

Par mail et courrier

Monsieur Alain Vidalies
Secrétaire d'état aux Transports
Ministère de l'Ecologie, du Développement et
de l'Energie
Grande Arche
Tour Pascal A et B
92055 - LA DEFENSE Cedex
France

AD/BR1040626/JNE

Bruxelles, 27 avril 2016

Cher M. Vidalies,

Plusieurs associations membres de l'Union internationale des transports routiers (IRU), de l'European Travel Agents' and Tour Operators' Association (ECTAA) et de l'European Tourism Association (ETOA) ont signalé un changement d'approche des autorités françaises au niveau des contrôles routiers visant au respect des règles relatives aux temps de conduite et de repos dans les véhicules conduits en équipage. Nos membres font état d'amendes extrêmement élevées, pouvant aller jusqu'à 17 000 EUR, imposées dans des situations où le second conducteur prenait sa pause dans le véhicule en mouvement ; l'infraction supposée constituant un dépassement du temps de conduite.

À notre avis, cette interprétation est contraire à la note d'orientation officielle n°2 ainsi qu'au manuel TRACE qui stipule que « lorsqu'un membre d'équipage est disponible pour conduire si besoin est et se tient à côté du conducteur du véhicule sans assister activement celui-ci dans l'exercice de la conduite, il est permis d'enregistrer 45 min du « temps de disponibilité » de cette personne comme du temps de « pause ». À notre connaissance, cette position était acceptée par tous les États membres de l'UE jusqu'à présent et n'est pas remise en cause par l'entrée en vigueur du règlement 165/2014.

La nouvelle politique des autorités de contrôle françaises nuit considérablement à la flexibilité opérationnelle des opérateurs de transport de marchandises et de personnes utilisant des véhicules conduits en équipage. Dans le cadre des autocars de tourisme, elle a également des répercussions négatives sur les passagers qui voient leur trajet interrompu là où la présence d'un équipage devrait permettre de l'éviter. Cette nouvelle pratique aura aussi un impact majeur sur les liaisons longue distance en autocar et notamment les séjours scolaires au ski, où deux conducteurs assurent généralement le transport aller-retour sans interruption de 45 min. Obliger les deux conducteurs à observer 45 min de pause lors d'un voyage de nuit par exemple n'a d'intérêt ni pour les passagers ni pour les conducteurs d'autant que pour l'opérateur, l'affectation d'un second conducteur afin d'assurer une liaison dans les meilleures conditions possibles suppose déjà un investissement supplémentaire

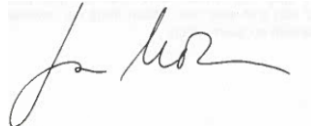
Par ailleurs, la mise en œuvre d'une mesure ayant des répercussions aussi importantes pour le secteur exige la vérification préalable de sa compatibilité avec la réglementation européenne de même que l'information suffisante des opérateurs de transport routier international et l'octroi d'un délai d'adaptation raisonnable.

L'IRU, l'ECTAA et l'ETOA appellent dès lors vos services à revoir leur politique de contrôle ou à en reporter l'entrée en vigueur jusqu'à ce que le secteur du transport routier et de tourisme ait pu pleinement s'y préparer.



Nick Greenfield

ETOA Head of Tour Operator
Relations



Jan Nemec

IRU Deputy General Delegate



Michel de Blust

ECTAA Secretary General