci-dessous soient enregistrées sur la feuille du conducteur qui tient effectivement le volant.»

Les paragraphes 7 a) et 7 b) de l'article 12 de l'Annexe à l'AETR sont modifiés comme suit:

- « 7. a) Lorsque le conducteur conduit un véhicule équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'appendice 1, il doit être en mesure de présenter, à toute demande des agents de contrôle:
- i) les feuilles d'enregistrement de la semaine en cours et celles utilisées par le conducteur au cours des 15 jours calendaires précédents;
 - ii) la carte de conducteur s'il est titulaire d'une telle carte; et
 - iii) toute information recueillie manuellement et toute sortie imprimée pendant la semaine en cours et pendant les 15 jours calendaires précédents, telles que prévues par le présent Accord.

À partir de la date d'application définie à l'Article 13 *bis* du présent Accord, les durées visées aux points i) et iii) couvriront la journée en cours et les 28 jours calendaires précédents.

- b) Lorsque le conducteur conduit un véhicule équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'appendice 1B, il doit être en mesure de présenter, à toute demande d'un agent de contrôle:

- i) la carte de conducteur dont il est titulaire;
- ii) toute information recueillie manuellement et toute sortie imprimée pour la semaine en cours et pour les 15 jours calendaires précédents, telles que prévues par le présent Accord;
- iii) les feuilles d'enregistrement correspondant à la même période que celle visée au point précédent pendant laquelle il a conduit un véhicule équipé d'un appareil d'enregistrement conforme à l'appendice 1.

À partir de la date d'application définie à l'Article 13 *bis* du présent Accord, les durées visées au point ii) couvriront la journée en cours et les 28 jours précédents.»

Article 13

Le paragraphe 2 de l'article 13 de l'Annexe à l'AETR est modifié comme suit

« 2. a) Durant la période de panne ou de mauvais fonctionnement de l'appareil de contrôle, le conducteur reporte les indications relatives aux groupes de temps, dans la mesure où ces derniers ne sont plus enregistrés ou imprimés par l'appareil de contrôle de façon correcte, sur la ou les feuilles d'enregistrement ou sur une feuille appropriée à joindre soit à la feuille d'enregistrement, soit à la carte de conducteur, et sur laquelle il reporte les éléments permettant de l'identifier (nom et numéro de son permis de conduire ou nom et numéro de sa carte de conducteur), y compris sa signature.

b) Lorsqu'une carte de conducteur est détériorée, ne fonctionne pas, est perdue ou n'est pas en possession du conducteur, ce dernier doit :

- i) au début de son trajet, imprime les données détaillées relatives au véhicule qu'il conduit et fait figurer sur cette sortie imprimée:

- a., les données détaillées permettant d'identifier le conducteur (nom, numéro de carte de conducteur ou de permis de conduire), y compris sa signature;
 - b., les périodes visées au paragraphe 3, second tiret, points b), c) et d);
- ii) à la fin de son trajet, imprime les informations concernant les périodes de temps enregistrées par l'appareil de contrôle, enregistre toutes les périodes consacrées à une autre activité, les périodes de disponibilité et de repos écoulées depuis la sortie imprimée obtenue au début du trajet, lorsque ces informations n'ont pas été enregistrées par le tachygraphe, et porte sur ce document les données détaillées permettant d'identifier le conducteur (nom, numéro de carte de conducteur ou de permis de conduire), y compris sa signature.»

Troisième partie

Amendements concernant les Appendices à l'Annexe de

Appendice 2 (MARQUE ET FICHES D'HOMOLOGATION)

Les pays suivants sont ajoutés à la liste figurant au paragraphe 1 du point I «Marque d'homologation»:

«Albanie	54	
Arménie	55	
Monténégro	56	
San Marin	57	
'Serbie-et-Monténégro	10'	<i>est remplacé par</i>
'Serbie	10'»	

Nouvel Appendice 3

Il est introduit, après l'Appendice 2 de l'Annexe, un nouvel Appendice 3 rédigé comme suit :

« FORMULAIRES TYPES

Conformément à l'article 12 bis du présent Accord, les transporteurs routiers peuvent utiliser les formulaires types ci-après afin de faciliter les contrôles sur route :

1. Le FORMULAIRE D'ATTESTATION D'ACTIVITES est un formulaire à utiliser lorsqu'un conducteur a été en congé de maladie ou en congé annuel ou lorsqu'il a conduit un autre véhicule exclu du champ d'application de l'AETR au sens de l'article 2 du présent Accord.

Instructions concernant son utilisation. (À rappeler autant que possible au verso du formulaire)

- a) Tous les champs de ce formulaire doivent être remplis, avant le voyage, par l'entreprise de transport et le conducteur concerné.
 - b) Le texte du formulaire ne peut pas être modifié.
 - c) Afin d'être valable, le formulaire doit être signé à la fois par le représentant habilité de l'entreprise de transport et par le conducteur lui-même. Pour les entreprises individuelles, le conducteur signera une fois au nom de l'entreprise et une fois en tant que conducteur. Seul le document original signé est valide.
 - d) Le formulaire peut être imprimé avec le logo de l'entreprise. Les rubriques 1 à 5 peuvent être pré-imprimées. Le cachet de l'entreprise ne peut remplacer la signature du soussigné, mais sa signature peut être accompagnée du cachet.
 - e) Les informations additionnelles nationales ou régionales devront figurer au verso du formulaire.
 - f) Si ce formulaire est établi dans une langue autre que l'anglais ou le français, son titre, dans la langue nationale, devra apparaître en dessous des titres anglais et français qui doivent être conservés. Les titres des rubriques à l'intérieur du formulaire devront être répétés en anglais lorsque le document original est fait dans une autre langue que l'anglais (voir le modèle joint).
2. (A compléter ultérieurement)... »

APPENDICE 3 DE L'ANNEXE À L'AETR

ATTESTATION OF ACTIVITIES* (TO BE USED ONLY IN THE FRAMEWORK OF THE AETR)**
FORMULAIRE D'ATTESTATION D'ACTIVITÉS* (À UTILISER SEULEMENT DANS LE CADRE DE L'AETR)**

À remplir en dactylographie *en caractères latins ou en cursive dite anglaise et à signer avant tout voyage*

À joindre aux enregistrements de l'appareil de contrôle qui doivent être conservés

Les fausses attestations constituent une infraction

Partie à remplir par l'entreprise (Part to be filled in by the undertaking)

1. Nom de l'entreprise (Name of the undertaking).....
2. Rue, code postal, ville (Street adress, postal code, city)

Pays (Country) :

3. Numéro de téléphone (y compris le préfixe international):.....
Telephone number (including international prefix)
4. Numéro du télécopieur (y compris le préfixe international):.....
Fax number (including international prefix)
5. Adresse courrier électronique (e-mail address):.....

Le soussigné (I, the undersigned):

6. Nom et prénom:.....
(Name and first name)
7. Fonction dans l'entreprise:.....
(Position in the undertaking)

déclare que le conducteur (declare that the driver) :

8. Nom et prénom:.....
(Name and first name)
9. Date de naissance: (jour/mois/année):
Date of birth (day/month/year)
10. Numéro du permis de conduire ou de la carte d'identité ou du passeport (Driving licence number or identity card or passport)

au cours de la période (for the period):

11. du (heure/jour/mois/année)/ from (day/month/year) :.....
12. au (heure/jour/mois/année) / from (day/month/year) :.....
13. était en congé de maladie ***/was on sick leave
14. était en congé annuel ***/ was on annual leave
15. conduisait un véhicule exclu du champ d'application de l'AETR ***/drove a vehicle exemptd from the scope of the AETR
16. **Lieu /Place:**..... **Date/date:**.....

Signature/signature

17. Le soussigné, conducteur, confirme ne pas avoir conduit un véhicule relevant du champ d'application de l'AETR au cours de la période susmentionnée.

(I, the driver, confirm that I have not been driving a vehicle falling under the scope of the AETR during the period mentioned above).

18. **Lieu /Place:**..... **Date:**.....

Signature du conducteur/signature of the driver :

* Ce formulaire peut être obtenu en version électronique et en version imprimable à l'adresse suivante : <http://www.unece.org/trans/main/sc1/aetr.html>

** Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route

*** Ne cocher qu'une seule case

MÉ MORANDUM EXPLICATIF

INTRODUCTION

Depuis sa création en 1970, l'AETR a été modifié à cinq reprises afin de le faire évoluer en fonction des avancées technologiques et d'assurer une cohérence avec la législation communautaire. Le dernier amendement apporté est entré en vigueur le 16 juin 2006.

L'ensemble des propositions d'amendement présentées dans le présent document vise à harmoniser l'AETR avec la législation introduite dans l'Union européenne en ce qui concerne les temps de conduite et de repos des conducteurs professionnels afin d'une part d'assurer une cohérence des règles applicables au transport international par route dans l'ensemble des pays de la CEE-ONU, d'autre part de renforcer la sécurité routière.

L'introduction de ces modifications nécessite d'amender et de compléter l'AETR (Articles 1, 2, 3, 6, 7, 8, *8 bis*, 11, 12, *12 bis*, *13 bis*, *22 ter*), son Annexe (Articles 11, 12 et 13) et ses Appendices 2 et 3. Les propositions y afférentes sont détaillées ci-après.

CORPS DE L'AETR

Article 1 (Définitions): La modification proposée vise à aligner les définitions de l'AETR sur celles de la réglementation de l'Union européenne.

Article 2 (Champ d'application): La modification proposée vise à aligner les dérogations contenues dans l'AETR sur celles de la réglementation de l'Union européenne.

Articles 3 (Application de l'Accord aux pays tiers): Les modifications proposées au paragraphe 2 a) et b) visent à préciser les conditions d'application de l'AETR aux véhicules venant d'un pays tiers.

Article 6 (Durées de conduite): Les modifications proposées visent à aligner l'AETR en ce qui concerne les durées de conduite des conducteurs professionnels sur celles en vigueur dans l'Union européenne. Notamment les nouveaux paragraphes 5 et 6 précisent respectivement que le début ou la cessation de la conduite n'est pas lié au passage d'une frontière et que pour des raisons de sécurité routière, les autres activités auxquelles se livre le conducteur ne sont pas comptabilisées dans le temps de repos.

Article 7 (Interruptions): Les modifications proposées sont principalement d'ordre formel.

Article 8 (Temps de repos): Afin d'éviter des interprétations erronées ou différentes lors de contrôles sur le terrain, la formulation de l'article a été totalement modifiée afin de l'aligner sur les dispositions correspondantes de la réglementation de l'UE. Les modifications apportées à cet article sont à la fois d'ordre formel et de fond.

Sur ce dernier plan, les modifications apportées (voir paragraphes 2 à 7) visent à simplifier les dispositions qui existaient précédemment et à faciliter les contrôles. Notamment la compensation en cas de réduction du repos journalier a été supprimée. En revanche, la durée minimale du repos journalier pris en bloc est portée de 8 à 9 heures et le fractionnement ne peut

avoir lieu qu'en deux périodes et non plus trois. Toutefois, le fractionnement du repos journalier ne supprime pas l'obligation d'accorder un repos minimal de 12 heures. Par ailleurs, il est précisé que la période de 24 heures peut aussi être une période de repos réduite prise au centre opérationnel ou au domicile du conducteur. Les nouvelles dispositions s'appliquent aussi désormais à toutes les activités de transport, y compris le transport occasionnel de voyageurs

La modification au paragraphe 8 tient compte du fait que les matériels de couchage embarqués sont de plus en plus utilisés pour des périodes prolongées hors du point d'attache du conducteur. Toutefois, il appartient au conducteur de choisir la solution de prendre les temps de repos journaliers et les temps de repos hebdomadaires réduits à bord du véhicule. Le principe est posé, par cette modification, qu'un matériel de couchage doit être disponible pour chaque conducteur à bord du véhicule.

Article 8 bis (nouveau) (Dérogations à l'article 8): Une partie de l'ancien article 8 a été transféré dans ce nouvel article qui a été également complété par de nouvelles dispositions basées sur celles introduites dans la réglementation de l'UE.

La modification au paragraphe 1^{er} tient compte du fait qu'un conducteur peut être amené à embarquer à bord d'un ferry-boat ou d'un train, ou à en débarquer; dans ce cas, le temps de repos journalier peut être fractionné en trois mais le maximum d'une heure pour effectuer ces opérations reste valable.

Le paragraphe 2 précise que, pour qu'une période soit comptabilisée comme repos ou pause, le conducteur doit avoir accès à du matériel de couchage à bord d'un ferry-boat ou d'un train, lorsqu'il va chercher un camion/un autocar/un autobus ou qu'il revient d'une telle opération.

Le paragraphe 3 précise les règles lorsqu'un conducteur va chercher un véhicule (ou en revenir) avec un véhicule non soumis à l'AETR et complète ce qui est indiqué au paragraphe 5 de l'article 6.

Article 9 (Dérogations): La modification est destinée à faire en sorte que le conducteur tienne ses propres enregistrements. En outre, elle tient compte de l'introduction du tachygraphe numérique objet du 5^{ème} amendement.

Article 11 (Contrôles effectués par l'entreprise): La modification au paragraphe 1^{er} vise à souligner que c'est à l'entreprise qu'il appartient de donner aux membres de l'équipage des instructions appropriées.

L'adjonction à la fin du paragraphe 3 vise à préciser pourquoi de tels paiements doivent être interdits.

Le nouveau paragraphe 4 introduit la présomption de responsabilité de l'employeur. En vertu de cette règle, les horaires devront être établis ou modifiés avec plus de soin. Un mécanisme de défense des employeurs est également introduit.

Le nouveau paragraphe 5 vise à faire prendre conscience à toute la chaîne du transport qu'il faut faire en sorte que des horaires déraisonnables allant à l'encontre du présent Accord ne soient pas mis en place.

Article 12 (Mesures pour assurer l'application de l'Accord): La modification du paragraphe 1^{er} vise à renforcer les contrôles sur route et dans les locaux de l'entreprise. L'augmentation des

contrôles à effectuer est basée sur la réglementation définie par l'UE et reflète la mise en place du tachygraphe numérique dans le parc international de véhicules, ce qui permet de contrôler un plus grand nombre de jours ouvrés. Les dates données correspondent à la date d'introduction obligatoire du tachygraphe numérique dans l'AETR (16 juin 2010). Des critères supplémentaires concernant la non-discrimination ont été ajoutés à la fin de l'alinéa c) afin de faire en sorte que l'application de l'Accord soit équitable et perçue comme telle.

Les nouvelles dispositions du paragraphe 6 visent à permettre aux pays d'autoriser les agents habilités à sanctionner le manquement aux règles quel que soit le lieu où l'infraction décelée a été commise. Une mesure intérimaire est mise en place afin que les Parties contractantes décident de la suite à donner à l'exception contenue à l'alinéa b).

Le paragraphe 7 vise à préciser que lorsqu'une Partie contractante ouvre une procédure ou inflige une sanction pour une infraction donnée, il convient d'en apporter la preuve.

Le paragraphe 8 vise à demander aux Parties contractantes de mettre en place un système de sanctions proportionnées en cas d'infraction à l'Accord commise par un élément ou un autre de la chaîne du transport.

Article 12 bis (nouveau) (Modèles de formulaire type) : Ce nouvel article vise à introduire dans l'AETR des formulaires types pouvant être utilisés par les conducteurs professionnels afin de faciliter les contrôles sur la route. Cet article définit des conditions pour l'utilisation de ces formulaires.

Article 13 bis (nouveau) (Dispositions transitoires) : Ce nouvel article vise à préciser la date d'application de certaines dispositions de l'Annexe à l'AETR à partir de l'entrée en vigueur du présent amendement

Article 22 ter (nouveau) (Procédure d'amendement de l'appendice 3): Ce nouvel article introduit une procédure d'amendement simplifiée de l'appendice 3 qui ne comportera que des modèles de formulaire type (*voir article 12 bis ci-dessus*).

ANNEXE À L'AETR

Article 11: Les ajouts dans cet article tiennent compte de l'introduction du tachygraphe numérique. Il est fait ainsi obligation à l'entreprise de transport de télécharger les données en temps voulu pour qu'elles puissent être vérifiées de manière adéquate dans les locaux et de les conserver pendant au moins 12 mois – soit pendant la durée de conservation de tous les autres enregistrements.

Article 12: Les modifications du paragraphe 1^{er} sont d'ordre purement formel. Les nouvelles dispositions à l'alinéa b) du paragraphe 2 sont une mise à jour afin de tenir compte de l'introduction du tachygraphe numérique.

Les modifications du paragraphe 7 constituent également une mise à jour des dispositions pour tenir compte des nouvelles dispositions introduites dans la réglementation de l'UE concernant les temps de conduite et les temps de repos et le tachygraphe numérique.

Article 13: Les nouvelles dispositions introduites à l'alinéa b) visent à préciser plusieurs situations liées à l'introduction du tachygraphe numérique et à obtenir des données complètes lors des contrôles effectués par les agents habilités.

Appendice 2 de l'Annexe

L'amendement proposé vise à mettre à jour la liste des pays ayant adhéré à l'AETR auxquels est attribué un numéro permettant d'identifier leur marque d'homologation (paragraphe 1 du point I de l'Appendice 2).

Appendice 3 de l'Annexe *(nouveau)*

L'amendement proposé vise à définir des formulaires types pouvant être utilisés par les conducteurs professionnels. Le premier formulaire introduit concerne le « FORMULAIRE D'ATTESTATION D'ACTIVITES ». (*voir article 12 bis*)
