



## Conseil économique et social

Distr. générale  
15 décembre 2015  
Français  
Original : anglais

### Commission économique pour l'Europe

#### Comité des transports intérieurs

##### Soixante-dix-huitième session

Genève, 23-26 février 2016

Point 5 d) de l'ordre du jour provisoire

**Questions stratégiques à caractère modal et thématique :  
transport routier**

### **Feuille de route pour l'adhésion à l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) de 1970 et la mise en œuvre de cet Accord**

#### **Note du secrétariat**

##### *Résumé*

La feuille de route pour l'AETR a été établie par le secrétariat en collaboration avec le projet EuroMed Transport.

Le Comité souhaitera peut-être **approuver** le présent document et **en demander la publication et l'impression** dans les trois langues officielles de la CEE par la Division de la gestion des conférences de l'Office des Nations Unies à Genève (UNOG).



## Table des matières

	<i>Page</i>
I. Introduction . . . . .	3
A. La fatigue au volant tue . . . . .	3
B. L'Accord . . . . .	3
C. Principales dispositions de l'AETR . . . . .	4
II. Objet, portée et objectifs de la feuille de route . . . . .	6
A. Objet . . . . .	6
B. Portée et objectifs . . . . .	8
III. Feuille de route établie par la CEE, l'UE et dans le cadre du projet EuroMed RRU pour l'adhésion à l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) de 1970 et la mise en œuvre de cet Accord . . . . .	8
A. Étape 1 : Préparation à l'adhésion . . . . .	9
B. Étape 2: Examen des questions stratégiques avant l'adhésion . . . . .	10
C. Étape 3 : Adhésion à l'AETR . . . . .	11
D. Étape 4 : Niveaux de sécurité . . . . .	15
E. Étape 5: Établir une politique en matière de sûreté . . . . .	15
F. Étape 6: Mise en place et à jour d'une politique nationale de gestion des risques . . . . .	16
G. Étape 7 : Mise en place du système de cartes tachygraphiques numérique . . . . .	18
H. Étape 8 : Établissement du réseau d'ateliers . . . . .	20
I. Étape 9 : Formation . . . . .	22
J. Étape 10 : Mise en application effective . . . . .	23
K. Étape 11 : Création d'un service d'assistance opérationnel . . . . .	23

## I. Introduction

### A. La fatigue au volant tue

1. Les autobus et les camions sont impliqués dans 20 à 30 % des accidents de la route dans de nombreux pays partenaires d'EuroMed. La probabilité que ces accidents soient responsables de décès et de blessures graves augmente d'environ 50 % en raison de l'ampleur des masses et des volumes des véhicules impliqués, car un conducteur fatigué qui s'est endormi ne peut freiner ou faire un écart pour éviter ou réduire l'impact.

2. Il n'est pas possible de calculer le nombre exact d'accidents dus à la fatigue, mais il ressort des travaux de recherche que la fatigue du conducteur peut contribuer jusqu'à 20 % des accidents de la route, et jusqu'à un quart des accidents graves ou mortels.

La fatigue diminue la vitesse de réaction (qui est un élément déterminant d'une conduite prudente). Elle diminue aussi la vigilance, la vivacité d'esprit et la concentration de sorte que la capacité à mener des activités qui exigent de l'attention (dans ce cas, la conduite) se trouve amoindrie. La fatigue réduit également la vitesse du traitement de l'information, ce qui peut également altérer la qualité des décisions prises.

3. Les conducteurs se rendent compte qu'ils sont en train de s'endormir de fatigue, et ils peuvent alors décider de s'arrêter pour se reposer. L'une des raisons qui les poussent à continuer de conduire alors qu'ils se sentent fatigués tient au fait qu'ils sous-estiment le risque de s'endormir effectivement au volant. Une autre raison tient au fait que certains conducteurs choisissent de ne pas tenir compte des risques. Cela dit, dans les deux cas, il s'agit souvent de manifestations précoces de la fatigue. Par la suite, les conducteurs ne sont généralement plus à même d'apprécier leur niveau de fatigue.

4. Bien souvent, les conducteurs fatigués ne sont pas conscients de leur état et peuvent sombrer dans un « micro-sommeil » qui peut ne durer que quelques secondes – durée suffisante pour quitter la route et provoquer un accident. Ces accidents sont généralement les plus graves en termes de blessures et de mortalité car le conducteur fatigué ne tente rien pour éviter ou empêcher l'accident.

5. Il ressort de multiples études réalisées dans le monde que le fait de rester éveillé pendant dix-sept heures entraîne une dégradation équivalant à un taux d'alcoolémie de 0,05, ce taux passant à 0,08 lorsque l'éveil dure plus de vingt heures.

### B. L'Accord

6. L'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) de 1970 est la réponse apportée par les gouvernements des pays membres de la CEE pour combattre ce tueur silencieux qu'est la « fatigue au volant ».

7. L'AETR a pour objet d'empêcher les conducteurs et équipages de véhicules commerciaux de plus de 3,5 tonnes ou transportant plus de 9 personnes qui effectuent des transports internationaux par route de conduire pendant un nombre d'heures excessif. Comme indiqué précédemment, il est bien connu que la fatigue des conducteurs augmente le risque d'accidents graves de la route. De plus, l'absence de

règles régissant les heures de travail peut créer des disparités dans les conditions de travail des conducteurs professionnels et avoir une incidence sur la concurrence entre les entreprises.

8. À cette fin, l'AETR réglemente les temps de conduite et de repos des conducteurs professionnels. Il définit également les appareils de contrôle utilisés pour vérifier les temps en question et fixe des prescriptions techniques pour la construction, l'essai, l'installation et l'inspection de ces appareils. De plus, il précise aussi les prescriptions à satisfaire pour la vérification des heures de conduite par les autorités compétentes.

9. En réglementant les temps de conduite et de repos des conducteurs de véhicules commerciaux utilisés dans le transport international, l'AETR établit dans le secteur du transport routier des conditions de saine concurrence qui favorisent une « concurrence loyale » et introduit des règles sociales adéquates en imposant des « conditions de travail décentes » tout en contribuant à éviter des accidents de la circulation.

Au niveau de l'Union européenne (UE), cette question fait l'objet du Règlement (CEE) n° 3821/85<sup>1</sup> et du Règlement (CE) n° 561/2006 du Conseil. À compter de septembre 2015, 51 États sont Parties contractantes à l'AETR et la plupart d'entre eux en appliquent également les dispositions au transport intérieur.

10. L'AETR de 1970 est entré en vigueur le 5 janvier 1976, à l'issue de négociations qui ont duré plus de quinze ans et après l'élaboration d'un premier accord signé sous les auspices de la CEE en 1962 qui n'est pas entré en vigueur parce que le nombre de ratifications était insuffisant.

11. L'instrument utilisé pour faire respecter l'Accord est l'appareil de contrôle (analogique ou numérique). L'utilisation du tachygraphe numérique a été inscrite dans l'AETR en 2006.

12. La mise en œuvre du tachygraphe numérique était une entreprise particulièrement difficile exigeant des connaissances techniques de pointe, l'observation de règles strictes et l'application de systèmes fonctionnant bien aux niveaux national et international. Le Centre commun de recherche (CCR) de l'Union européenne préserve l'interopérabilité technique du tachygraphe numérique et fait office d'autorité de certification racine en Europe pour les pays parties à l'AETR. Un certain nombre de pays partenaires d'EuroMed envisagent d'introduire le tachygraphe numérique sur leur marché national et de tirer profit du cadre largement harmonisé de l'AETR<sup>2</sup>.

### C. Principales dispositions de l'AETR

13. L'Accord s'applique sur le territoire de chaque Partie contractante à tous les transports internationaux par route effectués par tout véhicule immatriculé sur le territoire de ladite Partie contractante ou sur le territoire de toute autre Partie contractante (art. 2). Le même article indique les cas dans lesquels l'accord ne s'applique pas.

<sup>1</sup> Le Règlement (CEE) n° 3821/85 est remplacé par le Règlement (UE) n° 165/2014 (voir annexe IV).

<sup>2</sup> Pour plus d'informations, voir le texte de l'AETR en annexe ainsi que le document d'information sur la mise en œuvre du tachygraphe numérique et le cadre législatif qui s'y rapporte, EuroMed RRU, septembre 2012, en annexe.

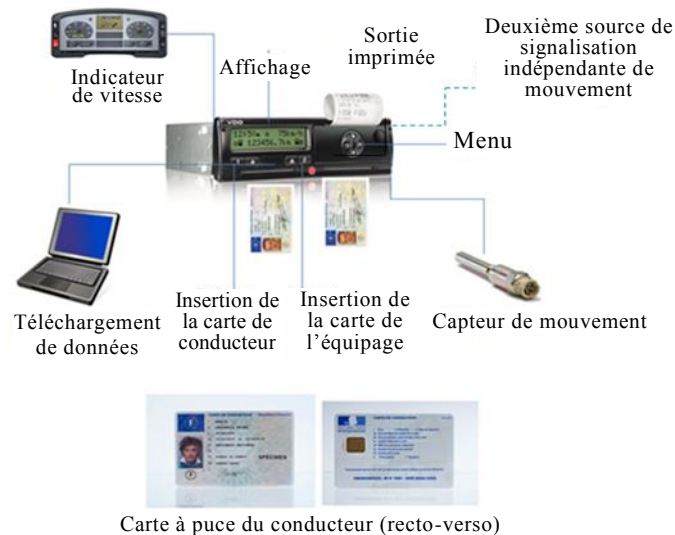
14. Les Parties contractantes peuvent appliquer sur leur territoire des minima plus élevés ou des maxima plus faibles que ceux prévus dans l'accord dont les dispositions restent cependant applicables aux conducteurs effectuant des opérations de transport international sur des véhicules immatriculés dans un autre État contractant ou non contractant (art. 4). L'article 5 fixe l'âge minimal des conducteurs affectés au transport de marchandises.

15. Selon l'Accord, la durée de conduite journalière ne doit pas dépasser neuf heures et peut être étendue jusqu'à dix heures au maximum, mais pas plus de deux fois au cours de la semaine. La durée de conduite hebdomadaire ne doit pas dépasser cinquante-six heures, et la durée de conduite totale accumulée au cours de deux semaines consécutives ne doit pas dépasser quatre-vingt-dix heures. Après une durée de conduite de quatre heures et demie, un conducteur doit observer une pause ininterrompue d'au moins quarante-cinq minutes, à moins qu'il ne prenne un temps de repos. L'Accord fournit également des indications détaillées concernant les temps de conduite, de pause et de repos, respectivement. Les temps de repos sont divisés en temps journaliers et hebdomadaires et leur durée exacte est exposée en détail (art. 6, 7 et 8).

Activité	En continu	Journalière		Hebdomadaire		Sur deux semaines (deux semaines consécutives)
		Normale	Étendue/réduite	Normale	Réduite	
Conduite	4 h 30 maximum	9 heures maximum	10 heures maximum (pas plus de deux fois par semaine)	56 heures maximum		90 heures maximum
Repos	45 mn ou 15 mn + 30 mn	11 heures minimum	9 heures minimum (pas plus de trois fois par semaine)	45 heures minimum (après 6 x 24 heures au plus tard)	24 heures minimum (compensation de 21 heures à prendre « en bloc » avec un repos de 9 heures au minimum avant la fin de la troisième semaine)	Un seul temps de repos réduit autorisé

16. Le tachygraphe est l'appareil de contrôle, et ses spécifications techniques sont exposées en détail à l'article 10, dans les annexes de l'Accord et dans ses appendices. Il s'agit notamment d'indications concernant l'homologation, l'installation et l'inspection des appareils, l'utilisation des appareils, les prescriptions relatives à la construction, l'essai, l'installation et l'inspection des appareils de contrôle tant analogiques que numériques (tachygraphes), les marques et certificats d'homologation ainsi que les formulaires types de divers documents.

17. La question de la responsabilité assumée par les entreprises de transport, la surveillance des heures de conduite, la communication d'instructions appropriées aux membres des équipages, la vérification régulière des temps consacrés à la conduite, à d'autres travaux et au repos et les sanctions en cas d'infractions commises par des conducteurs sont exposés à l'article 11.



Exemple de configuration d'un tachygraphe numérique : DTCO 1381 © Continental and chip card © Chronoservices

18. Les mesures prises pour assurer l'application de l'Accord en sont un élément essentiel et un volet important de la mise en œuvre du système de tachygraphes numériques sur le terrain. L'Accord (art. 12) donne des indications détaillées sur les contrôles nécessaires effectués sur les routes par les forces de l'ordre. Au cours d'une année civile, 3 % au moins des jours de travail effectués par les conducteurs de véhicules auxquels s'applique le présent Accord doivent être contrôlés, et 30 % au moins du nombre total de jours de travail contrôlés doivent l'être sur les routes et 50 % au moins dans les locaux des entreprises. Les éléments sur lesquels portent les contrôles effectués sur les routes et dans les locaux des entreprises sont également indiqués, tout comme il est précisé que les contrôles doivent être effectués sans discrimination des véhicules, des entreprises et des conducteurs résidents ou non-résidents, et quel que soit le point de départ et d'arrivée du trajet ou le type de tachygraphe. L'article 12 spécifie également les principes de base des échanges d'informations entre pays dans le cadre d'une assistance mutuelle, ainsi que le cadre dans lequel s'inscrivent les infractions et impositions de sanctions (voir annexe VI).

19. Les dispositions finales de l'Accord, notamment en ce qui concerne les critères d'adhésion, le règlement des différends et la procédure d'amendement, figurent dans les articles 14 à 25. Les pays ayant récemment adhéré à l'Accord doivent savoir que celui-ci entrera en vigueur à leur égard cent-quatre-vingt jours après le dépôt de leur instrument de ratification.

## II. Objet, portée et objectifs de la feuille de route

### A. Objet

20. Chacun sait que la fatigue au volant augmente le risque d'accidents graves de la route. L'AETR a pour objet d'empêcher les conducteurs et équipages de véhicules commerciaux effectuant des transports internationaux par route de conduire pendant un nombre d'heures excessif. L'Accord définit également les appareils de contrôle que sont les « tachygraphes », précise les prescriptions techniques relatives à la construction, l'essai, l'installation et l'inspection de ces appareils ainsi qu'à la

vérification des heures de conduite par les autorités compétentes. Le présent Accord est toutefois ouvert à l'adhésion des seuls pays membres de la CEE (art. 14).

21. Compte tenu de l'importance vitale du présent Accord pour les pays partenaires d'EuroMed, des sessions de formation ciblée organisées à la demande des pays dans le cadre du projet EuroMed RRU ont eu lieu en Algérie, en Jordanie, au Maroc et en Tunisie. Des experts de la CEE ont contribué à ces sessions à la suite desquelles l'Algérie, la Jordanie, le Maroc et la Tunisie se sont déclarés prêts à appliquer l'AETR et à utiliser le tachygraphe numérique dans leurs transports internationaux et nationaux. De ce fait, le problème qui s'est posé aux pays partenaires d'EuroMed consistait à trouver le moyen de devenir Partie contractante à l'AETR et de tirer parti de ses dispositions et des cadres largement harmonisés qui avaient été établis.

22. Cherchant à obtenir le soutien de la CEE en vue de l'ouverture de l'AETR à la Jordanie et à d'autres pays partenaires d'EuroMed, S. E. M<sup>me</sup> Lina Shbeeb, Ministre jordanienne des transports, a participé à la soixante-seizième session du Comité des transports intérieurs (CTI) de la CEE qui a eu lieu à Genève du 25 au 27 février 2014. Dans son allocution à l'intention du CTI, elle a fait valoir combien il importait de mettre en place le système de tachygraphes numériques dans les pays méditerranéens non membres de la CEE dans le cadre de l'AETR et a sollicité le soutien du Comité en faveur de l'ouverture de l'Accord aux pays partenaires d'EuroMed qui n'étaient pas membres de la CEE. La même demande a également été formulée par des experts de l'Algérie, de la Jordanie, du Maroc et de la Tunisie, partenaires d'EuroMed, qui ont participé aux septième, huitième et neuvième sessions du Groupe d'experts de l'AETR ainsi qu'à la 109<sup>e</sup> session du Groupe de travail des transports routiers (SC.1), tenue à Genève en 2014. Au cours des débats dans le cadre du CTI, du Groupe d'experts de l'AETR ainsi que du SC.1, l'Union européenne, le CTI et le Président du SC.1 ont appuyé cette demande.

23. À sa neuvième session, tenue à Genève le 27 octobre 2014, le Groupe d'experts de l'AETR a décidé d'apporter son soutien à l'ouverture de l'Accord à l'Algérie, à la Jordanie, au Maroc et à la Tunisie moyennant une révision de l'article 14. Il a arrêté d'un commun accord le libellé d'une proposition d'amendement et a invité une Partie contractante à l'AETR à présenter officiellement la proposition d'amendement à la première occasion. À sa 109<sup>e</sup> session, les 28 et 29 octobre 2014, le SC.1 a adopté la modification proposée de l'article 14, ainsi conçue : Article 14 : « 1. Le présent Accord est ouvert à la signature jusqu'au 31 mars 1971 et, après cette date, à l'adhésion des États membres de la Commission économique pour l'Europe et des États admis à la Commission à titre consultatif conformément au paragraphe 8 ou 11 du mandat de cette Commission. L'adhésion en vertu du paragraphe 11 du mandat de la Commission doit être réservée aux États suivants : Algérie, Jordanie, Maroc et Tunisie. ». Au moment de la rédaction du présent document, faisant suite à la demande officielle présentée au secrétariat par la Turquie et l'Ukraine, la Section des traités de l'Organisation des Nations Unies a publié le 18 février 2015 une « notification dépositaire » en vue de la modification de l'article 14 de l'AETR. Les Parties contractantes à l'AETR disposent de six mois pour formuler des objections et si, selon toute probabilité, aucune objection n'est reçue, le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies annoncera que l'amendement entrera en vigueur trois mois plus tard, c'est-à-dire le 18 novembre 2015.

24. Le présent document, établi conjointement par EuroMed RRU et la CEE, et auquel le Centre commun de recherche a contribué, indique les 11 étapes principales et un certain nombre d'étapes intermédiaires par lesquelles doivent passer les pays qui souhaitent adhérer à l'Accord et l'appliquer (la feuille de route).

25. Les deux premières étapes concernent les travaux préparatoires d'adhésion, notamment en ce qui concerne la coordination et les responsabilités, et l'accent y est

mis sur les questions stratégiques à examiner avant l'adhésion. La troisième étape concerne exclusivement l'adhésion à l'Accord, les critères d'adhésion et les procédures correspondantes. Les aspects importants qui ont trait à la sécurité sont exposés dans les trois grandes étapes qui suivent. Les questions en rapport avec la mise en place du système de cartes tachygraphiques et les ateliers sont exposés ensuite. La feuille de route se termine avec les étapes relatives à la formation, aux mesures d'exécution et aux mesures d'appui. Tous les documents d'ordre législatif ou explicatif figurent en annexe. Cependant, du fait de leur taille, la plupart d'entre eux ne sont disponibles que sous forme électronique.

## **B. Portée et objectifs**

26. Tirant parti de la vaste expérience de la Division des transports de la CEE, du CCR et des organes intergouvernementaux de la CEE administrant l'AETR ainsi que de l'expérience acquise dans le cadre du projet EuroMed grâce à l'assistance technique fournie aux pays partenaires d'EuroMed, cette feuille de route vise à donner des orientations concrètes pour l'adhésion à l'AETR et son application effective. L'un des événements les plus importants des dix dernières années concernant l'AETR est l'introduction obligatoire dans la région paneuropéenne du tachygraphe numérique dans les véhicules commerciaux de plus de 3,5 tonnes, ou transportant plus de neuf personnes, qui effectuent des transports internationaux par route.

27. Il convient de noter que le tachygraphe numérique étant obligatoire sur tous les véhicules nouvellement immatriculés conformément à l'AETR, les Parties contractantes à l'Accord doivent être prêtes à traiter simultanément les opérations techniques et les contrôles de conformité en rapport avec les générations précédentes de méthodes et de matériels d'enregistrement du temps de travail des conducteurs, c'est-à-dire les « tachygraphes analogiques ». En outre, afin de prendre en compte le cas des véhicules immatriculés sur le territoire d'un État qui n'est pas Partie contractante à l'Accord, celui-ci offre aux pays qui sont Parties contractantes la liberté d'exiger, au lieu de l'appareil de contrôle, 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 Partie contractante<sup>3</sup>.

## **III. Feuille de route établie par la CEE, l'UE et dans le cadre du projet EuroMed RRU pour l'adhésion à l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) de 1970 et la mise en œuvre de cet Accord**

28. La feuille de route vise à donner des orientations aux pays partenaires d'EuroMed en vue de l'adhésion à l'AETR et de sa mise en œuvre.

29. La feuille de route propose de passer par 11 grandes étapes qui, si l'on agit de manière adéquate et en temps voulu, permettraient d'appliquer totalement le système sur leurs territoires.

---

<sup>3</sup> Voir art. 3, par. 2 a) de l'AETR.



## **A. Étape 1 : Préparation à l'adhésion**

### **1. Coordination et responsabilités au niveau national**

30. Les règles correspondant à l'AETR peuvent relever de la responsabilité de différents ministères ou administrations selon la structure administrative en place dans le pays. Les ministères, administrations et organismes concernés doivent être identifiés et leurs représentants invités à participer activement au processus de préadhésion.

31. Une liste non exhaustive des ministères, administrations et organismes pourrait comprendre les autorités chargées des transports, des contrôles sur route, ainsi que des opérations d'inspection, de l'intérieur, du travail, de la justice, de l'industrie, du commerce, des finances, de l'éducation et de la formation des conducteurs.

32. Des représentants du secteur privé doivent être consultés et intégrés si possible dans le processus, en tant que représentants de ceux qui appliquent les règlements, c'est-à-dire le secteur des transports, les syndicats de fabricants de véhicules, les associations intervenant dans la prévention des accidents sur le lieu de travail et les organismes de formation.

33. Une coordination officielle de tous les participants au processus de préadhésion doit être organisée.

34. Cependant, chaque pays doit évaluer et définir sa propre structure administrative en fonction de sa culture, de ses procédures générales de fonctionnement, de ses structures hiérarchiques ainsi que du personnel et des compétences disponibles. Les étapes intermédiaires présentées ci-après ne sont que des recommandations et ne doivent pas être considérées comme obligatoires.

### **2. Coordination et supervision générales**

35. Même si les règlements relatifs au tachygraphe numérique peuvent faire intervenir un certain nombre de ministères et/ou d'organismes, la responsabilité principale doit incomber à un ministère ou à un organisme gouvernemental. Dans plusieurs Parties contractantes à l'AETR, il s'agit du Ministère des transports. Dans ce cas, la supervision et coordination générales de toutes les mesures en rapport avec l'AETR doivent être assurées par le ministre compétent.

### **3. Constitution d'un comité national AETR**

36. L'AETR pose des problèmes complexes lorsqu'il s'agit de le mettre en œuvre et d'en garantir le fonctionnement harmonieux dans l'avenir. De plus, même si les règlements applicables au tachygraphe numérique relèvent dans de nombreux pays du Ministère des transports, ils peuvent très bien subir l'influence d'autres ministères ou administrations. De ce fait, la coordination et la coopération entre tous les ministères et autres organismes publics impliqués sont essentielles pour que l'Accord soit convenablement appliqué. C'est la raison pour laquelle il est fortement conseillé de constituer un comité national AETR sous la forme d'un organisme interministériel.

37. L'action du Comité national AETR peut être complétée par les travaux de petits groupes de travail thématiques portant, selon les circonstances et les besoins, sur des aspects particuliers de l'AETR, notamment les questions de sûreté, les cartes, le respect des dispositions et la formation.

### **4. Désignation d'un coordonnateur national AETR**

38. L'autorité de supervision et de coordination désignée doit nommer au plus tôt un coordonnateur national AETR qui traitera en permanence les questions relatives à

l'AETR. Son action revêt une grande importance pour assurer la mise en œuvre avec succès de l'Accord. Le coordonnateur s'emploiera à résoudre les questions de mise en œuvre au niveau national et travaillera avec des membres du public et des acteurs du secteur privé en tenant compte des compétences et des ressources disponibles. Il devra se voir conférer des responsabilités et des pouvoirs et pourra représenter l'autorité compétente lors de réunions internationales.

39. Dans son travail, le coordonnateur doit pouvoir compter sur une équipe d'experts ainsi que sur des compétences extérieures en fonction des circonstances et des besoins. Les Parties concernées doivent elles aussi faire de même.

40. Après l'adhésion, le coordonnateur travaillera également sur des questions concernant la coopération internationale avec les autres États par l'intermédiaire du Groupe de travail des transports routiers et du Groupe d'experts de l'AETR.

41. Les ressources nécessaires, tant humaines que financières, doivent être disponibles.

## **B. Étape 2 : Examen des questions stratégiques avant l'adhésion**

### **1. Étude de l'AETR et de la législation nationale y relative**

42. Le coordonnateur national AETR et les membres du Comité national AETR étudient l'Accord et la législation nationale correspondante. Ils veillent également à ce qu'une traduction de l'AETR soit (le cas échéant) disponible.

### **2. Décision sur la portée et l'applicabilité de l'AETR**

43. L'AETR s'applique au transport international par route. Cependant, plusieurs Parties contractantes en appliquent également les dispositions sur le plan intérieur; c'est le cas de la Fédération de Russie, de la Turquie et des États membres de l'Union européenne. De ce fait, les nouveaux pays adhérents doivent répondre à plusieurs questions essentielles durant la phase de préadhésion, concernant notamment la portée et l'applicabilité, par exemple le transport international seulement ou le transport tant international qu'intérieur; la période de transition appliquée dans le cas du transport intérieur, et l'applicabilité aux véhicules déjà immatriculés.

#### *Transport international seulement*

44. Si un pays décide d'appliquer les dispositions de l'AETR au seul transport international par route, il lui suffit de transposer l'Accord dans la législation nationale. À partir de là, les dispositions de l'Accord entrent en vigueur. Il convient toutefois de noter qu'il pourrait être plus facile pour les pays adhérents d'inscrire un simple renvoi à l'AETR dans leur législation nationale, parce que toute tentative de réécrire le contenu de l'Accord dans sa propre législation pourrait conduire à des discordances et ultérieurement à des conflits.

#### *Transport international et intérieur*

45. Si un pays choisit d'appliquer l'AETR à la fois sur le marché international et le marché intérieur, certaines questions devraient être alors clarifiées, notamment celle de l'identification de la période de transition nécessaire et celle des véhicules auxquels l'Accord s'appliquera. Cependant, il est fortement recommandé qu'en pareil cas les pays appliquent exactement les mêmes règles en évitant d'établir entre les deux marchés des différences qui pourraient devenir source de conflits entre les utilisateurs et ceux qui seraient chargés de veiller au respect des règles.

46. C'est à chaque pays qu'il appartient de décider d'appliquer ou non l'AETR à son transport intérieur.

*Période de transition, priorités et domaines d'applicabilité*

47. Étant donné le caractère international de l'AETR, la décision prise par un État d'appliquer cet accord sur son marché intérieur est sans incidence sur l'AETR proprement dit. Cette décision pourrait être considérée comme s'inscrivant dans le cadre de la préadhésion. Dans ce cas, une période de transition peut être considérée comme une mesure complémentaire. La durée de cette période doit être déterminée en fonction des besoins, de la pratique nationale ainsi que des ressources et connaissances d'experts disponibles de chaque pays. Pour plus d'informations sur la date de la mise en œuvre de l'AETR dans le transport international, voir l'étape 3 : Adhésion à l'AETR.

48. Dans l'AETR, l'usage obligatoire du tachygraphe numérique ne concerne que les véhicules nouvellement immatriculés effectuant des transports internationaux. L'application de l'Accord au transport intérieur peut soulever de nouvelles questions concernant son applicabilité, s'agissant de la prise en compte éventuelle de certaines catégories de véhicules qui circulent déjà sur le marché intérieur et qu'il faudrait obligatoirement équiper d'un tachygraphe numérique, les bus scolaires ou les camions transportant des marchandises dangereuses, par exemple.

49. Pour des raisons de fond ou ayant trait à la formation pendant la période de transition, il serait possible d'utiliser d'autres systèmes d'enregistrement et de contrôle des heures de travail du conducteur, par exemple des feuilles d'enregistrement quotidien remplies à la main par chaque membre d'équipage ou le tachygraphe analogique.

50. Il a été relevé au cours des séminaires nationaux de formation à l'AETR dans les pays partenaires d'EuroMed que les situations climatiques régnant dans certaines parties des pays (la région saharienne, par exemple) peut faire obstacle à la mise en œuvre intégrale de l'AETR. De tels cas pourraient relever de l'article 9 : Dérogations, qui prévoit la possibilité pour le conducteur de déroger à l'Accord dans certaines conditions.

### C. Étape 3 : Adhésion à l'AETR

51. L'article 14 de l'AETR énonce les critères d'adhésion. Actuellement, seuls les États membres de la CEE peuvent adhérer à l'Accord. À sa 109<sup>e</sup> session, tenue les 28 et 29 octobre 2014, le Groupe de travail des transports routiers (SC.1) a adopté, à la demande de certains pays partenaires d'EuroMed et sur la recommandation de son groupe d'experts de l'AETR, la modification proposée de l'article 14, ouvrant ainsi l'Accord à l'adhésion de certains pays partenaires d'EuroMed. La modification proposée est ainsi conçue :

52. « 1. Le présent Accord est ouvert à la signature jusqu'au 31 mars 1971 et, après cette date, à l'adhésion des États membres de la Commission économique pour l'Europe et des États admis à la Commission à titre consultatif conformément au paragraphe 8 ou 11 du mandat de cette commission. L'adhésion en vertu du paragraphe 11 du mandat de la Commission doit être réservée aux États suivants : Algérie, Jordanie, Maroc et Tunisie. ».

53. Conformément aux procédures formelles énoncées dans l'Accord, et faisant suite à la demande officielle présentée par la Turquie et l'Ukraine et à la « notification dépositaire » en vue de la modification de l'article 14 de l'AETR publiée le 18 février 2015 par la Section des Traités de l'Organisation des Nations Unies, l'AETR devrait

en principe, si cette proposition n'est pas contestée dans les six mois par une Partie contractante, être ouvert à l'adhésion de l'Algérie, de la Jordanie, du Maroc et de la Tunisie le 18 novembre 2015. Les pays qui souhaitent adhérer à l'AETR doivent soumettre au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies une demande officielle prenant la forme d'un « instrument d'adhésion ».

54. Cet instrument doit être signé par l'une des trois autorités spécifiées, c'est-à-dire le chef de l'État, le chef de gouvernement ou le Ministre des affaires étrangères. Aucune forme spécifique n'est imposée, mais l'instrument doit comporter les éléments suivants :

- Titre, date et lieu de conclusion du traité considéré;
- Nom et titre complets de la personne signant l'instrument, c'est-à-dire le chef de l'État, le chef de gouvernement ou le Ministre des affaires étrangères ou toute autre personne agissant à ce titre ou qui a été investie des pleins pouvoirs à cet effet par l'une des autorités susmentionnées;
- Expression sans ambiguïté de la volonté du Gouvernement, agissant au nom de l'État, de se considérer comme lié par le traité et de s'engager à en respecter et appliquer scrupuleusement les dispositions;
- Date et lieu d'établissement de l'instrument;
- Signature du chef de l'État, du chef de Gouvernement ou du Ministre des affaires étrangères (le seul sceau officiel ne suffit pas) ou de toute autre personne agissant alors à ce titre ou qui a été investie des pleins pouvoirs à cet effet par l'une des autorités susmentionnées.

55. Un modèle d'instrument d'adhésion est présenté à la page 14.

56. Un instrument d'adhésion ne prend effet qu'après avoir été déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies au Siège de l'ONU à New York. La date de dépôt est normalement enregistrée comme étant celle à laquelle l'instrument a été reçu au Siège. Il est conseillé aux pays de remettre ces instruments directement à la Section des traités du Bureau des affaires juridiques de l'ONU afin qu'il y soit rapidement donné suite. La personne qui remet l'instrument de ratification n'a pas nécessairement à être investie des pleins pouvoirs. En plus de leur remise en main propre, les instruments peuvent également être envoyés par la poste à la Section des traités. Conformément à la pratique du depositaire, la copie signée d'un instrument envoyée dans un premier temps par télécopie ou par courrier électronique peut être acceptée en dépôt, mais l'État en question doit également fournir l'original à la Section des traités le plus tôt possible par la suite.

57. En outre, il convient de noter que l'AETR entre en vigueur dans chaque pays cent quatre-vingts jours après le dépôt de son instrument d'adhésion. Passé ce délai, chaque pays doit se conformer à toutes les dispositions de l'Accord. Cependant, il ressort de l'expérience acquise en Europe que les pays adhérant à l'AETR peuvent avoir besoin de plus de cent quatre-vingts jours avant d'être en mesure d'appliquer intégralement l'Accord. C'est la raison pour laquelle il est fortement recommandé que les nouveaux pays adhérant à l'Accord sollicitent une période de transition afin de bénéficier du temps nécessaire pour appliquer toutes les réformes à mettre en place, afin de se conformer pleinement aux dispositions et prescriptions de l'AETR.

58. Un tel cas s'est présenté lorsque la Géorgie a déposé en 2011 son instrument d'adhésion à l'AETR, instrument dans lequel le pays sollicitait une période de

transition de deux ans, ce qui lui a été accordé<sup>4</sup>. La formulation exacte est la suivante :  
« *Le Gouvernement de la Géorgie se réserve le droit de prendre des mesures au cours de la période transitoire à l'égard de la mise en œuvre du tachygraphe numérique par les Parties contractantes à l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) du 1<sup>er</sup> juillet 1970, au cours de la période de deux ans après l'adhésion de la Géorgie à l'Accord AETR.*

[https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XI-B-21&chapter=11&lang=en#EndDec](https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-21&chapter=11&lang=en#EndDec).

59. Des informations et procédures dont il faut tenir compte pour l'adhésion des pays à l'AETR figurent dans la Convention de Vienne sur le droit des traités de 1969<sup>5</sup>. Le Manuel et les autres ressources disponibles peuvent être consultés sur le site du Bureau des affaires juridiques.

---

<sup>4</sup> Aucun des autres États parties n'avait formulé d'objection à cette réserve à la fin de la période de six mois à compter de la date de communication par le Secrétaire général; de ce fait, ils sont réputés avoir accepté la réserve et accordent la période de transition de deux ans sollicitée.

<sup>5</sup> La Convention de Vienne sur le droit des traités est un traité portant sur le droit international applicable aux traités conclus entre les États. Elle a été adoptée le 22 mai 1969 et ouverte à la signature le 23 mai 1969. Elle est entrée en vigueur le 27 janvier 1980 et en avril 2014 avait été ratifiée par 114 États. Elle reprend des règles qui font déjà partie du droit international coutumier.

**ANNEXE 5 -MODÈLE D'INSTRUMENT D'ADHÉSION**

**(À signer par le chef d'État, le chef de gouvernement ou le ministre  
des affaires étrangères)**

**ADHÉSION**

---

**CONSIDÉRANT QUE** le/la [titre du traité, de la convention, de l'accord, etc.] a été [conclu, adopté, ouvert à la signature, etc.], à [lieu], le [date],

**NOUS** [nom et titre du chef d'État, du chef de gouvernement ou du ministre des affaires étrangères], déclarons que le Gouvernement [nom de l'État], après avoir examiné [le traité, la convention, l'accord, etc.], adhère [au traité, etc.] en question et a l'intention de l'exécuter et d'en appliquer les dispositions en bonne foi.

**EN FOI DE QUOI**, j'ai signé l'instrument d'adhésion, à [lieu], le [date].

[Signature]

## **D. Étape 4 : Niveaux de sécurité**

### **1. Vérifier l'incidence sur la compatibilité avec la législation sur la protection des données**

60. La protection des données à caractère personnel et de la vie privée des individus constitue un droit de l'homme fondamental. La loi sur la protection des données accorde certains droits aux objets des données, c'est-à-dire les individus, et impose aux contrôleurs des données certaines responsabilités.

61. Les tachygraphes numériques enregistrent et stockent les données à caractère personnel sur des cartes tachygraphiques. Ces données, leur enregistrement, leur stockage, les modalités pour y accéder, leur transfert et leur utilisation entrent dans le champ d'application des règles de protection des données. De ce fait, toutes les procédures concernant la collecte, l'utilisation, le transfert et le stockage de ces données doivent être conformes à la législation nationale en vigueur y relative ou adaptées à cette législation.

### **2. Définir les critères que doivent remplir les personnes qui s'occupent des clefs (sûreté du personnel)**

62. Afin de respecter le niveau de sécurité exigé, les responsables de la gestion du système de tachygraphes numériques doivent se conformer à la définition qui en est donnée dans la politique de l'Autorité de certification racine européenne (ERCA). Cela signifie que le personnel se voit confier des rôles spécifiques en fonction de ses attributions (agent, administrateur, opérateur et vérificateur), nul n'étant autorisé à exercer plusieurs rôles de confiance.

## **E. Étape 5 : Établir une politique en matière de sûreté**

### **1. Élaborer une politique de sûreté à l'échelle nationale sur la base de la politique de l'ERCA et du modèle de politique de sûreté nationale**

63. Chaque pays doit s'acquitter de son obligation et élaborer une politique de sûreté à l'échelle nationale. Cette politique doit être conforme aux règles et suivre le modèle de l'ERCA. Une politique de sûreté au niveau national est indispensable afin que les clefs, certificats et matériels (cartes, unités embarquées et capteurs de mouvement) soient administrés de manière fiable et sécurisée par toutes les parties concernées.

64. La politique de sûreté à l'échelle nationale doit englober, le cas échéant, les opérations ci-après :

- Délivrance de cartes tachygraphiques, y compris de clefs et certificats;
- Délivrance des clefs et certificats des unités embarquées;
- Délivrance des clefs des capteurs de mouvement;
- Gestion des clefs des Parties contractantes.

### **2. Communiquer la politique au CCR et à la CEE et la faire approuver par le CCR**

65. Après avoir élaboré la politique de sûreté à l'échelle nationale en respectant les préalables et instructions de l'ERCA, chaque pays doit soumettre officiellement sa politique à l'ERCA et en solliciter l'agrément. Le processus d'agrément a pour objet de garantir des niveaux de sûreté comparables dans chaque pays adhérant à l'AETR. Il convient de noter que l'ERCA ne met ses services de certification des clefs à la

disposition d'un pays que si l'examen de la politique permet de conclure à l'existence de motifs suffisants d'estimer que l'ensemble des prescriptions a été respecté.

66. Le document servant de modèle de politique nationale de sûreté prônée par l'ERCA, intitulé « European Root Policy V2.1 », figure à l'annexe IV.

### **3. Audit et mise à jour périodiques de la politique**

67. Chaque pays a l'obligation de procéder périodiquement à un audit de sa politique en matière de sûreté afin de s'assurer qu'elle demeure conforme aux prescriptions de la politique de l'ERCA. Chaque pays est tenu d'effectuer le premier audit dans les douze mois suivant le début des opérations relevant de la politique approuvée. Lorsqu'un audit permet d'établir qu'il n'existe pas d'éléments de preuve attestant d'une non-conformité, l'audit suivant peut être effectué dans les vingt-quatre mois. Lorsqu'un audit aboutit à un constat de non-conformité, l'audit suivant doit être effectué dans les douze mois. Chaque pays doit rendre compte des résultats de l'audit et communiquer à l'ERCA le rapport d'audit. Celui-ci doit définir les mesures correctives à prendre, assorties d'un calendrier de mise en œuvre, pour que le pays s'acquitte de ses obligations.

### **4. Dépôt des demandes de certification des clefs de contrôle avant la session de l'ERCA**

68. Il s'agit là d'une procédure cruciale que chaque pays doit suivre afin d'avoir l'assurance qu'il a mis en place tous les éléments indispensables pour achever avec succès la procédure officielle de certification des clefs de l'ERCA. Les clefs de contrôle sont utilisées pour les vérifications préliminaires, mais surtout pour obtenir un certificat d'homologation de type. Il n'y a aucune obligation à présenter une demande de clefs de contrôle en vue d'obtenir un certificat afin de bénéficier des services de l'ERCA concernant les clefs racines. Dans tous les cas, l'utilisation de matériel avec de véritables clefs sera autorisée une fois achevées les trois étapes de l'homologation de type. Il convient de mentionner que des clefs de contrôle seront nécessaires pour assurer la formation qui doit suivre.

## **F. Étape 6 : Mise en place et à jour d'une politique nationale de gestion des risques**

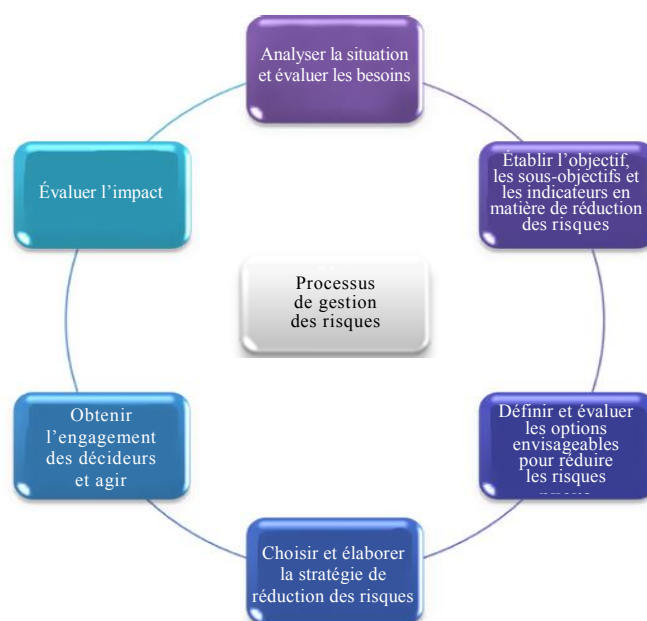
69. La sûreté du système de tachygraphes est l'une des caractéristiques fondamentales de sa fonction. C'est pourquoi elle doit être maintenue à toutes les étapes et pouvoir s'adapter pour faire face à l'apparition de toute menace éventuelle. Une politique de gestion des risques doit être élaborée et mise en œuvre aux niveaux national et international afin que les diverses parties prenantes puissent anticiper les risques et concevoir des contre-mesures, le cas échéant.

70. C'est pourquoi la gestion de ces risques est, dans la pratique, une tâche de première importance comportant une série d'étapes consécutives. Il est également possible de la décomposer en six étapes, allant de la détermination du problème à l'évaluation des mesures de lutte. Il s'agit là d'un processus itératif et non pas d'une séquence linéaire. Les six étapes peuvent être considérées comme un cycle important à suivre pour que les gouvernements puissent prendre des décisions en connaissance de cause concernant le système de tachygraphes numériques. Ces étapes sont les suivantes :

- Analyser la situation et évaluer les besoins;
- Etablir l'objectif, les sous-objectifs et les indicateurs en matière de réduction des risques;



- Définir et évaluer les options envisageables pour réduire les risques;
- Choisir et élaborer la stratégie de réduction des risques;
- Obtenir l'engagement des décideurs et agir;
- Évaluer l'impact.



#### *Processus de gestion des risques*

71. Idéalement, le processus décisionnel en matière de gestion des risques doit être orchestré par un petit groupe de travail thématique relevant du Comité national AETR (voir activité 1.3) qui peut faire appel à des experts des divers ministères concernés, et encourage la communication parmi ces ministères, ainsi qu'à d'autres groupes de parties prenantes. Ce groupe de travail doit généralement comprendre, au minimum, des représentants des autorités chargées de l'homologation de type, du respect des règles, de la délivrance des cartes, des agréments et des audits des ateliers ainsi que des autorités appelées à définir, mettre en œuvre et vérifier les politiques de sûreté aux niveaux national et international.

72. Chaque pays devra trouver la structure organisationnelle qui répond le mieux à ses besoins et qui sera le plus susceptible de déboucher sur une coopération. Le processus décisionnel en matière de gestion des risques et le degré adéquat d'appropriation des parties concernées constituent souvent un facteur déterminant de réussite qui devrait soigneusement être pris en considération et qu'il faudrait clairement faire connaître dès le départ. Certes, chaque problème peut nécessiter une approche différente, mais la formulation d'un processus décisionnel peut contribuer à accroître la transparence et à faire en sorte que les diverses parties sachent à quoi s'attendre et comprennent comment elles peuvent effectivement contribuer au processus.

73. Une liste non exhaustive des risques qui peuvent surgir en cours d'utilisation du système de tachygraphes numériques et un plan d'action indicatif à appliquer par la suite figurent à l'annexe VIII.

## **G. Étape 7 : Mise en place du système de cartes tachygraphiques numériques**

74. La délivrance de cartes à toutes les parties concernées constitue l'un des aspects fondamentaux et l'une des fonctions essentielles du tachygraphe numérique : il existe des cartes individualisées distinctes pour les conducteurs professionnels, les entreprises de transport, le personnel des ateliers et les membres des forces de l'ordre. Chaque pays doit prendre des décisions déterminantes et s'engager dans cette direction en adoptant des mesures concrètes.

### **1. Décider d'élaborer et de délivrer ses propres cartes, ou d'utiliser des cartes qui sont déjà homologuées**

75. Chaque pays devra décider d'élaborer et de délivrer ses propres cartes, ou d'utiliser des cartes qui sont déjà homologuées.

76. Dans le premier cas, il lui faut les faire homologuer. L'acquisition de trois certificats (fonctionnement, sécurité et interopérabilité) permet d'obtenir le certificat d'homologation de type. Il est évident que l'accomplissement de cette procédure prend beaucoup de temps.

77. Dans le second cas, la procédure est simplifiée car il suffit d'adapter et d'obtenir une homologation de type pour une carte déjà homologuée par une autre Partie contractante de l'AETR. Il convient de noter, cependant, que même dans ce cas le CCR exige une vérification de l'interopérabilité pour s'assurer que les cartes du pays comportant les clefs de chiffrement de pays sont pleinement compatibles avec toutes les unités embarquées homologuées.

### **2. Établir une autorité chargée de la délivrance des cartes**

78. Il faut établir l'autorité nationale chargée de la délivrance des cartes. Cette autorité peut être centralisée (chargée de la base de données, du système de traitement des demandes, ainsi que de la personnalisation et de la délivrance des cartes) ou décentralisée, chargée uniquement des bureaux administratifs procédant au traitement des demandes en se référant à une base de données centralisée, les cartes pouvant être personnalisées soit à partir du bureau central soit dans les bureaux administratifs.

79. L'autorité chargée de la délivrance des cartes doit :

- Désigner le fabricant des cartes tachygraphiques vierges, ce qui fait généralement l'objet d'une procédure d'appel d'offres;
- Nommer un agent chargé de personnaliser les cartes et une autorité nationale de certification, de nouveau sur la base d'un appel à candidature;
- Mettre en place la structure de délivrance des cartes au sein de l'autorité chargée de la délivrance des cartes (installation d'une réception et d'un système de distribution des cartes, mise en œuvre des méthodes de travail, établissement d'une connexion avec la base nationale de données sur les permis de conduire et création d'une base de données sur les cartes tachygraphiques, établissement d'une connexion avec les bases de données sur les cartes tachygraphiques des pays participants – système TachoNET ou autre système équivalent qui assure le partage des informations avec toutes les autres Parties contractantes)<sup>6</sup>; il convient cependant de noter que les pays non membres de l'Union européenne

<sup>6</sup> Il est important de souligner que le partage des informations par le biais du système TachoNET ou de tout autre système équivalent ne permet pas de partager toutes les informations nationales avec l'ensemble des adhérents à l'AETR; il s'agit davantage d'un moyen de s'assurer qu'un seul individu ne présente pas de demande de carte de conducteur auprès de plusieurs Parties contractantes.

n'ont pas directement accès au système TachoNET. Actuellement, l'accès n'est possible que par l'intermédiaire des États membres de l'Union européenne.

80. L'autorité chargée de la délivrance des cartes doit également accomplir les tâches suivantes :

- Valider la demande de chaque demandeur;
- Identifier le détenteur de la carte;
- Vérifier l'unicité de chaque carte de conducteur;
- Produire le certificat correspondant à la carte;
- Produire et personnaliser les cartes (en faisant appel au fabricant de cartes vierges et à l'agent chargé de personnaliser les cartes qui ont été désignés);
- Distribuer et remettre les cartes à leurs titulaires légaux respectifs;
- Révoquer un certificat associé à une carte en cas de perte, de vol, de mauvais fonctionnement ou de confiscation de la carte.

81. La recommandation de la Commission européenne relative au système TachoNET datée du 13 janvier 2010 figure à l'annexe V.

### **3. Élaborer et approuver des procédures pour tous les types de demandes de cartes : première délivrance, remplacement, échange, renouvellement**

82. L'autorité chargée de la délivrance des cartes doit élaborer et approuver toutes les procédures appropriées en rapport avec la première délivrance, le remplacement, l'échange et le renouvellement des cartes, quel qu'en soit le type. Cette étape comprend également les procédures qui doivent s'appliquer entre cette autorité, le fabricant de cartes vierges, l'agent chargé de personnaliser les cartes et toute autre autorité et entité juridique participant au système.

83. Il convient de relever qu'il doit incomber à l'autorité chargée de la délivrance des cartes de délivrer ou remplacer les cartes dans de brefs délais (jours) car la conduite sans carte est interdite, à moins que le conducteur n'ait rempli une déclaration officielle de perte ou de vol.

### **4. Créer une base de données fiable accessible à toutes les parties**

84. Toutes les parties concernées devraient avoir une connaissance suffisante de l'état de la mise en oeuvre et de l'utilisation du système de tachygraphes numériques dans le pays, ce qui est possible moyennant la création d'un système électronique fiable pour rassembler et stocker les données, qui soit accessible à toutes les parties associées à ce système. Cette base de données pourrait alors être utilisée à des fins de statistique, de sûreté et de référence, sous réserve qu'elle soit conforme à la législation applicable à la protection des données à caractère personnel.

### **5. Caractéristiques supplémentaires des cartes à vérifier par la CEE**

85. Les caractéristiques classiques et supplémentaires des cartes, telles qu'elles ont été conçues et introduites au moment de leur fabrication, doivent être communiquées à la CEE, vérifiées et homologuées, afin que les cartes soient pleinement conformes à l'AETR.

## H. Étape 8 : Établissement du réseau d'ateliers

86. Tous les tachygraphes numériques doivent être, à un moment donné, activés, étalonnés, contrôlés et finalement mis hors service. Les ateliers doivent en principe fournir ce soutien de première ligne et ce savoir-faire.

### Fonctionnement en parallèle des tachygraphes analogiques

Même si l'AETR stipule que la mise en place d'un tachygraphe numérique est obligatoire sur tous les véhicules nouvellement immatriculés, un pays doit être en mesure, s'agissant de la législation, des moyens techniques ainsi que des méthodes et du matériel de contrôle, de mener à bien les activités mentionnées précédemment (activation, étalonnage, inspection, mise hors service) dans le cas des tachygraphes analogiques également, et cela parce que ces tachygraphes existent toujours et seront opérationnels jusqu'à ce que les véhicules qui en sont équipés soient retirés de la circulation.

#### 1. Adopter ou modifier les dispositions législatives nationales sur l'agrément des ateliers

87. Certains pays qui ne sont pas Parties contractantes à l'AETR ont édicté une législation nationale sur les temps de travail et de repos des conducteurs professionnels, et celle-ci comprend également des dispositions relatives à l'utilisation du tachygraphe analogique. Si tel est le cas, cette législation doit être modifiée afin d'être conforme aux dispositions de l'AETR relatives aux tachygraphes tant analogiques que numériques.

88. Il faudrait prêter une attention particulière à l'absence dans un pays de système d'enregistrement et de contrôle des heures de travail des conducteurs professionnels. Si tel est le cas, il est absolument nécessaire d'instaurer, en se conformant aux dispositions de l'AETR, une législation nationale régissant l'agrément des ateliers pour toutes les opérations techniques à réaliser sur les tachygraphes tant numériques qu'analogiques embarqués sur les véhicules.

#### 2. Établir des critères pour les ateliers

89. Il est recommandé d'appliquer deux ensembles de critères pour l'agrément des ateliers : les compétences techniques, et les installations et l'aptitude des demandeurs (ateliers et installateurs). Le meilleur moyen d'évaluer les compétences techniques est de vérifier si les ateliers sont équipés du matériel approprié et/ou homologué pour mener à bien les opérations indispensables concernant les tachygraphes et si tous les techniciens qui effectuent les travaux ont achevé avec succès la formation appropriée. Les techniciens désignés doivent avoir une bonne réputation, fournir une déclaration signée d'aptitude, prouver leurs compétences et leur formation technique et être titulaires d'un certificat de formation sur tachygraphes (analogiques et numériques).

90. Les ateliers et leur personnel doivent avoir une bonne réputation étant donné qu'ils ont à réaliser les systèmes de scellement et d'étalonnage, lesquels sont utilisés comme éléments de preuve d'infractions quant au nombre d'heures du conducteur. Cette confiance/réputation peut être traitée au cours de l'étape d'homologation (voir annexe X : Lignes directrices relatives à l'agrément des ateliers).

### 3. Désigner l'autorité chargée de l'agrément des ateliers

91. Le système de tachygraphes numériques ne peut fonctionner tant qu'une autorité chargée de l'agrément des ateliers n'aura pas été désignée. C'est cette autorité qui aura à faire appliquer les critères de sélection pour l'agrément des ateliers. Ce pourrait être l'un des groupes de travail thématiques proposés dans le paragraphe 1.5 de l'activité 1 du présent document et son action ne doit pas se limiter à la sélection et l'agrément des ateliers réalisés dans un premier temps, mais doit consister à les évaluer et les certifier en permanence. C'est pourquoi cette autorité doit également :

- Décider de la période de validité des agréments des ateliers<sup>7</sup>;
- Arrêter les taxes à acquitter en matière d'agrément et/ou de renouvellement;
- Réaliser (ou faire réaliser) des contrôles à intervalles réguliers des ateliers, de chacun des techniciens, des enregistrements, du matériel et des éléments liés à la sécurité<sup>8</sup>;
- Veiller à ce que les critères d'agrément soient revus à intervalles réguliers afin que les évolutions et l'expérience acquise soient prises en compte;
- Veiller à ce que les demandes de cartes d'atelier soient vérifiées et validées et que des cartes ne soient pas délivrées de manière injustifiée.

92. Cette autorité devra également être en mesure de procéder régulièrement à des audits des ateliers une fois qu'ils ont été agréés et d'adopter des sanctions disciplinaires en étant autorisée à retirer chaque fois que nécessaire les agréments accordés aux ateliers.

93. Il convient de noter que chaque pays doit être en mesure de définir sa propre procédure pour l'agrément des ateliers.

94. Enfin, l'autorité désignée pour l'agrément des ateliers doit être portée à la connaissance de la CEE.

### 4. Établir un réseau suffisant d'ateliers autorisés

95. Un nombre suffisant d'ateliers sur le territoire de la Partie contractante doit être approuvé par l'autorité nationale correspondante, afin de faciliter avec le maximum d'efficacité et d'efficience toutes les opérations techniques (installation, activation, étalonnage, inspections périodiques, téléchargement et mise hors service) effectuées sur le matériel tachygraphique embarqué sur les véhicules dans le pays.

96. Comme mentionné précédemment, l'autorité compétente ne doit pas tenter d'intervenir dans l'organisation commerciale des ateliers, si ce n'est qu'ils sont assez nombreux et qu'ils satisfont à toutes les prescriptions légales.

### 5. Communiquer à la CEE une liste des ateliers agréés afin qu'elle gère une base de données et informe toutes les Parties contractantes

97. La liste initiale des ateliers agréés doit être envoyée à la CEE afin qu'elle en prenne note et en informe en conséquence toutes les Parties contractantes à l'Accord.

<sup>7</sup> Limitée de préférence à une année sans être renouvelée automatiquement, mais après un audit approfondi.

<sup>8</sup> Des fonctionnaires surveilleront les opérations techniques et processus des ateliers au cours de l'étalonnage, de la réparation, du scellement et/ou d'autres étapes de la maintenance des matériels liés aux tachygraphes numériques mais ils n'y participeront pas car les véhicules doivent être mis en conformité le plus rapidement possible.

98. Cette liste devrait être périodiquement mise à jour et communiquée à la CEE à la suite des vérifications et des contrôles de conformité réalisés par l'autorité nationale compétente.

99. Cette étape est très importante, afin que les conducteurs étrangers sachent où ils peuvent faire réparer leur tachygraphe en cas de panne.

## **I. Étape 9 : Formation**

### **1. Élaboration de cartes et d'appareils pour la formation**

100. Afin de former convenablement toutes les parties qui interviennent dans le système de tachygraphes numériques, il est évident que le matériel, y compris les cartes et appareils tachygraphiques numériques, doit être mis au point. Ce matériel, utilisé pour la formation, doit être conforme à toutes les normes qui s'appliquent aux appareils effectivement commercialisés.

101. Il convient de noter cependant que, par mesure de sécurité, les clefs des appareils, unités embarquées et cartes utilisées pour la formation sont des clefs de contrôle et non de « véritables clefs », ce qui empêche d'utiliser le matériel de formation (cartes) comme deuxième carte ou carte supplémentaire pour la conduite.

### **2. Formation des conducteurs, entreprises, installateurs, techniciens d'ateliers et agents de contrôle**

102. La mise en place du tachygraphe numérique entraîne de nouvelles obligations pour les entreprises de transport et les conducteurs professionnels. Elle impose également aux ateliers des prescriptions plus rigoureuses afin que ce matériel d'enregistrement soit convenablement étalonné et réparé. De plus, la mise en place du tachygraphe numérique s'accompagne de nouvelles procédures à appliquer par les forces de l'ordre pour vérifier la conformité avec la législation applicable. De toute évidence, il est donc absolument indispensable, pour que l'AETR soit appliqué avec succès, que tous les intervenants reçoivent une formation à toutes les étapes (conception, mise en œuvre et utilisation du tachygraphe numérique), notamment les agents des autorités compétentes, les organismes chargés du respect des règles, les administrateurs et le personnel de bureau des entreprises de transport, les conducteurs, les ateliers, les installateurs, les techniciens et les conseillers en matériel de sécurité.

103. Une liste non exhaustive des formations que ce groupe de travail pourrait concevoir, mettre en œuvre (ou faire mettre en œuvre) et superviser serait la suivante :

- Activités de sensibilisation;
- Stages de formation distincts pour les entreprises de transport, les conducteurs professionnels, les ateliers et les membres des forces de l'ordre;
- Démonstrations sur le terrain;
- Cours théoriques.

104. Cela dit, les stages de formation pour les ateliers sont généralement assurés par les fabricants de tachygraphes qui connaissent parfaitement les activités des ateliers. Les fabricants peuvent former les conducteurs et les formateurs des entreprises ainsi que les formateurs des forces de l'ordre.

## **J. Étape 10 : Mise en application effective**

105. Le tachygraphe demeure le principal appareil de contrôle utilisé par les forces de l'ordre pour garantir le respect des règles de sécurité routière par les conducteurs professionnels. C'est pourquoi la mise en application effective était, est et demeurera l'aspect essentiel de la mise en œuvre du système de tachygraphes numériques et devrait être l'un des volets les plus importants des procédures de gestion des risques.

### **1. Adopter ou modifier les dispositions législatives habilitant les agents de contrôle à mener les activités de contrôle**

106. Les Parties contractantes appliquant l'AETR sont censées prendre en compte, par l'intermédiaire de l'organe de coordination qu'elles auront désigné, les aspects relatifs à la mise en application effective à leurs niveaux nationaux respectifs, et définir une stratégie d'application, ce qui peut être réalisé par un groupe de travail dédié, comme indiqué précédemment dans l'étape 1 (1.5 – Groupe de travail sur le respect des règles), placé sous l'autorité du Comité national AETR et/ou sous la responsabilité de l'autorité compétente pour faire appliquer le droit dans chaque pays.

### **2. Doter les agents de contrôle d'un équipement satisfaisant**

107. Les forces de l'ordre devraient être équipées des appareils et instruments nécessaires pour être en mesure de s'acquitter de leurs tâches au cours des contrôles. Une liste non exhaustive de ces appareils et matériels comprendrait :

- Des cartes électroniques pour évaluer et imprimer les données stockées dans un tachygraphe numérique;
- Des clefs de téléchargement pour récupérer les données stockées dans les tachygraphes numériques;
- Des ordinateurs et imprimantes;
- La Directive européenne 2009/5/CE (classement des infractions au système de tachygraphes numériques) qui figure à l'annexe VI. C'est une référence utile pour les pays non membres de l'Union européenne.

## **K. Étape 11 : Création d'un service d'assistance opérationnel**

- Un service d'assistance opérationnel pour les questions liées à l'AETR devrait fournir des informations et un soutien à tous les intervenants dans le cadre de l'AETR et des procédures relatives au tachygraphe numérique. Il fournirait des indications au sujet de la législation, des procédures et d'autres questions liées à l'AETR ainsi que des réponses à des questions fréquemment posées. Son soutien pourrait emprunter différents canaux tels que les lignes téléphoniques gratuites, les sites Internet, la messagerie instantanée ou la messagerie électronique;
- Les associations nationales de transport de voyageurs et de marchandises peuvent également contribuer à la création et au fonctionnement de ce service d'assistance ou d'un service analogue en répondant à des questions posées par les professionnels du transport routier.

