



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/SC.1/2006/9
10 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

MISE EN ŒUVRE DE L'AETR

Note du secrétariat

Les membres du Groupe de travail trouveront ci-après un projet à l'intention des Parties contractantes à l'AETR non membres de l'Union européenne sur les mesures à prendre en vue d'adopter le tachygraphe numérique dans leurs pays respectifs.

Ce projet est présenté par le Projet concernant le suivi de la mise en œuvre du tachygraphe numérique (MIDT), lui-même financé par la Commission européenne et l'Administration suédoise des routes, et par la Confederation of Organizations in Road Transport Enforcement (CORTE).

L'attention est particulièrement appelée sur les propositions contenues dans les paragraphes 30 b) et d), 40 e) et f) et 131 u), en raison de leurs implications financières pour le secrétariat de la CEE.

Projet à l'intention des Parties contractantes à l'AETR

À compter du 16 juin 2010, le tachygraphe numérique sera obligatoire sur les véhicules neufs qui seront mis en circulation pour la première fois dans les pays membres de l'AETR non membres de l'Union européenne. La mise en place de cette obligation va demander des efforts considérables aux pays en question.

Le projet a été établi à l'intention des Parties contractantes à l'AETR non membres de l'Union européenne, afin de leur donner une idée des mesures qu'ils devront prendre au niveau national pour adopter le tachygraphe numérique.

Les délais mentionnés pour la mise en œuvre sont purement indicatifs en raison de l'organisation administrative propre à chaque pays. À titre d'exemple, en Lituanie, c'est le même organisme qui délivre les cartes (et donc qui définit et applique les mesures de sécurité), qui est chargé des connections au réseau TACHOnet, qui donne l'agrément aux ateliers, qui fait respecter les horaires des chauffeurs et veille à la bonne utilisation des tachygraphes, alors qu'en Allemagne les tâches décrites dans le tableau ci-dessous incombent chacune à un organisme différent. Voilà pourquoi la Lituanie a adopté le tachygraphe numérique beaucoup plus rapidement que l'Allemagne mais, comme l'Allemagne avait commencé plus tôt, elle avait en fait un an d'avance sur la Lituanie.

Il convient néanmoins de souligner que:

- Bien que le tachygraphe numérique soit obligatoire pour les transports nationaux et internationaux dans l'Union européenne;
- Bien que l'on connaisse ses moindres détails depuis 2002;
- Et malgré l'appui massif apporté aux administrations nationales par la Commission européenne;

il est toujours difficile pour deux États membres de l'Union européenne de mettre en place le processus de mise en œuvre dans les délais prévus. On a donc toute raison de penser que, sans aide, les Parties contractantes à l'AETR non membres de l'Union européenne ne seront pas prêtes le 16 juin 2010.

Il faut aussi signaler que le projet MIDT (www.eu-digitaltachograph.org) se terminera en mars 2008 au plus tard et que le secrétariat de l'AETR devrait donc tout faire pour encourager ce projet dans les pays en question afin qu'ils bénéficient d'un soutien le plus tôt possible.

L'équipe du projet MIDT fera tout son possible pour les aider dans leurs démarches et notamment à trouver, parmi les pays membres de l'Union européenne, des partenaires avec qui coopérer de façon à ne pas partir de zéro.

Le présent projet énonce les principales étapes du processus d'introduction. Chacune d'entre elles est présentée brièvement avant d'être résumée dans un tableau qui se trouve à la fin du présent document.

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Page</i>
1. Homologation.....	5
1.1 Délivrance des certificats d'homologation.....	5
1.2 Retrait d'un certificat d'homologation.....	8
1.3 Questions en suspens.....	9
1.3.1 Essais d'interopérabilité.....	9
1.3.2 Contestation des certificats d'homologation.....	9
1.3.3 Propositions.....	10
2. Sécurité.....	10
2.1 La politique de l'ERCA.....	10
2.2 Questions en suspens.....	11
2.3 Propositions.....	11
3. Procédure d'agrément des ateliers.....	12
3.1 Agrément des ateliers.....	12
3.2 Vérification des comptes des ateliers.....	14
3.3 Questions en suspens.....	14
3.4 Propositions.....	14
4. Délivrance des cartes.....	15
4.1 Cartes de conducteur.....	15
4.2 TACHOnet.....	17
4.3 Questions en suspens.....	18
4.4 Propositions.....	18

TABLE DES MATIÈRES (*suite*)

	<i>Page</i>
5. Respect de l'application de l'AETR.....	19
5.1 Tachygraphe numérique et respect de l'Accord	19
5.2 Formation et équipement	21
5.3 Questions en suspens	22
5.4 Propositions	22
6. Protection des données	22
6.1 Questions en suspens	23
6.2 Propositions	23
7. Gestion des risques.....	23
7.1 Gestion des risques au niveau national	24
7.2 Gestion des risques dans les pays membres de l'AETR.....	29
7.3 Questions en suspens	31
7.4 Propositions	31

1. Homologation

1.1 Délivrance des certificats d'homologation

1. La procédure d'homologation est définie dans l'annexe de l'AETR, dans sa dernière version amendée, et dans son appendice 1B.

2. Le premier paragraphe de l'article 2 de l'annexe stipule entre autres ce qui suit:

Chaque Partie contractante accorde l'homologation à tout modèle d'appareil de contrôle, à tout modèle de feuille d'enregistrement ou de carte à mémoire si ceux-ci sont conformes aux prescriptions des appendices 1 ou 1B et si la Partie contractante est à même de surveiller la conformité de la production au modèle homologué.

3. C'est donc aux Parties contractantes qu'il appartient, en dernier ressort, d'accorder l'homologation aux tachygraphes numériques et aux cartes tachygraphiques.

4. Mais les exigences 271 et 288 de l'appendice 1B ajoutent ce qui suit:

271) Les autorités d'homologation des États membres n'accorderont pas de certificat d'homologation conformément à l'article 5 du présent Règlement tant qu'elles ne sont pas en possession :

- *D'un certificat de sécurité,*
- *D'un certificat de fonctionnement,*
- *Et d'un certificat d'interopérabilité,*

pour l'appareil d'enregistrement ou la carte tachygraphique faisant l'objet de la demande d'homologation.

288) L'autorité d'homologation de l'État membre peut délivrer le certificat d'homologation dès qu'elle est en possession des trois certificats requis.

5. À cet égard, le deuxième paragraphe de l'article 2 de l'Annexe stipule ce qui suit:

L'homologation du système visé à l'appendice 1B ne peut être accordée à l'appareil de contrôle que lorsque l'ensemble du système (appareil de contrôle lui-même, carte à mémoire et connexions électriques à la boîte de vitesse) a démontré sa capacité à résister aux tentatives de manipulation ou d'altération des données relatives aux heures de conduite. Les essais nécessaires à cet égard sont effectués par des experts au fait des techniques les plus récentes en matière de manipulation.

6. Cet article découle de l'exigence 274 de l'annexe 1B et de son sous-appendice 10, qui concernent les critères d'évaluation de la sécurité des systèmes informatiques (ITSEC)¹.

¹ Voir http://www.ssi.gouv.fr/site_documents/ITSEC/ITSEC-uk.pdf.

7. Étant donné que les objectifs de sécurité des véhicules, des capteurs de mouvement et des cartes tachygraphiques ainsi que les conditions de leur application obéissent aux critères ITSEC, les certificats de sécurité ne peuvent être délivrés que par les autorités ITSEC.

8. L'exigence 277 de l'annexe 1B est libellée comme suit:

L'autorité d'homologation délivre le certificat de fonctionnement. Ce certificat comporte, outre le nom de son bénéficiaire et le nom du modèle, une liste détaillée des essais réalisés et des résultats obtenus.

9. Une liste des essais minimum est reproduite au sous-appendice 9 de l'appendice 1B.

10. L'exigence 278 de l'appendice 1B stipule ce qui suit:

Les essais d'interopérabilité sont réalisés par un seul et même laboratoire.

11. À l'Union européenne, cette responsabilité a été confiée à la Commission européenne (DG-CCR), et plus précisément au laboratoire IPSC sis à Ispre (Italie).

12. Les exigences 281 et 284 de l'appendice 1B se lisent comme suit:

281) Aucun essai d'interopérabilité ne sera réalisé par le laboratoire sur un appareil de contrôle ou une carte tachygraphique qui n'a pas reçu de certificat de sécurité et de certificat de fonctionnement.

284) Le certificat d'interopérabilité doit être délivré au fabricant par le laboratoire uniquement après que des résultats positifs ont été obtenus pour tous les essais d'interopérabilité².

13. En conséquence, bien qu'en dernier ressort, l'homologation des tachygraphes numériques et des cartes tachygraphiques incombe aux autorités d'homologation des Parties contractantes, celles-ci partagent cette tâche avec les organismes chargés d'établir les trois certificats prescrits à l'exigence 271 de l'appendice 1B.

14. Le troisième paragraphe de l'article 2 de l'annexe de l'AETR se lit comme suit:

Les modifications ou adjonctions à un modèle homologué doivent faire l'objet d'une homologation du modèle complémentaire de la part de la Partie contractante qui a accordé l'homologation initiale.

15. Cette disposition est complétée par les exigences 272 et 273 de l'appendice 1B, qui se lisent comme suit:

272) Toute modification du logiciel ou du matériel ou des matériaux utilisés dans la fabrication doit être notifiée au préalable à l'autorité qui a accordé l'homologation de l'appareil. Cette autorité doit confirmer au fabricant l'extension de l'homologation ou bien elle peut demander une mise à jour ou une confirmation des certificats fonctionnels, de sécurité et/ou d'interopérabilité.

² Voir <http://dtc.jrc.it/InteropDocs/SPI03116.pdf>.

273) Les procédures pour la mise à niveau in situ du logiciel de l'appareil de contrôle doivent être approuvées par l'autorité qui a accordé l'homologation pour l'appareil de contrôle concerné. La mise à niveau logicielle ne doit ni modifier ni supprimer aucune donnée relative à l'activité du conducteur stockée dans l'appareil de contrôle. Le logiciel ne peut être mis à niveau que sous la responsabilité du fabricant de l'appareil de contrôle.

16. Par conséquent, les autorités d'homologation sont non seulement chargées d'établir les trois certificats mentionnés ci-dessus mais aussi de vérifier que toute mise à jour d'équipement déjà homologué est conforme aux prescriptions de l'appendice 1B.

17. Une fois que les tachygraphes numériques ou les cartes tachygraphiques ont reçu:

- Un certificat de sécurité délivré par une autorité ITSEC;
- Un certificat de fonctionnement délivré par les services d'homologation;
- Un certificat d'interopérabilité délivré par les services compétents;

ils peuvent recevoir un certificat d'homologation et les autorités des autres Parties contractantes doivent en être informées.

18. L'article 4 de l'annexe de l'AETR stipule en effet ce qui suit:

Les autorités compétentes de la Partie contractante auprès de laquelle la demande d'homologation a été introduite envoient à celles des autres Parties contractantes, dans un délai d'un mois, une copie de la fiche d'homologation, accompagnée d'une copie des documents descriptifs nécessaires, ou leur communiquent le refus d'homologation pour chaque modèle d'appareil de contrôle ou de feuille d'enregistrement ou de carte mémoire qu'elles homologuent ou refusent d'homologuer; en cas de refus elles communiquent la motivation de la décision.

19. Cette disposition est complétée par l'exigence 290 de l'appendice 1B, qui se lit comme suit:

Le laboratoire compétent pour les essais d'interopérabilité doit mettre à jour, sur un site Internet public³, la liste des modèles d'appareils de contrôle ou de cartes tachygraphiques:

- *Pour lesquels une demande d'essais d'interopérabilité a été enregistrée,*
- *Qui ont reçu un certificat d'interopérabilité (même provisoire),*
- *Qui ont reçu un certificat d'homologation.*

20. La délivrance d'un certificat d'homologation suppose que les autorités d'homologation de la Partie contractante considérée (après avoir reçu les renseignements nécessaires d'un organe ITSEC et de l'autorité d'interopérabilité) estiment que le matériel d'enregistrement ou les cartes tachygraphiques sont conformes du point de vue de la sécurité à l'appendice 1B et peuvent être utilisés conjointement avec tous les autres produits déjà homologués.

³ Voir <http://dtc.jrc.it/pages/Interoperability%20Status.htm>.

1.2 Retrait d'un certificat d'homologation

21. L'annexe contient aussi des dispositions en cas de retrait d'une homologation.

22. Ces dispositions se lisent comme suit:

Article 5

1. *Si la Partie contractante qui a procédé à l'homologation visée à l'article 2 constate que des appareils de contrôle ou des feuilles d'enregistrement ou des cartes à mémoire portant la marque d'homologation qu'elle a attribuée ne sont pas conformes au modèle qu'elle a homologué, elle prend les mesures nécessaires pour que la conformité de la production au modèle soit assurée. Celles-ci peuvent aller, le cas échéant, jusqu'au retrait de l'homologation.*
2. *La Partie contractante qui a accordé une homologation doit la révoquer si l'appareil de contrôle ou la feuille d'enregistrement ou la carte mémoire ayant fait l'objet de l'homologation sont considérés comme non conformes à la présente annexe, y compris ses appendices, ou présentent, à l'usage, un défaut d'ordre général qui les rend impropres à leur destination.*
3. *Si la Partie contractante ayant accordé une homologation est informée par une autre Partie contractante de l'existence d'un des cas visés aux paragraphes 1 et 2, elle prend également, après consultation de cette dernière, les mesures prévues dans ces paragraphes, sous réserve du paragraphe 5.*
4. *La Partie contractante qui a constaté l'existence d'un des cas prévus au paragraphe 2 peut suspendre jusqu'à nouvel avis la mise sur le marché et la mise en service des appareils de contrôle ou des feuilles d'enregistrement ou des cartes à mémoire. Il en est de même dans les cas prévus au paragraphe 1 pour les appareils de contrôle ou les feuilles d'enregistrement ou les cartes à mémoire dispensés de la première vérification, si le fabricant, après avertissement, ne les met pas en conformité avec le modèle approuvé ou avec les exigences de la présente annexe.*

En tout cas, les autorités compétentes des Parties contractantes s'informent mutuellement dans le délai d'un mois, du retrait d'une homologation accordée et des autres mesures prises en conformité avec les paragraphes 1, 2 et 3, ainsi que des motifs justifiant ces actions.

5. *Si la Partie contractante qui a procédé à une homologation conteste l'existence des cas prévus aux paragraphes 1 et 2 dont elle a été informée, les Parties contractantes intéressées s'efforcent de régler le différend.*

[...]

Article 8

Toute décision portant refus ou retrait d'homologation d'un modèle d'appareil de contrôle ou de feuille d'enregistrement ou de carte à mémoire, prise en vertu de la présente annexe, est motivée de façon précise. Elle est notifiée à l'intéressé avec indication des voies de recours ouvertes par la législation en vigueur dans les Parties contractantes et des délais dans lesquels ces recours peuvent être introduits.

1.3 Questions en suspens

1.3.1 Essais d'interopérabilité

23. En théorie, les fabricants de tachygraphes et/ou de cartes tachygraphiques peuvent demander à ce que leurs produits soient homologués par n'importe laquelle des Parties contractantes.

24. Cependant, deux tiers des essais à effectuer ne peuvent l'être dans des Parties contractantes non membres de l'UE, à savoir:

- Les essais de sécurité (ITSEC), puisque les seuls laboratoires compétents se trouvent en France, en Allemagne, au Royaume-Uni et aux Pays-Bas;
- Les essais d'interopérabilité, qui doivent être effectués par un seul et même laboratoire.

25. Il y a quelques années, il avait été expressément demandé de modifier l'exigence 278 de l'appendice 1B de telle sorte qu'un seul et même laboratoire ait l'entière responsabilité des essais d'interopérabilité, alors que la disposition équivalente du Règlement CE n° 1360/2002 se lit comme suit:

*Les essais d'interopérabilité sont réalisés par un seul et même laboratoire **sous l'autorité et la responsabilité de la Commission européenne.***

26. Il reste par conséquent deux ou trois questions en suspens:

- S'oppose-t-on toujours à ce que des Parties contractantes de l'AETR non membres de l'EU traitent directement avec la Commission européenne? Dans l'affirmative, quelle serait l'autre solution sachant que, pour éviter tout problème d'interopérabilité, il est indispensable de travailler avec un seul et même laboratoire?
- Dans la négative, comment l'indiquer de façon explicite?

1.3.2 Contestation des certificats d'homologation

27. L'article 5 de l'annexe de l'AETR diffère de l'article équivalent du Règlement CEE n° 3821/85.

28. En effet, le paragraphe 5 de l'article 8 du Règlement CEE n° 3821/85 se lit comme suit:

Si l'État membre qui a procédé à une homologation CEE conteste l'existence des cas prévus aux paragraphes 1 et 2 dont il a été informé, les États membres s'efforcent de régler le différend. La Commission est tenue informée.

Au cas où, dans un délai de quatre mois à compter de l'information visée au paragraphe 3, les pourparlers entre les États Membres n'ont pas abouti à un accord, la Commission, après consultation des experts de tous les États Membres et après examen de tous les facteurs y afférent, par exemple économiques et techniques, adopte dans un délai de

six mois une décision qui est notifiée aux États Membres intéressés et est communiquée simultanément aux autres États Membres. La Commission fixe, selon les cas, le délai de mise en application de sa décision.

29. Le secrétariat de l'AETR ne joue pas, dans le cadre de cet Accord, le rôle que la Commission européenne joue au niveau de l'Union européenne. Cette différence pourrait être problématique en cas de différend entre les Parties contractantes puisqu'il pourrait en résulter l'interdiction de matériel d'enregistrement et/ou de cartes tachygraphiques sur le terrain.

1.3.3 Propositions

30. Compte tenu du délai qui est imparti aux Parties contractantes à l'AETR non membres de l'UE pour adopter le tachygraphe numérique, il est proposé:

- a) De travailler exclusivement avec le laboratoire de la DG-CCR pour les essais d'interopérabilité;
- b) Que le secrétariat de l'AETR informe par écrit chacune des Parties contractantes de l'interprétation de l'exigence 278 de l'appendice 1B, et des coordonnées de ce «seul et même laboratoire»;
- c) D'envisager à mi-parcours, en cas de problème politique, la possibilité de sous-traiter ce service au secteur privé par le biais d'un appel d'offres international;
- d) Que le secrétariat de l'AETR prie par écrit chacune des Parties contractantes, en vertu de l'article 4 de l'annexe, soit de lui faire parvenir dans un délai d'un mois un exemplaire du certificat d'homologation qu'elle a décidé d'octroyer, accompagné d'une copie des documents descriptifs nécessaires soit, le cas échéant, de lui notifier le refus d'homologation; en cas de refus, elles doivent motiver leur décision. De la sorte, le secrétariat de l'AETR pourrait, sinon surveiller l'octroi des homologations au niveau de l'AETR, du moins le suivre de près.

2. Sécurité

2.1 La politique de l'ERCA

31. La Commission européenne est responsable de l'ERCA, qui est l'organisme chargé de gérer le système cryptographique du tachygraphe numérique.

32. La politique de l'ERCA a été approuvée au niveau européen par la DG-TREN de la Commission européenne, le 9 juillet 2004. Cette politique s'applique exclusivement aux clefs cryptographiques et aux certificats de clefs utilisés dans l'authentification mutuelle, la sécurisation des messages et les mécanismes de signature numérique du tachygraphe numérique.

33. Elle ne porte pas par conséquent sur le système général de sécurité du tachygraphe numérique.

34. Conformément aux paragraphes 4.3.1 et 5.2.1 de la politique en question, les autorités des États membres doivent proposer des politiques de sécurité puisque l'objectif de l'homologation est de garantir des niveaux comparables de sécurité dans chaque État membre.

35. Les articles 5.1.1 et 5.1.2 de la politique de l'ERCA sont libellés comme suit:

5.1.1) Les autorités des États Membres doivent concevoir et appliquer une politique qui s'applique aux domaines suivants, le cas échéant:

- a) Délivrance des cartes tachygraphiques, y compris les clefs et les certificats;*
- b) Délivrance des clefs et des certificats des véhicules;*
- c) Délivrance des clefs des capteurs de mouvement;*
- d) Gestion des clefs des États Membres.*

5.1.2) La gestion de ces domaines doit être décrite dans des déclarations de pratiques approuvées par les autorités des États Membres.

36. En d'autres termes, au niveau de l'Union européenne, les clefs cryptographiques sont normalement délivrées par l'ERCA alors que cette tâche revient dans la pratique à la DG-CCR. Sans clefs, les tachygraphes numériques ne peuvent être commercialisés et les États sont dans l'impossibilité de délivrer des cartes tachygraphiques.

37. Pour disposer de clefs, les États membres de l'UE doivent:

- Être identifiés (en tant qu'autorité d'un État membre) par une autorité européenne (dans la pratique, la DG-TREN);
- Appliquer une politique de sécurité prouvant que les clefs cryptographiques seront gérées en toute sécurité, qui doit être approuvée par l'ERCA.

2.2 Questions en suspens

38. L'accord conclu entre la Commission européenne et les États membres de l'Union européenne relatif à l'approbation des politiques de sécurité et la délivrance des clefs cryptographiques ne s'applique pas juridiquement aux pays non membres de l'Union européenne.

39. Le même type de solutions doivent être mises en œuvre au niveau de l'AETR en urgence, faute de quoi les Parties contractantes de l'AETR non membres de l'UE ne pourront pas délivrer de cartes.

2.3 Propositions

40. Compte tenu du délai imparti aux Parties contractantes à l'AETR non membres de l'UE pour adopter le tachygraphe numérique, il est proposé ce qui suit:

e) Que le secrétariat de l'AETR informe par écrit chaque Partie contractante de l'interprétation du sous-appendice 11 de l'appendice 1B et de la nécessité – pour que le tachygraphe numérique puisse être adopté – de mettre sur pied une autorité d'homologation des racines qui, pendant la période 2007-2010, pourrait être l'ERCA (DG-CCR);

f) Désigner le secrétariat de l'AETR comme autorité de l'AETR (de même que la Commission européenne est l'autorité européenne), c'est-à-dire l'autorité chargée de désigner les autorités compétentes des Parties contractantes à l'AETR);

g) Envisager à mi-course, en cas de problèmes politiques, la possibilité de sous-traiter ce service au secteur privé par l'intermédiaire d'un appel d'offres international.

3. Procédure d'agrément des ateliers

3.1 Agrément des ateliers

41. L'article 9.1 de l'annexe de l'AETR se lit comme suit:

Sont seuls autorisés à effectuer les opérations d'installation et de réparation de l'appareil de contrôle les installateurs ou ateliers agréés à cette fin par les autorités compétentes des Parties contractantes, après que celles-ci eurent entendu, si elles le désirent, l'avis des fabricants intéressés.

42. Le premier paragraphe du chapitre VI.1 de l'annexe 1B ajoute ce qui suit:

Les Parties contractantes agrément, contrôlent régulièrement et certifient les organismes chargés des tâches suivantes:

- *Installation,*
- *Contrôles,*
- *Inspections,*
- *Réparations.*

43. Après coup, conformément à l'article 9.3 de l'annexe:

Les autorités compétentes des Parties contractantes s'informent mutuellement de la liste des installateurs ou ateliers agréés ainsi que des cartes qui leur sont délivrées et se communiquent copie des marques et des informations nécessaires relatives aux données électroniques de sécurité utilisées.

44. L'annexe de l'AETR sert de cadre juridique pour garantir que le matériel approprié soit disponible et entretenu pour faire respecter les horaires des conducteurs. Tous les tachygraphes numériques doivent, à un moment donné, être activés, étalonnés, contrôlés et, enfin, réformés, et c'est précisément aux ateliers qu'il incombe en premier lieu de s'acquitter de ces tâches.

45. Les autorités compétentes nationales devraient donc définir leurs propres critères d'agrément pour chacune des Parties contractantes. Elles ne devraient pas intervenir dans les affaires commerciales des ateliers si ce n'est pour s'assurer que les prescriptions légales sont respectées.
46. Quelles que soient les difficultés commerciales, il importe de s'assurer que les ateliers agréés soient capables d'assurer au moins un service d'inspection et d'étalonnage conforme aux prescriptions de l'AETR pour tous les types de tachygraphe numérique qui leur sont confiés.
47. Tous les ateliers devraient être agréés en fonction de deux types de critère:
- La compétence technique et les installations;
 - Les qualités du demandeur.
48. La meilleure façon d'évaluer la compétence technique d'un atelier est de s'assurer qu'il dispose du matériel approprié et/ou agréé pour effectuer les tâches relatives aux tachygraphes qui lui incombent et de s'assurer que tous les techniciens qui y travaillent ont reçu la formation appropriée.
49. Les autorités compétentes nationales peuvent aussi s'intéresser aux installations des ateliers par exemple pour s'assurer qu'elles peuvent accueillir des véhicules, et aussi à d'autres considérations comme la santé et la sécurité.
50. Les autorités compétentes nationales ne sont pas censées se mêler des accords commerciaux passés entre les ateliers et les fabricants (à condition que ces accords soient légaux), mais elles auraient l'obligation de veiller à ce que l'ensemble des transporteurs ait accès aux ateliers pour faire installer, activer, étalonner, contrôler, réparer et réformer leur matériel d'enregistrement. En conséquence, les critères d'agrément devraient clairement définir les conditions qu'un atelier doit remplir et notamment l'engagement à recevoir tous les transporteurs. Autrement dit, tous les ateliers devraient assurer un niveau cohérent de service aux véhicules équipés de tachygraphes numériques de différentes marques afin que les prescriptions de l'AETR soient respectées. Les ateliers seraient tenus de réaliser les opérations suivantes:

Installation (exigence 239),

- Activation (exigence 243);
- Étalonnage (exigence 248);
- Inspections périodiques (exigence 256);
- Téléchargement (exigence 260);
- Certificats de mise à la réforme et/ou de non-téléchargement (exigence 261).

3.2 Vérification des comptes des ateliers

51. Pour que la procédure applicable aux ateliers soit efficace et conserve son intégrité et sa réputation, il est vital qu'elle soit correctement appliquée. À cette fin, les autorités compétentes nationales doivent mettre au point des fondements juridiques sur lesquels s'appuyer et être capables de réglementer les secteurs qui doivent l'être.

52. La surveillance de la compétence et des activités des ateliers par les autorités compétentes ou pour le compte de celles-ci devrait toujours être considérée comme une activité permanente.

53. Afin de garantir la sécurité de l'ensemble des tachygraphes numériques il faudrait garder une trace comptable de toutes les interventions effectuées sur ceux-ci et chaque atelier devrait être tenu de consigner dans un registre toutes celles qu'il a faites.

54. Ces registres pourraient fort bien être conservés sur support papier mais, compte tenu de la nécessité de transférer les données électroniques contenues sur les cartes d'atelier et des vérifications comptables, il serait préférable de les mettre sur support électronique.

55. Les autorités compétentes de chaque Partie contractante continueraient à décider les éventuelles sanctions à prendre contre les ateliers qui ne seraient pas agréés.

56. La nature de ces sanctions dépendrait de la teneur du Code civil de la Partie contractante considérée et de la capacité juridique de ses autorités compétentes. Le principe à respecter serait de garantir la qualité des travaux effectués par les ateliers (et par conséquent l'intégrité du système de surveillance du respect des horaires des chauffeurs) au moyen d'un contrôle efficace.

57. En principe, les autorités compétentes nationales devraient pouvoir recourir à des procédures disciplinaires qui leur permettraient, le cas échéant, de suspendre ou de retirer l'agrément d'un atelier, voire de le poursuivre.

3.3 Questions en suspens

58. Les Parties contractantes doivent réglementer la procédure d'agrément des ateliers s'occupant des tachygraphes numériques.

3.4 Propositions

59. Compte tenu du délai imparti aux Parties contractantes à l'AETR non membres de l'UE pour adopter le tachygraphe numérique, il est proposé ce qui suit:

h) Utiliser les Directives applicables à l'agrément des ateliers mises au point dans le cadre du projet IDT-MIDT, qui pourraient être traduites et insérées telles quelles dans les textes législatifs nationaux;

i) Aider les Parties contractantes à l'AETR non membres de l'UE dans le cadre du projet MIDT (www.eu-digitaltachograph.org).

4. Délivrance des cartes

60. Les Parties contractantes doivent satisfaire aux prescriptions énoncées dans la dernière version de l'annexe, mais il leur manque:

- Les prescriptions énoncées au niveau de l'Union européenne dans la politique de l'ERCA;
- Le réseau TACHOnet.

61. Le présent document se limite aux cartes de conducteurs car, en raison de leur volume, c'est celles qui sont utilisées pour définir un modèle commercial au niveau national lors de la définition de la stratégie de délivrance des cartes.

4.1 Cartes de conducteur

62. Les Parties contractantes sont tenues de délivrer une carte de conducteur aux conducteurs qui:

- Ont leur résidence normale sur leur territoire;

La carte de conducteur visée à l'appendice 1B est délivrée, à la demande du conducteur, par l'autorité compétente de la Partie contractante dans laquelle il a sa résidence normale (premier paragraphe de l'article 11.3 de l'annexe),

- Sont soumis aux dispositions de l'AETR;

Les cartes de conducteur ne sont délivrées qu'aux demandeurs qui sont soumis aux dispositions du présent Accord (art. 11.4 b) de l'annexe),

- Sont par conséquent, à un moment ou à un autre du processus d'application, clairement identifiés par l'autorité de délivrance des cartes;

L'autorité compétente de la Partie contractante personnalise la carte de conducteur conformément aux dispositions de l'appendice 1B (premier paragraphe de l'article 11.4 a) de l'annexe 1).

63. Dans l'Union européenne, ces dispositions sont renforcées par ce qui suit:

Les autorités des États membres doivent veiller à ce que les utilisateurs des cartes soient identifiés à un moment ou à un autre du processus de délivrance des cartes (politique de l'ERCA, enregistrement des utilisateurs, point 5.3.35).

Afin d'éviter qu'un conducteur détienne des cartes d'autres pays membres [...] un contrôle devrait être effectué non seulement par les autorités de l'État membre mais aussi par les autorités compétentes des autres États membres. Afin de pouvoir vérifier la fiabilité du système visant à interdire l'octroi de plus d'une carte au même conducteur dans les États membres, il faudrait disposer d'un réseau télématique approprié par exemple le TACHOnet (Guide de référence de la messagerie XML du TACHOnet, version 1.41, p. 8).

64. Conformément à l'article 11.4 f) de l'annexe à l'AETR:

Les Parties contractantes prennent toutes les mesures nécessaires pour éviter tout risque de falsification des cartes de conducteur.

65. Cette disposition est mise en œuvre grâce aux exigences 180 et 181 de l'appendice 1B, qui se lisent comme suit:

180) Les cartes tachygraphiques présentent les éléments de protection suivants contre la contrefaçon et la manipulation:

- *Impression de fond de sécurité finement guillochée et irisée,*
- *Chevauchement de l'impression de fond et de la photographie,*
- *Au moins une ligne bicolore micro-imprimée.*

181) Après consultation de la Commission, les Parties contractantes peuvent ajouter des couleurs et des inscriptions, telles que des symboles nationaux et des éléments de sécurité, sans préjudice des autres dispositions du présent appendice.

66. Les Parties contractantes doivent tenir un registre des cartes délivrées, au moins des cartes de conducteur:

L'autorité délivrant la carte tient un registre des cartes délivrées, volées, perdues ou défectueuses durant une période correspondant au moins à la durée de validité (quatrième paragraphe de l'article 11.4 a) de l'annexe).

67. Une fois délivrées, les cartes sont mutuellement reconnues, ce qui suppose que les conducteurs peuvent les échanger lorsqu'ils quittent le territoire d'une Partie contractante:

Les cartes de conducteur délivrées par les Parties contractantes sont mutuellement reconnues.

Lorsque le titulaire d'une carte de conducteur en cours de validité délivrée par une Partie contractante a fixé sa résidence normale dans une autre Partie contractante, il peut demander l'échange de sa carte contre une carte de conducteur équivalente; il appartient à la Partie contractante qui effectue l'échange de vérifier, au besoin, si la carte présentée est effectivement encore en cours de validité (art. 11.4 d) de l'annexe).

68. Les cartes peuvent aussi être remplacées (en cas de perte, de vol ou de mauvais fonctionnement) ou renouvelées (en cas d'expiration):

En cas d'endommagement, de mauvais fonctionnement, de perte ou de vol de la carte de conducteur, l'autorité fournit une carte de remplacement dans un délai de cinq jours ouvrables suivant la réception d'une demande circonstanciée à cet effet (cinquième paragraphe de l'article 11.4 a) de l'annexe),

En cas de demande de renouvellement d'une carte dont la date de validité arrive à expiration, l'autorité fournit une nouvelle carte avant la date d'échéance pour autant que cette demande lui ait été adressée dans les délais prévus au deuxième alinéa de l'article 12.1) (sixième paragraphe de l'article 11.4 a) de l'annexe),

Lorsque les conducteurs souhaitent renouveler leur carte de conducteur, ils doivent en faire la demande auprès de l'autorité compétente de la Partie contractante dans laquelle ils ont leur résidence normale, au plus tard 15 jours ouvrables avant la date d'expiration de la carte (quatrième alinéa de l'article 12.1 de l'annexe).

69. Enfin, les cartes peuvent être retirées ou confisquées dans certains cas particuliers:

La carte de conducteur est personnelle. Elle ne peut faire l'objet, pendant la durée de sa validité administrative, d'un retrait ou d'une suspension pour quelque motif que ce soit, sauf si l'autorité compétente d'une Partie contractante constate que la carte a été falsifiée, que le conducteur utilise une carte dont il n'est pas titulaire ou que la carte détenue a été obtenue sur la base de fausses déclarations et/ou de documents falsifiés. Si les mesures de suspension ou de retrait susmentionnées sont prises par une Partie contractante autre que celle qui a délivré la carte, cette Partie contractante renvoie la carte aux autorités de la Partie contractante qui l'ont délivrée en indiquant les raisons de cette restitution (art. 11.4 c) de l'annexe).

70. Les Parties contractantes sont obligées de communiquer entre elles au moins dans certains cas:

Les Parties contractantes qui effectuent un échange renvoient l'ancienne carte aux autorités de la Partie contractante qui l'ont délivrée et indiquent les raisons de cette restitution (troisième alinéa de l'article 11.4 d) de l'annexe),

Lorsque les autorités de la Partie contractante dans laquelle le conducteur a sa résidence normale sont différentes de celles qui ont délivré sa carte et qu'elles sont appelées à procéder au renouvellement, au remplacement ou à l'échange de la carte de conducteur, elles informent les autorités qui ont délivré l'ancienne carte des motifs exacts de son renouvellement, de son remplacement ou de son échange (quatrième alinéa de l'article 13.3 de l'annexe).

4.2 TACHOnet

71. Pour faire respecter le principe d'une carte par conducteur, les États membres et la Commission ont mis sur pied dans l'Union européenne un réseau visant à faciliter l'échange de renseignements entre les autorités de délivrance des cartes:

L'objectif final du projet TACHOnet est de mettre en place un réseau télématique visant à faciliter l'échange de données entre les administrations nationales chargées de délivrer les cartes tachygraphiques, comme indiqué dans le Règlement du Conseil n° 3821/85 tel qu'amendé par le Règlement du Conseil n° 2135/98.

Le réseau TACHOnet doit servir:

- À garantir l'échange fiable et sûr des données nécessaires et suffisantes entre les États membres qui délivrent des cartes tachygraphiques, afin de les aider à respecter les prescriptions du Règlement n° 2135/98 du Conseil;
- À garantir que cet échange respecte le cadre juridique prévu et ne permet pas l'utilisation des données échangées à d'autres fins;
- À imposer le minimum de contraintes sur les systèmes locaux chargés de la gestion des cartes de conducteur dans les États membres.

[...] (version 1.41 du Guide de référence de la messagerie XML du réseau TACHOnet, p. 8).

72. En l'absence de ce réseau, les conducteurs pourraient facilement obtenir une carte à la fois dans un pays A et dans un pays B, ce qui compromettrait évidemment la sécurité des tachygraphes numériques.

4.3 Questions en suspens

73. Les Parties contractantes doivent:

- Définir l'autorité compétente dépositaire des clefs;
- Désigner une RCA-AETR;
- Instaurer une politique de sécurité;
- Recevoir des clefs cryptographiques;
- Mettre en place les procédures de délivrance des cartes; et
- Garantir le principe d'une carte par conducteur.

4.4 Propositions

74. Compte tenu du temps imparti aux Parties contractantes à l'AETR non membres de l'UE pour adopter le tachygraphe numérique, il est proposé ce qui suit:

- j) Mettre en œuvre les propositions e), f) et g) mentionnées ci-dessus (voir point 2.3);
- k) Utiliser les Directives de délivrance des cartes définies dans le cadre du projet CIWG pour que les Parties contractantes puissent mettre en place les procédures appropriées;
- l) Aider les Parties à l'AETR non membres de l'UE, dans le cadre du projet MIDT (www.eu-digitaltachograph.org);
- m) Évaluer comment les Parties contractantes non membres de l'UE pourraient garantir que leur autorité nationale compétente ne délivre qu'une carte par conducteur;

n) À mi-parcours, sous-traiter l'entretien des tachygraphes numériques au moyen d'un appel d'offres international.

5. Respect de l'application de l'AETR

75. L'AETR a été conçu et créé pour garantir des normes minimum dans le transport routier, en ce qui concerne:

- La concurrence;
- Les conditions de travail; et
- La sécurité routière.

76. Les principes qui ont inspiré la législation en vigueur devraient au moins être conservés, et les dispositions considérées comme nécessaires ou souhaitables pour les tachygraphes analogiques devraient aussi s'appliquer aux tachygraphes numériques.

77. L'harmonisation de la législation sociale permet d'aboutir à des procédures uniformes (ou tout au moins équivalentes) pour toutes les Parties contractantes. Les conditions de franchissement des frontières dans toutes les activités de transport devraient être au moins comparables sur l'ensemble du territoire visé par l'AETR.

78. L'AETR doit être appliqué pour garantir que d'une manière générale les entreprises de transport et les conducteurs respectent les horaires.

79. Il faudrait absolument éviter que, à cause du remplacement du tachygraphe analogique par le tachygraphe numérique, l'AETR soit moins respecté même si, en réalité, cela devrait avoir l'effet contraire.

5.1 Tachygraphe numérique et respect de l'Accord

80. Avec les tachygraphes numériques et les cartes tachygraphiques, le respect de l'Accord reposera sur des données numériques réparties entre la mémoire de masse du tachygraphe numérique et celle des cartes de conducteur.

81. Un certain nombre de lois ou de décrets devront donc être adoptés au niveau national pour garantir l'accès des données aux agents de contrôle.

82. Les grands principes qui devraient inspirer la gestion des données concernant les tachygraphes numériques et les cartes de conducteur sont les suivants:

- Les entreprises de transport sont responsables de leurs propres données;
- Elles doivent être tenues responsables de toutes pertes de données; et
- Elles doivent par conséquent être en mesure de communiquer aux autorités d'application toutes les données que ces dernières leur demandent dans les délais prescrits.

83. Les experts mandatés sont parvenus aux conclusions suivantes:

- Avec les tachygraphes numériques, il est manifestement impératif de télécharger les données pour faire respecter l'Accord;
- Le téléchargement est préférable à l'impression de copies papier, lesquelles ne garantissent ni la sécurité ni l'exactitude des données;
- Le téléchargement devrait être effectué régulièrement, à des moments bien définis;
- Afin de vérifier la bonne application des dispositions de l'AETR, il faudrait disposer d'un système d'enregistrement en continu que seul permet le téléchargement de tous les tachygraphes numériques mais aussi des cartes de conducteur employés par une entreprise de transport;
- Le téléchargement des cartes de conducteur et des tachygraphes numériques devrait être obligatoire;
- Juridiquement, aucune disposition de l'AETR ne stipule expressément que le téléchargement des tachygraphes numériques soit obligatoire; et
- Aucune disposition de l'AETR ne stipule non plus que le téléchargement des cartes de conducteur soit obligatoire.

84. Les recommandations sont donc les suivantes:

- Les entreprises de transport devraient verrouiller le système dès le début de son utilisation et le déverrouiller immédiatement avant de céder ou de prêter un véhicule à une autre entreprise. Pour pouvoir disposer de données à jour pour le contrôle du respect de l'Accord, le téléchargement devrait être effectué:
 - En ce qui concerne le véhicule:
 - Immédiatement avant de confier définitivement ou provisoirement un véhicule à une autre personne physique ou morale⁴;
 - S'il cesse de fonctionner correctement mais peut toujours être téléchargé;
 - Dans tous les cas, au moins une fois tous les trois mois.

⁴ On entend par là le transfert d'un véhicule à un autre transporteur ou une autre entreprise de transport et non pas le transfert du véhicule à un conducteur employé par le même transporteur ou la même entreprise.

- En ce qui concerne la carte de conducteur:
 - Avant l'écrasement des données. La période de 28 jours mentionnée dans l'appendice 1B dépend des heures de conduite effectuées par le conducteur mais aussi de la capacité de mémoire de chaque carte. Si dans la pratique, toutes les cartes de conducteur ont une capacité d'au moins 32 kilo-octets, il est recommandé que la carte de conducteur soit téléchargée au moins une fois tous les 31 jours. Dans les autres cas, il est recommandé que toutes les cartes de conducteur soient téléchargées au moins une fois tous les 21 jours.
 - Avant qu'un conducteur quitte son entreprise (c'est-à-dire cesse d'être employé par celle-ci ou – lorsque des entreprises emploient des conducteurs travaillant pour leur propre compte ou des conducteurs détachés – à la fin de son engagement).
- En ce qui concerne l'un ou l'autre cas:
 - Les données doivent être téléchargées dans les 24 heures suivant toute demande d'un agent de contrôle en cas d'enquête sur un accident grave;
 - Dans un délai de sept jours dans les autres cas;
 - Dans tous les cas, les données téléchargées doivent être mises à la disposition de l'agent de contrôle dans les sept jours suivant la demande.
- Les entreprises devraient disposer d'un système de sauvegarde des données téléchargées afin d'éviter toute perte accidentelle ou autre des données.

Les agents de contrôle devraient réclamer une copie des fichiers originaux qui ont été téléchargés, copie qui serait dans le format original et dont la signature numérique serait intacte:

- Par numéro d'immatriculation et par conducteur;
- Dans l'ordre chronologique dans lequel ils ont été téléchargés;
- Les noms des dossiers étant clairement lisibles.

5.2 Formation et équipement

85. Le contrôle des activités des conducteurs au moyen de tachygraphes numériques sera considérablement différent de celui effectué avec les tachygraphes analogiques et les disques en papier.

86. Les agents de contrôle devraient avoir reçu une formation adéquate et disposer du matériel nécessaire (installations de téléchargement, ordinateurs, logiciels, lecteurs de carte, etc.) pour pouvoir effectuer leur contrôle à la fois sur le terrain et dans les entreprises de transport.

87. La formation et le matériel des agents de contrôle ont un coût qu'il convient de prendre en considération dans l'adoption du tachygraphe numérique.

5.3 Questions en suspens

88. Les Parties contractantes doivent:

- Adopter une série de lois régissant la gestion des données;
- Former et équiper leurs agents de contrôle.

5.4 Propositions

89. Compte tenu du temps imparti aux Parties contractantes à l'AETR non membres de l'UE pour adopter le tachygraphe numérique, il est proposé ce qui suit:

- o) Utiliser le rapport de gestion des données publié dans le cadre du projet IDT-MIDT;
- p) Aider les Parties contractantes à l'AETR non membres de l'UE dans le cadre du projet MIDT (www.eu-digitaltachograph.org).

6. Protection des données

90. Le tachygraphe numérique décrit à l'appendice 1B enregistre et stocke des données numériques concernant des personnes physiques (conducteurs et agents de contrôle) mais aussi des personnes morales (entreprises de transport et ateliers agréés). Voir les exigences 73 à 105 b) de l'appendice 1B.

91. Ces données sont accessibles de plusieurs façons, selon que l'on se serve ou non des cartes tachygraphiques et, dans l'affirmative, en fonction du type de carte utilisée (carte de conducteur, carte de société, carte de contrôle ou carte d'atelier) et du mode de fonctionnement du tachygraphe. Voir exigences 007 à 11 de l'appendice 1B.

92. Ces données seront aussi téléchargées. Elles pourraient servir à la gestion des marchandises et de la flotte de véhicules et aussi à assurer le respect de l'Accord. Voir les exigences 149 à 151 de l'appendice 1B.

93. Enfin, le tachygraphe numérique enregistre et stocke des données sur des cartes tachygraphiques qui seront remises aux différentes personnes soumises aux dispositions de l'AETR. Voir les exigences 108 à 112 de l'appendice 1B.

94. Chaque carte tachygraphique contient donc des données qui sont accessibles de plusieurs façons.

Voir les exigences 194 à 212 *bis* de l'appendice 1B pour la carte de conducteur.

Voir les exigences 213 à 230 de l'appendice 1B pour la carte d'atelier.

Voir les exigences 231 à 234 de l'appendice 1B pour la carte de contrôle.

Voir les exigences 235 à 238 de l'appendice 1B pour la carte d'entreprise.

95. Ces données, leur enregistrement, leur stockage, leur accessibilité, leur transfert et leur utilisation sont régis, dans l'Union européenne, par la Directive n° 95/46/CE sur la protection des individus en ce qui concerne le traitement des données personnelles et sur la libre circulation de ces données.

96. Par conséquent, les Parties contractantes à l'AETR non membres de l'UE qui doivent adopter le tachygraphe numérique devront s'assurer que les modalités d'application ne seront pas en contradiction avec leur éventuelle législation en matière de protection des données.

6.1 Questions en suspens

97. Les Parties contractantes doivent vérifier que les modalités d'application sont conformes à leur réglementation nationale en matière de protection des données.

6.2 Propositions

98. Compte tenu du temps imparti aux Parties contractantes à l'AETR non membres de l'UE pour adopter le tachygraphe numérique, il est proposé ce qui suit:

q) Utiliser le rapport sur la protection des données établi dans le cadre du projet IDT-MIDT (remis au secrétariat de l'AETR);

r) Aider les Parties contractantes à l'AETR non membres de l'UE dans le cadre du projet MIDT (www.eu-digitaltachograph.org).

7. Gestion des risques

99. Afin de minimiser les risques et d'éviter tout incident, les Parties contractantes doivent absolument assurer une bonne gestion des tachygraphes numériques tout au long de leur cycle de vie.

100. Gérer les risques consiste à en évaluer la gravité et le cas échéant prendre des mesures, législatives ou autres, pour y remédier.

101. Les tachygraphes numériques peuvent être exposés à des risques à n'importe quel moment de leur cycle de vie, par exemple:

- Problèmes d'interopérabilité entre les tachygraphes numériques et les cartes tachygraphiques;
- Mauvais étalonnage des tachygraphes numériques;
- Délivrance de cartes à des personnes non autorisées;
- Manipulation des tachygraphes et/ou des cartes; et
- Falsification des données enregistrées.

102. C'est la raison pour laquelle chaque État membre de l'UE doit mettre en place une procédure de gestion des risques et qu'une procédure de gestion des risques a été mise en place dans l'ensemble de l'Union européenne par la Commission européenne.

103. Il faudrait en faire de même dans les Parties contractantes à l'AETR non membres de l'UE pour assurer la bonne marche des tachygraphes numériques une fois qu'ils auront été mis en place. Cela suppose qu'elles devront:

- Établir et mettre en place une procédure de gestion des risques au niveau national;
- Désigner au niveau national un gestionnaire des risques qui assurera la liaison avec les gestionnaires des risques des autres Parties contractantes à l'AETR;
- Adopter d'une façon ou d'une autre la procédure de gestion des risques établie par l'UE et faire partie du Groupe de gestion des risques de l'UE;
- Examiner avec le secrétariat de l'AETR les modalités d'une extension de la procédure de gestion des risques de l'UE aux Parties contractantes à l'AETR et d'une transformation du Groupe de gestion des risques de l'Union européenne en un groupe de gestion des risques dans les Parties contractantes à l'AETR.

7.1 Gestion des risques au niveau national

Justification

104. L'objectif d'une politique de gestion des risques est de renforcer le mécanisme de gestion des risques et de fournir un cadre approprié favorable à la gestion et à la coordination des risques incompatibles avec l'adoption du tachygraphe numérique. Cette politique procure les renseignements et les conseils nécessaires à la création d'un groupe de gestion des risques dans chaque pays, pour:

- Évaluer l'immédiateté, la gravité et la probabilité du danger;
- Minimiser et maîtriser les dangers;
- Mettre au point des moyens de défense;
- Mettre en place des plans de gestion des risques plutôt préventifs que réactifs pour le bien des différentes parties prenantes;
- Créer un cadre propice à l'échange de renseignements confidentiels entre les groupes de gestion des risques des différents pays.

Objectif

105. Cette politique s'applique à toutes les questions soulevées sous les points 1 à 6 du présent document ainsi qu'à tous les autres points dont le Groupe de gestion des risques souhaiterait s'occuper.

Politique: Qui, au niveau national, devrait prendre les décisions en matière de gestion des risques?

Rôles et responsabilités

106. Les Parties contractantes à l'AETR sont priées de mettre sur pied, au niveau national, un groupe de gestion des risques et la procédure correspondante. Elles sont libres d'opter pour la procédure de leur choix puisque la structure du groupe dépendra de l'organisation politique et administrative de chacune d'entre elles. Elles devraient néanmoins s'inspirer du document directif publié sous la cote EU-MIDT-RMG-002-2006 Rev.1.

107. Avant de décider qui participera à la prise de décisions en matière de gestion des risques, les Parties contractantes à l'AETR doivent absolument définir quel ou quels organismes seront chargés d'organiser des travaux, d'en définir la portée et d'en fixer les limites. Elles devront aussi décider qui sera chargé de rassembler les renseignements nécessaires et de mettre au point la stratégie recommandée de réduction des risques.

108. Il faudrait aussi que les Parties contractantes décident suffisamment tôt quelle autorité publique et/ou quelle organisation non gouvernementale pourrait être chargée d'adopter, de mettre en œuvre et de prendre à son compte une stratégie de réduction des risques. Les organismes appelés à jouer un rôle déterminant plus tard dans le processus, par exemple pendant la mise en œuvre, devraient être associés au processus le plus tôt possible. Enfin, toutes les parties prenantes devant être consultées tout au long du processus de réduction des risques devraient être connues pour s'assurer qu'elles acceptent d'en partager la responsabilité.

109. Parmi les différents ministères appelés à intervenir dans la gestion des tachygraphes numériques au niveau national, tous pourraient jouer un rôle directeur pour tel ou tel problème. Il se peut que le titre de gestionnaire des risques s'applique à des personnes physiques ou des personnes morales simplement chargées de surveiller ce processus, par exemple:

- Les autorités chargées de faire respecter la réglementation en matière de circulation routière;
- Les autorités d'agrément des ateliers;
- Les autorités chargées de délivrer les cartes, pour la délivrance des cartes tachygraphiques;
- Les autorités d'homologation et de sécurité, pour la sécurité générale des tachygraphes numériques au niveau national;
- Les autorités d'homologation, pour l'homologation des tachygraphes numériques et des cartes tachygraphiques.

110. Les représentants de bon nombre de ces autorités, ainsi que les organismes nationaux et/ou internationaux de réglementation devraient participer à la prise de décisions en matière de gestion des risques. Des experts mais aussi des décideurs devraient y être associés en fonction de la nature des questions et de l'état d'avancement du processus de décision. En ce qui concerne

les responsabilités en matière de gestion des risques, elles pourraient être partagées entre les différents ministères en fonction de la complexité de la situation en matière de risque. En effet, il est rare que de telles situations impliquent un seul ministère.

111. Outre qu'elle devrait impliquer des représentants du gouvernement, la prise de décisions en matière de gestion des risques devrait être conduite en concertation continue avec les parties prenantes. On entend par là tous ceux qui seraient affectés par le problème ou qui pourraient être affectés par une mesure de réduction des risques, par exemple les associations de transporteurs, les syndicats, les associations nationales d'ateliers et les fabricants. Des débats regroupant ces différents intérêts représentant toute sorte de professions et de compétences devraient être organisés de façon à pouvoir être suivis par des personnes ne possédant pas de connaissances spécialisées.

Organisation de la prise de décisions au niveau national

112. La prise de décisions en matière de gestion des risques devrait être confiée à un groupe de travail qui ferait appel aux différents ministères concernés ainsi qu'à d'autres parties prenantes et faciliterait la communication entre eux. Ce groupe, qui pourrait aussi être un comité devrait au minimum inclure des représentants:

- Des autorités d'homologation;
- Des autorités de contrôle;
- Des autorités chargées de la délivrance des cartes;
- Des autorités chargées de délivrer l'agrément des ateliers et de vérifier leurs comptes; et
- Des autorités chargées de définir, d'appliquer et de contrôler les politiques de sécurité aux niveaux national et international.

113. Chaque pays devra trouver les modalités d'organisation qui conviennent le mieux à ses besoins et les plus susceptibles de favoriser la coopération entre les parties intéressées. Les modalités de la prise de décisions en matière de gestion des risques et le degré d'engagement des parties prenantes sont déterminants pour la réussite du processus et devraient être clairement examinés et connus dès le début. Même si chaque problème nécessite des modalités propres pour inciter les parties prenantes à s'engager, la formulation d'un processus de décision pourrait contribuer à améliorer la transparence et garantir que les parties concernées sachent à quoi s'attendre et sachent aussi comment contribuer efficacement au processus. Il devrait contribuer à renforcer la crédibilité des organismes de réglementation et des gouvernements.

Analyse de la situation et évaluation des besoins

114. Tout doit commencer par une analyse de la situation, c'est-à-dire un examen des circonstances ou des conditions nationales et/ou internationales dans lesquelles le problème se pose. Ainsi on peut voir où se situent les problèmes et les solutions éventuelles. Cela revient

grosso modo à se demander «De quoi disposons-nous?», «Que nous manque-t-il?» et «Qu'est-ce qui ne va pas?» D'autres questions sont possibles, par exemple:

- Quel ministère ou service ministériel s'occupe des tachygraphes numériques?
- Quelle législation ou réglementation spécifique est en vigueur dans le pays?
- L'application de la réglementation est-elle contrôlée comme il se doit?
- Quel secteur ou secteurs sont concernés? Des départements universitaires, des instituts de recherche ou des secteurs industriels ont-ils entrepris des recherches?
- Le gouvernement et les professionnels sont-ils conscients des risques que le problème pose?
- Quel est le niveau de conscience des risques parmi les différentes parties prenantes?
- Quelles infrastructures techniques connexes existent (par exemple information sur les quantités de cartes défectueuses ou le nombre de tachygraphes numériques en service)?
- Existe-t-il des «goulets d'étranglement» dans la gestion du problème, au plan national ou international?

115. L'identification du problème est la deuxième chose à faire lors de l'analyse. Autrement dit les risques ou le problème doivent être examinés dans le contexte national ou international. Au moment de définir le problème il convient d'en évaluer l'ampleur. S'agit-il d'un problème ponctuel ou s'agit-il d'un problème chronique? Les parties prenantes sont-elles nombreuses à être affectées ou le problème est-il dû à une erreur d'utilisation?

Les Parties contractantes à l'AETR sont non seulement censées mettre sur pied un groupe de gestion des risques mais aussi évaluer les risques.

116. Les Parties contractantes ont un rôle de premier plan à jouer dans l'adoption du tachygraphe numérique et doivent donc participer activement à l'évaluation et à la gestion des risques.

117. Après avoir suivi la procédure indiquée, notamment avoir évalué la question, les groupes nationaux de gestion des risques peuvent tirer les conclusions suivantes:

- Que la question ne présentait pas de risque;
- Que la question présentait un risque mais que ses incidences se limitaient au territoire national;
- Que la question peut-être considérée comme un risque dont les conséquences pourraient s'étendre à l'ensemble de l'Union européenne.

Comment collaborer avec le Groupe AETR-UE de gestion des risques?

118. Dans tous les cas, les groupes nationaux de gestion des risques devraient communiquer au Groupe AETR-UE de gestion des risques tous les renseignements nécessaires.

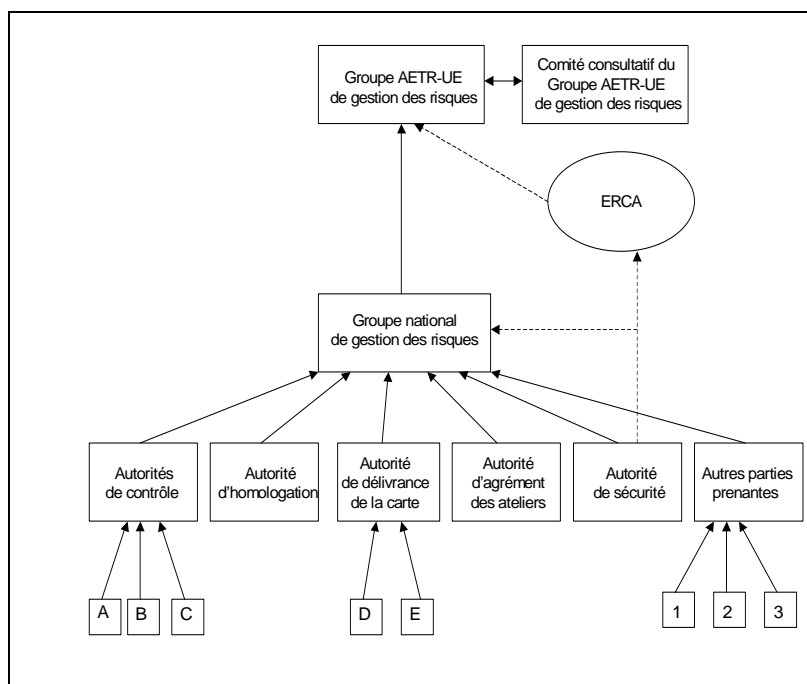
119. Le Groupe AETR-UE de gestion des risques sera chargé de toutes les questions risquant d'avoir une incidence dépassant les frontières du pays qui avait été initialement chargé de les évaluer et de formuler des recommandations à l'intention de chacune des Parties contractantes.

120. Tous les renseignements recueillis lors de la phase d'analyse devraient être archivés pour servir d'exemples en vue des évaluations futures. Ces renseignements devraient contenir non seulement des données de base mais aussi des suppositions, des controverses ou encore des incertitudes, par exemple. On devrait aussi y indiquer les données manquantes et la façon dont ces dernières ont été traitées dans la gestion des risques. Les renseignements devraient être archivés non seulement en ce qui concerne les problèmes immédiats et leurs conséquences mais aussi sur leurs causes profondes, de façon à pouvoir en tirer des enseignements pour le long terme. Cette solution devrait aussi contribuer à améliorer l'indice de confiance des solutions envisagées.

121. Les réactions des parties prenantes devraient aussi permettre d'améliorer la pertinence de l'analyse. Ce partage des connaissances contribue à instaurer le partage des responsabilités nécessaires à l'élaboration d'une stratégie d'une réduction des risques. Le simple fait de recueillir ces renseignements constitue en soi une étape importante du processus d'analyse.

122. Les groupes nationaux de gestion des risques sont invités à donner leurs renseignements au Groupe AETR-UE de gestion des risques en langue anglaise.

Étape n° 1: Groupes nationaux de gestion des risques vers Groupe AETR-UE de gestion des risques



7.2 Gestion des risques dans les pays membres de l'AETR

123. Dans un premier temps, le Groupe AETR-UE de gestion des risques doit être saisi par pli recommandé ou par courrier électronique sécurisé.

124. Le Groupe AETR-UE de gestion des risques peut être saisi par n'importe quel groupe national de gestion des risques ou par les fabricants de cartes, de tachygraphes ou de véhicules ou leurs représentants à Bruxelles, ou encore par le secrétariat de l'AETR, voire la Commission européenne elle-même.

125. Avant de saisir le Groupe AETR-UE de gestion des risques, les groupes nationaux doivent justifier leur démarche en donnant les renseignements ci-dessous:

- Description détaillée de la question jointe à la documentation, le cas échéant;
- Date à laquelle la question a commencé à se poser;
- Date à laquelle la question a été admise par le groupe national de gestion des risques;
- Identification des parties prenantes exposées à des risques;
- Indication des fonctions des tachygraphes numériques menacées;
- Résumé de l'évaluation des risques menée par le groupe national de gestion des risques;
- Nom et prénom, organisation et spécialité des experts ayant participé à l'évaluation;
- Coordonnées du gestionnaire des risques et/ou de l'expert à contacter;
- Description des mesures prises, le cas échéant.

126. Si le groupe national de gestion des risques demande au Groupe AETR-UE de gestion des risques de ne prendre aucune mesure, ce dernier doit:

- Analyser l'évaluation faite par le groupe national de gestion des risques;
- Informer de façon confidentielle les autres groupes nationaux de gestion des risques si les renseignements communiqués sont considérés comme appropriés;
- Informer le demandeur qu'une nouvelle demande doit être formulée soit au niveau national soit au niveau de l'Union européenne en vue de gérer le risque constaté si l'évaluation faite ou la mesure prise sont considérées comme non satisfaisantes.

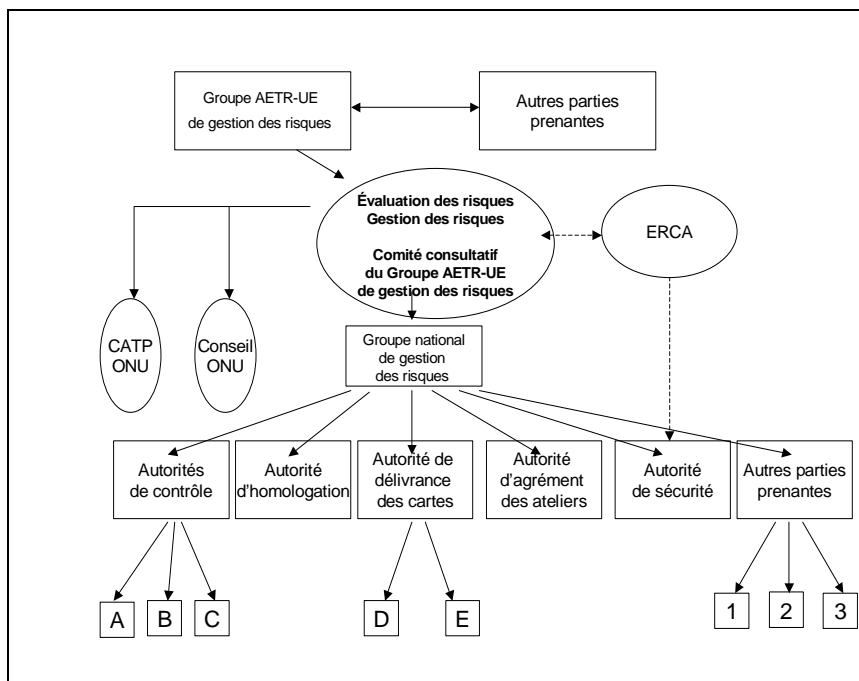
127. Si un groupe national de gestion des risques, parce que les conséquences du risque vont au-delà du territoire national, souhaite que le Groupe AETR-UE de gestion des risques prenne des mesures, ce dernier doit:

- Analyser l'évaluation faite par le groupe national de gestion des risques (il incombe néanmoins au demandeur initial de présenter les renseignements qui ont conduit à l'intervention du Groupe AETR-UE de gestion des risques. Il appartiendra aux autres parties prenantes de communiquer les informations nécessaires à la gestion du risque considéré.);

- Informer le groupe national de gestion des risques si le risque est considéré comme limité au territoire national et le prier de prendre les mesures nécessaires;
- Aviser les autres groupes nationaux de gestion des risques de cette décision et renvoyer la demande au demandeur;
- Le cas échéant désigner pour la circonstance les membres du Comité consultatif qui seront chargés d'évaluer les mesures à prendre au niveau européen;
- Formuler de façon confidentielle et en langue anglaise des recommandations détaillées à l'intention des groupes nationaux de gestion des risques concernant l'évaluation des risques et les mesures à prendre, chaque fois que des mesures peuvent être prises dans le cadre des textes législatifs en vigueur;
- Formuler de façon confidentielle et en langue anglaise des recommandations détaillées à l'intention de l'ONU et/ou du législateur de l'UE chaque fois que les mesures nécessaires à prendre ne peuvent être mises en œuvre dans le cadre de la législation en vigueur et en informer les groupes nationaux de gestion des risques;
- Tenir à jour la base de données tout au long du processus.

128. Pour évaluer le risque et définir les mesures à prendre, le Groupe AETR-UE de gestion des risques peut s'inspirer du document portant la cote EU-MIDT-RMG-002-2006 rev.1.

Deuxième étape: Groupe AETR-UE de gestion des risques vers groupes nationaux de gestion des risques



7.3 Questions en suspens

129. Chaque Partie contractante à l'AETR devra établir une procédure de gestion des risques au niveau national, conçue de manière à permettre une collaboration avec les autres Parties contractantes dans le cadre de la procédure de gestion des risques AETR-UE à mettre en œuvre.

130. Le rôle de la Commission européenne et du secrétariat AETR à cet égard devra être précisé.

7.4 Propositions

131. Compte tenu du temps imparti aux Parties contractantes à l'AETR non membres de l'UE pour adopter le tachygraphe numérique, il est fait les propositions suivantes:

s) Les Parties contractantes devront se servir des directives formulées au niveau de l'UE dans la mise en œuvre de leurs procédures nationales de gestion des risques;

t) La procédure de gestion des risques de l'UE devrait être communiquée aux Parties contractantes à l'AETR;

u) Demander au secrétariat de l'AETR d'assurer la liaison entre le Groupe AETR-UE de gestion des risques et les Parties contractantes à l'AETR non membres de l'UE;

v) En attendant, aider les Parties contractantes à l'AETR non membres de l'UE dans le cadre du projet MIDT (www.eu-digitaltachograph.org).

	Questions en suspens	Rôle des Parties contractantes à l'AETR	Rôle de la Commission européenne	Rôle du secrétariat de l'AETR	Rôle des autres parties prenantes	Durée	Directives
1	Homologation	<p>Les fabricants peuvent théoriquement solliciter une homologation dans chacune des Parties contractantes à l'AETR (voir art. 2 de l'annexe).</p> <p>Garantir l'homologation des cartes à délivrer</p> <p>Voir point 4</p>	<p>L'homologation se fait en trois étapes. Elle ne peut être accordée que si le demandeur est en possession d'un certificat de fonctionnement, d'un certificat de sécurité et d'un certificat d'interopérabilité.</p> <p>Le certificat d'interopérabilité ne peut être délivré que par un seul organe, qui est actuellement la DG CCR de la Commission européenne (voir exigence 278).</p>	<p>Vérifier les autres caractéristiques des cartes</p> <p>Règlement des différends concernant l'homologation</p> <p>Voir point 4.1</p>	Voir point 4.1	Voir point 4.1	<p>EU/MIDT/PLE/012-2006</p> <p>Directives relatives à l'homologation</p>
2	Sécurité	<p>Définir une politique de sécurité garantissant la gestion des clefs devant être établies par l'ERCA et l'entretien des tachygraphes numériques</p>	<p>DG-TREN et DG-CCR de la Commission européenne (ERCA)</p> <p>Évaluer les politiques de sécurité devant être établies par les Parties contractantes à l'AETR</p>	<p>Faire office d'autorité de l'AETR (à l'instar de la Commission européenne dans l'Union européenne)</p> <p>Information Coordination</p>	Voir point 4.1	Voir point 4.1	<p>EU/MIDT/PLE/009-2006</p> <p>État des pratiques en matière d'homologation</p> <p>EU/MIDT/PLE/010-2006</p> <p>Politique européenne en matière de racines</p>

	Questions en suspens	Rôle des Parties contractantes à l'AETR	Rôle de la Commission européenne	Rôle du secrétariat de l'AETR	Rôle des autres parties prenantes	Durée	Directives
3	Agrément des ateliers	<p>Agréer les ateliers chargés de l'installation, de l'activation, de l'étalonnage, de la réparation ou du remplacement, de l'inspection, du téléchargement et de la mise à la réforme des tachygraphes numériques</p> <p>Ce qui suppose:</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'adoption d'une nouvelle série de règles concernant l'agrément des ateliers; - La formation d'installateurs; - L'achat d'un nouveau matériel d'étalonnage par les ateliers agréés; et - La mise au point de procédures d'homologation. 	Néant	Information Coordination	Fabricants de tachygraphes	De 12 à 18 mois	<p>EU/MIDT/IPC/004-2006 <i>Directives relatives à l'agrément des ateliers</i></p> <p>EU/MIDT/IPC/003-2006 <i>Directives en matière d'activation ou d'étalonnage</i></p> <p>EU/MIDT/PLE/011-2006 <i>Directives en matière de sécurité dans les ateliers</i></p> <p>EU/MIDT/PLE/008-2006 <i>Directives en matière de mise à la réforme</i></p>

	Questions en suspens	Rôle des Parties contractantes à l'AETR	Rôle de la Commission européenne	Rôle du secrétariat de l'AETR	Rôle des autres parties prenantes	Durée	Directives
4-1	Délivrance des cartes	<p>Adopter une série de règles régissant la délivrance des cartes (demande, délivrance, renouvellement, remplacement, échange, retrait, etc.)</p> <p>Élaboration d'une architecture appropriée (guichets, bases de données, etc.).</p> <p>Délivrer des cartes homologuées (voir point 1)</p> <p>Délivrer les cartes conformément à la politique de sécurité (voir point 2)</p> <p>À l'exception des parties législative et administrative, toutes les parties techniques peuvent être sous-traitées (appel d'offres).</p>	Néant	<p>Information Coordination</p> <p>Voir aussi les points 1 et 4.2</p>	<p>Entreprises privées (sélectionnées par appel d'offres)</p>	8 à 18 mois	<p>EU/MIDT/CINC/028-2005</p> <p><i>Directives sur les meilleures pratiques en matière de délivrance des cartes</i></p>

	Questions en suspens	Rôle des Parties contractantes à l'AETR	Rôle de la Commission européenne	Rôle du secrétariat de l'AETR	Rôle des autres parties prenantes	Durée	Directives
4-2	TACHOnet	Relier les bases de données et l'autorité chargée de délivrer les cartes à un réseau de façon à préserver le principe d'une carte par conducteur Le raccordement à ce réseau peut être sous-traité et considéré comme l'un des éléments de l'appel d'offres pour un système de délivrance des cartes.	Assurer la compatibilité du réseau AETR avec le réseau TACHOnet	Information Coordination	Entreprises privées (sélectionnées par appel d'offres)	Voir point 4.1	EU/MIDT/CINC/009-2006 <i>Guide de référence de la messagerie XML du réseau TACHOnet</i> EU/MIDT/CINC/010-2006 <i>Guide de référence du réseau XML TACHOnet et de sécurité</i> EU/MIDT/CINC/011-2006 <i>Projet TACHOnet</i>
5	Contrôle	Adopter une série de mesures nécessaires concernant: – Le téléchargement des données et l'accès aux données par les agents de contrôle; – Le cas échéant, l'utilisation de données numériques comme preuves devant les tribunaux.	Néant	Information Coordination	Fabricant de tachygraphes (formation des agents de contrôle) Entreprises privées Équipement des agents de contrôle	6 à 12 mois	EU/MIDT/ENC/003-2005 Rev.1 <i>Directives concernant les contrôles routiers</i> EU/MIDT/PLE/005-2005 <i>Directives concernant les contrôles des entreprises</i> EU/MIDT/IPC/030-2005 <i>Directives sur la gestion des données</i>

	Questions en suspens	Rôle des Parties contractantes à l'AETR	Rôle de la Commission européenne	Rôle du secrétariat de l'AETR	Rôle des autres parties prenantes	Durée	Directives
		Former les agents de contrôle: – L'équipement des agents de contrôle (qui peut faire l'objet d'un appel d'offres).					
6	Protection des données	Adopter une série de règles nécessaires (ou vérifier les règles en vigueur) régissant l'enregistrement, le stockage, l'accès et l'utilisation des données numériques par les entreprises de transport, les ateliers agréés et les autorités de contrôle	Néant	Information Coordination		6 à 12 mois	EU/MIDT/PLE/007-2006 <i>Directives sur la protection des données</i>
7	Gestion des risques	Mettre en place une procédure de gestion des risques de façon à assurer le fonctionnement des tachygraphes numériques	Responsable AETR-UE de la gestion des risques	Information Coordination Assurer la liaison avec le responsable AETR-UE de la gestion des risques en ce qui concerne les Parties contractantes à l'AETR non membres de l'UE	Être associé aux activités tant au niveau national qu'au niveau de l'AETR-UE pour ce qui concerne l'évaluation des risques	6 à 12 mois	EU/MIDT/RMG/003-2006 Rev.1 <i>Directive relative aux procédures de gestion des risques à mettre en œuvre au niveau national</i> EU/MIDT/RMG/004-2006 <i>Procédure de gestion des risques de l'Union européenne</i>