

## Des règles plus claires, plus justes et plus faciles à faire respecter pour les conducteurs de poids lourds: le Conseil arrête sa position

Le Conseil a arrêté aujourd'hui sa position (orientation générale) sur une **réforme essentielle du secteur du transport routier**, portant notamment sur les **conditions de travail des conducteurs**, les règles spéciales en matière de **détachement** de conducteurs dans le transport international, l'**accès au marché du transport de marchandises par route**, et un meilleur **contrôle** du respect de la législation. Cette réforme vise à assurer un équilibre entre des conditions de travail appropriées pour les conducteurs et la liberté donnée aux transporteurs de fournir des services transfrontières. Elle apportera également des clarifications au secteur et mettra un terme aux divergences d'interprétation des règles entre les États membres.

L'accord intervenu ce jour vise à mettre en place des règles plus justes pour les conducteurs et les entreprises de transport, ainsi qu'à accroître l'efficacité en ce qui concerne les autorités de contrôle nationales. Les conducteurs professionnels bénéficieront de meilleures conditions de travail, et les entreprises exerçant leurs activités dans différents États membres tireront parti de la sécurité juridique accrue et de l'allègement des formalités administratives. L'obtention d'un accord sur ces propositions constituait une priorité majeure de la présidence autrichienne.

*Norbert Hofer, ministre fédéral autrichien des transports, de l'innovation et de la technologie, président du Conseil*

Pour améliorer le **contrôle** du respect de la législation, un élément essentiel est de pouvoir enregistrer de manière fiable le moment et le lieu où le camion a franchi une frontière, et de localiser les activités de chargement et de déchargement. La seconde version de **tachygraphes intelligents** fera tout cela automatiquement. Tous les véhicules dont le conducteur procède à des opérations de transport international devraient être équipés de cet appareil au plus tard à la fin de 2024.

En ce qui concerne le **cabotage** (opérations effectuées par des entreprises de transport au sein d'un marché national extérieur à leur propre pays), le Conseil maintient la règle actuelle, qui autorise un maximum de 3 opérations en 7 jours. L'amélioration des mesures de contrôle du respect des règles devrait permettre de gagner en effectivité et en efficacité. Pour prévenir le cabotage systématique, une période transitoire de 5 jours sera introduite, avant laquelle il ne pourra être procédé à de nouveaux transports de cabotage dans le même pays et avec le même véhicule.

Le transporteur devrait organiser les horaires de travail des conducteurs de manière à ce qu'ils puissent **retourner à leur domicile** au moins toutes les quatre semaines, ou, si le conducteur choisit de prendre deux temps de repos hebdomadaire réduits consécutifs, après avoir passé trois semaines sur la route.

Afin de garantir des **conditions de travail** satisfaisantes aux conducteurs, le repos hebdomadaire normal doit être passé en dehors de la cabine.

La réforme précise la façon dont les conducteurs professionnels bénéficieront du principe d'une rémunération identique pour un même travail au même endroit. En règle générale, si une opération est organisée de telle manière que le lien entre le travail du conducteur et le pays d'établissement reste intact, le conducteur devrait être exclu des règles sur le **détachement**. Cela signifie que les opérations de transport bilatéral en sont explicitement exclues. Au cours du trajet vers le pays de destination et du trajet de retour, une activité supplémentaire de chargement/déchargement est autorisée dans chaque sens sans relever du régime de détachement, ou bien zéro au cours du trajet vers le pays de destination et jusqu'à deux au cours du trajet de retour. Le transit est également exclu des règles sur le détachement. Pour tous les autres types d'opérations, y compris le cabotage, le régime de détachement s'appliquerait pleinement dès le premier jour des opérations.

Les propositions font partie du premier train de mesures sur la mobilité, présenté par la Commission en juin 2017.

Les textes convenus aujourd'hui représentent la position du Conseil en vue des négociations avec le Parlement européen, qui visent à parvenir à un accord sur les textes finaux.

- [Premier train de mesures sur la mobilité - Orientation générale du Conseil](#)

**Press office - General Secretariat of the Council**

Rue de la Loi 175 - B-1048 BRUSSELS - Tel.: +32 (0)2 281 6319

[press.office@consilium.europa.eu](mailto:press.office@consilium.europa.eu) - [www.consilium.europa.eu/press](http://www.consilium.europa.eu/press)