



EuroMed Transport
SUPPORT PROJECT



Project funded
by the European Union

EuroMed Transport
SUPPORT PROJECT

Evaluation de la mise en place du système Chronotachygraphe AETR en Tunisie

Tunis, le 24 novembre 2017

Gilles Baranger
AETR Expert

Le déploiement de l'AETR

L'AETR ET LE CHRONOTACHYGRAPHE NUMERIQUE

LES INVESTISSEMENTS DE L'ETAT

1. Point Focal National
2. Politique Sécurité
3. Cartes tachygraphiques
4. Agrément du réseau d'Ateliers
5. Contrôles (Forces de l'Ordre)
6. Importation des appareils de post-équipement et de maintenance
7. Implications législatives et réglementaires
8. La formation des utilisateurs

LES INVESTISSEMENTS DES UTILISATEURS PRIVES

1. Les organismes de transport
2. Les ateliers agréés

CONCLUSION



AETR et Chronotachygraphe numérique

AETR et Chronotachygraphe numérique

AETR : Accord relatif au travail des Equipages des véhicules effectuant des Transports internationaux par Route (AETR), en date du 1er Juillet 1970 – CEE ONU

L'Accord AETR est un système destiné à:

- Améliorer la sécurité routière
- Apporter une protection sociale aux conducteurs salariés
- Harmoniser les règles de concurrence des transporteurs

Le « système chronotachygraphe AETR » repose sur 3 piliers:

- l'enregistreur de données embarqué
- La réglementation
- Les contrôles

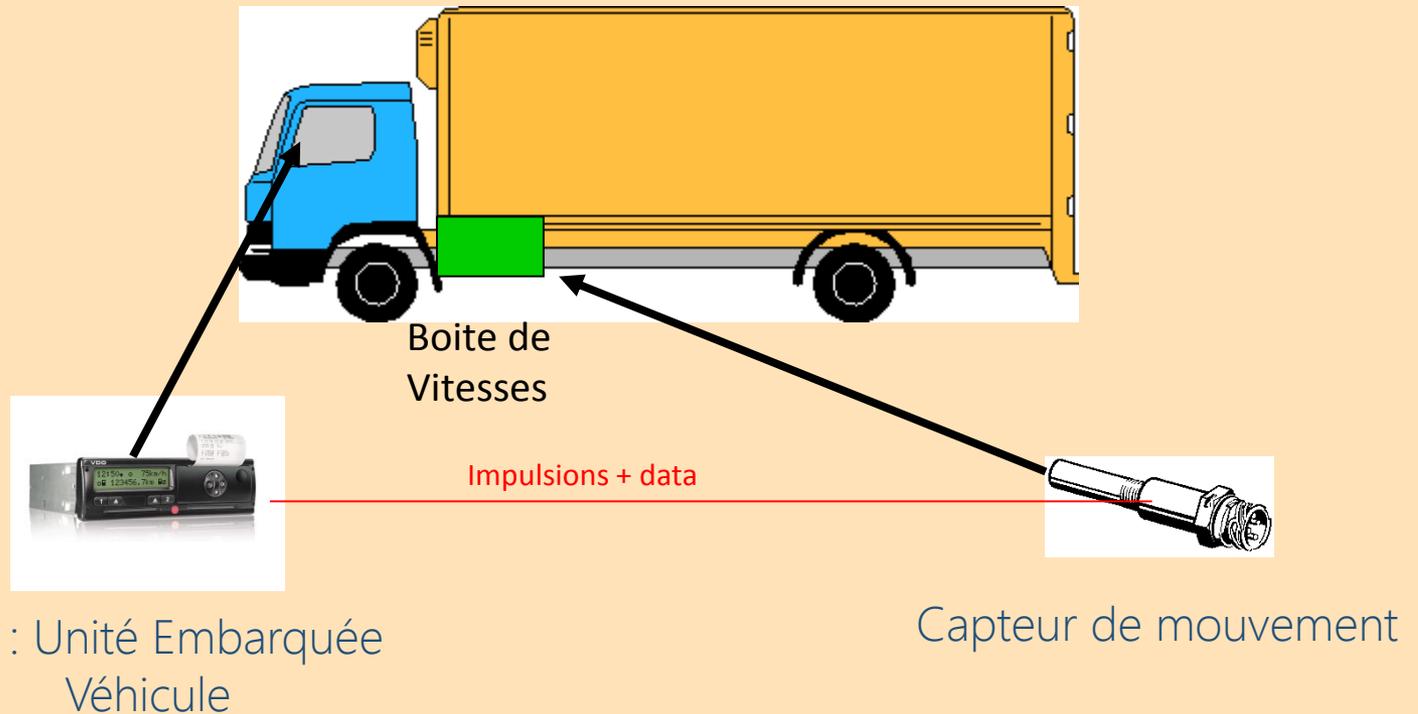


L'omission d'un des trois piliers rend le système inopérant!

AETR et Chronotachygraphe numérique

Activité	Continue	Journalière (24 heures consécutives)		Hebdomadaire (7 jours consécutifs)		Bi-hebdo (2 semaines consécutives)
		Normale	Etendue/ Réduite	Normale	Réduite	
Conduite maximum	4h30	9h	10h (pas plus de 2 fois par semaine)	56h	N.A.	90h
Repos minimum	45 min ou 15 min + 30 min	11h	9h (pas plus de 3 fois par semaine)	45h	24h (compensation de 21h à prendre avant fin de 3 ^e semaine)	N.A.

AETR et Chronotachygraphe numérique



AETR et Chronotachygraphe numérique

Les Cartes Tachygraphiques

Le système chronotachygraphe numérique équipe les véhicules commerciaux de transport de personnes et de marchandises.

Pour fonctionner, des cartes à puces sont utilisées par :

- Les conducteurs (carte blanche)
- Les entreprises (carte jaune)
- Les contrôleurs (carte bleue)
- Les ateliers agréés (carte rouge)





Les investissements de l'Etat

Les investissements de l'Etat

1. LE POINT FOCAL NATIONAL

1.1 Chef de Projet (Profile, formation spécifique)

1.2 Assistant Chef de Projet (profile)

Destiné à devenir le Support National "Helpdesk"

Les investissements de l'Etat

2. POLITIQUE SECURITE

2.1 Formation à l'AETR

2.2 Rédaction de la politique sécurité

2.3 Validation de la politique sécurité par le JRC

2.4 Gestion des clés de chiffement

2.5 Gestion du risque

Les investissements de l'Etat

3. CARTES TACHYGRAPHIQUES

3.1 Conception (chip, support, design, OS, Application, clés)

3.2 Fabrication

3.3 Personnalisation

3.4 Approbation par le JRC des cartes "Tunisiennes"

3.5 Distribution (politique, organization)

3.6 Gestion des cartes (renouvellement, fichier des porteurs, relations internationales)

Les investissements de l'Etat

4. AGREMENT DU RESEAU D'ATELIERS

4.1 Formation de l'organisme d'agrément

4.2 Rédaction d'un cahier des charges

4.3 Audits (initial, périodique, inopiné)

4.4 Mode de rémunération (taxes, facturation des prestations,...)

Les investissements de l'Etat

5. CONTROLES (FORCES DE L'ORDRE ET CONTROLEURS ASSERMENTES)

5.1 Formation des Formateurs

5.2 Contrôles sur route (équipements)

5.3 Contrôle en entreprise (équipement)

Les investissements de l'Etat

6. IMPORTATIONS

DES APPAREILS DE POST-EQUIPEMENT ET DE MAINTENANCE DES VEHICULES NEUFS

6.1 Formation de l'organisme de contrôle (douane, métrologie,...)

6.2 Rédaction de la procédure de contrôle

6.3 Procédure d'approvisionnement des organismes agréés

Les investissements de l'Etat

7. IMPLICATIONS LEGISLATIVES ET REGLEMENTAIRES

7.1 Le règlement social

7.2 Le règlement technique (appareils de contrôle, ateliers agréés, politique de déploiement...)

7.3 Les contrôles sur route et en entreprises

7.4 Les sanctions

Les investissements de l'Etat

8. LA FORMATION DES UTILISATEURS

8.1 Les Conducteurs

8.2 Les Entreprises

8.3 Les Contrôleurs

8.4 Les Ateliers agréés



Les investissements des utilisateurs privés

Les investissements des utilisateurs privés

1. LES ORGANISMES DE TRANSPORT

1.1 Formation de l'entreprise et des conducteurs

1.2 Equipement des véhicules

1.3 Gestion des conducteurs (contrôles internes)

1.4 Gestion des véhicules (contrôles périodiques, maintenance,...)

1.5 Les cartes tachygraphiques?

Les investissements des utilisateurs privés

2. LES ATELIERS AGREES

2.1 Formation du personnel technique sécurité

2.2 Démarche de l'agrément (redaction des procedures)

2.3 Equipements adaptés

2.4 Amortissement des investissements par l'activité chronotachygraphe



Les corps de l'Etat impliqués

Les corps de l'Etat impliqués

CONCLUSION

Point Focal National

Politique sécurité

Cartes tachygraphiques

Réseau des ateliers agréés

Contrôles (Forces de l'Ordre)

Importation des appareils de post-équipement et de maintenance

Implication législative et réglementaire

La Formation des Utilisateurs

Merci de votre attention

EuroMed Transport
SUPPORT PROJECT



Project funded
by the European Union