

Communautés européennes

PARLEMENT EUROPÉEN

Documents de séance

1971 - 1972

21 mars 1972

DOCUMENT 268/71

Rapport

fait au nom de la commission des transports

sur la proposition de la Commission des Communautés européennes au Conseil
(doc. 183/70) relative à une directive concernant le niveau minimal de la
formation de conducteurs de transports par route

Rapporteur: M. Pierre-Bernard COUSTÉ
"

PE 28.915/déf.

Par lettre en date du 24 novembre 1970, le président du Conseil des Communautés européennes a demandé l'avis du Parlement européen sur la proposition de la Commission des Communautés européennes au Conseil relative à une directive concernant le niveau minimal de formation des conducteurs de transports par route.

Le président du Parlement a renvoyé cette proposition, le 2 décembre 1970, à la commission des transports pour examen au fond, et à la commission des affaires sociales et de la santé publique pour avis.

Le 11 décembre 1970, la commission des transports a nommé M. Cousté rapporteur.

Elle a examiné la directive au cours de sa réunion du 25 février 1972 et adopté la proposition de résolution à l'unanimité.

Etaient présents : MM. Oele, président ; Kollwelter, vice-président ; Cousté, rapporteur ; Biaggi, Dubois (suppléant M. Faller), Giraudo (suppléant M. Meister), Leonardí, Noe', Notenboom, Pintus.

L'avis de la commission des affaires sociales et de la santé publique est joint au présent rapport.

S O M M A I R E

	<u>Pages</u>
A. PROPOSITION DE RESOLUTION.....	5
B. EXPOSE DES MOTIFS.....	6
Introduction.....	6
Observations concernant les dispositions de la proposition de directive.....	7
Avis de la commission des affaires sociales et de la santé publique.....	9

A.

La commission des transports soumet au vote du Parlement européen, sur la base de l'exposé des motifs ci-joint, la proposition de résolution suivante :

PROPOSITION DE RESOLUTION

portant avis du Parlement européen sur la proposition de la Commission des Communautés européennes au Conseil relative à une directive concernant le niveau minimal de formation des conducteurs de transports par route

Le Parlement européen,

- vu la proposition de la Commission des Communautés européennes au Conseil (1),
 - consulté par le Conseil (doc. 183/70),
 - vu le rapport de la commission des transports (doc. 268/71),
1. constate que la présente directive vise à harmoniser les dispositions relatives à la formation de conducteurs de transports par route, non pas d'une manière générale mais seulement dans deux cas spécifiques où la nécessité d'une harmonisation résulte de l'application de l'article 5 du règlement n° 543/69 du Conseil du 25 mars 1969 (2) ;
 2. invite la Commission à élaborer des principes généraux pour l'harmonisation de la formation des conducteurs professionnels de transports par route et à soumettre à cet effet des propositions appropriées au Conseil ;
 3. attire l'attention sur l'importance que revêt la formation des conducteurs pour la sécurité des transports routiers ;
 4. estime souhaitable que la profession de conducteur de transports par route qui, à l'heure actuelle, ne requiert aucune formation, accède au rang de profession qualifiée ;
 5. approuve sans modifications le texte de la proposition de la Commission, qui constitue une première initiative en cette matière ;
 6. charge son Président de transmettre la présente résolution et le rapport de sa commission compétente au Conseil et à la Commission des Communautés européennes.

(1) J.O. n° C 4 du 18.1.1971, p.12

(2) J.O. n° L 77 du 29.3.1969, p. 49

EXPOSE DES MOTIFS

Introduction

1. La mise en oeuvre d'une politique commune des transports engendre nécessairement une concurrence plus vive entre les entreprises de transport des Etats membres et impose par conséquent l'adoption de certaines mesures d'harmonisation, dès l'instant où cette concurrence accrue doit s'exercer dans des conditions loyales.

2. Conscient de cette nécessité, le Conseil a arrêté le 13 mai 1965, sous forme de programme une "décision relative à l'harmonisation de certaines dispositions ayant une incidence sur la concurrence dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable" (Journal officiel n° 88 du 24 mai 1965, p. 1500/65). Pour assurer la mise en oeuvre partielle de cette décision dans le domaine des prescriptions sociales applicables aux transports par route, le Conseil a arrêté le 25 mars 1969 le "règlement n° 543/69 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route" (Journal officiel n° L 77 du 29 mars 1969, p. 49).

3. Le Parlement a donné son avis sur ce règlement dans sa résolution du 17 mars 1967 (Journal Officiel n° 63 du 3 avril 1967, p. 993/67), à la lumière d'un rapport fait par M. Laan au nom de la commission des transports (doc. 31/1967 du 16 mars 1967). Le présent rapport reprend certains éléments de ce dernier document.

4. Le règlement n° 543 ci-dessus mentionné dispose en son article 5, paragraphes 1 b) et 2 c) que, sur proposition de la Commission, le Conseil arrêtera, au plus tard le 1er avril 1970, le niveau minimal de formation requis pour certaines catégories de conducteur.

5. Ce délai n'a pu être respecté, en raison des difficultés notoires qui ont opposé le Conseil et la Commission devant la Cour de Justice dans l'affaire relative aux dispositions sociales dans le domaine des transports par route. Ces difficultés étant désormais aplanies, il importe de régler certains détails - demeurés à l'époque en suspens - relatifs à la formation professionnelle des conducteurs.

6. Dans le cas de la présente proposition de directive il ne s'agit donc pas d'une nouvelle initiative législative, mais seulement de l'exécution d'un mandat conféré par le législateur en 1969.

7. Votre commission propose d'inviter la Commission des Communautés européennes à définir le plus tôt possible des principes généraux pour l'harmonisation de la formation de tous les conducteurs professionnels de transports par route et à saisir le Conseil de ministres de propositions en ce sens.

8. En outre, la Commission des Communautés européennes devrait, selon votre commission, prendre des mesures afin de mieux informer les conducteurs des transports internationaux par route sur les objectifs et sur les actions de la politique des transports à arrêter dans le cadre de la Communauté européenne.

Observations concernant les dispositions de la proposition de directive

9. Le paragraphe 1er de l'article 5 du règlement n° 543 dispose que l'âge minimum des conducteurs affectés aux transports de marchandises est fixé à 18 ans pour les véhicules dont le poids maximal est inférieur ou égal à 7,5 tonnes, et à 21 ans pour les véhicules d'un poids supérieur. Toutefois, pour permettre aux conducteurs dont l'âge se situe entre 18 et 21 ans de conduire des véhicules d'un poids plus élevé, sans pour autant rabaisser le niveau de sécurité, il est prévu d'autoriser l'affectation de cette catégorie de conducteurs à ces transports, à condition que les intéressés soient titulaires d'un certificat d'aptitude professionnelle.

10. En outre, le même article 5 dispose, en son paragraphe 2, que les conducteurs affectés aux transports de voyageurs doivent être âgés d'au moins 21 ans et témoigner d'une certaine expérience dans l'exercice d'autres activités de transport. L'absence de cette deuxième condition relative à l'expérience peut, elle aussi, être suppléée par la possession d'un certificat d'aptitude professionnelle. La condition de l'âge minimum est maintenue dans le cas des transports de voyageurs.

11. Il va sans dire que l'objectif de l'harmonisation des législations sur le plan de la Communauté ne saurait être atteint si les conditions requises pour l'obtention du certificat d'aptitude professionnelle varient outre mesure d'un Etat membre à l'autre. Le mandat du législateur visant à fixer des règles communautaires pour la définition du niveau minimum de formation nécessaire s'inspire de cette considération.

12. L'objectif - il convient de le répéter - consiste à réglementer la formation professionnelle des conducteurs, non pas d'une manière générale, mais seulement pour deux catégories spécifiques déterminées, à savoir :

- dans les transports de marchandises, les conducteurs dont l'âge se situe entre 18 et 21 ans et qui, faute d'avoir l'âge requis, souhaitent remplacer cette condition par la possession du certificat d'aptitude professionnelle, afin d'être autorisés à conduire des véhicules lourds d'un poids supérieur à 7,5 tonnes ;

- dans les transports de voyageurs, les conducteurs qui, faute d'avoir acquis une expérience suffisante, souhaitent remplacer cette condition par la possession d'un certificat d'aptitude professionnelle.

13. La commission des transports a examiné le libellé des quatre articles de la proposition de directive ; elle a constaté que celui-ci ne soulève aucune difficulté. Elle a examiné en outre les annexes dans lesquelles sont définis les critères régissant l'organisation de l'examen d'aptitude professionnelle de conducteur de transports de marchandises et de voyageurs par route, les modalités suivant lesquelles se déroulent les épreuves ainsi que les matières d'examen, tous ces éléments étant considérés comme les conditions minimales requises pour la catégorie professionnelle intéressée. Ces dispositions n'appellent aucune observation de la part de la commission des transports qui les approuve en tant que point de départ d'une nécessaire harmonisation des législations des Etats membres en la matière.

14. C'est pourquoi la commission des transports se rallie à l'opinion de la commission des affaires sociales et de la santé publique, saisie pour avis, et recommande l'adoption sans modifications de la proposition de la Commission.

AVIS

de la commission des affaires sociales et de la santé publique

Rédacteur : M. Laurent MERCHERS

Le 27 janvier 1971 la commission des affaires sociales et de la santé publique a chargé M. Merchiers de la rédaction de son avis.

La proposition de directive a été examinée le 21 janvier 1971.

Le présent avis a été adopté à l'unanimité le 4 mars 1971.

Etaient présents : M. Müller, président ; M. Merchiers, rédacteur ; MM. Adams, Behrendt, Berthoin, Brégégère, Califice, Dittrich, Gerlach, Jahn, Laudrin, Lucius, van der Ploeg, Servais, Vredeling.

1. La présente proposition de directive a été établie en exécution de l'article 5 du règlement social relatif à l'harmonisation de certaines dispositions dans le domaine du transport par route. Elle vise une certaine harmonisation en matière de formation professionnelle des conducteurs de transports par route. Cependant, en vertu de ce même article 5, elle ne concerne qu'une fraction des conducteurs routiers : pour les transports de marchandises elle concerne les jeunes ayant 18 ans révolus, mais qui n'ont pas encore atteint 21 ans ; pour les transports de voyageurs, elle concerne les personnes âgées de 21 ans révolus, mais qui n'ont pas exercé pendant un an au moins, soit l'activité du conducteur affecté aux transports de marchandises par route avec des véhicules dont le poids maximal autorisé est supérieur à 3,5 t., soit celle de conducteur affecté aux transports de voyageurs par route par des services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas 50 km.

2. Compte tenu de l'objectif limité poursuivi, la Commission des Communautés a estimé qu'il n'y avait pas lieu de prévoir une formation professionnelle complète. Elle pense qu'il suffit d'exiger un niveau de formation capable de compenser soit un manque de maturité (notamment en ce qui concerne la catégorie en cause des conducteurs de transports de marchandises), soit un manque d'expérience plus particulièrement en ce qui concerne les conducteurs de transports de voyageurs. Dans ces conditions, la présente directive est essentiellement consacrée à la détermination des matières ainsi que des coefficients des épreuves qu'il convient de demander aux Etats membres d'accomplir en vue de créer des examens de formation professionnelle des conducteurs de transports par route.

3. Il est à noter que ces matières d'examen dont la liste est annexée à la proposition (annexes I et II) sont assez peu étendues en ce qui concerne la formation générale, mais en revanche le sont bien davantage en ce qui concerne les conséquences technologiques et techniques de la conduite. L'accent a été mis en particulier sur les impératifs de sécurité de circulation routière et de la pratique de la conduite.

A ce propos, il paraît ressortir de la comparaison entre la liste de critères établie pour l'examen d'aptitude professionnelle des conducteurs de transports de voyageurs que la qualification requise du conducteur de transports de marchandises est supérieure à celle requise du transporteur de voyageurs. En effet, il apparaît que la formation générale dans l'examen d'aptitudes professionnelles de transporteurs de marchandises est plus importante que celle exigée dans l'examen d'aptitudes professionnelles des conducteurs de transports de voyageurs. Il convient de noter certes, que les transporteurs de marchandises dans la directive n'ont pas atteint 21 ans, alors que les transporteurs de voyageurs sont âgés de 21 ans révolus. Il conviendrait peut-être de tenir compte davantage du fait que les conducteurs de voyageurs ont la responsabilité de personnes et pas seulement de marchandises.

4. C'est pourquoi dans son projet d'avis du 11 janvier 1971 (doc. PE 26.600) le rapporteur décidait de demander à l'exécutif des explications. Les représentants de l'exécutif devaient apporter ces explications au cours de la réunion de la commission des affaires sociales du 4 mars 1971.

Les représentants de l'exécutif se déclarèrent d'accord avec le rapporteur pour regretter que les dispositions concernant la formation minimale des conducteurs de transports par route retenues dans la proposition puissent dans certains cas aboutir à une situation paradoxale.

Mais ils firent remarquer :

- a) d'une part que l'exécutif avait été tenu en la matière de respecter les dispositions prises antérieurement par le Conseil dans l'article 5 du règlement social relatif à l'harmonisation de la formation des transporteurs par route ;
- b) d'autre part, que la proposition est une proposition de directive et non pas de règlement, et, qui plus est, d'une directive imposant une formation minimale, donc laissant aux Etats toute liberté pour aménager au mieux les législations nationales dans le sens indiqué par le Parlement européen ;
- c) enfin que l'exécutif, pour sa part, veillera dans les propositions ultérieures qu'il sera amené à faire au Conseil à proposer une formation systématique et la plus uniforme possible sur le territoire entier de la Communauté des conducteurs de transport par route, de façon en particulier à éviter les contradictions relevées par le rapporteur. L'exécutif sera d'autant mieux à même de le faire qu'à l'heure actuelle cinq des Etats membres ne connaissent aucune législation en matière de formation des conducteurs de transport par route, et que cette législation devra être créée ab nihilo.

La commission sociale déclara se satisfaire des explications des représentants de l'exécutif.

5. La proposition de directive, dans son article 3, donne à titre indicatif un délai d'un an à compter de sa notification pour que les Etats membres mettent en vigueur les mesures nécessaires pour établir les examens d'aptitude professionnelle prévus. Ce délai d'un an paraît raisonnable dans la mesure où il laisse aux Etats une marge de temps nécessaire et satisfaisante pour se conformer à la présente directive. Dans le même article 3, la proposition précise que les Etats membres devront consulter la Commission avant d'établir les examens d'aptitude professionnelle. Cette consultation préalable devrait permettre l'harmonisation nécessaire dans ce domaine particulièrement important des transports routiers entre les législations des Etats membres. Il convient d'ailleurs de noter qu'à l'heure actuelle les législations concernant la formation professionnelle des conducteurs de transports par route sont pratiquement inexistantes dans les six Etats membres de la Communauté, à l'exception de la France.

L'application de la proposition de directive devrait être facilitée précisément dans la mesure où il n'existe rien ou peu de chose en matière de formation professionnelle des conducteurs par route dans la Communauté.

CONCLUSION :

En conclusion, et compte tenu des explications fournies par l'exécutif, l'adoption de la proposition de directive ne soulève aucune difficulté.

