



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/SC.1/2006/8  
2 août 2006

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

---

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE**

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS  
Groupe de travail des transports routiers

Centième session  
Genève, 17-19 octobre 2006  
Point 4 de l'ordre du jour provisoire

APPLICATION DE L'AETR

Note du secrétariat

Les membres du SC.1 trouveront ci-après les propositions soumises par le Secrétaire général de la CORTE sur l'application de mesures transitoires concernant l'introduction du tachygraphe numérique par les Parties contractantes à l'AETR (art. 13). Le présent texte propose des solutions à certains problèmes qui risquent de se poser au cours de la période transitoire.

## **Application de mesures transitoires relatives à l'introduction du tachygraphe numérique par les Parties contractantes à l'AETR (art. 13)**

### **1. Introduction**

L'AETR a été modifié de manière à incorporer dans son annexe 1 les dispositions du Règlement (CE) n° 2135/98 introduisant le système du tachygraphe numérique au niveau de l'Union européenne. Ces modifications sont entrées en vigueur le 16 juin 2006, mais les Parties contractantes à l'Accord, non membres de l'UE, ont quatre ans (soit jusqu'au 16 juin 2010) pour les mettre en œuvre au niveau national.

1.1 Entre autres, les deux dispositions importantes ci-après ont été adoptées:

#### «Article 13 – Dispositions transitoires

1. Toutes les nouvelles dispositions du présent Accord, y compris son annexe et ses appendices 1B et 2, relatives à l'introduction d'un appareil de contrôle numérique deviendront obligatoires pour les pays qui sont Parties contractantes audit Accord au plus tard quatre ans après la date d'entrée en vigueur des amendements pertinents résultant de la procédure définie à l'article 21. En conséquence, tous les véhicules visés par le présent Accord qui auront été mis en circulation pour la première fois après l'expiration de ce délai devront être équipés d'un appareil de contrôle conforme à ces nouvelles prescriptions. Pendant cette période de quatre ans, les Parties contractantes, qui n'auront pas encore mis en œuvre ces dispositions, devront accepter et contrôler sur leur territoire les véhicules immatriculés dans une autre Partie contractante à l'Accord déjà équipés de l'appareil de contrôle numérique en question.

2. a) Les Parties contractantes prennent les mesures nécessaires pour pouvoir délivrer les cartes de conducteur visées dans l'annexe au présent Accord, telle qu'amendée, au plus tard trois mois avant la date d'expiration du délai de quatre ans, visé au paragraphe 1. Ce délai minimum de trois mois doit aussi être observé en cas de mise en œuvre par une Partie contractante des dispositions relatives à l'appareil de contrôle numérique conformément à l'appendice 1B de la présente annexe, avant l'expiration du délai de quatre ans. Ladite Partie contractante doit informer le secrétariat du Groupe de travail des transports routiers de la Commission économique pour l'Europe de la progression de la mise en œuvre de l'appareil de contrôle numérique conformément à l'appendice 1B de la présente annexe sur son territoire;

b) Dans l'attente de la délivrance par les Parties contractantes des cartes visées à l'alinéa a, les dispositions de l'article 14 de l'annexe au présent Accord sont applicables aux conducteurs qui pourraient être amenés à conduire des véhicules équipés d'un appareil de contrôle numérique conforme à l'appendice 1B de la présente annexe.

3. Tout instrument de ratification ou d'adhésion déposé par un État après la date d'entrée en vigueur du présent amendement, sera réputé s'appliquer à l'Accord tel qu'amendé, y compris le délai d'application défini au paragraphe 1.

Si cette adhésion intervient moins de deux ans avant l'expiration du délai visé au paragraphe 1, l'État, lors du dépôt de son instrument de ratification ou d'adhésion,

informera le dépositaire de la date à laquelle l'appareil de contrôle numérique sera effectif sur son territoire. Cet État peut se prévaloir d'une période transitoire ne pouvant excéder deux ans à partir de la date d'entrée en vigueur de l'Accord à l'égard de cet État. Le dépositaire en informera alors toutes les Parties contractantes.

Les dispositions de l'alinéa précédent s'appliquent également en cas d'adhésion d'un État après l'expiration du délai d'application de quatre ans visé au paragraphe 1.

#### Article 14

1. En application de l'alinéa *b*) du paragraphe 2 de l'article 13 de l'Accord, les conducteurs qui, pendant la période transitoire de quatre ans visée au paragraphe 1 du présent article, conduisent en circulation internationale un véhicule équipé d'un appareil de contrôle numérique conforme à l'appendice 1B de la présente annexe et auxquels les autorités compétentes n'ont pas encore pu délivrer de carte de conducteur, doivent pouvoir présenter, à toute réquisition, les feuillets imprimés ou les relevés indiquant leurs horaires pendant la semaine en cours et, dans tous les cas, le feuillet et/ou le relevé correspondant à leur dernier jour de conduite pendant la semaine précédente.

2. Le paragraphe 1 ne s'applique pas aux conducteurs de véhicules immatriculés dans un pays où la carte de conducteur est obligatoire. Les conducteurs sont cependant tenus de présenter des feuillets imprimés à toute réquisition.

3. Les feuillets imprimés dont il est question au paragraphe 1 ci-dessus doivent contenir tous les éléments d'information permettant d'identifier le conducteur (nom et numéro du permis de conduire), ainsi que sa signature.»

1.2 Deux grands principes ont donc été retenus:

- Premièrement, quelle que soit la date à laquelle les Parties contractantes à l'AETR décideront de mettre en œuvre les modifications de ce Règlement (introduction du système de tachygraphe numérique), elles «devront accepter et contrôler sur leur territoire les véhicules immatriculés dans une autre Partie contractante à l'Accord déjà équipés de l'appareil de contrôle numérique en question» (art. 13.1).

En d'autres termes, la présence de conducteurs utilisant correctement un tachygraphe numérique dans un pays où ce système n'a pas encore été introduit et où, par exemple, les responsables du contrôle n'ont pas encore reçu les cartes de contrôle et ne sont ni équipés ni formés, ne peut être considérée comme une infraction, et des véhicules ne peuvent être interdits uniquement en raison de l'utilisation d'un tel dispositif de contrôle. Ces conducteurs devraient être acceptés et contrôlés.

- Deuxièmement, les Parties contractantes à l'Accord ont accepté le principe selon lequel des conducteurs de Parties contractantes à l'Accord non membres de l'UE où les cartes ne sont pas encore disponibles, sont autorisés à conduire des véhicules équipés de tachygraphes numériques et à présenter à toute réquisition les feuillets imprimés.

Il est stipulé dans l'article 14.1 que «les conducteurs qui, pendant la période transitoire de quatre ans visée au paragraphe 1 du présent article, conduisent en circulation internationale un véhicule équipé d'un appareil de contrôle numérique conforme à l'appendice 1B de la présente annexe et auxquels les autorités compétentes n'ont pas encore pu délivrer de carte de conducteur, doivent pouvoir présenter, à toute réquisition, les feuillets imprimés ou les relevés indiquant leurs horaires pendant la semaine en cours et, dans tous les cas, le feuillet et/ou le relevé correspondant à leur dernier jour de conduite pendant la semaine précédente.»

## 2. Application pratique des mesures transitoires

Indépendamment des problèmes de contrôle de leur application dans l'Union européenne, ces mesures sont presque impossibles à mettre en œuvre si l'on n'adopte pas certaines dispositions pratiques.

### 2.1 Les feuillets imprimés ne peuvent être présentés et considérés comme valides que s'ils sont produits par des tachygraphes numériques totalement étalonnés

Pour qu'un tachygraphe numérique soit pleinement opérationnel, il doit être:

- Activé (prescription 243 de l'appendice 1B), faute de quoi il n'enregistre pas les activités des conducteurs (prescription 241 de l'appendice 1B),
- Étalonné (prescription 248 de l'appendice 1B), pour que les activités des conducteurs soient enregistrées par rapport à tous les paramètres utiles (vitesse, distance, etc.). Aussi bien l'activation (définition a) et prescription 244 de l'appendice 1B) que l'étalonnage (définition f) de l'appendice 1B) exigent l'utilisation d'une carte d'atelier.

L'activation pourrait être assurée par les constructeurs de véhicules s'ils sont établis dans un pays où les cartes sont disponibles, puisque la prescription 243 de l'appendice 1B stipule que:

«Les constructeurs de véhicules ou les monteurs doivent activer l'appareil de contrôle installé avant que le véhicule ne quitte les locaux où a été effectuée l'installation».

Par contre, l'étalonnage ne peut être mené à bien que si l'on connaît le numéro d'immatriculation, de sorte que, dans la très grande majorité des cas, il ne peut être saisi dans la mémoire de masse du tachygraphe numérique que dans le pays où le véhicule est immatriculé ... et où les cartes ne sont pas encore disponibles s'il s'agit d'une Partie contractante à l'Accord, non membre de l'UE. La raison d'être des mesures transitoires de l'AETR est qu'il convient de trouver des solutions pour les conducteurs venant de pays où les cartes ne sont pas disponibles. Or, là où il n'y a pas encore de cartes de conducteur, il n'y aura sans doute pas non plus de cartes d'atelier.

### 2.2 Proposition pour la mise en œuvre des mesures transitoires

Du fait de l'impossibilité où se trouvent les Parties contractantes à l'Accord non membres de l'UE, de délivrer des cartes d'atelier, les tachygraphes numériques ne peuvent être étalonnés dans ces pays. Par conséquent, les conducteurs des Parties contractantes à l'Accord ne seront pas

en mesure de présenter des feuillets imprimés valides lors des contrôles, et les articles 13 et 14 ne seront pas applicables. Aussi, afin d'atteindre l'objectif des Parties contractantes à l'AETR (y compris les pays CE et UE qui ont adopté à l'unanimité les mesures transitoires susmentionnées) et de respecter la raison d'être des articles 13 et 14, il est proposé ce qui suit:

- Demander aux constructeurs de véhicules, lors de toute vente d'un véhicule doté d'un tachygraphe numérique à un client établi dans un pays où les cartes ne sont pas disponibles, d'**activer** le dispositif là où il a été installé pour:
  - ⇒ Respecter strictement la prescription 243 de l'appendice 1B.
- Les conducteurs d'une Partie contractante à l'Accord non membre de l'UE, venant de pays où les cartes ne sont pas disponibles, devraient pouvoir **étalonner** leurs tachygraphes numériques lors du premier voyage, en respectant les règles de l'Accord, dans le pays le plus proche de leur frontière où des cartes sont disponibles et où existent des ateliers agréés à cet effet:
  - ⇒ Accepter qu'une partie du premier voyage faite avec un tachygraphe numérique dans un pays où les cartes ne sont pas disponibles, soit effectuée avec un tachygraphe numérique non étalonné.
- Les sociétés de transport devraient pouvoir organiser le voyage de leurs conducteurs de manière à ce qu'ils soient autorisés à étalonner leurs tachygraphes numériques dans les ateliers agréés les plus proches, afin de:
  - ⇒ Ne pas admettre que des conducteurs d'une Partie contractante à l'Accord, non membre de l'UE, puissent se trouver en France, en Espagne, au Royaume-Uni, dans les pays du Benelux, etc. avec des dispositifs non étalonnés.
- Lors des contrôles effectués dans des pays de l'UE, il conviendrait de vérifier que les conducteurs d'une Partie contractante à l'Accord non membre de l'UE n'ont pas déjà traversé un pays où les cartes sont disponibles et où il existe des ateliers agréés sans avoir étalonné leur tachygraphe numérique, cela afin:
  - ⇒ D'appliquer strictement cette solution pratique.

-----