

**N° 6262<sup>1</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2010-2011

**PROJET DE LOI**

**portant transposition de la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier pour les conducteurs indépendants**

\* \* \*

**AVIS DE LA CHAMBRE DES SALARIES**

(7.4.2011)

Par lettre du 22 février 2011, réf.: TR/GS/gs/2011/let008, Monsieur Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures, a soumis le projet de loi sous rubrique à l'avis de la Chambre des salariés.

1. Le projet a pour objet de transposer la directive 2002/151 CE du Conseil du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier (ci-après „la directive“) pour les conducteurs indépendants. Suivant l'article 2 de la directive, celle-ci s'applique en effet aux conducteurs indépendants à compter du 23 mars 2009.

2. La directive vise spécialement les activités du transport routier couvertes par le règlement (CEE) No 3820/85 du Conseil du 20 décembre 1985 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine du transport par route.

Ce règlement a entre-temps été abrogé et remplacé par le règlement (CE) No 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) No 3821/85 et (CE) No 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) No 3820/85 du Conseil à partir du 11 avril 2007. Le présent projet de loi tient compte de ce fait.

3. Suivant son exposé des motifs, le projet de loi est axé sur les articles L.214-1 et suivants du Code du travail, qui mettent en oeuvre sur le plan national les règles issues de la directive 2002/151 CE en ce qui concerne les travailleurs mobiles salariés.

Les auteurs du projet poursuivent donc le but de créer, dans la mesure du possible, un régime légal de durée de travail unique pour tout le secteur du transport routier couvert par le règlement 561/2006.

**3bis. La CSL applaudit l'uniformisation des règles de durée du travail dans ce secteur. Déjà en 2006, dans son avis relatif au projet de loi 5559 concernant la transposition de la directive 2002/151 en ce qui concerne les travailleurs mobiles salariés, la Chambre des Employés Privés avait demandé la création immédiate d'un régime uniforme pour les travailleurs mobiles salariés et non salariés, et cela pour éviter que les entreprises de ce secteur ne soient incitées à recourir à de faux conducteurs indépendants pour contourner les règles légales de limites de durée de travail des salariés. Dans ce sens, le présent projet est d'une importance majeure alors qu'il devrait remédier à ces cas de figure qui ont en effet pu être observés depuis.**

En dehors de ces considérations, la CSL se doit toutefois de soulever, et cela a aussi été relevé par la Chambre des Employés Privés en 2006, le caractère exorbitant des limites maximales de durée de travail hebdomadaire dans ce secteur.

La durée de travail de ces chauffeurs professionnels peut être portée à 60 heures par semaine, dont 56 heures de conduite. Est-ce bien raisonnable de laisser ces personnes conduire un véhicule pendant 56 heures par semaine, alors qu'une personne qui travaille dans un bureau ne travaille que pendant 40 heures par semaine, voire maximum pendant 48 heures si elle est soumise à un temps de travail flexible? Ces limites de droit commun sont fixées par le législateur national pour des raisons de protection de la sécurité et santé du salarié.

Même au-delà de la considération de leur propre santé et sécurité, le travail de ces chauffeurs professionnels soulève aussi la question de la sécurité routière, question qui peut être considérée comme étant d'ordre public. Or, est-ce raisonnable de laisser des personnes conduire pendant 56 heures par semaine et 10 heures par jour (maximum journalier imposé par le règlement 561/2006 pour le temps de conduite)? Cela d'autant plus que d'autres tâches qui se rajoutent au travail de conduite, peuvent porter leur temps de travail à 60 heures par semaine et sachant que ces conducteurs ont pendant ces 56 heures par semaine et 10 heures par jour la responsabilité d'un véhicule dont la masse totale autorisée dépasse 3,5 tonnes, voire d'un véhicule qui transporte au moins 9 êtres humains.

La CSL demande partant un alignement des limites en termes de durée de travail pour ce secteur aux règles de droit commun, tout en rappelant que notre code du travail prévoit déjà à l'article L.211-32 un régime dérogatoire pour les chauffeurs routiers en ce qui concerne le repos journalier et hebdomadaire, les temps de pause et le travail de nuit.

Conscient du fait que, même si le Luxembourg réserverait les limites de droit commun en termes de durée de travail hebdomadaire et journalière aux chauffeurs visés par la directive 2002/15, du fait que ces chauffeurs sont en principe amenés à effectuer des courses internationales, les dispositions nationales n'auraient qu'un effet protecteur limité. Seule une diminution des seuils prévus par les textes européens pourrait améliorer la protection de ces salariés et de leurs concitoyens.

La CSL demande partant au Gouvernement national d'agir dès que possible sur le plan européen pour préconiser une diminution de la durée de travail des chauffeurs routiers soumis à la directive 2002/151.

\*

## 1. LE CONTEXTE DU PROJET DE LOI

4. Rappelons que, sur le plan national, en ce qui concerne **les travailleurs mobiles employés par une entreprise de transport** professionnel de voyageurs ou de marchandises par route et participant à des activités de transport routier couvertes par la réglementation communautaire relative aux temps de conduite et repos, ou à défaut par la loi du 6 mai 1974 portant approbation de l'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR), ceux-ci sont exclus des dispositions de droit commun en matière de durée du travail<sup>1</sup>.

Ces travailleurs sont donc soumis à un régime spécifique lequel résulte du règlement européen No 561/2006 (ci-après le règlement) du parlement européen et du conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route.

Ce règlement (qui abroge et remplace le règlement (CEE) No 3820/85 du Conseil du 20 décembre 1985 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route) est en vigueur et partant applicable dans tous les Etats membres depuis le 11 avril 2007.

5. Alors que le règlement fixe des règles concernant le temps de conduite et de repos des conducteurs, sans toutefois couvrir les autres aspects de la durée du travail dans le transport routier, la directive 2002/15/CE du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier vient compléter les dispositions du règlement en posant des prescriptions minimales relatives à l'aménagement du temps de travail.

<sup>1</sup> Article L.211-2 CT.

La directive complète donc les dispositions du règlement et, en tant que de besoin, de l'accord AETR.

6. Au niveau national, une loi du 21 décembre 2007<sup>2</sup> a transposé la directive 2002/15/CE en ce qui concerne les travailleurs mobiles salariés employés par une entreprise de transport routier en créant les articles L.214-1 et suivants du Code du travail.

7. Notons, pour être complets, que les personnes, travaillant dans le domaine du transport routier et qui ne sont pas couverts par le régime dérogatoire des articles L.214-1 et suivants du code du travail, restent soumises aux règles de droit commun avec la nuance que l'article L.211-32 du Code du travail prévoit quelques dispositions spécifiques dérogatoires aux règles générales pour les personnes qualifiées de travailleurs mobiles.

## 1.1. Les règles européennes

### 1.1.1. Le règlement CEE No 561/2006

8. Le règlement CEE No 561/2006 fixe les règles relatives aux durées de conduite, aux pauses et aux temps de repos qui doivent être observées par les conducteurs assurant le transport de marchandises et de voyageurs par route afin d'améliorer les conditions de travail et la sécurité routière.

#### *Son champ d'application*

9. Le règlement s'applique aux transports par route de personnes ou de marchandises, nationaux et internationaux, à l'intérieur de la communauté européenne.

Concrètement le règlement s'applique, quel que soit le pays d'immatriculation du véhicule, aux transports routiers effectués:

- exclusivement dans la Communauté européenne;
- entre la Communauté européenne, la Suisse et les pays parties à l'accord sur l'Espace économique européen;

par:

- en ce qui concerne le transport des marchandises, des véhicules, y compris des véhicules à remorque ou à semi-remorque, dont la masse maximale autorisée dépasse 3,5 tonnes;
- en ce qui concerne le transport de voyageurs, des véhicules qui sont construits ou aménagés de façon permanente pour pouvoir assurer le transport de plus de neuf personnes, conducteur compris, et qui sont destinés à cet usage.

Notons que l'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route du 1er juillet 1970 (AETR) s'applique à la place du règlement, aux opérations de transport international effectuées en partie en dehors des zones visées ci-dessus, pour:

- les véhicules immatriculés dans la Communauté européenne ou dans des pays qui sont parties à l'AETR, pour l'ensemble du trajet;
- les véhicules immatriculés dans un pays tiers qui n'est pas partie à l'AETR, seulement pour la partie du trajet située sur le territoire de l'Union européenne ou de pays qui sont parties à l'AETR.

10. Le règlement ne s'applique pas aux transports routiers effectués par des:

- véhicules affectés au transport de voyageurs par des services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas 50 km;
- véhicules dont la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 40 km à l'heure;
- véhicules appartenant aux services de l'armée, aux services de la protection civile, aux pompiers et aux forces responsables du maintien de l'ordre public, ou loués sans chauffeur par ceux-ci, lorsque le transport relève de la fonction propre confiée à ces services et s'effectue sous leur contrôle;

<sup>2</sup> Mémorial A No 248 du 31 décembre 2007, page 4580.

- véhicules, y compris ceux utilisés pour le transport non commercial d'aide humanitaire, utilisés dans des cas d'urgence ou des missions de sauvetage;
- véhicules spécialisés affectés à des missions médicales;
- véhicules spécialisés de dépannage opérant dans un rayon de 100 km de leur point d'attache;
- véhicules subissant des essais sur route à des fins d'amélioration technique, de réparation ou d'entretien et véhicules neufs ou transformés non encore mis en service;
- véhicules ou un ensemble de véhicules d'une masse maximale autorisée ne dépassant pas 7,5 tonnes utilisés pour le transport de marchandises à des fins non commerciales;
- véhicules commerciaux, qui ont un caractère historique, conformément à la législation de l'Etat membre dans lequel ils sont conduits, et qui sont utilisés pour le transport de voyageurs ou de marchandises à des fins non commerciales.

*Les règles relatives à la durée de conduite*

*La durée de conduite journalière*

11. La durée de conduite journalière est la durée de conduite totale accumulée entre la fin d'un temps de repos journalier et le début du temps de repos journalier suivant ou entre un temps de repos journalier et un temps de repos hebdomadaire.

Elle ne doit pas dépasser neuf heures.

La durée de conduite journalière peut, toutefois, être prolongée jusqu'à dix heures maximum, mais pas plus de deux fois au cours de la semaine.

*La durée de conduite hebdomadaire*

12. La durée de conduite hebdomadaire est la durée de conduite totale accumulée pendant une semaine.

Elle ne doit pas dépasser cinquante-six heures ni n'entraîner un dépassement de la durée maximale de travail hebdomadaire définie dans la directive 2002/15/CE (60 heures, pour autant qu'une moyenne de 48 heures par semaine sur quatre mois ne soit pas dépassée).

*Les autres règles*

13. La durée de conduite totale accumulée au cours de deux semaines consécutives ne doit pas dépasser quatre-vingt-dix heures.

Les durées de conduite journalières et hebdomadaires comprennent toutes les durées de conduite accomplies sur le territoire de la Communauté européenne ou d'un pays tiers.

*Les règles relatives au temps de repos et aux pauses*

*Les pauses*

14. Une pause est définie comme étant toute période pendant laquelle un conducteur n'a pas le droit de conduire ou d'effectuer d'autres tâches, et qui doit uniquement lui permettre de se reposer.

Après un temps de conduite de quatre heures et demie, un conducteur observe une pause ininterrompue d'au moins quarante-cinq minutes, à moins qu'il ne prenne un temps de repos.

Cette pause peut être remplacée par une pause d'au moins quinze minutes suivie d'une pause d'au moins trente minutes réparties au cours d'une période de quatre heures trente.

*Les temps de repos journaliers et hebdomadaires*

15. Le règlement stipule que le conducteur doit prendre des temps de repos journaliers, ainsi que des temps de repos hebdomadaires dans les conditions suivantes:

*– Sur 24 heures*

16. Dans chaque période de vingt-quatre heures écoulées après la fin de son temps de repos journalier ou hebdomadaire antérieur, le conducteur doit avoir pris un nouveau temps de repos journalier.

Si la partie du temps de repos journalier qui tombe dans cette période de vingt-quatre heures est de neuf heures au moins, mais de moins de onze heures, le temps de repos journalier en question est considéré comme un temps de repos journalier réduit.

Un temps de repos journalier peut être prolongé pour devenir un temps de repos hebdomadaire normal (une période de repos d'au moins quarante-cinq heures) ou un temps de repos hebdomadaire réduit (une période de repos de moins de quarante-cinq heures, pouvant être réduite à un minimum de vingt-quatre heures consécutives).

Un conducteur ne peut pas prendre plus de trois temps de repos journaliers réduits (une période de repos d'au moins neuf heures, mais de moins de onze heures) entre deux temps de repos hebdomadaires.

Cas de figure particulier de la conduite en équipage:

Un conducteur qui participe à la conduite en équipage d'un véhicule doit avoir pris un nouveau temps de repos journalier d'au moins neuf heures dans les trente heures qui suivent la fin d'un temps de repos journalier ou hebdomadaire.

– *Sur deux semaines*

17. Au cours de deux semaines consécutives, un conducteur prend au moins:

- deux temps de repos hebdomadaires normaux (donc deux périodes de repos d'au moins quarante-cinq heures chacune), ou
- un temps de repos hebdomadaire normal (une période de repos d'au moins quarante-cinq heures) et un temps de repos hebdomadaire réduit d'au moins vingt-quatre heures.

Toutefois, la réduction est compensée par une période de repos équivalente prise en bloc avant la fin de la troisième semaine suivant la semaine en question.

Un temps de repos hebdomadaire commence au plus tard à la fin de six périodes de vingt-quatre heures à compter du temps de repos hebdomadaire précédent.

Tout repos pris en compensation de la réduction d'un temps de repos hebdomadaire est rattaché à un autre temps de repos d'au moins neuf heures.

Si un conducteur en fait le choix, les temps de repos journaliers et temps de repos hebdomadaires réduits loin du point d'attache peuvent être pris à bord du véhicule, à condition que celui-ci soit équipé d'un matériel de couchage convenable pour chaque conducteur et qu'il soit à l'arrêt.

Un temps de repos hebdomadaire à cheval sur deux semaines peut être comptabilisé dans l'une ou l'autre semaine, mais pas dans les deux.

Si un conducteur accompagne un véhicule transporté par un navire transbordeur ou par train, et qu'il prend en même temps un temps de repos journalier normal, ce temps de repos peut être interrompu au maximum deux fois par d'autres activités dont la durée totale ne dépasse pas une heure. Pendant ce temps de repos journalier normal, le conducteur dispose d'une couchette.

Notons que le temps passé par un conducteur pour se rendre sur le lieu de prise en charge d'un véhicule, entrant dans le champ d'application du règlement, ou en revenir, lorsque celui-ci ne se trouve ni au lieu de résidence du conducteur ni à l'établissement de l'employeur auquel le conducteur est normalement rattaché, n'est pas considéré comme repos ou pause, à moins que le conducteur se trouve dans un ferry ou un train et ait accès à une couchette.

Tout temps passé par un conducteur conduisant un véhicule n'entrant pas dans le champ d'application du règlement pour se rendre sur le lieu de prise en charge d'un véhicule entrant dans le champ d'application du règlement ou en revenir, lorsque celui-ci ne se trouve ni au lieu de résidence du conducteur ni à l'établissement de l'employeur auquel le conducteur est normalement rattaché, est considéré comme une autre tâche et considéré comme temps de travail en application de la directive.

Pour permettre au véhicule d'atteindre un point d'arrêt approprié, le conducteur peut déroger aux règles énoncées ci-dessus dans la mesure nécessaire pour assurer la sécurité des personnes, du véhicule ou de son chargement, pour autant que cela ne compromette pas la sécurité routière. Le conducteur indique la nature et le motif d'une telle dérogation manuellement sur la feuille d'enregistrement ou une sortie imprimée de l'appareil de contrôle ou dans le registre de service, au plus tard à son arrivée au point d'arrêt approprié.

*Possibilité pour les Etats membres de prendre certaines règles dérogatoires*

18. 1. Chaque Etat membre peut, dans le cas de transports par route effectués entièrement sur son territoire, prévoir des durées minimales plus longues pour les pauses et les temps de repos ou des durées de conduite plus courtes que celles prévues ci-dessus.  
Ce faisant, les Etats membres tiennent compte des conventions collectives ou autres accords entre partenaires sociaux pertinents. Toutefois, le règlement reste applicable aux conducteurs effectuant des opérations de transport international.
2. Chaque Etat membre peut encore accorder des dérogations aux règles énoncées ci-dessus et subordonner ces dérogations à des conditions particulières sur son territoire ou, avec l'accord de l'Etat intéressé, sur le territoire d'un autre Etat membre, applicables aux transports effectués par certains véhicules comme par exemple:
  - véhicules appartenant à des pouvoirs publics ou loués sans conducteur par ceux-ci pour effectuer des transports par route qui ne concurrencent pas les entreprises de transport privées;
  - véhicules utilisés ou loués sans chauffeur par des entreprises d'agriculture, d'horticulture, de sylviculture, d'élevage ou de pêche pour le transport de biens dans le cadre de leur activité professionnelle spécifique dans un rayon allant jusqu'à 100 km autour du lieu d'établissement de l'entreprise;
  - tracteurs agricoles ou forestiers utilisés pour des activités agricoles ou forestières, dans un rayon allant jusqu'à 100 km autour du lieu d'établissement de l'entreprise qui est propriétaire du véhicule, qui le loue ou le prend en leasing;
  - véhicules utilisés pour le transport de marchandises dans un rayon de 50 km autour du lieu d'établissement de l'entreprise, propulsés au gaz naturel, au gaz liquéfié ou à l'électricité, dont la masse maximale autorisée, remorque ou semi-remorque comprise, ne dépasse pas 7,5 tonnes;
  - véhicules utilisés pour des cours et des examens de conduite préparant à l'obtention du permis de conduire ou d'un certificat d'aptitude professionnelle pour autant qu'ils ne soient pas utilisés pour le transport de marchandises ou de voyageurs à des fins commerciales;
  - véhicules utilisés dans le cadre des activités liées à l'évacuation des eaux usées, à la protection contre les inondations, ou au service des eaux, du gaz et de l'électricité, à l'entretien et à la surveillance de la voirie, à la collecte et à l'élimination en porte-à-porte des déchets ménagers, aux services du télégraphe et du téléphone, à la radio et à la télédiffusion, et à la détection des postes émetteurs ou récepteurs de radio ou de télévision;
  - véhicules comportant de 10 à 17 sièges destinés exclusivement au transport de voyageurs à des fins non commerciales;
  - véhicules spécialisés pour le transport d'argent et/ou d'objets de valeur;
  - véhicules transportant des déchets d'animaux ou des carcasses non destinés à la consommation humaine.
3. A condition qu'une protection appropriée des conducteurs soit assurée, un Etat membre peut accorder sur son territoire, après approbation de la Commission européenne, des dérogations mineures au règlement pour les véhicules utilisés dans des zones prédéfinies dont la densité de population ne dépasse pas cinq habitants au kilomètre carré, dans les cas suivants:
  - les services nationaux réguliers de transport de voyageurs dont les horaires sont confirmés par les autorités (dans ce cas, seules des dérogations concernant les pauses sont autorisées), et
  - les opérations nationales de transport routier de marchandises pour compte propre ou pour compte d'autrui qui n'ont aucune incidence sur le marché intérieur et sont nécessaires au maintien de certains secteurs d'activité sur le territoire concerné et lorsque les dispositions dérogatoires du présent règlement imposent un rayon maximal de 100 km.
4. Les Etats membres peuvent, après autorisation de la Commission européenne, accorder des dérogations à l'application des règles générales émises par le règlement pour des opérations de transport effectuées dans des circonstances exceptionnelles.

5. Dans des cas d'urgence, les Etats membres peuvent encore accorder une dérogation temporaire pour une durée ne dépassant pas trente jours, qu'ils notifient immédiatement à la Commission européenne.

### 1.1.2. *Les règles nationales*

issues des articles L.214-1 et suivants du Code du travail et transposant la directive 2002/151CE.

#### *Champ d'application*

19. Sont visés les travailleurs mobiles employés par une entreprise de transport professionnel de voyageurs ou de marchandises par route établie au Luxembourg et qui participe à des activités de transport routier couvertes par la réglementation communautaire relative aux temps de conduite et repos ou à défaut, par la loi du 6 mai 1974 portant approbation de l'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR), à l'exception des travailleurs mobiles bénéficiant de dispositions relatives à l'aménagement du temps de travail plus favorables.

Le travailleur mobile est défini comme étant tout travailleur faisant partie du personnel qui se déplace, y compris les stagiaires et les apprentis, et qui est au service d'une entreprise qui effectue pour le compte d'autrui une activité de transport de voyageurs ou de marchandises par route.

Sont exclus notamment les transports effectués au moyen de véhicules dont le poids maximal ne dépasse pas 3,5 tonnes ou encore le transport de personnes dans un minibus de 9 personnes au maximum.

Contrairement à la directive européenne, la législation nationale n'inclut pas dans son champ d'application les conducteurs indépendants.

*Les notions de temps de travail, temps de disponibilité, poste de travail, semaine, période de vingt-quatre heures, période nocturne et travail de nuit*

20. La loi définit le „temps de travail“ comme toute période comprise entre le début et la fin du travail, durant laquelle le travailleur mobile est à son poste de travail, à la disposition de l'employeur et dans l'exercice de ses fonctions ou de ses activités.

Font partie du temps de travail:

- le temps consacré à toutes les activités de transport routier. Ces activités sont notamment les suivantes:
  - a. la conduite;
  - b. le chargement et le déchargement;
  - c. l'assistance aux passagers à la montée et à la descente du véhicule;
  - d. le nettoyage et l'entretien technique;
  - e. tous les autres travaux visant à assurer la sécurité du véhicule, du chargement des passagers ou à remplir les obligations légales ou réglementaires directement liées au transport spécifique en cours, y compris le contrôle des opérations de chargement et déchargement et les formalités administratives avec les autorités policières, douanières, les services de l'immigration, le temps consacré à la préparation et à la consigne du véhicule ainsi que celui consacré aux travaux administratifs tels que p. ex. les travaux de comptabilité et de décompte, la remise des recettes, les signatures des registres du véhicule et la remise des documents de service;
- les périodes durant lesquelles le travailleur mobile ne peut disposer librement de son temps et est tenu de se trouver à son poste de travail, prêt à entreprendre son travail normal, assurant certaines tâches associées au service, notamment les périodes d'attente de chargement ou de déchargement, lorsque leur durée prévisible n'est pas connue à l'avance, c.-à-d. soit avant le départ ou juste avant le début effectif de la période considérée, soit selon les conditions générales négociées entre les partenaires sociaux.

21. La loi définit le temps de disponibilité comme suit:

- Pour les travailleurs mobiles ne conduisant pas en équipe, il s'agit des périodes autres que celles relatives aux temps de pause et aux temps de repos durant lesquelles le travailleur mobile n'est pas

tenu de rester à son poste de travail, mais doit être disponible pour répondre à des appels éventuels lui demandant d'entreprendre ou de reprendre la conduite ou de faire d'autres travaux.

Sont notamment considérés comme temps de disponibilité, les périodes pendant lesquelles le travailleur mobile accompagne un véhicule transporté par ferry-boat ou par train, ainsi que les périodes d'attente aux frontières et celles dues à des interdictions de circulation.

Ces périodes et leur durée prévisible doivent être connues à l'avance par le travailleur mobile, soit avant le départ ou juste avant le début effectif de la période considérée, soit selon les conditions générales négociées entre les partenaires sociaux.

Le législateur prévoit néanmoins la possibilité pour les partenaires sociaux de négocier par convention collective ou accord interprofessionnel, des forfaits de répartition des temps d'inactivité entre temps de travail et temps de disponibilité sans que le temps de travail et le temps de disponibilité ne puissent dépasser seize heures.

- Pour les travailleurs mobiles conduisant en équipe, il s'agit du temps passé pendant la marche du véhicule à côté du conducteur ou sur une couchette.

22. La loi définit le poste de travail comme:

- le lieu où se situe l'établissement principal de l'entreprise pour laquelle la personne exécutant des activités mobiles de transport routier effectue des tâches ainsi que ses divers établissements secondaires, qu'ils coïncident ou non avec le siège social ou l'établissement principal;
- le véhicule que la personne exécutant des activités mobiles de transport routier utilise lorsqu'elle effectue des tâches, et
- tout autre endroit où sont effectuées les activités liées à l'exécution du transport.

23. La semaine est la période qui commence à 0.00 heure le lundi et prend fin à 24.00 heures le dimanche.

24. La période de vingt-quatre heures est définie comme étant tout intervalle de cette durée qui débute avec la reprise du travail après une période de repos hebdomadaire ou journalier.

25. La période nocturne est la période comprise entre 0.00 heure et 5.00 heures.

26. Constitue du travail de nuit tout travail accompli durant la période nocturne.

#### *Les règles relatives à la durée de travail*

27. La durée de travail hebdomadaire moyenne normale calculée sur une période de référence d'un mois est de quarante-huit heures.

28. Une période de référence de quatre mois peut être accordée par le ministre du Travail conformément à la procédure prévue à l'article L.211-9 du Code du travail.

29. Une période de référence de six mois au maximum peut être prévue par convention collective ou par accord interprofessionnel.

Dans ces cas la durée hebdomadaire de travail peut être portée à soixante heures à condition que la limite maximale de quarante-huit heures en moyenne par semaine ne soit pas dépassée.

30. Dans le cas de transports internationaux de voyageurs autres que les services réguliers, les dispositions de la réglementation communautaire relative aux temps de conduite et de repos prévalent, pour autant que la durée de travail hebdomadaire moyenne, calculée sur un mois, ne dépasse pas quarante-huit heures.

31. Pour la computation des seuils tels que décrits ci-avant, la durée du travail effectuée pour le compte de plus d'un employeur est additionnée. En présence de plusieurs employeurs, chaque employeur demande, par écrit, au travailleur mobile le compte du temps de travail accompli pour un autre employeur. Le travailleur mobile fournit ces informations par écrit.

Pour la computation de la durée de travail du travailleur mobile sont prises en compte toutes les activités mobiles liées au transport routier, donc aussi celles effectuées sur des véhicules ne tombant pas dans le champ d'application de la réglementation communautaire relative aux temps de conduite et de repos, ainsi que toutes les activités non mobiles pour le compte de l'employeur qui ne constituent pas des activités directement liées au transport routier.

#### *Les règles relatives aux pauses*

32. Sans préjudice du niveau de protection prévu par la réglementation communautaire relative aux temps de conduite et de repos ou, à défaut, par l'accord AETR, le travailleur mobile ne pourra en aucun cas travailler (y compris les activités non mobiles) pendant plus de six heures consécutives sans pause, rémunéré ou non.

Le temps de travail est interrompu par une pause d'au moins trente minutes lorsque le total des heures de travail est compris entre 6.00 et 9.00 heures, et d'au moins quarante-cinq minutes lorsque le total des heures de travail est supérieur à neuf heures.

Les pauses peuvent être subdivisées en périodes d'une durée d'au moins quinze minutes chacune.

#### *Les temps de repos journalier et hebdomadaire*

33. La loi renvoie aux dispositions européennes. Ainsi chaque travailleur mobile doit bénéficier au cours d'une journée de travail d'un repos journalier et hebdomadaire conformément au règlement ou à l'AETR.

#### *Le travail de nuit*

34. Dès que le travailleur mobile est appelé à effectuer du travail de nuit dans la période nocturne (entre 0.00 heure et 5.00 heures), le temps de travail quotidien ne dépassera pas dix heures pour chaque période de vingt-quatre heures.

Il ne peut être dérogé à cette limite qu'en cas de circonstances exceptionnelles et que pour des motifs objectifs au techniques ou pour des raisons relatives à l'organisation du travail, selon les modalités fixées par règlement grand-ducal à prendre sur avis du Conseil d'Etat.

#### *Le registre des heures prestées*

35. L'employeur devra tenir à jour un registre du temps de travail où toutes les heures prestées sont reprises.

Les feuilles d'enregistrement, ainsi que les registres du temps de travail précités, ainsi que les données téléchargées à partir de l'unité embarquée, la carte de conducteur et leur version imprimée, le cas échéant, les sorties imprimées, les tableaux de service et les feuilles de route sont conservés au moins deux ans après la période couverte.

Sur demande, l'employeur est tenu de remettre aux travailleurs mobiles une copie de ces pièces.

#### *Contrôle et sanctions*

36. Toute clause ou accord contraire moins favorable à ces dispositions sera réputé nul et non écrit.

L'Inspection du travail et des mines, l'Administration des douanes et accises et la Police Grand-ducale seront chargées du contrôle de l'application de la loi.

\*

## **2. LE PROJET DE LOI**

37. Le projet de loi prévoit de consacrer les règles suivantes pour les conducteurs indépendants:

#### *Son champ d'application*

38. La future loi s'appliquera aux conducteurs indépendants professionnels participant à des activités de transport routier couvertes par la réglementation communautaire relative aux temps de conduite et de repos ou à défaut, par la loi du 6 mai 1974 portant approbation de l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR), telle qu'elle a été amendée par la suite.

Ainsi, comme pour les travailleurs mobiles salariés, sont exclus notamment les transports effectués au moyen de véhicules dont le poids maximal autorisé ne dépasse pas les 3,5 tonnes ou encore le transport de personnes au moyen d'un véhicule de 9 places au maximum.

**Selon le commentaire des articles du projet de loi, la future loi s'appliquera aux conducteurs indépendants qui effectuent des transports pour compte d'autrui à l'exclusion des conducteurs indépendants qui effectuent des transports pour leur propre compte. Sur ce point il existerait en fait une contradiction entre le considérant 6 et l'article 2 de la directive. Le considérant 6 ne parlerait que des transports pour compte d'autrui alors que l'article 2 engloberait tant les transports pour compte d'autrui que les transports pour compte propre.**

Suite à la décision du Gouvernement prise dans le cadre de l'élaboration du projet de loi 5559 (durée de travail des travailleurs mobiles salariés) de ne pas couvrir les transports pour compte propre, le champ d'application du présent projet de loi est adapté en conséquence afin d'éviter une situation de discordance entre les obligations légales applicables aux conducteurs employés par une entreprise et celles applicables aux conducteurs indépendants.

La CSL a du mal à suivre le raisonnement des auteurs du projet: elle se demande si les références au considérant 6 et à l'article 2 de la directive ne sont pas erronées; aucune de ces dispositions ne traite de la question soulevée par les auteurs du projet.

Il résulte par contre aussi bien de l'article 4.p.) du règlement 561/2006 que de l'article 3 d.) de la directive 2002/15/CE que sont visées aussi bien les entreprises qui effectuent des transports pour le compte d'autrui que pour leur propre compte. Ainsi la CSL s'interroge-t-elle quant à la légalité de la solution retenue par le législateur national, aussi bien en ce qui concerne les travailleurs salariés que les conducteurs indépendants.

#### *Le conducteur indépendant*

39. Est conducteur indépendant, toute personne dont l'activité professionnelle principale consiste à effectuer des transports de voyageurs ou de marchandises par route contre rémunération au sens de la législation communautaire sous couvert d'une licence communautaire ou de toute autre habilitation professionnelle pour effectuer lesdits transports, qui est habilitée à travailler à son propre compte et qui n'est pas liée à un employeur par un contrat de travail ou par toute autre relation de subordination de travail, qui dispose de la liberté nécessaire pour l'organisation de l'activité visée, dont les revenus dépendent directement des bénéfices réalisés et qui est libre d'entretenir, à titre individuel ou en coopération avec d'autres conducteurs indépendants, des relations commerciales avec plusieurs clients.

#### *Le temps de travail*

40. Le projet définit le temps de travail comme étant toute période comprise entre le début et la fin du travail, durant laquelle le conducteur indépendant est à son poste de travail, à la disposition du client et dans l'exercice de ses fonctions ou de ses activités, autres que les tâches administratives générales qui ne sont pas directement liées au transport spécifique en cours.

**La CSL tient à relever que la définition du temps de travail des travailleurs mobiles salariés est plus explicite et précise que des tâches comme le chargement ou le déchargement, le nettoyage et l'entretien technique, font partie du temps de travail.**

#### *Le temps de disponibilité*

41. Le projet de loi dispose que les périodes autres que celles relatives aux temps de pause et aux temps de repos durant lesquelles le conducteur indépendant n'est pas tenu de rester à son poste de travail, mais doit être disponible pour répondre à des appels éventuels lui demandant d'entreprendre ou de reprendre la conduite ou de faire d'autres travaux, constituent le temps de disponibilité.

Sont notamment considérés comme temps de disponibilité, les périodes pendant lesquelles le conducteur indépendant accompagne un véhicule transporté par ferry-boat ou par train, ainsi que les périodes d'attente aux frontières et celles dues à des interdictions de circulation.

Ces périodes et leur durée prévisible doivent être connues à l'avance par le conducteur indépendant.

Pour les conducteurs indépendants conduisant en équipe, le temps passé pendant la marche du véhicule à côté du conducteur ou sur une couchette constitue aussi du temps de disponibilité.

*Le poste de travail*

42. Il s'agit

- du lieu où se situe l'établissement principal du conducteur indépendant ainsi que ses divers établissements secondaires, qu'ils coïncident ou non avec le siège social ou l'établissement principal,
- du véhicule que le conducteur indépendant utilise lorsqu'il effectue des tâches, et
- de tout autre endroit où sont effectuées les activités liées à l'exécution du transport.

*La durée de travail*

43. La durée de travail hebdomadaire moyenne normale calculée sur une période de référence d'un mois est de quarante-huit heures.

Une période de référence de six mois au maximum peut être accordée par le ministre ayant les transports dans ses attributions. La demande du conducteur indépendant doit être motivée et accompagnée d'un plan d'organisation du travail au sens de l'article L.211-7 du Code du travail, qui couvre en principe l'ensemble de la période de référence demandée.

Dans ce cas la durée hebdomadaire de travail peut être portée à soixante heures à condition que la limite maximale de quarante-huit heures en moyenne par semaine ne soit pas dépassée.

Le ministre prend sa décision après consultation des organisations patronales concernées, qui doivent rendre leur avis endéans un mois après réception de la demande transmise par le ministre. A défaut, le ministre peut prendre une décision, nonobstant le défaut d'avis des organisations patronales.

Au cas où le ministre ne prend pas de décision dans un délai de trois mois qui suit la réception de la demande, celle-ci est réputée accordée.

En ce qui concerne les travailleurs mobiles salariés, le Code du travail prévoit que le Ministre peut autoriser une période de référence d'au plus 4 mois. Seule une convention collective de travail peut porter la période de référence à 6 mois.

La procédure d'autorisation par le Ministre d'une période de référence plus longue, dévie ici des dispositions du Code du travail en introduisant des délais maxima de réponse pour les demandes de dérogation afin d'éviter un éventuel blocage de la procédure d'autorisation.

Pour calculer la durée de travail du conducteur indépendant, sont prises en compte toutes les activités mobiles liées au transport routier, donc aussi celles effectuées sur des véhicules ne tombant pas dans le champ d'application de la réglementation communautaire relative aux temps de conduite et de repos, ainsi que toutes les activités non mobiles qui ne constituent pas des activités directement liées au transport routier.

**Plusieurs observations s'imposent:**

- **Dans son avis de 2006 relatif au projet de loi 5559, la Chambre des Employés Privés avait critiqué le défaut de limite légale en termes de durée de travail journalière. Sans préjudice quant à sa revendication fondamentale de voir les chauffeurs professionnels soumis au régime de la directive 2002/151 aux règles de droit commun de durée de travail, la CSL réitère la remarque formulée par la CEPL en 2006. Elle estime que, aussi bien le Code du travail que la future loi relative aux conducteurs indépendants, devraient fixer une telle limite journalière du temps de travail.**
- **La CSL s'interroge quant au fait que le défaut de réponse du Ministre dans le délai de 3 mois implique son accord tacite à la période de référence allongée. Un tel cas de figure signifie forcément que le dossier n'a pas été analysé et que les autorités n'ont pas apprécié en connaissance de cause l'opportunité d'accorder la période de référence allongée. Ceci ne va pas dans le sens de l'amélioration de la sécurité routière et la CSL se doit d'émettre ses réserves. En outre elle craint un alignement des dispositions du Code du travail qui mettrait, outre la question de la sécurité routière, la santé des salariés en jeu.**
- **La CSL profite du présent projet de loi pour relever la très faible efficacité de la procédure prévue dans le régime „salarié“ pour le cas où une entreprise fait la demande en obtention d'une période de référence allongée au Ministre du travail. La procédure applicable est alors celle prévue par l'article L.211-9 du Code du travail lequel prévoit que l'entreprise doit motiver sa demande et que le Ministre prend sa décision après consultation des organisations patronales et syndicales les plus représentatives sur le plan national, voir après consultation**

de la délégation du personnel. Les règles du Code du travail étant édictées dans une optique de protection des travailleurs salariés, la CSL demande à ce que la demande motivée de l'employeur soit obligatoirement assortie de mesures compensatrices garantissant une protection suffisante de la santé et sécurité au travail des salariés visés par la demande de période de référence allongée. L'article L.211-9 du Code du travail doit être assorti d'une mention en ce sens. En outre dans la pratique, les avis des organisations syndicales ne sont pas pris en considération et les syndicats n'ont aucun retour de la part du Ministre quant à leurs observations. La CSL demande de ce fait aussi une ajoute à l'article L.211-9 du Code du travail prévoyant l'obligation pour le Ministre du travail de répondre par un avis circonstancié et motivé aux observations des partenaires sociaux. La même demande s'impose pour le présent projet de loi qui devrait aussi être amendé pour prévoir l'obligation à charge du Ministre de répondre par un avis motivé et circonstancié aux observations que l'organisation patronale aura le cas échéant formulées.

#### *Le temps de pause*

44. Sans préjudice du niveau de protection prévu par la réglementation communautaire relative aux temps de conduite et de repos ou, à défaut, par l'accord AETR, la personne exécutant des activités mobiles de transport routier ne peut en aucun cas être en disponibilité, ni effectuer des activités mobiles liées au transport routier sur des véhicules ne tombant pas dans le champ d'application de la réglementation communautaire relative aux temps de conduite et de repos, ainsi que toutes les activités non mobiles qui ne constituent pas des activités directement liées au transport routier, et cela pendant plus de six heures consécutives sans pause.

**La CSL tient à faire remarquer que le Code du travail stipule en ce qui concerne les travailleurs mobiles salariés que c'est tout ce qui tombe dans la notion de „temps de travail“ et non dans celle de „temps de disponibilité“ qui ne doit pas être effectué pendant plus de six heures sans temps de pause.**

**La directive 2002/15/CE stipule en son article 5.1. que les personnes effectuant des activités mobiles de transport routier ne travaillent en aucun cas pendant plus de 6 heures consécutives sans pause.**

**Il faut en déduire que la formulation du Code du travail est la bonne.**

Le temps de travail est interrompu par une pause d'au moins trente minutes lorsque le total des heures de travail est compris entre six et neuf heures, et d'au moins quarante-cinq minutes lorsque le total des heures de travail est supérieur à neuf heures.

Les pauses peuvent être subdivisées en périodes d'une durée d'au moins quinze minutes chacune.

**La CSL tient encore à faire remarquer que l'article L.214-5 du Code du travail prévoit pour le travailleur mobile salarié la disposition suivante: „Chaque salarié mobile au sens de la présente loi doit bénéficier au cours d'une journée de travail d'un repos journalier et hebdomadaire conformément aux dispositions de la réglementation communautaire relative aux temps de conduite et de repos ou, à défaut, de l'accord AETR.“**

**Or, le présent projet de loi ne se réfère pas aux repos journalier et hebdomadaire du conducteur indépendant.**

**La CSL estime néanmoins qu'il est important d'imposer aussi à ces conducteurs de se reposer au quotidien et de s'octroyer un temps de repos hebdomadaire et cela pour des raisons de sécurité routière.**

**Cela d'autant plus que le règlement 561/2006 s'applique aussi aux conducteurs indépendants.**

**La CSL estime pour finir que les chauffeurs routiers doivent pouvoir passer leur repos hebdomadaire normal (celui de 45 heures prévu par le règlement 561/2006) à leur domicile en compagnie de leurs familles. Or, dans la mise en oeuvre des règles légales, les employeurs ne veillent pas forcément à cela. La CSL est par conséquent contrainte de demander au législateur d'imposer, par une disposition légale à insérer dans le Code du travail, aux employeurs de modeler leur plan d'organisation du travail de façon à permettre à ses chauffeurs salariés de passer leur repos hebdomadaire normal à leur domicile.**

### *Le travail de nuit*

45. Dès que le conducteur indépendant est appelé à effectuer du travail de nuit, le temps de travail quotidien ne dépassera pas dix heures pour chaque période de vingt-quatre heures.

Il ne peut être dérogé à cette limite qu'en cas de circonstances exceptionnelles et que pour des motifs objectifs ou techniques ou pour des raisons relatives à l'organisation du travail, selon les modalités fixées par règlement grand-ducal à prendre sur avis du Conseil d'Etat.

### *Nécessité de tenir registre*

46. Le projet de loi prévoit que „Le conducteur indépendant tient à jour un registre du temps de travail où toutes les heures prestées au sens de l'article 3, paragraphe (2) sont reprises.“

**Etant donné que l'article 3(2) du projet de loi stipule que „Dans le cas de transports internationaux de voyageurs autres que les services réguliers, les dispositions de la réglementation communautaire relative aux temps de conduite et de repos prévalent, pour autant que la durée de travail hebdomadaire moyenne, calculée sur un mois ne dépasse pas quarante-huit heures.“, la CSL estime que les auteurs du projet se sont trompés de référence légale.**

**Certainement faudrait-il remplacer la référence à l'article 3(2) par celle à l'article 2(1) du projet de loi, celui posant la définition du temps de travail.**

Les feuilles d'enregistrement, ainsi que le registre du temps de travail précité, ainsi que les données téléchargées à partir de l'unité embarquée, la carte de conducteur et leur version imprimée, le cas échéant, les sorties imprimées, les tableaux de service et les feuilles de route sont conservés au moins deux ans après la période couverte.

### *Les organes de contrôle*

47. Tout comme pour les travailleurs mobiles salariés, l'Administration des Douanes et Accises et la Police grand-ducale sont chargées du contrôle de l'application de la future loi.

Précisons que pour les travailleurs mobiles salariés, l'ITM est également un organisme de contrôle compétent.

### *Les sanctions*

48. Pour les cas de non-respect des règles légales, le projet de loi met les mêmes sanctions que celles qui résultent de l'article L.214-10 du Code du travail à charge des employeurs, à charge des chauffeurs routiers indépendants.

Est ainsi puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251.– à 20.000.– euros ou d'une de ces peines seulement:

- 1) le fait de tout conducteur indépendant
  1. de s'être rendu coupable du non-respect des dispositions relatives aux limites maxima de durée de travail et à la computation de la durée de travail;
  2. de s'être rendu coupable de la violation des dispositions relatives au temps de pause et au travail de nuit;
  3. de ne pas avoir respecté les dispositions relatives au temps de pause et au travail;
  4. de ne pas avoir observé les dispositions sur la tenue des registres et informations tel que prévu à l'article 6 de la présente loi;
- 2) le fait, pour tout expéditeur, commissionnaire, affrancheur, mandataire, destinataire ou tout autre donneur d'ordres, de donner, en connaissance de cause, à tout transporteur routier de voyageurs ou de marchandises, ou à tout préposé de celui-ci, des instructions qui auront provoqué aux infractions visées au point 1) ci-dessus.

Ces peines peuvent être portées au double du maximum en cas de récidive dans un délai de deux ans.

**49. En dehors des observations formulées, la CSL marque son accord au présent projet de loi.**

Luxembourg, le 7 avril 2011

*La Direction,*  
René PIZZAFERRI  
Norbert TREMUTH

*Pour la Chambre des salariés,*

*Le Président,*  
Jean-Claude REDING

L'avis a été adopté à l'unanimité.

