

**From:** Jean-Paul.Otjacques@mobilit.fgov.be

**Sent:** mardi 23 février 2010 9:08

**To:** TREN E1 CONSULTATION TRANSPORTS

**Cc:** Armand.Remacle@mobilit.fgov.be

**Subject:** Réponses de la Belgique .Revision of legislation on recording equipment in road transport.

### **Remarques générales**

Il semble que la Commission a changé complètement la position qu'elle a défendue jusqu'à présent. Elle a toujours affirmé que pour parvenir au degré souhaitable d'interopérabilité et de sécurité , il était nécessaire de fixer dans les moindres détails ,les moindres aspects techniques les différents composants du système du tachygraphe digital , VU,cartes,.... et les programmations.

L'appareil de contrôle est comme son nom l'indique un appareil de contrôle , essentiellement un appareil qui enregistre les temps de conduite et de repos des conducteurs (des enregistrements automatiques,liés aux mouvements du véhicule, et des enregistrements manuels) , s'il peut être utilisé pour la gestion de l'entreprise , c'est bien , mais cela ne doit pas influencer ou compromettre l'objectif principal.

L'objectif principal doit être la sécurité. Les données ne peuvent être altérées , ni lors de l'enregistrement , ni lors des transferts , ni entre ces moments.

Le questionnaire et les informations jointes ,ne donnent aucune idée des coûts de ces modifications (pour les entreprises ,pour les services de contrôle qui viennent de s'équiper pour le tachy digital et ont investi des sommes importantes en équipements et en formation) , ni du rapport coût/bénéfice.

### **Question 1**

Oui, c'est nécessaire. L'expérience a montré que les constructeurs (ajout d'un basculement automatique vers "repos" (comme pour le tacho numérique) après le basculement imposé vers " autres activités" , cela compromet l'objectif poursuivi par cette disposition : le choix par le conducteur et sa responsabilité ) essayent de détourner les fonctions pour répondre en premier lieu aux objectifs de leurs clients transporteurs , ce n'est pas acceptable ... et lorsqu'ils seront libres?

Que signifie "To improve the equipment" , cfr plus haut. Comment se prononcer sur des questions aussi floues et des termes tels que " develop solutions" (pourquoi) , " improve the equipment" , que signifie cela ?

### **Question 2**

Non. Une telle intégration signifie , plus de complexité , possibilité de pannes ou de fraudes. Les informations peuvent être envoyées vers une plateforme , mais le système doit rester autonome. A tracking and tracing system , n'a aucun intérêt dans le cadre du contrôle du respect des temps de conduite et de repos , s'il a un intérêt pour le fleet management , qu'ils choisissent de l'installer séparément.

### **Question 3**

Pas de problème si cela n'entraîne pas d'atteintes à la sécurité (particulièrement dans la transmission des données) ou des coûts supplémentaires pour les services de contrôles.

La B se pose des questions sur l'abandon de l'obligation de décharger les données de la carte . Quid si le conducteur travaille pour plusieurs entreprises ?

### **Question4**

Non, si les services de contrôle possèdent l'équipement nécessaires. Par contre si les systèmes différents se multiplient , il risque d'y avoir des problèmes , multiplication des équipements de contrôle, formation des contrôleurs, équipements non interopérables , parfois volontairement pour imposer , de la part des constructeurs des équipements spécifiques produits par eux , il suffit de modifier un contacteur pour créer des problèmes.

### **Question 5**

Ne pas les changer . Les contrôleurs sont maintenant habitués et équipés. Il faut aussi amortir cet équipement et les programmes.

2ème sous question , non , c'est la porte ouverte à toutes les dérives . Par ex l'utilisation de deux cartes de conducteur par un même conducteur (sans fausse carte il existe sans beaucoup de cartes valables en circulation et plus/pas utilisée). La reconnaissance physique du conducteur est essentielle ainsi qu'établir le lien physique entre la carte et le conducteur qui est au volant. Comment contrôler le respect des dérogations ? , Comment traiter rapidement les données enregistrées au vol pour arrêter le véhicule ? , il ne suffit pas comme dans un contrôle de

vitesse de contrôler un seul paramètre directement évaluable sans calculs .

**Question 6**

No. There are too much fraudes (italian divice , magnet ....). Vous employez le mot "futur" quel futur , sur quel territoire (ne pas oublier AETR) , pas la peine d'investir dans un système qui n'existe pas encore. A notre connaissance , il manque même des satellites. Il est préférable d'attendre que ' Gallileo' fasse ses preuves (particulièrement au niveau de la couverture dans certaines zones et en fonction des obstacles naturel) avant d'investir.

**Question 7**

Non. Pourquoi encore un système de plus , pour créer la confusion en cas de conduite alternative dans champs d'application et hors champs ? Ce n'est pas le véhicule qui compte c'est le transport , un même véhicule peut être utilisé alternativement pour des transports hors et dans le champ d'application des règlements . Nous avons pour l'instant deux moyens d'enregistrement (tach num et digit) et assez de problèmes.

**Question 8**

Nous preferons pas de nouveau appareil actuellement . Dans le futur a déterminer : option 1.

**Question 9**

Cfr réponse précédente. Pas de nouvel équipement = pas de nouveaux problèmes.

**Question 10**

Si vous pensez que c'est important.

**Question 11**

Option 1. Elle marche et toute modification aurait des coûts inutiles.

**Question 12**

Option 1 ou mix 1 et 2

**Question 13**

La situation est sous contrôle en B , pas de modifications nécessaires. La Commission dispose de plus d'informations pour déterminer si c'est le cas dans tous les EM , sinon ce sont ceux qui ne respectent pas les règles ou les procédures qui doivent modifier leur approche.

**Question 14**

Ce qui existe est suffisant . Trop d'info tue l'info . D'autant qu'elles ne sont fiables que dans la mesure ou le conducteur est fiable.

**Question 15**

Le système actuel fonctionne bien selon nous.

**Question 16**

Cette question interesse avant tout les conducteurs . Mais dans leur interet il faut que le système de calcul soit fiable meme en cas de dérogation , embouteillages, mise en sécurité des passagers , du conducteur , du véhicule ....

J.P.Otjacques  
Attaché  
SPF Mobilité et Transport