

## Contribution de la Fédération Nationale des Transporteur Routiers pour les entreprises de transport de marchandises Françaises

### 1.1 Fonctionnement de l'appareil de contrôle

**Question 1** – Est-il important que les appareils des différents fabricants fonctionnent exactement de la même manière ? Ou bien la législation devrait-elle se concentrer sur les éléments essentiels et laisser aux fabricants davantage de liberté pour mettre au point des solutions et améliorer leur modèle ?

- Oui il est important d'harmoniser les appareils et leur exploitation (un exemple : l'harmonisation des messages & codes d'erreurs). Sur un même parc il peut y avoir différentes versions de tachygraphes, leur utilisation doit donc être standardisée. Le chauffeur et/ou l'exploitant ne doit pas avoir de contrainte d'utilisation entre les différents appareils
- Non ne pas laisser de davantage de liberté aux fabricants. Il faut mettre au point un appareil en commun qui doit répondre de manière sure et efficace aux exigences légales et réglementaires

### 1.2 Intégration des applications STI

**Question 2** – La législation sur le tachygraphe devrait-elle déjà prévoir son intégration dans une plate-forme embarquée de type ouvert ? Si oui, quelles applications réglementaires devrait-on intégrer dans cette plate-forme (p.ex. péage électronique, boîtes noires pour les enquêtes sur les accidents, eCall, contrôle de vitesse) et pourquoi ? Une fonction de localisation et de poursuite (« tracking and tracing ») en temps réel serait-elle intéressante pour la gestion de flotte ou d'autres applications en rapport avec la sécurité ou la sûreté du transport, ou l'application de la loi ?

- Oui, le futur système devra être ouvert et évolutif. Applications disponibles aujourd'hui ou à venir dans un réel souci de sécurité, de transparence, de conformité avec la législation, de gestion du temps, de contrôle de la flotte et de suivi de la marchandise.
- L'ajout de nombreuses applications permettra d'en amortir le coût d'investissement et d'améliorer l'exploitation sur l'ensemble des critères (social, géolocalisation, tracking, et interaction avec l'infrastructure).

### 1.3 Téléchargement à distance des données enregistrées et vitesse de téléchargement

**Question 3** – Faut-il encourager le téléchargement à distance des données du tachygraphe numérique ? L'approche réglementaire est-elle appropriée pour faciliter une introduction à grande échelle de cette fonctionnalité ?

- Les exploitations de demain vont de plus en plus nécessiter des données en temps réel sur le temps et les conditions de travail du conducteur. L'efficacité du téléchargement à distance sera un outil nécessaire pour le traitement social des conditions de travail du conducteur. C'est un impératif pour l'entreprise et le salarié.
- Oui l'approche réglementaire est appropriée pour faciliter l'introduction de cette fonctionnalité.

**Question 4** – Quelle est votre expérience dans la pratique ? Y a-t-il des obstacles au téléchargement rapide des données ?

- Les données à télécharger doivent être ciblées voire limitées en nombre (rien que le nécessaire) pour en assurer un traitement plus rapide et efficace.

#### **1.4 Amélioration des contrôles**

**Question 5** – Comment pourrait-on modifier l'appareil afin que les contrôles soient plus rapides et efficaces ? Devrait-on envisager le contrôle mobile des véhicules en mouvement afin d'alléger la charge administrative pour le secteur et les organes de contrôle ?

Si on parle des contrôles routiers

- L'amélioration de l'efficacité des contrôles n'est pas une limite matérielle mais plutôt la méconnaissance des aspects sociaux des forces de contrôle et la barrière de la langue pour les conducteurs étrangers  
Le contrôle mobile pourrait être un élément de réponse pour éviter immobilisation ou km supplémentaire.

Si l'on parle des contrôles techniques du matériel effectués par les ateliers agréés

- il serait en effet intéressant de pouvoir les faire lorsque le véhicule est en mouvement ou de les anticiper (pré diagnostic à distance) pour gagner du temps sur l'immobilisation des véhicules lors des passages en ateliers.

#### **1.5 Niveau de sécurité du système**

**Question 6** – Le niveau de sécurité actuel est-il proportionnel ? D'autres sources de mouvement sont-elles et devraient-elles être possibles ? Pourrait-on utiliser les données de temps/vitesse/positionnement authentifiées fournies par le futur système GPS européen comme deuxième source indépendante de mouvement afin de garantir la sécurité des données ?

- Le niveau de sécurité actuel est incontestablement à améliorer. Garantir la sécurité des données est essentiel.
- L'exploitation des données de vitesse et de positionnement transmises par GPS/Galiléo est une solution à étudier avec l'objectif d'augmenter la sûreté du dispositif et de son exploitation.

## **2. Principes et champ d'application**

### **2.1 Champ d'application du règlement**

**Question 7** – Lorsqu'un véhicule n'est utilisé qu'occasionnellement dans le champ d'application du règlement (CE) n° 561/2006, par exemple lorsque l'on dépasse de temps en temps le rayon fixé pour certaines exceptions, faudrait-il pouvoir utiliser d'autres moyens d'enregistrer les activités ?

Parle t on du mode hors champ (position OUT) ?

- Oui, un simple enregistrement d'écriture (exemple carnet d'entretien) devrait être suffisant dans un cadre d'application précis et défini. Exemple les déplacements sur voies privées pour le lavage des véhicules, la conduite entre quais d'entrepôt, les opérations de maintenance dans les garages intégrés à l'entreprises

### **2.2 Compatibilité et interopérabilité**

**Trois options sont envisageables :**

- ▣ **Option 1** : Ne pas introduire de nouvelle génération d'appareils de contrôle ; faire de l'interopérabilité avec le système actuel une condition stricte pour tout développement futur.
- ▣ **Option 2** : Prévoir une nouvelle génération d'appareils de contrôle mais s'assurer qu'au moins les cartes de conducteur (ou d'autres éléments de l'équipement) sont compatibles avec la génération actuelle de tachygraphes (rétrocompatibilité).
- ▣ **Option 3** : Prévoir une nouvelle génération d'appareils de contrôle sans aucune exigence en matière de comptabilité.

**Question 8** – Laquelle de ces trois options préférez-vous ? Si vous préférez l'option 2 : Quelles sont les questions les plus essentielles sur le plan de la compatibilité entre une nouvelle génération de tachygraphes et la génération actuelle, et quels autres éléments de l'équipement, hormis les cartes de conducteur, devraient être compatibles selon vous ?

- Intermédiaire entre l'option 1 et 2, prévoir une nouvelle génération mais assurer impérativement la compatibilité ascendante

### **3. Réception par type**

#### **3.1 Introduction d'appareils basés sur les nouvelles spécifications**

**Question 9** – Faut-il que la législation précise la manière dont les nouveaux appareils doivent être introduits sur le terrain ? Le montage a posteriori doit-il être possible, obligatoire ou avoir lieu en cas de remplacement d'un appareil défectueux ? Quelles sont les étapes essentielles de l'introduction de nouveaux appareils ? La réception par type des tachygraphes doit-elle relever du régime général de réception des véhicules ?

- Oui, la législation doit préciser la manière dont les nouveaux appareils doivent être introduits sur le terrain.
- Pas d'obligation de rétroactivité. Le montage a posteriori doit avoir lieu en cas de remplacement d'un appareil défectueux. La problématique du retrofit en cas de panne est un aspect majeur. La législation doit prendre en compte l'amortissement comptable du matériel. Le montage à posteriori doit être à l'identique et sans frais supplémentaire pour l'entreprise. Même approche pendant la période de garantie
- Oui, la réception par type des tachygraphes doit relever du régime général de réception des véhicules. Choix de l'exécutif qui ne doit pas engendrer de coûts supplémentaires pour l'entreprise

#### **3.2 Equipements en relation avec le tachygraphe lorsqu'aucune réception par type n'est prévue**

**Question 10** – Faut-il prévoir la possibilité de réaliser des essais sur le terrain avant de solliciter la réception par type, tout en maintenant les mêmes normes de sécurité ? Comment ce test sur le terrain devrait-il être limité (géographiquement, nombre d'équipements, durée, etc.) ?

- Oui, en ce cas, des essais sur le terrain sont à prévoir.

**Trois options sont envisageables :**

- ▣ **Option 1** : La situation actuelle reste inchangée
- ▣ **Option 2** : Normalisation facultative de ces équipements par des organes techniques

### ¶ Option 3 : Législation communautaire

**Question 11** – Laquelle de ces trois options préférez-vous ? Pour les options 2 et 3, précisez quels équipements : sceaux, module de téléchargement, module de contrôle, outils de calibrage, etc.

#### Option 3

- C'est en premier lieu l'option 3 par la législation communautaire pour que la marge de manœuvre de chaque Etat soit limitée et donc équitable.
- Puis c'est l'exécutif de chaque Etat avec l'option 2 qui doit décider en dernier.

### 3.3 Adaptation au progrès technique

**Trois options sont envisageables :**

¶ **Option 1** : La Commission continue à mettre à jour les spécifications techniques de l'appareil par le biais de la procédure de comité.

¶ **Option 2** : Le règlement définit des exigences essentielles pour l'appareil et l'élaboration des spécifications précises sont confiées un organe normatif à vocation technique (p.ex. CEN, CENELEC).

¶ **Option 3** : Le règlement fixe les principes de base et les fabricants décident des spécifications techniques précises.

**Question 12** – La manière dont les spécifications sont actuellement mises à jour est-elle satisfaisante ? Qui devrait être responsable de l'actualisation des prescriptions techniques ? Laquelle des trois options privilégieriez-vous ?

- Option 2. L'appareil doit répondre à une législation précise, il faut un organe normatif à vocation technique et indépendant.

## 4. Installation et inspection

**Question 13** – Les ateliers sont-ils suffisamment dignes de confiance ? Si non, comment améliorer leur loyauté ? Comment éviter les conflits d'intérêts pour des ateliers qui vivent de la fourniture de services aux clients individuels mais jouent en même temps un rôle important dans la sûreté des appareils de contrôle ?

- En France oui ils sont dignes de confiance. Dans les autres états membres ?
- Pour les ateliers, la solution c'est le contrôle par un tiers indépendant, des sanctions, voire le retrait de l'agrément. Une solution à étudier serait une certification européenne (CEN) des ateliers.

## 5. Utilisation de l'équipement

### 5.1 Enregistrement automatique et manuel des informations

**Question 14** – Quel type de données doivent être saisies manuellement par le conducteur ? Quel type d'informations doit être enregistré automatiquement par l'appareil ? Serait-il approprié d'enregistrer la localisation avec davantage de précision (via GPS ou GNSS par exemple) ?

- Par sécurité (exploitation directe pour l'édition du bulletin de paie) le conducteur ne doit pas avoir à saisir de données manuelles. Uniquement oui ou non pour permettre le démarrage de la journée. Néanmoins on peut réfléchir sur la pertinence de saisir d'autres données comme : l'attestation d'employeur pour congés, pour maladie, pour formation...

- Oui il serait approprié d'enregistrer la localisation avec plus de précisions. La transparence (tracking) améliorera la gestion des personnels et des flux.

## 5.2 Unicité de la carte du conducteur

**Question 15** – Le règlement doit-il explicitement prévoir l'utilisation de l'échange de données électroniques sur les cartes délivrées par les autorités de délivrance des cartes ?

- Oui, les différentes autorités ayant délivré la carte doivent pouvoir échanger les données entre elles.

## 5.3 Alertes

**Question 16** – Le règlement doit-il prévoir explicitement des alertes au conducteur afin d'améliorer la conformité avec la législation relative aux périodes de conduite et de repos ? Doit-on laisser le choix au fabricant de proposer ces alertes en option, et d'y inclure des avertissements autres que ceux portant sur le temps de conduite continu ?

- Le règlement doit prévoir des alertes au conducteur, le but est de donner les moyens aux entreprises et à leurs conducteurs de respecter la législation.
- Le fabricant peut proposer des options supplémentaires d'alertes en respectant celle légales du temps de conduite continue. Il peut par exemple préciser le temps de pause et de repos journalier.

## 6. Autres questions

**Question 17** – Avez-vous d'autres commentaires ou suggestions dont vous estimez qu'il faut tenir compte dans le cadre de la révision de la législation européen relative à l'appareil de contrôle ?

- Il convient de souligner une nouvelle fois l'importance de l'harmonisation et de l'équité du futur dispositif européen.
- En complément des constructeurs de matériel, les fabricants de logiciels de lecture des données devront eux aussi s'adapter.
- Les données devront être exportables aux formats standards (base de données, tableur, traitement de texte) sans obligation d'acheter un logiciel supplémentaire de décryptage.

**Question 18** – Avez-vous d'autres mesures à suggérer pour rendre l'appareil de contrôle plus convivial et pour améliorer la fiabilité des contrôles ?

- Oui écran plus grand, plus accessible et intuitif
- Découpage du temps à la seconde

## En résumé

- Réglementation harmonisée et appliquée sur l'ensemble des états membres
- Intégrant les dispositions sociales du pays
- Un système simple fiable et rapide
- Des coûts d'investissements et d'usage maîtrisés