



---

**Commission économique pour l'Europe**

Comité des transports intérieurs

**Groupe de travail des transports routiers****Groupe d'experts de l'Accord européen relatif au travail des équipages  
des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR)****Seizième session**

Genève, 16 octobre 2017

Point 3 de l'ordre du jour provisoire

**Programme de travail : Feuille de route pour l'adhésion à l'AETR****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**

Le présent document, soumis par le secrétariat, contient la version révisée de la feuille de route pour l'AETR, établie sur la base des observations formulées par les experts à la quinzième session du Groupe d'experts de l'AETR (ECE/TRANS/SC.1/GE.21/37, par 16).



## Table des matières

	<i>Page</i>
I. Introduction .....	3
A. L'Accord.....	3
B. Principales dispositions de l'AETR.....	4
II. Objet, portée et objectifs de la feuille de route.....	6
A. Objet .....	6
B. Portée et objectifs .....	7
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 .....	7
A. Étape 1 : Préparation à l'adhésion .....	8
B. Étape 2 : Prise en compte des questions stratégiques avant l'adhésion .....	9
C. Étape 3 : Adhésion à l'AETR .....	10
D. Étape 4 : Niveaux de sûreté .....	11
E. Étape 5 : Établir une politique en matière de sûreté.....	11
F. Étape 6 : Mise en place et administration d'une politique nationale de gestion des risques .....	12
G. Étape 7 : Mise en place du système de cartes tachygraphiques numérique .....	13
H. Étape 8 : Établissement du réseau d'ateliers.....	14
I. Étape 9 : Formation .....	16
J. Étape 10 : Contrôle de l'application .....	17
K. Étape 11 : Établissement d'un service d'assistance opérationnelle .....	17

## I. Introduction

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 causent la mort ou des blessures graves augmente d'environ 50 % en raison de l'ampleur des masses et des volumes des véhicules impliqués, et parce qu'un conducteur fatigué qui s'est endormi ne peut freiner ou faire un écart pour éviter l'accident ou en réduire la gravité.
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.
3. En principe, les conducteurs devraient se rendre compte qu'ils sont en train de s'endormir de fatigue, et ils pourraient 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 d'ignorer les risques. Cela dit, dans les deux cas cités ici, il s'agit souvent de manifestations à un stade précoce de la fatigue. Par la suite, les conducteurs ne sont généralement plus à même d'apprécier leur niveau de fatigue.
4. Souvent, les conducteurs fatigués peuvent tomber dans un « microsommeil » 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 peut rien tenter 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 cause 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.

### A. 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'éviter que les conducteurs et équipages de véhicules utilitaires de plus de 3,5 tonnes ou transportant plus de neuf personnes qui effectuent des transports internationaux par route puissent 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 les conditions de concurrence entre les entreprises.
8. À cette fin, l'AETR régleme 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 en ce qui concerne la vérification des heures de conduite par les autorités compétentes.
9. En réglementant les temps de conduite et de repos des conducteurs de véhicules utilitaires utilisés dans le transport international, l'AETR établit dans le secteur du transport routier une uniformité de traitement qui favorise une « concurrence loyale » et introduit des règles sociales adéquates en imposant des « conditions de travail décentes ».
10. En juillet 2016, 51 États membres étaient Parties contractantes à l'AETR et la plupart d'entre eux en appliquaient aussi les dispositions au transport intérieur<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Au niveau de l'Union européenne, cette question fait l'objet du Règlement (UE) n° 165/2014, du Règlement (UE) n° 2016/799 et du Règlement (CE) n° 561/2006.

11. L'AETR 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).

12. 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.

13. 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 veille à préserver 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 des tachygraphes numériques sur leur parc de véhicules pour tirer avantage du cadre largement harmonisé de l'AETR<sup>2</sup>.

## B. Principales dispositions de l'AETR

14. 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.

15. 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.

16. Selon l'Accord, la durée de conduite journalière ne doit pas dépasser neuf heures et peut être portée à dix heures au maximum, mais au plus 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 énonce 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 spécifiée 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 h maximum	10 h maximum (au plus 2 fois par semaine)	56 h maximum		90 h maximum
REPOS	45 mn ou 15 mn + 30 mn minimum	11 h minimum	9 h minimum (au plus 3 fois par semaine)	45 h minimum (après 6 x 24 h au plus tard)	24 h minimum (compensation de 21 h à prendre « en bloc » avec un repos de 9 h au minimum avant la fin de la troisième semaine)	Un seul temps de repos réduit autorisé

<sup>2</sup> Pour plus d'informations, voir le texte de l'AETR en annexe (dans la version élargie du présent document uniquement) 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 (dans la version élargie du présent document uniquement).

17. 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.

18. 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 traitées en détail à l'article 11.



19. Les mesures prises pour veiller à 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 les sanctions appliquées.

20. 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 être informés 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

21. Comme il a été dit, la fatigue au volant augmente le risque d'accidents graves de la route. L'AETR a donc pour objectif d'éviter que les conducteurs et équipages de véhicules utilitaires effectuant des transports internationaux par route ne puissent 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.

22. L'Accord toutefois est seulement ouvert à l'adhésion des pays membres de la CEE (voir art. 14).

23. Reconnaisant l'importance cruciale du présent Accord pour les pays partenaires d'EuroMed, le projet EuroMed RRU a organisé des sessions de formation ciblée en réponse à la demande des pays en Algérie, en Jordanie, au Maroc et en Tunisie. Des experts de la CEE ont contribué à la tenue de ces sessions, à l'issue 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 profit de ses dispositions.

24. Dans une démarche visant 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.

25. 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 discussions 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.

26. 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 s'est mis d'accord sur l'énoncé d'une proposition d'amendement et il 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 rédigée : 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. ».

27. 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. Aucune objection n'ayant été reçue, le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies a annoncé que l'amendement était entré en vigueur le 5 juillet 2016.

28. Le présent document, établi conjointement par EuroMed RRU et la CEE, avec la participation du Centre commun de recherche, 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).

29. 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 sûreté sont traités 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 examinées 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 sont énumérés dans la section E.

## **B. Portée et objectifs**

30. 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 sur les véhicules utilitaires de plus de 3,5 tonnes, ou transportant plus de neuf personnes, qui effectuent des transports internationaux par route.

31. Il convient de noter que le tachygraphe numérique étant obligatoire sur tous les véhicules nouvellement immatriculés, les Parties contractantes à l'Accord doivent être prêtes à traiter simultanément les opérations techniques et les contrôles de conformité concernant 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 le libre choix d'exiger, au lieu de l'appareil de contrôle, des feuilles d'enregistrement quotidiennes 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**

32. La feuille de route vise à fournir des éléments d'orientation aux pays partenaires d'EuroMed en vue de l'adhésion à l'AETR et de sa mise en œuvre.

33. La feuille de route propose de suivre 11 grandes étapes qui, mises en œuvre correctement et en temps voulu, devraient permettre d'appliquer intégralement le système sur le territoire des nouvelles Parties contractantes.

<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**

34. Les règlements ayant trait 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.

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

36. Des représentants du secteur privé devraient être consultés et associés si possible au processus, en tant que représentants de ceux qui auront à appliquer 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.

37. Tous les participants doivent être associés au processus de préadhésion.

38. Cependant, chaque pays doit évaluer et définir sa propre structure administrative en fonction de ses normes culturelles, de ses procédures générales de fonctionnement, de ses structures hiérarchiques ainsi que du personnel et des compétences disponibles. Les étapes intermédiaires énumérées ci-après ont seulement valeur de recommandations et ne doivent pas être considérées comme obligatoires.

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

39. Bien que les règlements relatifs au tachygraphe numérique puissent faire intervenir un certain nombre de ministères et/ou d'organismes, la responsabilité principale doit être déléguée 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**

40. L'AETR est une procédure complexe à mettre en œuvre. De plus, même si les règlements applicables au tachygraphe numérique relèvent dans de nombreux pays du Ministère des transports, ils peuvent très bien toucher à des aspects concernant 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.

41. 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, la délivrance de cartes de tachygraphes, le contrôle de l'application des dispositions et la formation.

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

42. Dès les débuts, l'autorité de supervision et de coordination désignée doit nommer un coordonnateur national AETR qui traitera en permanence les questions relatives à l'AETR. Son action sera déterminante pour assurer la mise en œuvre réussie de l'Accord. Le coordonnateur s'emploiera à résoudre les questions de mise en œuvre au niveau national et travaillera avec le secteur public comme le secteur privé, en faisant usage des compétences et des ressources disponibles. Il devra être doté des responsabilités et des pouvoirs nécessaires et pourra représenter l'autorité compétente lors de réunions internationales.

43. 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.

44. Après l'adhésion, le coordonnateur s'occupera également 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.

45. Les ressources nécessaires, tant humaines que financières, devront être mises à sa disposition.

## **B. Étape 2 : Prise en compte des questions stratégiques avant l'adhésion**

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

46. Le coordonnateur national AETR et les membres du Comité national AETR doivent étudier l'Accord et la législation nationale correspondante. Ils doivent veiller également à ce qu'une traduction de l'AETR soit (si nécessaire) disponible.

### **2. Décision sur le champ et l'applicabilité de l'AETR**

47. 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 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 le champ et l'applicabilité, par exemple le transport international seulement ou le transport international et intérieur ; la période de transition appliquée dans le cas du transport intérieur, et l'applicabilité aux véhicules déjà immatriculés.

#### *Transport international seulement*

48. 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 sa 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 une simple référence à l'AETR dans leur législation nationale, parce que tout essai pour réécrire le contenu de l'Accord dans la législation nationale pourrait aboutir à des divergences et ultérieurement à des conflits.

#### *Transport international et intérieur*

49. Si un pays choisit d'appliquer l'AETR à la fois au transport international et au transport intérieur, certaines questions devraient être éclaircies, notamment celle de la détermination de la période de transition nécessaire et celle des véhicules auxquels l'Accord s'appliquera. Il est toutefois fortement recommandé qu'en pareil cas les pays appliquent exactement les mêmes dispositions de manière à éviter les divergences entre les deux domaines qui pourraient devenir source de conflits entre les utilisateurs et les services de contrôle de l'application.

50. 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*

51. La décision prise par un État d'appliquer cet accord à son transport 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 devrait être déterminée en fonction des besoins du pays, 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.

52. 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 l'éventuel montage obligatoire du tachygraphe numérique sur certaines catégories de véhicules, par exemple les autobus scolaires ou les camions transportant des marchandises dangereuses. Pour des raisons de fond ou à des fins de 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 quotidiennes remplies à la main par chaque membre d'équipage ou par le tachygraphe analogique.

53. 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) pouvaient 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

54. L'article 14 de l'AETR énonce les critères d'adhésion. Actuellement, seuls les États membres de la CEE peuvent adhérer à l'Accord, ainsi que l'Algérie, la Jordanie, le Maroc et la Tunisie. Les pays qui souhaitent adhérer à l'AETR doivent soumettre au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies un « instrument d'adhésion ».

55. 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 comprendre 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.

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-vingt 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, l'expérience montre que les pays européens adhérant à l'AETR peuvent avoir besoin de plus de cent quatre-vingt 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. Les informations et les procédures nécessaires à 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 de la Section des traités de l'ONU.

## **D. Étape 4 : Niveaux de sûreté**

### **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 humain fondamental. La loi sur la protection des données accorde certains droits aux sujets concernés par les 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 sûreté exigé, les responsables de la gestion du système de tachygraphes numériques doivent dans leur travail 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 un rôle qui ne lui a pas été confié.

## **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

<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.

administrés de manière fiable et sécurisée par toutes les parties concernées. 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 de sûreté au CCR et à la CEE et la faire approuver par le CCR**

64. 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 qu'il existe des raisons suffisantes de juger que les prescriptions ont été respectées.

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

65. 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 dans le cadre 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 spécifier les mesures correctives à prendre, assorties d'un calendrier de mise en œuvre, pour permettre au pays de satisfaire à ses obligations.

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

66. Il s'agit là d'une procédure cruciale que chaque pays doit suivre afin d'avoir la garantie qu'il a mis en place tous les éléments préalables indispensables pour subir avec succès la procédure officielle de certification des clefs de l'ERCA. Les clefs de contrôle sont utilisées pour les vérifications préliminaires, mais aussi 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.

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

67. 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.

68. C'est pourquoi la gestion de ces risques est, dans la pratique, une tâche majeure, 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 définissant un cycle important à suivre pour que les gouvernements puissent prendre des décisions en connaissance de cause. Ces étapes sont les suivantes :

- Analyser la situation et évaluer les besoins ;

- Établir 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 mener les actions ;
- Évaluer l'impact.

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

69. La délivrance de cartes à toutes les parties concernées constitue l'un des éléments fondamentaux du système de tachygraphe numérique : il existe des cartes individualisées distinctes pour les différents groupes : conducteurs professionnels, entreprises de transport, personnel des ateliers et agents des services de contrôle. Chaque pays doit prendre des décisions déterminantes et s'engager dans cette direction en adoptant des mesures concrètes.

### **1. Décision pour un pays d'élaborer et de délivrer ses propres cartes, ou bien d'utiliser des cartes qui sont déjà homologuées**

70. Chaque pays devra décider s'il choisit d'élaborer et de délivrer ses propres cartes, ou d'utiliser des cartes qui sont déjà homologuées. Dans le premier cas, il lui faudra obtenir une homologation de type complète. L'obtention des trois certificats (fonctionnement, sûreté et interopérabilité) permet d'obtenir le certificat d'homologation de type. Il est évident que l'exécution de cette procédure prend beaucoup de temps.

71. 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 établies avec les clés de chiffrement du pays sont pleinement compatibles avec toutes les unités embarquées homologuées.

### **2. Établissement d'une autorité chargée de la délivrance des cartes**

72. L'autorité nationale chargée de la délivrance des cartes devra être établie. Cette autorité peut être centralisée (c'est-à-dire 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, c'est-à-dire chargée uniquement des bureaux administratifs procédant au traitement des demandes en faisant appel à une base de données centralisée, les cartes pouvant être personnalisées soit à partir du bureau central soit dans les bureaux administratifs.

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

- Désigner le fabricant de 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 d'offres ;
- Mettre en place la structure de délivrance des cartes au sein de l'autorité chargée de la délivrance des cartes (installation d'un guichet de réception et d'un système de distribution des cartes, mise en place des procédures 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 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.

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

74. L'autorité chargée de la délivrance des cartes doit élaborer et approuver toutes les procédures applicables relatives à la première délivrance, au remplacement, à l'échange et au renouvellement des cartes de tout type. Cette étape comprend également les procédures à suivre 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.

75. Il est à noter que l'autorité chargée de la délivrance des cartes a pour responsabilité de délivrer ou remplacer les cartes dans un bref délai (à savoir quelques 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. Établir une base de données fiable, accessible à toutes les parties**

76. Toutes les parties concernées devraient être suffisamment informées du stade de la mise en œuvre et de l'utilisation du système de tachygraphes numériques dans le pays. Ce résultat peut être obtenu par la mise en place d'un système électronique fiable pour collecter et stocker les données, 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 soumises à vérification par la CEE**

77. Les caractéristiques standard et supplémentaires des cartes, telles qu'elles ont été conçues et mises en œuvre au moment de leur fabrication, doivent être communiquées à la CEE, et vérifiées et homologuées, pour garantir que les cartes soient pleinement conformes à l'AETR.

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

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

### *Tachygraphes analogiques*

79. Bien que l'installation d'un tachygraphe numérique soit obligatoire sur tous les véhicules nouvellement immatriculés, les pays doivent être en mesure, du point de vue de la législation, des moyens techniques ainsi que des méthodes et du matériel de contrôle, de prendre en charge les formalités mentionnées précédemment (activation, étalonnage, inspection et mise hors service) pour ce qui est des tachygraphes analogiques également, car ces tachygraphes existent toujours et resteront 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**

80. Certains pays qui ne sont pas Parties contractantes à l'AETR ont adopté 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

<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.

analogique. Si tel est le cas, cette législation devrait être modifiée afin d'être conforme aux dispositions de l'AETR relatives aux tachygraphes, tant analogiques que numériques.

81. Il faudrait prêter une attention particulière au cas où, dans un pays, il n'existe pas de système d'enregistrement et de contrôle des heures de travail des conducteurs professionnels. Si tel est le cas, il est absolument nécessaire d'adopter 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 conforme aux dispositions de l'AETR.

## **2. Fixer des critères pour les ateliers**

82. Il est recommandé de prendre en compte deux ensembles de critères pour l'agrément des ateliers : les compétences, et les installations techniques, d'une part, et les capacités des demandeurs (ateliers et installateurs), d'autre part. La meilleure méthode pour évaluer les compétences techniques consiste à 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).

83. Les ateliers et leur personnel doivent avoir une bonne réputation étant donné qu'ils ont à réaliser les systèmes de pose de scellés 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.

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

84. 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. Cela pourrait être l'un des groupes de travail thématiques proposés dans l'activité 1. 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> ; fixer les droits 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 sûreté ;
- 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.

85. 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, et être habilitée à retirer lorsqu'il y a lieu les agréments accordés aux ateliers.

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

87. Enfin, l'autorité désignée pour l'agrément des ateliers doit être notifiée à la CEE.

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

#### 4. **Établir un réseau suffisant d'ateliers agréés**

88. Un nombre suffisant d'ateliers sur le territoire de la Partie contractante devrait être agréé par l'autorité nationale correspondante, de manière à faciliter l'exécution, avec le maximum d'efficacité et d'efficience, de toutes les opérations techniques (installation, activation, étalonnage, inspections périodiques, téléchargement et mise hors service).

89. L'autorité compétente ne doit pas tenter d'intervenir dans l'organisation commerciale des ateliers, si ce n'est pour vérifier 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 tienne informées toutes les Parties contractantes**

90. 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. 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.

91. Cette fonction est très importante ; les conducteurs étrangers doivent pouvoir savoir 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**

92. Afin de former convenablement tous les acteurs qui interviennent dans le système de tachygraphes numériques, il est évident que le matériel de formation, y compris les cartes et appareils tachygraphiques numériques, doit être disponible. Ce matériel doit être conforme à toutes les normes qui s'appliquent aux appareils effectivement commercialisés. Par mesure de sûreté, les clefs des appareils, unités embarquées et cartes utilisées pour la formation sont des clefs de contrôle et non des « clefs réelles ».

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

93. La mise en place du tachygraphe numérique implique 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 correctement étalonné et réparé. De plus, la mise en place du tachygraphe numérique s'accompagne de nouvelles procédures que doivent appliquer 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). Cela doit inclure les agents des autorités compétentes, les agents des services de contrôle, les administrateurs et le personnel de bureau des entreprises de transport, les conducteurs, les techniciens d'atelier, les installateurs, les techniciens et les conseillers en sûreté.

94. On a dressé ci-après une liste non exhaustive des formations que ce groupe de travail pourrait concevoir, mettre en œuvre (ou faire mettre en œuvre) et superviser :

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

95. En pratique, des stages de formation pour les ateliers sont souvent offerts 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 : Contrôle de l'application**

96. 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 exercer des contrôles**

97. Les Parties contractantes appliquant l'AETR devront prendre en compte, par l'intermédiaire de l'organe de coordination qu'elles auront désigné, les aspects relatifs au contrôle de la mise en application effective à leur niveau national respectif, et définir une stratégie de contrôle. Cette tâche pourrait être exécutée dans le cadre d'un groupe de travail compétent, comme indiqué précédemment dans l'étape 1, placé sous l'autorité du Comité national AETR et/ou sous la responsabilité de l'autorité compétente pour faire appliquer les dispositions législatives dans chaque pays.

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

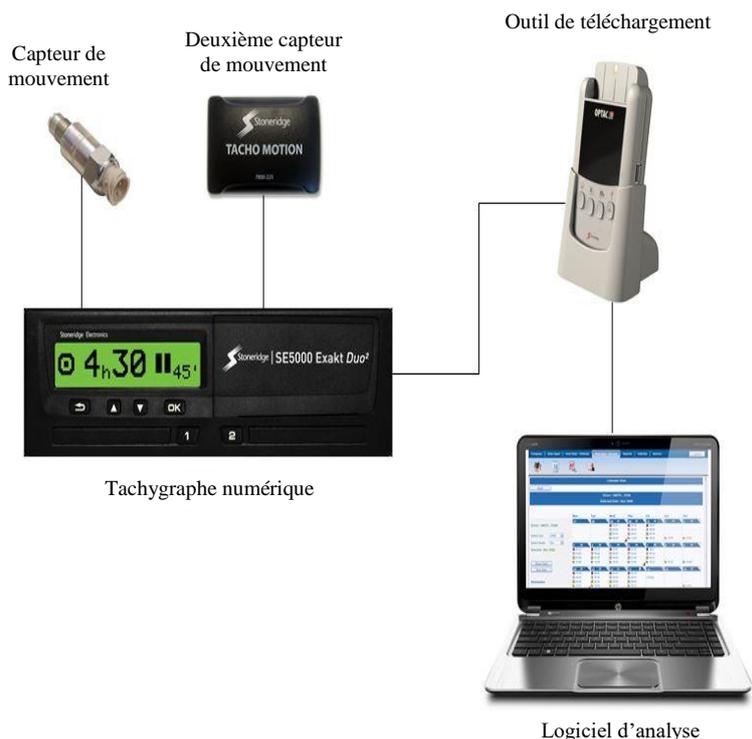
98. Les agents des forces de l'ordre devraient être équipés des appareils et instruments nécessaires pour être en mesure de s'acquitter de leurs tâches au cours des contrôles. Une liste non exhaustive de ces appareils et matériels comprendrait :

- Des cartes électroniques pour consulter et imprimer les données stockées dans un tachygraphe numérique ;
- Des clefs de téléchargement pour extraire les données stockées dans les tachygraphes numériques ;
- Des ordinateurs et imprimantes.

## **K. Étape 11 : Établissement d'un service d'assistance opérationnelle**

99. Un service d'assistance opérationnelle pour les questions liées à l'AETR devrait être établi pour fournir des informations et un appui à tous les acteurs impliqués dans le cadre de l'AETR. Il fournirait des informations sur la législation, les procédures et d'autres questions relatives 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.

100. Les associations nationales de transport de voyageurs et de marchandises pourraient également apporter leur contribution à l'établissement et au fonctionnement de ce service d'assistance ou d'un service analogue en répondant aux questions posées par les professionnels du transport routier.



**Résumé de la feuille de route – Étapes à suivre**

<i>N°</i>	<i>Étapes à suivre</i>	<i>Terme de l'étape</i>	<i>Organe responsable</i>	<i>Observations</i>
<b>Étape 1 : Préparation à l'adhésion</b>				
1.	Coordination et responsabilités au niveau national	Pendant la période de planification	Gouvernement	
2.	Coordination et supervision générales	Pendant la période de planification	Gouvernement	
3.	Constitution d'un comité national AETR	Pendant la période de planification	Gouvernement	
4.	Désignation d'un coordonnateur national AETR	Pendant la période de planification	Gouvernement/ Coordonnateur national	
<b>Étape 2 : Examen des questions stratégiques avant l'adhésion</b>				
1.	Étude de l'AETR et de la législation nationale y relative	Pendant la période de planification	Gouvernement/ Coordonnateur national/Comité national AETR/ Experts nationaux	
2.	Décision sur la portée et l'applicabilité de l'AETR	Pendant la période de planification	Gouvernement/ Coordonnateur national	
<b>Étape 3 : Adhésion à l'AETR</b>				
		Après la période de planification	Gouvernement	

<i>N°</i>	<i>Étapes à suivre</i>	<i>Terme de l'étape</i>	<i>Organe responsable</i>	<i>Observations</i>
<b>Étape 4 : Niveaux de sûreté</b>				
1.	Vérifier l'incidence sur la compatibilité avec la législation sur la protection des données	Pendant la période de planification	Coordonnateur national/Comité national AETR	
2.	Définir les critères que doivent remplir les personnes qui s'occupent des clefs (sûreté du personnel)	Dans le mois suivant l'adhésion	Gouvernement/Coordonnateur national	
<b>Étape 5: Établir une politique en matière de sûreté</b>				
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	Dans les trois mois suivant l'adhésion	Coordonnateur national/Comité national AETR	
2.	Communiquer la politique au CCR et à la CEE et la faire approuver par le CCR	Dans les trois mois suivant l'adhésion	Coordonnateur national/Comité national AETR	
3.	Audit et mise à jour périodiques de la politique	Tous les six mois ou tous les ans	Comité national AETR	
4.	Dépôt des demandes de certification des clefs de contrôle avant la session de l'ERCA	Juste avant la session de l'ERCA	Comité national AETR/Groupe de travail thématique	
<b>Étape 6 : Mise en place et mise à jour d'une politique nationale de gestion des risques</b>				
		Dans les six mois suivant l'adhésion	Coordonnateur national/Comité national AETR/Groupe de travail thématique	
<b>Étape 7 : Mise en place du système de cartes tachygraphiques numérique</b>				
1.	Décider d'élaborer et de délivrer ses propres cartes ou d'utiliser des cartes déjà homologuées	Dans les trois mois suivant l'adhésion	Coordonnateur national/Comité national AETR	
2.	Établir une autorité chargée de la délivrance des cartes	Dans les six mois suivant l'adhésion	Coordonnateur national/Comité national AETR	
3.	Élaborer et approuver des procédures pour tous les types de demandes de cartes : première délivrance, remplacement, échange et renouvellement	Dans les neuf mois suivant l'adhésion	Coordonnateur national/Comité national AETR/Groupe de travail thématique	
4.	Créer une base de données fiable accessible à toutes les parties	Dans l'année suivant l'adhésion	Groupe de travail thématique	
5.	Envoyer à la CEE les caractéristiques supplémentaires des cartes qu'elle devra vérifier	Dans les neuf mois suivant l'adhésion	Coordonnateur national	

<i>N°</i>	<i>Étapes à suivre</i>	<i>Terme de l'étape</i>	<i>Organe responsable</i>	<i>Observations</i>
<b>Étape 8 : Établissement du réseau d'ateliers</b>				
1.	Adopter ou modifier les dispositions législatives nationales sur l'agrément des ateliers	Dans les trois mois suivant l'adhésion	Autorités législatives	
2.	Établir des critères pour les ateliers	Dans les trois mois suivant l'adhésion	Coordonnateur national/Comité national AETR/ Groupe de travail thématique	
3.	Désigner l'autorité chargée de l'agrément des ateliers	Dans les trois mois suivant l'adhésion	Coordonnateur national/Comité national AETR/ Groupe de travail thématique	
4.	Établir un réseau suffisant d'ateliers agréés	Dans les six mois suivant l'adhésion	Coordonnateur national/Comité national AETR	
5.	Communiquer à la CEE une liste des ateliers agréés afin qu'elle gère une base de données et informe toutes les Parties contractantes	Dans les six mois suivant l'adhésion	Coordonnateur national	
<b>Étape 9 : Formation</b>				
1.	Élaboration de cartes et d'appareils pour la formation	Dans les trois mois suivant l'adhésion	Coordonnateur national/Comité national AETR/ Groupe de travail thématique	
2.	Formation des conducteurs, entreprises, installateurs, techniciens d'ateliers et agents de contrôle	Trois mois avant la mise en service du tachygraphe numérique et aussi longtemps que possible	Groupe de travail thématique/ Organisme de formation désigné	
<b>Étape 10 : Mise en application effective</b>				
1.	Adopter ou modifier les dispositions législatives habilitant les agents de contrôle à mener des activités de contrôle	Dans les trois mois suivant l'adhésion	Autorités législatives	
2.	Doter les agents de contrôle d'un équipement satisfaisant	Dans les six mois suivant l'adhésion	Coordonnateur national/Comité national AETR/ Groupe de travail thématique	
<b>Étape 11 : Création d'un service d'assistance opérationnel</b>				
		Dans les six mois suivant l'adhésion	Coordonnateur national/Comité national AETR/ Groupe de travail thématique	