

# Stoneridge

Point Presse | 16 février 2017

Olivier LAGARDE Lorin VALTON



**LES PROCHAINES EVOLUTIONS REGLEMENTAIRES:  
"L' ANNEXE 1C"**

## Le Contexte Réglementaire

---

- Le règlement 165/2014 du 4 février 2014 prévoyait l'adoption d'actes d'exécution 24 mois après sa parution
- Le règlement 2016/799 du 18 mars 2016 reprend l'annexe 1B et complète les exigences pour le futur tachygraphe Intelligent Annexe 1C
- Le règlement 3821/85 est désormais abrogé
- Le règlement 561/2006 ( modifié par le règlement 561/2014) est toujours applicable



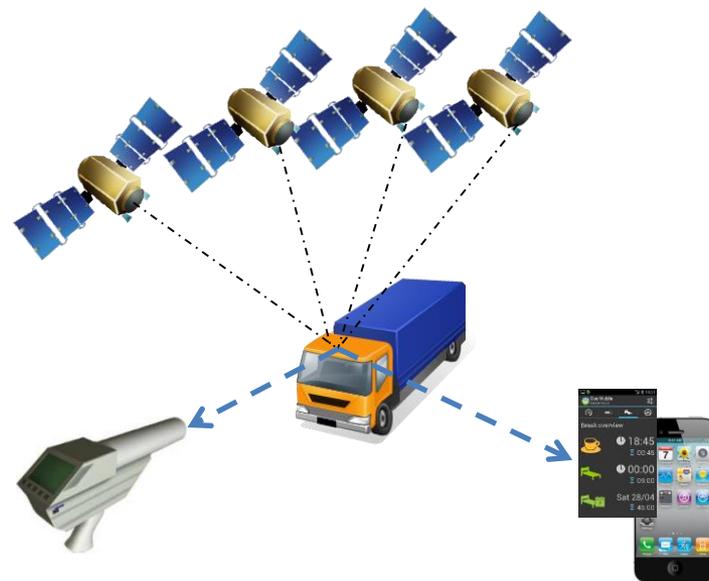
# Nouveau règlement Européen 2016/799

- Actes d'exécution publiés en mai 2016 ( Règlement Européen 2016/799 – Annexe 1C)
- Les véhicules immatriculés à partir du 15 juin 2019 devront disposer du nouveau chronotachygraphe intelligent (seconde génération)
- Le règlement prévoit un « Rétrofit » de l'intégralité des véhicules, 15 ans après la mise en application de l'installation des nouveaux appareils



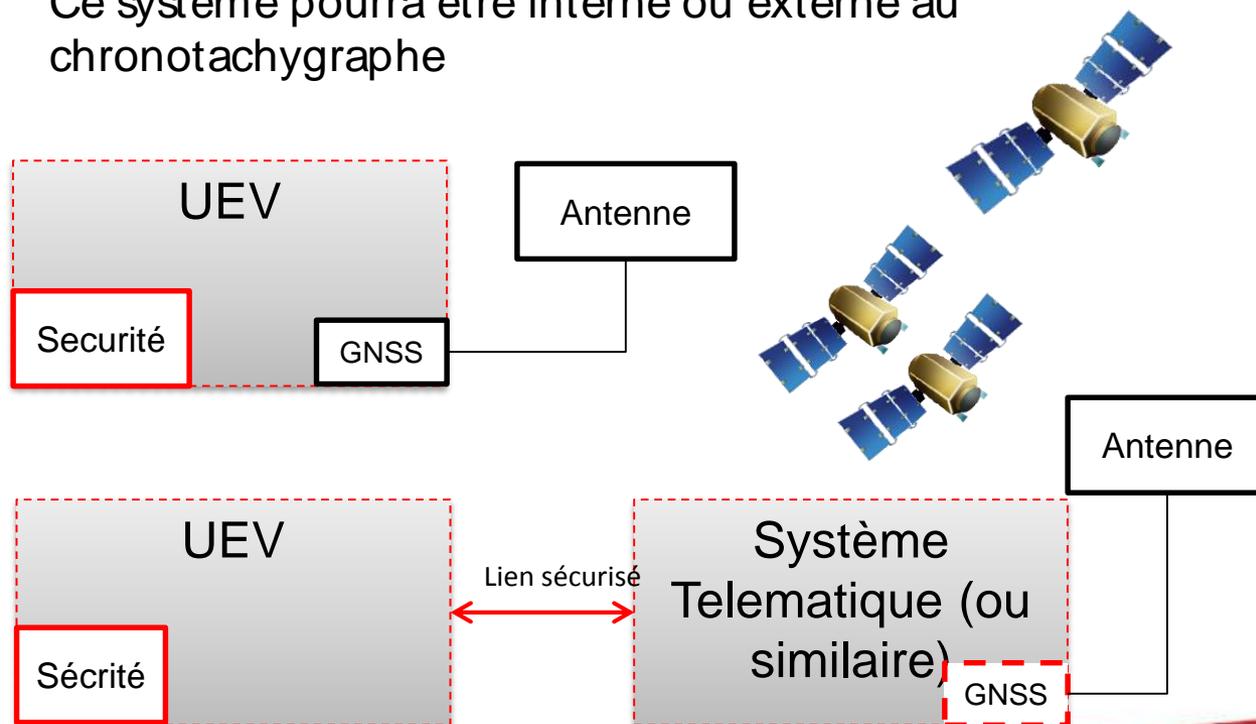
# Les principales évolutions techniques

- La localisation du véhicule par le système GNSS
- La détection précoce des fraudes par le téléchargement à distance sur la route
- L'interface Transports Intelligent (ITS)
- La migration du schéma de sécurité pour le tachygraphe, le générateur et les cartes



# Localisation

- Un **système de positionnement par satellites GALILEO et EGNOS** également désigné sous le sigle anglais **GNSS** (pour *Global Navigation Satellite System*)
- D'autres systèmes GNSS peuvent être utilisés
- Ce système pourra être interne ou externe au chronotachygraphe



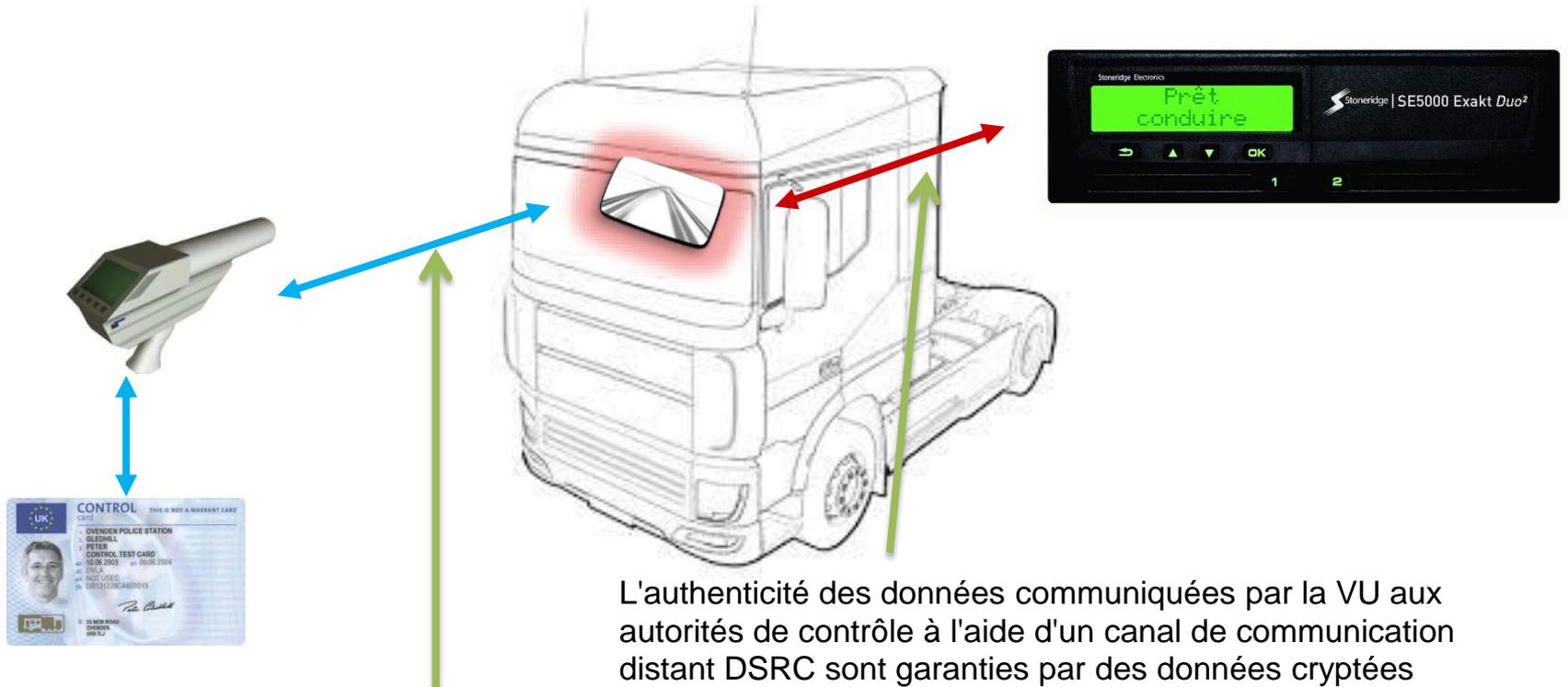
# Localisation

- A chaque début et fin de journée la position satellite du véhicule est enregistrée en:
  - Degré et minutes de latitude et de longitude
  - Avec une résolution de 1/10<sup>ième</sup> de minute
- Toutes les 3 heures de conduite cumulée un point de localisation sera mémorisé
- Pour détecter la manipulation de données de mouvement, les informations provenant du capteur de mouvement sont corroborées par des informations relatives au mouvement du véhicule provenant du récepteur GNSS et éventuellement d'une ou plusieurs autres sources indépendantes du capteur de mouvement.
- Un évènement sera déclenché si le signal GNSS n'est plus disponible :
  - Si c'est un GNSS externe au bout de 20 minutes consécutives
  - S'il est interne au bout de 3 heures
- L'heure UTC pourra s'ajuster automatiquement avec le GNSS





# Communication à distance



Appendice 14

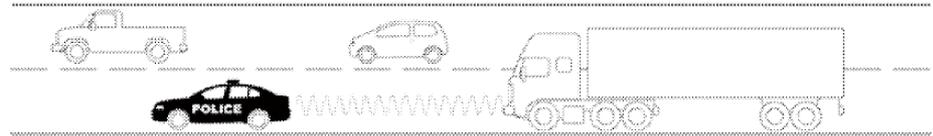
L'authenticité des données communiquées par la VU aux autorités de contrôle à l'aide d'un canal de communication distant DSRC sont garanties par des données cryptées



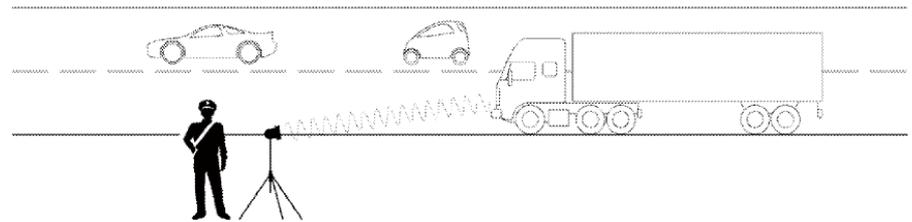
# Communication à distance – Mise en œuvre

- Plusieurs méthodes de contrôle sont prévues par la réglementation (Cas 1 & 2)
- Les forces de l'ordre disposent de 15 ans pour s'équiper du matériel adapté
- Les ateliers agréés devront vérifier cette interface de communication à distance lors de leur inspection tous les deux ans

## Cas 1 : Dispositif embarqué sur le véhicule



## Cas 2 : Dispositif sur le bord de la route



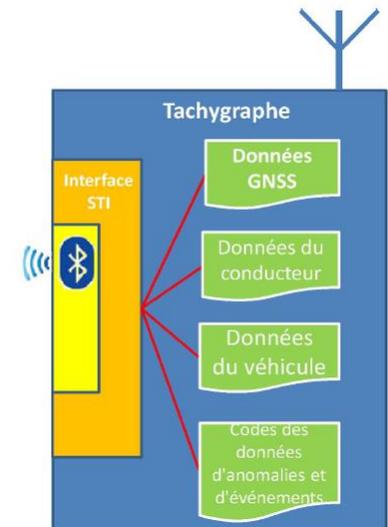
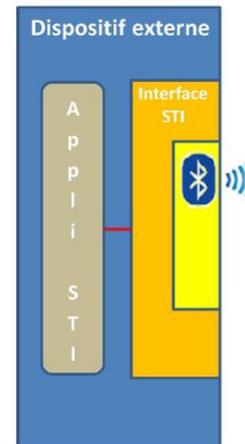
# Interface ITS

- Elle repose sur l'intégration d'un module de communication intégré au tachygraphe
- Cette interface est optionnelle
- Diverses fonctionnalités seront accessibles par le biais de systèmes intelligents périphériques permettant de s'interfacer avec la VU dans le but de récupérer des informations



# Interface ITS

- Protocole de communication: Bluetooth® compatible de version 4.2 ou ultérieure
- Le consentement du chauffeur devra être obtenu avant que des informations à caractère personnel puissent être envoyées par le biais de cette interface (Le conducteur donne son accord lorsqu'à la première insertion d'une carte de conducteur qui est encore inconnue de l'unité embarquée sur le véhicule )
- Les données à caractère personnel sont mentionnées à L'annexe 1 de l'appendice 13 du règlement 2016/799



# Nouveau schéma de sécurité

- Ce nouveau règlement prévoit une nouvelle génération de capteurs de mouvement qui devra être compatible avec les anciennes générations d'UEV.
- Le capteur doit toujours être immunisé contre les perturbations électromagnétiques et doublé par une confirmation de vitesse en provenance de la seconde source
- Une fois appairé avec une ancienne génération, il ne pourra plus être appairé avec un tachygraphe nouvelle génération.
- Le niveau de sécurité du protocole de cryptage est renforcé



# Nouveau schéma de sécurité : Nouvelles cartes à puce

- Les nouveaux chronotachygraphes "Intelligents" de seconde génération nécessitent une nouvelle génération de carte ( mais restent compatibles avec les anciennes cartes jusqu'à désactivation de cette fonction par l'atelier)
- Les nouvelles générations de carte atelier devront fonctionner avec les anciennes générations d'UEV. Deux structures de fichiers co-existeront sur la mémoire de la carte.
- Une carte chauffeur de première génération pourra être utilisée dans une UEV de nouvelle génération ( ce qui n'est pas le cas pour une carte atelier)



## Autres évolutions

---

- Les scellements de l'installation vont être améliorés et les fabricants référencés dans une base Européenne commune
- Le contenu de la plaque disposera d'informations complémentaires (scellement, dispositifs annexes)
- Des données supplémentaires seront accessibles dans les fichiers téléchargés ( Notamment données de localisation)
- Les règles de signature électronique des fichiers évoluent
- Les solutions de téléchargement et d'analyse des données devront évoluer pour prendre en compte ces nouvelles informations et vérifier l'intégrité des données.



**OPTIMO 2**

**LA SEULE TABLETTE ÉVOLUTIVE  
RÉPONDANT AUX ÉVOLUTIONS  
RÉGLEMENTAIRES**