



## **PARTIE A**

### **ACCES AU MARCHÉ DU TRANSPORT ROUTIER**

#### **1° - L'acquis communautaire concernant le transport routier**

**QUESTION 1** – *La fusion des règles applicables au transport de marchandises avec celles régissant le transport de voyageurs est-elle réellement une simplification ? Quelle est la meilleure solution ?*

**Non concernés**

#### **2° - Une meilleure réglementation de certains aspects du régime en vigueur**

**QUESTION 2** – *Les services locaux devraient-ils être couverts par le règlement (CEE) n° 684/92 ou devraient-ils être exclus, soit du règlement, soit du régime d'autorisation ?*

**Non concernés**

**QUESTION 3** – *Conviendrait-il d'imposer des exigences plus élevées pour les transporteurs exerçant certaines activités du transport routier ? si oui, lesquelles ?*

Quiconque exerce une activité de transport, quelle que soit la spécialité, devrait être assujéti à l'ensemble des règles régissant la profession, à minima.

Pour certaines activités où il existe des règles spécifiques (matières dangereuses, animaux vivants, produits destinés à l'alimentation humaine et animale), il faudrait pouvoir s'assurer que les transporteurs qui opèrent sur ces marchés le font avec le même niveau de connaissances des obligations.

**QUESTION 4** – *Serait-il nécessaire de demander aux Etats membres de vérifier régulièrement, à intervalle plus court, si l'opérateur satisfait toujours aux conditions requises pour maintenir la licence ?*

Oui : en France, par exemple, le transporteur est tenu d'apporter chaque année justificatif de sa capacité financière. Lors de la mise à jour de son dossier l'Administration de tutelle doit pouvoir vérifier si les autres conditions sont toujours remplies.

Cette procédure pourrait être étendue à tous les Etats Membres.

Il faut, à tout le moins s'assurer qu'aucune copie de licence ne soit délivrée sans avoir vérifié la situation de l'entreprise et de son dirigeant au regard des conditions d'accès et d'exercice de la profession.

**QUESTION 5** – *Convierait-il de réduire la validité de la licence communautaire à une durée inférieure à cinq ans ? Si oui, de combien d'années devrait-elle être réduite ?*

Plutôt que de réduire la durée de validité, il semble préférable de mettre en œuvre une procédure visant à surveiller la situation de l'entreprise au regard de ses différentes obligations, et le cas échéant de procéder au retrait de licences. (voir réponse question 4)

**QUESTION 6** – *Le règlement devrait-il fournir plus de données détaillées pour les copies certifiées, c'est-à-dire les standardiser pour éviter toute confusion lors d'une inspection ? Si oui, quelles spécifications ou nouvelles données –dans un souci de sécurité- devrait être introduites ? Est-ce qu'un passage progressif vers un registre en ligne de licences communautaires peut être envisagé ?*

Dans l'attente d'une mise en place d'un registre en ligne de licences communautaires, solution la plus appropriée à la vérification, il convient de standardiser au niveau européen les copies conformes, avec un support identique et inviolable.

La solution « numéro d'immatriculation du véhicule » ne semble plus du tout adaptée au mode d'exploitation de nombre d'entreprises.

**QUESTION 7** – *Convierait-il d'uniformiser encore plus l'attestation de conducteur à travers la Communauté ? Est-ce que le format actuel papier devrait être changé ? Est-ce que l'attestation du conducteur devrait être lisible électroniquement ?*

Alors que les conducteurs européens vont progressivement tous être dotés d'une carte destinée à l'usage du chronotachygraphe digital, il nous semblerait opportun d'élargir l'objet de cette carte pour en faire un document unique visant aussi à se substituer à l'attestation de conducteur.

Et en tout cas, dans cet intervalle, mettre en place une uniformisation du document dans tous les Etats membres.

**QUESTION 8** – *Convierait-il de diminuer la durée de validité maximale qui est actuellement de cinq ans ?*

Diminuer la durée de validité n'est pas forcément la solution la plus adaptée et pour autant beaucoup d'évènements peuvent survenir sur 5 années modifiant la situation personnelle d'un conducteur.

Aussi semble-il judicieux de procéder à des vérifications périodiques pour s'assurer que le conducteur satisfait bien toujours aux conditions de sa délivrance. Les contrôles sur route doivent systématiser cette vérification.

**QUESTION 9** – *Les acteurs concernés sont-ils d'avis qu'il conviendrait d'étendre l'obligation de détenir une attestation de conducteur aux conducteurs qui sont ressortissants UE ?*

Oui. En profitant de la mise en place des cartes « conducteur » liées à la mise en service du chronotachygraphe digital, il nous semble judicieux de profiter de ce nouveau support pour en faire un document unique, qui pourra aussi être utile pour le suivi des obligations à venir concernant la formation des conducteurs.

**QUESTION 10** – *Est-ce que les documents de contrôle pour les services occasionnels doivent être harmonisés et les spécifications les plus détaillées possible de manière à éviter toute confusion lors d'une inspection ?*

**Non concernés**

**QUESTION 11** – *Quel est l'avis des acteurs concernés sur l'utilisation d'une feuille de route uniforme et valable dans toute la Communauté pour le transport de marchandises par route qui remplacerait la variété des documents nationaux ?*

Tout ce qui peut contribuer à l'harmonisation des conditions d'exercice de la profession de transporteur routier est nécessaire à mettre en œuvre.

Ainsi cela est vrai pour les documents de transport qui devraient être uniformisés sur toutes les rubriques générales, avec la possibilité d'ajouter des mentions liées à des règles nationales, ou encore aux modalités contractuelles spécifiques.

Donc une base minimale commune facile à contrôler sur route.

**QUESTION 12** – *La procédure d'autorisation pour les services réguliers internationaux de passager devrait-elle être maintenue, simplifiée ou supprimée ?*

**Non concernés**

**QUESTION 13** – *Dans le cas où les parties intéressées sont favorables au maintien du régime actuel, est-il possible pour les administrations nationales d'appliquer un délai plus court pour traiter les demandes d'autorisation ?*

**Non concernés**

**QUESTION 14** – *Dans le cas où les parties intéressées sont favorables au maintien du régime actuel, ces procédures d'appel sont-elles claires et efficaces ?*

**Non concernés**

**QUESTION 15** – *Dans le cas où les parties intéressées sont favorables au maintien du régime actuel, y-a-t-il d'autres aspects de la réglementation qui pourraient être changés afin de simplifier les procédures administratives ou afin d'améliorer le régime actuel d'autorisations en le concentrant par exemple sur le respect d'exigences dans le domaine de la sécurité et le social ?*

**Non concernés**

**QUESTION 16** – *Conviendrait-il d'autoriser les opérations de cabotage urbaines et suburbaines dans le cadre de services internationaux ? Si oui, selon quelles conditions ?*

**Non concernés**

**QUESTION 17** – *Est-ce que les parties intéressées considèrent que des règles différentes constituent un problème ? Est-ce que les parties intéressées estiment qu'une définition plus claire et précise du cabotage routier serait utile ?*

Oui les règles différentes constituent un problème et ne sont pas favorables au respect de ces règles puisque peuvent ne pas être connues (ce peut en tout cas être un prétexte) des transporteurs des autres Etats membres.

Il faut dans un premier temps donner une définition claire et unique du cabotage, dans l'esprit qui a prévalu à sa mise en œuvre : le cabotage s'inscrit à la suite d'une opération de transport international vers l'Etat membre d'accueil. Il vise aussi à limiter les parcours à vide.

**QUESTION 18** – *Quel est le point de vue des parties concernées sur ces approches ? Quelles alternatives pourraient être proposées pour une définition claire et facilement applicable du cabotage routier ?*

Il ne peut s'agir en aucun cas de prestations de longue durée –plusieurs semaines ou mois-. L'exemple 2 nous semble plus conforme à l'esprit du cabotage.

**QUESTION 19** – *Quels domaines devraient être ajoutées ou supprimés de la liste contenue dans l'article 6 – paragraphe 1 – du règlement CEE n° 3118/93 ?*

Il serait largement préférable de tendre le plus possible à l'harmonisation des règles fondamentales d'exercice de la profession de transporteur routier entre tous les Etats membres en particulier sur les questions de poids et dimensions.

Par expérience, nous constatons que ces critères sont peu contrôlés et qu'en France circulent des véhicules ne répondant pas aux normes françaises –poids en particulier-.

Sur les points où l'harmonisation n'est pas envisageable actuellement –TVA par exemple-, il faut que les Etats membres veillent à l'application effective de l'obligation par le transporteur qui cabote.

En tout état de cause, rien ne sert d'ajouter des critères nouveaux si ceux déjà en vigueur ne sont pas appliqués et contrôlés, ce qui est bien le cas aujourd'hui en France pour les transporteurs d'autres Etats membres.

**QUESTION 20** – *Quelle est l'expérience des acteurs concernés par rapport à l'application de la directive 96/71/CE aux opérations de transport de cabotage ? Que pensent-ils de l'exemption des opérations de cabotage du champ d'application de cette directive qui stipule que le cabotage est limité à une période inférieure à un mois ?*

Si le cabotage est limité (maximum 7 jours consécutifs), il semble moins opportun de mettre en œuvre les règles relatives au détachement en matière sociale.

Mais, en France en particulier, nous constatons que des transporteurs d'autres Etats membres peuvent opérer sur le territoire sur des périodes longues –plusieurs mois- sans pour autant qu'ils aient procédé à l'ensemble des obligations liées au détachement.

Cette situation, connue par exemple pour les « campagnes de betteraves », crée une concurrence déloyale que les transporteurs français acceptent bien évidemment mal.

Ces opérations ne devraient pas être assimilées à du cabotage mais à de la prestation de services avec détachement de personnel et à ce titre là assujetties à toutes les règles relatives au détachement.

**QUESTION 21** – *Y a-t-il d'autres problèmes concernant l'accès au marché du transport routier que les acteurs concernés aimeraient soulever ? Les services de la Commission sont particulièrement intéressés à toute proposition visant à augmenter les standards de qualité et à optimiser le transport routier tout en évitant toute dépense administrative supplémentaire ?*

La situation de la France, pays de transit, fait que depuis quelques années maintenant, et plus fortement encore depuis l'élargissement aux nouveaux Etats membres, les transporteurs français sont plus exposés à la concurrence de transporteurs ressortissants d'autres E.M.

Il est donc essentiel de tendre à l'harmonisation des conditions d'exercice sur les règles d'accès à la profession, d'exercice de la profession.

Outre les directives européennes qui visent bien à cette harmonisation, se pose le problème de la transposition de certains textes, qui peut générer des écarts, mais aussi celui des contrôles, des critères d'évaluation, des sanctions.

Dans un souci d'harmonisation efficace, particulièrement justifié pour assurer la libre circulation des marchandises dans le respect des règles sécuritaires et environnementales, il convient de conforter la réglementation européenne, laissant insensiblement le moins de place possible à l'adaptation par les Etats membres, limitant ainsi les écarts de conditions d'exercice dans un souci de saine concurrence.

La commission doit mieux s'assurer que les Etats membres mettent en œuvre les règles qu'elle édicte.

Plus spécifiquement sur l'exercice de la profession du transport par véhicule de -3T5 en France, nous regrettons qu'il n'y pas une volonté suffisante de professionnalisation.

La capacité professionnelle est insuffisante et laisse l'accès à la profession à des personnes non qualifiées qui déstabilisent par leur comportement tout le secteur.

Il serait utile d'envisager un niveau d'accès supérieur, sur les mêmes fondements que pour les entreprises + 3T5.



## **PARTIE B**

### **ACCES A LA PROFESSION DE TRANSPORTEUR ROUTIER**

#### **QUESTIONS D'ORDRE GENERAL**

**QUESTION 1** – *Faut-il et pour quelles raisons des standards minimaux européens plus élevés d'accès à la profession ? Si oui, est-ce qu'ils devraient s'appliquer à toutes les professions de transporteurs routiers ou seulement à certaines catégories ? Lesquelles ?*

Oui il faut des standards minimaux européens plus élevés pour l'accès à la profession.  
Ce secteur d'activités a tendance à se développer pour répondre aux exigences de l'économie, de la consommation.

Or il s'exerce sur le domaine public partagé avec d'autres utilisateurs.

Donc pour des raisons sécuritaires, il faut renforcer l'accès à la profession, sans exemption possible : tout véhicule transportant des marchandises doit être assujéti aux mêmes obligations. Toute personne exerçant ce métier doit avoir les connaissances adéquates, les moyens financiers qui permettront une gestion saine, les critères justifiant de son honorabilité.

**QUESTION 2** – *Faut-il prévoir d'autres critères que l'honorabilité, la capacité financière et la compétence professionnelle ? Par exemple, est-ce que ces critères doivent permettre d'éviter les sociétés « boîtes aux lettres » ? Si oui, comment ?*

Un strict respect de ces trois critères, sur les mêmes définitions, les mêmes moyens de contrôles... serait déjà une grande avancée.

Il faut donc renforcer leur efficacité, par exemple en liant l'inscription, puis le maintien au registre des transporteurs, à des critères économiques (obligation de chiffre d'affaires réalisé sur l'Etat membre d'inscription, obligation d'emploi de salariés dans cet E.M...).

Une entreprise a vocation à générer de la richesse dans le pays où elle est implantée.

**QUESTION 3** – *Quelles exemptions et dispenses pourraient être supprimées ?*

L'exemption de certaines catégories d'activité est contraire à l'intérêt du secteur dans son ensemble.

Les dispenses doivent être supprimées.

Quiconque exerce une activité de transport routier de marchandises, quel que soit le tonnage transporté, le matériel utilisé est transporteur et doit satisfaire aux obligations d'exercice.

Donc des règles identiques pour tous : tous pays – tous tonnages

**QUESTION 4** – *Est-il nécessaire de vérifier plus fréquemment les conditions donnant accès à la profession ? Si oui, toutes ou seulement certaines d'entre elles ? Si oui, quelle est l'option préférée ? Si l'option A est préférée, quelle période proposez-vous ?*

La fréquence de cinq ans pour la vérification systématique pourrait être satisfaisante si dans l'intervalle l'entreprise justifie d'elle-même qu'elle remplit bien les conditions :

- capacité financière : elle fait l'objet d'une déclaration spontanée tous les ans à l'arrêté des comptes.
- Il suffirait lors de cette formalité de contrôler que les autres critères : un attestataire de capacité toujours en fonction, et toujours « honorable ».

De plus, les contrôles en entreprise devraient être un moyen de s'assurer que l'entreprise satisfait bien à ces trois conditions : avant que de contrôler les règles sociales et sécuritaires, on s'assure que les conditions d'inscription sont toujours réunies.

Et en particulier on diligente le contrôle en présence de l'attestataire de capacité désigné « officiellement ». Les contrôleurs pourraient ainsi s'assurer qu'ils sont bien en présence du réel gestionnaire de l'entreprise.

On constate en effet que subsiste des situations trop nombreuses « d'hommes de paille » qui acceptent de « louer » ou « prêter » leur attestation de capacité à des entreprises qui ne remplissent pas cette condition.

A noter : la procédure de « déqualification » semble peu fréquente – elle aurait dans certains cas valeur d'exemple et serait parfaitement justifiée.

**QUESTION 5** – *Faut-il que la législation communautaire empêche une entreprise déqualifiée dans un Etat membre de s'établir dans un autre ? Si oui, par quelle solution ?*

Bien évidemment il faut mettre en œuvre une procédure préalable à l'inscription de toute nouvelle entreprise dans un Etat Membre visant à s'assurer que son dirigeant est toujours en capacité d'exercer, qu'il n'est sous le couvert d'aucune interdiction d'exercer.

Une centralisation des fichiers au niveau européen paraît indispensable, avec consultation obligatoire par toute administration nationale en charge de l'inscription d'une nouvelle entreprise de transport.

**QUESTION 6** – *Y a-t-il des charges administratives qui pourraient être allégées ou évitées dans la mise en œuvre des mesures jugées utiles à la lecture de ce questionnaire ? Lesquelles et par quels moyens ?*

Les transporteurs français observent avec intérêt et satisfaction qu'une fois mise en place une procédure d'envoi annuel de la capacité financière, la délivrance de nouvelles licences est allégée, facilitée, effectuée très rapidement sans qu'il y ait à gérer l'instruction d'un dossier.

D'où l'intérêt de mettre en œuvre progressivement dans tous les Etats membres des mises à jour régulières des dossiers, par l'envoi de justificatifs spontané de la part des entreprises, à échéance annuelle.

Ce qui paraît une contrainte dans un premier temps, devient économie de temps et d'argent.

## **CRITERES D'HONORABILITE**

**QUESTION 7** – *L'absence d'infractions répétées devrait-elle constituer une condition pour être honorable et accéder à la profession ?*

C'est un des critères qui devrait être retenu pour évaluer la condition d'honorabilité.

En France, c'est au regard du casier judiciaire B que l'on est ou non honorable ; si deux infractions qualifiées de « délit » y figure, le dirigeant perd son honorabilité.

Or certaines fraudes au chronotachygraphe ou au limiteur de vitesse sont qualifiées de délit et imputables au chef d'entreprise bien que commises par un conducteur.

Le critère de 2 délits quelle que soit l'effectif de l'entreprise est particulièrement discriminant car l'employeur d'un seul conducteur et celui de quelques centaines ne sont pas exposés à l'identique.

**QUESTION 8** – *Faut-il harmoniser au niveau européen les définitions des infractions les plus graves liées à l'accès à la profession ?*

Les conditions d'honorabilité sont différentes suivant les Etats membres puisque liées à des régimes judiciaires différents, à une pénalisation laissée à la libre appréciation de chaque Etat Membre.

Considérant que l'objectif de la politique européenne en matière de transport est de viser à créer les conditions d'exercice favorables à une saine concurrence, avec le souci d'une sécurité accrue en particulier, il faut veiller à mettre en place des critères d'évaluation des infractions identiques, et une qualification équivalente de ces infractions.

Puis il conviendrait d'introduire des ratios pour évaluer le comportement de l'entreprise au regard des différentes obligations sécuritaires en rapport avec l'effectif « conducteurs ».

**QUESTION 9** – *Est-ce que la législation européenne doit préciser la liste des personnes assujetties à la condition d'honorabilité ? (oui/non) Si oui doit-elle comprendre d'autres catégories en plus des gestionnaires, des directeurs ou des personnes ayant des intérêts dans l'entreprise ?*

Oui

Toute personne ayant un pouvoir décisionnaire en matière de gestion et d'exploitation de l'entreprise devrait être assujettie à la condition d'honorabilité.

**QUESTION 10** – *Est-ce qu'un accès plus facile des autorités délivrant les licences aux informations sur les condamnations et sanctions empêchant l'accès à la profession est nécessaire ?*

Oui, via un fichier centralisé qu'il serait obligatoire de consulter avant délivrance de tout nouveau titre de transport.



**QUESTION 11** – *Le système actuel d'échange d'information sur les sanctions et infractions est-il suffisant ? Sinon, quelle solution proposez-vous ?*

Le système actuel est sans doute insuffisant puisque subsistent des dérives préjudiciables. Il faut viser à ce que tous les Etats Membres s'engagent sur la transmission des données relatives aux infractions commises et donc à la mise en place d'un fichier européen centralisant toutes ces informations.

## **CAPACITE FINANCIERE**

**QUESTION 12** – *Faut-il harmoniser davantage les méthodes pour évaluer la capacité financière ? Si oui sur la base de quels ratios financiers ? Avec quels seuils ? Qui devrait les évaluer ? Selon quelle fréquence ?*

Il semblerait en effet que les conditions d'appréciation de la capacité financière s'évaluent selon des règles propres à chaque Etat membre, pour la France sur des données bilancielles (avec les limites suivantes : le bilan est la photographie financière de l'entreprise arrêté à un jour déterminé – des événements/mouvements peuvent affecter cette situation dans un avenir proche).

Pour s'assurer du respect de cette condition à l'identique pour tous les Etats membres, les modalités d'appréciation, au-delà des sommes fixées, doivent être définies au niveau européen sur de critères identiques.

Les ratios financiers retenus devraient être davantage en relation avec la productivité de l'entreprise (excédent brut d'exploitation / engagements financiers) pour s'assurer que l'entreprise peut faire face à ses engagements.

Avec une moyenne glissante sur les 5 ans ( $N - 4$  à  $N$ ) pour ne pas « juger l'entreprise » sur une seule année.

Il ne semble pas nécessaire de modifier les seuils, même s'ils apparaissent bas au regard des besoins d'une entreprise de transport. Mieux vaut préalablement s'assurer qu'ils sont correctement respectés dans tous les Etats membres, avec une méthode d'évaluation uniformisée.

Les corps de contrôle qui procèdent à l'évaluation doivent être formés à cette mission et pouvoir s'appuyer sur des experts financiers, en cas de doute.

La fréquence d'une vérification annuelle semble justifiée, et instaurer la procédure de déclaration spontanée obligatoire, comme c'est le cas en France, une solution qui n'a pas généré une charge administrative trop importante, ni pour les entreprises, ni pour les corps de contrôle.

En France, nous considérons que la mise en œuvre de la capacité financière est un facteur qui contribue à l'amélioration du secteur.

**QUESTION 13** – *Une assurance obligatoire couvrant la responsabilité professionnelle est-elle une option à étudier plus en détail ? (oui/non) Si oui, ce système devrait-il compléter ou remplacer entièrement le système actuel ? Si oui, quels risques et quelles garanties minimales devrait couvrir une telle assurance ?*

Il existe déjà le principe d'une assurance Responsabilité professionnelle pour les entreprises françaises, visant à protéger les tiers dont les clients.

L'étendre à la capacité financière pourrait alourdir la charge financière des entreprises, et pour celles qui peuvent en justifier autrement, sur des critères fiables et sécurisés, cette solution paraît inappropriée.

Elle pourrait peut-être entrer en ligne de compte à hauteur de 50%, en complément de fonds propres, comme cela est aujourd'hui possible avec une caution bancaire.

### **CAPACITE PROFESSIONNELLE**

**QUESTION 14** – *Une harmonisation européenne plus poussée des examens est-elle nécessaire ? Quelles dispenses pourraient être supprimées ?*

Nous ignorons le niveau des examens dans les autres Etats membres.

En France, depuis la mise en œuvre de l'examen écrit « nouvelle forme », les résultats sont certes très à la baisse, mais cela est favorable au niveau général de la profession.

Il faut bien évidemment renforcer le niveau des épreuves et l'harmoniser.

Compte tenu du niveau d'exigences réglementaires, des compétences liées à la gestion, des contraintes à venir pour l'exercice de la profession, il est nécessaire de mettre en place un niveau d'accès exigeant.

Il faut supprimer toute dispense : l'expérience professionnelle n'est pas toujours suffisante pour s'assurer d'un niveau de connaissances complètes – l'équivalence de diplôme n'est pas non plus un critère fiable pour s'assurer que les réglementations « transport » sont bien acquises.

Le passage du candidat devant une commission (constituée de corps de contrôle, de représentants professionnels, d'organismes de formation), comme c'est le cas en France, laisse place à trop de subjectivité.

Une suggestion : un « recyclage » obligatoire des dirigeants : les conditions d'exercice évoluent, les réglementations aussi, il est nécessaire de s'assurer de la remise à niveau des professionnels qui exercent l'activité.

C'est d'ailleurs le cas pour les conducteurs Formation Continue Obligatoire de Sécurité – tous les 5 ans.

**QUESTION 15** – *Faut-il que la personne en possession du certificat de capacité soit employée et résidente de façon permanente ?*

Il est indispensable que l'attestataire de capacité soit présent dans la gestion au quotidien de l'entreprise.

L'expérience prouve qu'on ne peut diriger à distance dans de bonnes conditions.

Pour les entreprises de taille plus importante, qui disposent d'un réseau d'agences ou d'établissements, il faut veiller à ce que la délégation de pouvoir se fasse au profit d'un cadre ou responsable conscient des enjeux de sa fonction.

Qu'il dispose lui aussi de la capacité professionnelle et pourquoi pas des conditions d'honorabilité semble positif.

**QUESTION 16** – *Désirez-vous formuler d'autres commentaires ou suggestions qui vous paraissent importants à prendre en compte dans la révision de la législation européenne sur l'accès à la profession de transporteurs routiers ?*

Cette législation doit évoluer pour renforcer tant le niveau d'accès que les conditions d'exercice de la profession.

Mais il faut être particulièrement vigilant à ce que ces textes européens soient mis en œuvre dans tous les Etats membres à l'identique.

Aujourd'hui, et après l'élargissement à 10 nouveaux Etats, alors que le socle concernant les 15 premiers n'était pas totalement harmonisé, se pose la question, pour les transporteurs français, de l'application des règles.

Ils doutent que ces 25 pays aient tous correctement mis en œuvre les directives européennes, aient tous la même appréciation des règlements communautaires relatifs aux temps de conduite et de repos, procèdent tous à des contrôles sur les mêmes fondements.

Nous insistons sur la nécessité de mettre en œuvre une politique des transports basée sur des règles favorables à l'exercice de cette profession dans de bonnes conditions.

Nous insistons sur l'aspect sécuritaire.

**QUESTION 17** – *Désirez-vous proposer d'autres mesures pour éviter les charges administratives (par exemple : formes électroniques) dans la mise en œuvre des mesures jugées utiles ?*

Les entreprises sont toujours sensibles à la diminution des charges administratives et toute mesure visant à les réduire serait bienvenue.

Les formes électroniques sont une des solutions envisageables.

Ceci étant, l'arrivée du nouveau chronotachygraphe digital, destiné aussi à moderniser la gestion sociale et sécuritaire, passe par une étape d'adaptation synonyme de complexité et surcharge de travail.

C'est souvent le cas pour toute avancée liée à une technologie nouvelle.

## **COMPLEMENT D'INFORMATION**

Concernant justement ce nouveau chronotachygraphe, nous tenons lors de cette consultation à vous faire connaître quelques difficultés d'application.

Les solutions ne relèvent sans doute pas des services ayant procédé à cette consultation.

Nous avons cependant jugé utile de vous apporter les informations suivantes :

Si lors de l'établissement du cahier des charges relatif à la conception et à la fabrication du chronotachygraphe numérique ont bien été établies des règles communes, par contre il semblerait que les logiciels d'exploitation des données issues du chronotachygraphe numérique soient de conception libre.

Que résulte-t-il de cette situation ?

Nous observons que les logiciels actuellement commercialisés en France ne décryptent pas de la même façon les temps, et même que certains d'entre eux n'interprètent pas les informations à l'identique, en partant pourtant de données similaires.

En France, les conséquences sont importantes puisque les salaires de conducteurs sont établis sur la lecture de leurs activités et que les lectures varient d'un logiciel à l'autre.

(sachant que, pour les entreprises dont les véhicules sont équipés d'informatique embarquée, il n'y a pas non plus conformité entre les différents temps relevés !)

Mais d'une façon plus générale, cette situation nous préoccupe en matière de contrôle sur route, dans les différents Etats membres.

Si chaque pays se dote d'un logiciel à sa libre convenance pour ses corps de contrôle, nous allons observer des situations très différentes dans la lecture des temps, donc dans le respect des obligations sécuritaires, liées au temps de conduite et de repos.

Dans certains pays on relèvera des infractions à tel ou tel temps.... Dans d'autres pas.

Cet outil a été conçu pour tendre à un meilleur contrôle des temps de conduite et de repos, le faciliter. Le règlement relatif aux temps de conduite et de repos a été revu pour tendre à plus de sécurité encore.

Il est pour le moins regrettable que l'exploitation des données ne permette pas aujourd'hui d'être certains que la volonté européenne à l'origine de ce nouvel outil se transforme dans les faits.

Est-il encore envisageable que des règles communes soient fixées quant à la conception des logiciels pour une exploitation des données harmonisée, comme cela a été fait pour l'utilisation et l'installation du chronotachygraphe numérique ?