

Transport par route: harmonisation en matière sociale, durées de conduite, pauses et temps de repos des conducteurs

2001/0241(COD) - 06/06/2014 - Document de suivi

La Commission a présenté un rapport sur l'application de la dérogation prévue à l'article 8, paragraphe 6 bis, du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route (règle des 12 jours).

Le règlement (CE) n° 561/2006 prévoit, dans son article 8, qu'un conducteur devrait commencer un temps de repos hebdomadaire au plus tard à la fin de six périodes de 24 heures à compter de la fin de la précédente période de repos hebdomadaire.

Cependant, le règlement (CE) n° 1073/2009 a introduit une dérogation à cette disposition. Le nouvel article 8, paragraphe 6 bis, autorise le conducteur assurant un seul service occasionnel de transport international de voyageurs **à repousser son temps de repos hebdomadaire de douze périodes de vingt-quatre heures consécutives** (la «règle de 12 jours») à compter du temps de repos hebdomadaire normal précédent, à condition que certaines dispositions particulières soient respectées. Le règlement oblige la Commission à contrôler étroitement le recours à cette dérogation.

Faisant suite à cette obligation de contrôle, **le rapport fournit une vue d'ensemble du recours à l'exception constituée par la règle des 12 jours** dans les États membres et de ses incidences réelles au regard des principaux objectifs du règlement.

Afin de rassembler les informations nécessaires à l'établissement du rapport, la Commission a soumis plusieurs questions aux États membres en juillet 2012. Le même questionnaire a également été envoyé aux partenaires sociaux de l'UE, à savoir l'Union internationale des transports routiers (IRU), l'organisation représentant les employeurs et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF), qui représente les travailleurs du secteur.

Les questions portaient en particulier sur les aspects suivants : i) les statistiques éventuelles ou les autres sources d'information utilisées par les États membres pour vérifier le recours à la dérogation ; ii) la sécurité routière et les incidences de la dérogation sur celle-ci ; iii) la promotion du tourisme et de l'utilisation de moyens de transport écologiques ; iv) l'impact de la dérogation sur la loyauté de la concurrence dans le secteur du transport routier, et vi) une évaluation du bien-être des conducteurs.

Sur les 23 États membres qui ont répondu au questionnaire, huit n'ont pas communiqué de données chiffrées en réponse à la plupart des questions, au motif qu'ils ne disposaient pas d'informations le leur permettant. Le nombre limité de données quantifiables reçues (15 cas) ne permet donc pas de procéder à une analyse statistique approfondie.

Malgré l'absence de données factuelles, l'analyse exposée dans le rapport permet de tirer certaines conclusions :

1) Pas d'indication concrète d'un véritable effet négatif sur la sécurité routière : selon les organisations représentatives des travailleurs, les périodes de conduite journalières de 12 heures

consécutives créent une fatigue cumulée disproportionnée pour le conducteur. Cependant, il n'existe aucun élément prouvant que l'utilisation de la dérogation aurait comme résultat une détérioration de la sécurité routière.

2) Tourisme, environnement, concurrence et bien-être des conducteurs: les réponses font part à la fois d'une appréciation favorable et défavorable, avec une **prédominance des éléments favorables sauf en ce qui concerne la qualité de vie des conducteurs**. Tandis que les travailleurs ont mis en lumière les conséquences négatives, en termes de plus grande fatigue des conducteurs, du report de la période de repos hebdomadaire, les employeurs ont fait valoir que le recours à la dérogation oblige les conducteurs à prendre un long repos hebdomadaire compensateur et les prive d'un revenu supplémentaire.

Parmi les bienfaits de la dérogation figurent: la baisse des coûts pour les touristes, l'utilisation de véhicules mieux équipés pour de longs voyages internationaux, l'augmentation des débouchés pour les entreprises, y compris les petites entreprises, et l'amélioration de l'organisation des temps de repos des conducteurs, qui pourront passer plus de temps à la maison. Les critiques ont porté avant tout sur le caractère restrictif de la règle des 12 jours, tandis que l'idée de la dérogation a été considérée comme bienvenue.

3) Divergences des réponses : les deux parties prenantes du secteur ont exprimé des points de vue très différents sur la plupart des questions. Les représentants des employeurs pointent les exigences supplémentaires résultant de la dérogation comme étant le principal obstacle à sa bonne mise en œuvre. De leur côté, les représentants des conducteurs estiment que toute tentative de révision à la baisse de ces dispositions ou d'extension du champ d'application de la dérogation est inacceptable.

En conclusion, après avoir analysé les points de vue exprimés par les États membres et les partenaires sociaux, et compte tenu de certains besoins du marché, tels que la simplification de la réglementation et un contrôle efficace de son application, **la Commission estime qu'il n'y a pas lieu de proposer une modification de la législation en question.**

La Commission poursuivra ses efforts, en coopération avec les États membres, pour continuer à améliorer le contrôle de la mise en œuvre des règles existantes, notamment en ce qui concerne la bonne application des dérogations. Elle reviendra sur la question si nécessaire.