

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

2001/0241(COD) - 02/02/2006 - Texte adopté du Parlement, 3ème lecture

Le Parlement européen a approuvé, sur la base de deux rapports d'Helmut MARKOV (GUE/NGL, DE), l'accord obtenu en conciliation entre le Parlement et le Conseil sur la législation sociale applicable dans le transport routier. Les principaux points de divergence entre le Parlement et le Conseil concernaient : l'instauration d'une échelle commune de sanctions en cas d'infraction à la législation, l'inclusion de la directive sur le temps de travail, l'introduction du tachygraphe numérique, le nombre minimum de contrôles à effectuer par les États membres et les temps de pause et périodes de repos des chauffeurs.

S'agissant de la proposition de directive, les principaux éléments de l'accord dégagé en conciliation peuvent se résumer comme suit:

- Tachygraphes numériques : l'accord dispose que, dans un délai de 20 jours après la publication du règlement au Journal officiel de l'Union européenne (qui est attendu pour le début d'avril 2006, afin que les nouvelles dispositions entrent en vigueur au début du mois de mai 2006), tous les nouveaux véhicules, c'est-à-dire les véhicules mis en service pour la première fois, devront être équipés de tachygraphes numériques et les conducteurs devront posséder une carte à puce.

- Pauses et périodes de repos : l'accord précise que, à l'issue d'une période de conduite de quatre heures et demie, les conducteurs devront faire une pause obligatoire d'au moins 45 minutes, sauf s'ils prennent une période de repos. Cette pause peut, cependant, être remplacée par une pause d'au moins 15 minutes, suivie d'une autre pause d'au moins 30 minutes, répartie sur la durée de la période de conduite de manière à satisfaire à la règle générale imposant une période d'au moins 45 minutes de repos pour quatre heures et demie de conduite.

S'agissant des périodes de repos, le Parlement européen et le Conseil sont convenus que le "temps de repos journalier normal" signifie toute période de repos ininterrompue d'au moins 11 heures qui peut également être prise en deux tranches, dont la première doit être une période de trois heures au moins et la deuxième une période d'au moins neuf heures (le Parlement était en faveur de 12 heures).

En outre, il est décidé, dans l'intérêt du conducteur, que toute période qu'un conducteur passe à se rendre à un lieu pour prendre en charge un véhicule, ou pour rentrer de ce lieu, lorsque ledit véhicule ne se trouve ni au domicile du conducteur, ni au centre opérationnel de l'employeur où le conducteur est normalement basé, ne sera pas comptabilisée comme repos ou pause, sauf si le conducteur se trouve à bord d'un transbordeur ou d'un train et qu'il a accès à un dispositif de couchage, comme une couchette.

- Définition des notions de "temps de conduite" et "autre tâche » : à la demande du Parlement, le Conseil a accepté d'insérer une nouvelle définition du "temps de conduite" qui comptabilise comme "autre tâche" le temps qu'un conducteur passe également à conduire un véhicule en dehors du champ d'application du règlement (par exemple, son véhicule personnel) à destination ou en provenance d'un véhicule, relevant du champ d'application du règlement, qui ne se trouve ni à son domicile ni au centre opérationnel de l'employeur où le conducteur est normalement basé. Étant donné que le temps de travail hebdomadaire maximal de 60 heures, tel que défini dans la directive 2002/15/CE relative à l'aménagement

du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier, doit également être respecté, il s'ensuit que la fatigue des conducteurs provoquée par d'autres opérations de conduite que la conduite du camion, du bus ou du car couvert par le règlement est également prise en compte.

- **Accord AETR** : les deux parties sont convenues que, en raison des engagements internationaux de l'Union européenne, les véhicules immatriculés dans un pays tiers, qui n'est pas partie à l'AETR, devront satisfaire aux dispositions de cet accord, et non pas à celles du règlement, lorsqu'ils se déplacent sur le territoire de l'Union européenne. Il a, toutefois, également été décidé que les dispositions de l'AETR devront être alignées sur celles du règlement, afin que ce dernier puisse s'appliquer, par l'intermédiaire de l'AETR, à de tels véhicules pour toute portion du trajet effectué dans la Communauté.

Dans une déclaration conjointe, la Commission et les États membres s'engagent également à déployer tous les efforts possibles pour atteindre cet objectif dans un délai de deux ans à compter de l'entrée en vigueur du règlement. Si tel n'était pas le cas, la Commission proposerait des mesures appropriées pour faire face à la situation.

- **Temps de conduite** : le temps de conduite maximal par jour ne devra pas dépasser neuf heures (ou 10 heures pas plus de deux fois par semaine), tandis que le temps de conduite maximal par semaine est fixé à 56 heures, ou à 90 heures par période de conduite de deux semaines consécutives. En tout état de cause, la durée maximale hebdomadaire du travail, établie dans la directive 2002/15/CE (par exemple, temps de conduite + temps de chargement et de déchargement) et qui est limitée à 60 heures par semaine, doit être respectée.