

## Exigences minimales relatives aux durées maximales de conduite journalière et hebdomadaire et à la durée minimale des pauses et des temps de repos journalier et hebdomadaire; localisation au moyen de tachygraphes

2017/0122(COD) - 07/06/2018 - Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique

La commission des transports et du tourisme a adopté le rapport de Wim van de CAMP (PPE, NL) sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 en ce qui concerne les exigences minimales relatives aux durées maximales de conduite journalière et hebdomadaire et à la durée minimale des pauses et des temps de repos journalier et hebdomadaire, et le règlement (UE) n° 165/2014 en ce qui concerne la localisation au moyen de tachygraphes.

La commission de l'emploi et des affaires sociales, exerçant ses prérogatives de commission associée en vertu de [l'article 54 du Règlement du Parlement européen](#), a également exprimé son avis sur ce rapport

La proposition à l'examen s'inscrit dans un train de mesures législatives («LEurope en mouvement» pour une mobilité propre, compétitive et connectée), dont l'objectif est de garantir une concurrence équitable, simplifier les règles existantes, préserver le marché intérieur et veiller au respect des droits des travailleurs du secteur du transport routier.

La commission compétente a recommandé que la position du Parlement européen adoptée en première lecture dans le cadre de la procédure législative ordinaire modifie la proposition de la Commission comme suit.

Champ d'application: en vue de garantir des conditions de concurrence équitables à l'échelle européenne dans le transport routier, le règlement devrait s'appliquer à tous les véhicules de plus de 2,4 tonnes utilisés pour le transport international. Il est proposé de définir le «lieu de résidence» comme le lieu de résidence officiel du conducteur dans un État membre.

Repos hebdomadaire des conducteurs: au cours de quatre semaines consécutives, un conducteur pourrait prendre au moins a) quatre temps de repos hebdomadaires normaux, b) deux temps de repos hebdomadaire normaux d'au moins 45 heures et deux temps de repos hebdomadaire réduits d'au moins 24 heures ou c) au moins trois temps de repos hebdomadaire normaux d'au moins 45 heures et un temps de repos hebdomadaire réduit d'au moins 24 heures.

Les entreprises de transport devraient organiser le travail de telle sorte que les conducteurs puissent passer dans leur lieu de résidence ou un autre lieu de leur choix au moins un temps de repos hebdomadaire normal ou un repos hebdomadaire de plus de 45 heures pris en compensation de la réduction d'un repos hebdomadaire avant la fin de chaque période de quatre semaines consécutives.

Le conducteur devrait signaler par écrit à l'entreprise de transport, au moins deux semaines avant le temps de repos prévu, si celui-ci se déroulera ailleurs qu'à son lieu de résidence. Lorsqu'un conducteur choisit de prendre son repos à son lieu de résidence, l'entreprise de transport devrait lui fournir les moyens nécessaires pour le rejoindre.

Lorsque le travail d'un conducteur comprend de façon prévisible des activités exercées pour le compte de l'employeur autres que ses tâches de conduite professionnelle (ex: chargement et déchargement, recherche d'un emplacement de stationnement, entretien du véhicule, préparation du trajet, etc.), le temps nécessaire pour exécuter ces tâches serait pris en compte pour déterminer à la fois son temps de travail et la possibilité d'un repos et d'une rémunération suffisants.

Les conducteurs d'autocars devraient pouvoir prendre leurs pauses de manière plus flexible, sans prolonger leur durée de conduite ou réduire la durée de leurs pauses et temps de repos.

Zones de stationnement réservées: alors que la Commission propose d'interdire les repos hebdomadaires de plus de 45 heures dans le véhicule, les députés souhaitent interdire également le temps de repos hebdomadaire réduit. Ces temps de repos devraient être pris dans un lieu d'hébergement adapté comportant un matériel de couchage et des installations sanitaires adéquats.

Les députés proposent toutefois d'introduire une dérogation à la règle générale interdisant le repos hebdomadaire dans la cabine, en le rendant possible à condition qu'il soit pris dans des zones de stationnement réservées certifiées. Ces zones devraient offrir tous les équipements (sanitaires, culinaires, de sécurité et autres) nécessaires pour un repos dans de bonnes conditions.

Les États membres devraient veiller à ce que des contrôles aléatoires soient effectués régulièrement pour vérifier la conformité des caractéristiques des zones de stationnement avec les critères applicables aux zones de stationnement réservées. Les conducteurs devraient recevoir des informations sur les aires de repos et de stationnement sécurisées pour permettre une meilleure planification des itinéraires.

Les États membres devraient être encouragés à soutenir la création d'aires de stationnement suffisamment sûres et adaptées ainsi qu'à consacrer les investissements nécessaires.

Durées réelles de conduite: les députés proposent que le conducteur puisse déroger exceptionnellement aux règles pour pouvoir atteindre, dans un délai de deux heures, le centre d'opérations de son employeur auquel il est rattaché, après un repos de 30 minutes, pour autant que cela ne compromette pas la sécurité routière. Cette période de deux heures au maximum serait compensée par une période de repos équivalente prise en bloc avant la fin de la troisième semaine suivant la semaine en question.

Tachygraphe: afin d'améliorer l'efficacité du contrôle de l'application des règles sociales au regard des coûts, les députés proposent de rendre obligatoires, pour le transport international, les systèmes tachygraphiques actuels et intelligents.