

N° 7145²**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2016-2017

**PROJET DE REGLEMENT
GRAND-DUCAL**

modifiant le règlement grand-ducal du 16 juin 2011

- a) concernant les modalités relatives à l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et fixant les sanctions des infractions aux dispositions
- 1) du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement 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) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil et
 - 2) du règlement (CEE) n° 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, et
- b) modifiant
- 1) le règlement grand-ducal du 15 mars 1993 portant exécution et sanction du règlement (CEE) n° 881/92 du Conseil des Communautés Européennes du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre ou traversant le territoire d'un ou plusieurs Etats membres,
 - 2) le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points et
 - 3) règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que de l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DES SALARIES

(11.7.2017)

Par lettre en date du 23 mai 2017, Monsieur François BAUSCH, ministre du Développement durable et des Infrastructures, a fait parvenir pour avis à notre Chambre le projet de règlement grand-ducal relatif aux dérogations aux temps de conduite et périodes de repos pour les conducteurs d'autobus affectés au transport de voyageurs par des services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas 50 kilomètres.

1. Selon l'exposé des motifs du projet de règlement grand-ducal, tant les entreprises de transport de voyageurs par route du Régime Général des Transports Routiers (RGTR) que les syndicats représentatifs auraient demandé la suppression de la disposition actuelle, qui consiste en la reprise des dispositions européennes, alors que la congestion du réseau routier devient toujours plus importante, de sorte qu'il est toujours plus difficile de respecter les dispositions concernant les temps de conduite et périodes de repos sur les lignes de transport public.

2. L'article 15 du règlement (CE) n° 561/2006 dispose cependant que les Etats membres doivent veiller à ce que les conducteurs de tels véhicules bénéficient d'une protection appropriée concernant les temps de conduite et périodes de repos. Jusqu'ici, le Luxembourg n'a pas pris l'initiative de déroger aux articles 6 à 9 du règlement européen (CE) n° 561/2006, une possibilité étant inscrite pour les Etats membres dans l'article 11 dudit règlement.

3. Les contenus des articles 6 à 9 sont les suivants:

Article 6

1. La durée de conduite journalière ne dépasse pas 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.

2. La durée de conduite hebdomadaire ne dépasse pas cinquante-six heures ni n'entraîne un dépassement de la durée maximale de travail hebdomadaire définie dans la directive 2002/15/CE.

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

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

5. Un conducteur enregistré comme autre tâche, tout temps tel que défini à l'article 4, point e), ainsi que tout temps passé à conduire un véhicule utilisé pour des opérations commerciales n'entrant pas dans le champ d'application du présent règlement, et enregistré toute période de disponibilité, telle que définie à l'article 15, paragraphe 3, point c), du règlement (CEE) n° 3821/85, depuis son dernier temps de repos journalier ou hebdomadaire. Cet enregistrement est inscrit manuellement sur une feuille d'enregistrement, sur une sortie imprimée ou à l'aide de la fonction de saisie manuelle offerte par l'appareil de contrôle.

Article 7

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 de la période de manière à se conformer aux dispositions du premier alinéa.

Article 8

1. Le conducteur prend des temps de repos journaliers et hebdomadaires.

2. 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.

3. Un temps de repos journalier peut être prolongé pour devenir un temps de repos hebdomadaire normal ou un temps de repos hebdomadaire réduit.

4. Un conducteur ne peut pas prendre plus de trois temps de repos journaliers réduits entre deux temps de repos hebdomadaires.

5. Par dérogation au paragraphe 2, 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.

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

- deux temps de repos hebdomadaires normaux, ou
- un temps de repos hebdomadaire normal 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.

7. 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.

8. 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.

9. 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.

Article 9

1. Par dérogation à l'article 8, lorsqu'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.

2. Tout 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 présent 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.

3. Tout temps passé par un conducteur conduisant un véhicule n'entrant pas dans le champ d'application du présent règlement pour se rendre sur le lieu de prise en charge d'un véhicule entrant dans le champ d'application du présent 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.

4. Le projet prévoit que les articles 6 à 9 susmentionnés restent applicables pour les conducteurs d'autobus affectés au transport de voyageurs par des services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas 50 kilomètres mais avec un certain nombre de dérogations. Ces dernières seront inscrites à l'article 3 § 2 du règlement grand-ducal du 16 juin 2011 concernant notamment les modalités relatives à l'appareil de contrôle dans le domaine du transport par route et se liront comme ceci:

- a) les pauses prévues à l'horaire de service doivent être d'au moins huit minutes;
- b) l'ensemble de ces pauses doit égaler au moins un sixième de la durée de conduite journalière prévue par l'horaire de service;
- c) en cas de conduite ininterrompue de quatre heures et demie, le conducteur doit prendre une pause d'au moins quarante-cinq minutes.

Aux fins de ce qui précède, l'entreprise de transport établit un horaire de service pour chaque conducteur indiquant le nom, le point d'attache, les lignes à conduire, les véhicules prévus, les périodes de conduite, les autres tâches, les pauses et les moments de disponibilité.

Chaque conducteur est porteur d'une copie de ses horaires de service couvrant au moins la journée en cours et les vingt-huit jours précédents.

L'entreprise de transport conserve les horaires de service pendant au moins deux ans, classés par conducteur. La conservation peut se faire de façon électronique. Elle présente et remet les horaires de service aux agents de contrôle sur simple demande.

L'entreprise de transport organise le travail des conducteurs visés au présent paragraphe de manière qu'ils puissent se conformer aux prescriptions énoncées ci-avant.

Par dérogation à ce qui précède, l'entreprise de transport n'a pas besoin d'établir et de conserver des horaires de services si

- elle organise le travail de ses conducteurs selon les articles 6 à 9 du règlement (CE) n° 561/2006 précité,*
- elle n'utilise que des véhicules équipés d'un tachygraphe, et*
- ses chauffeurs utilisent les tachygraphes conformément aux dispositions du règlement (CEE) n° 3821/85 précité et du présent règlement.*

L'article 12 du présent règlement est applicable dans ce cas.

La CSL plaide pour un recours généralisé aux tachygraphes et à titre subsidiaire seulement pour l'établissement d'un système d'„horaires de service“. En effet, les tachygraphes permettent de mesurer et de vérifier le temps de conduite réel des conducteurs concernés et ce mécanisme fournit bien plus de garanties aussi bien au salarié, qu'à son employeur comparé au système des horaires de service. Ceci est d'autant plus nécessaire que, vu l'organisation des entreprises concernées, des conducteurs peuvent être amenés à changer souvent de régime applicable en effectuant d'un côté des trajets internationaux et d'autre côté des trajets visés par le présent projet.

5. Une autre nouveauté est le fait que l'article 12 du règlement européen n° 561/2006 sera dorénavant applicable pour les conducteurs d'autobus affectés au transport de voyageurs par des services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas 50 kilomètres. Ce dernier se lit de la façon suivante:

Pour permettre au véhicule d'atteindre un point d'arrêt approprié, le conducteur peut déroger aux articles 6 à 9 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.

6. Le projet supprime en outre l'obligation légale pour des dépanneuses d'être équipées par un tachygraphe.

Il est important que le temps de travail des salariés concernés puisse être retracé au moyen d'un tachygraphe. La CSL n'approuve donc pas la modification proposée.

7. Une dernière nouveauté concerne le transport d'animaux vivants. Le secteur concerné a rendu attentif au fait qu'il est inapproprié de laisser souffrir les animaux notamment en été à des températures élevées, mais aussi en hiver à des températures basses quand le conducteur est obligé d'effectuer une pause. Désormais les articles 6 à 9 du règlement européen ne seront donc plus applicables dans ces cas-là.

*

8. Si le présent projet de règlement grand-ducal crée de nouvelles opportunités en termes d'organisation du travail et de répartition du temps de travail des salariés concernés au profit des entrepreneurs du secteur, les salariés ayant un statut de droit privé et travaillant pour une entreprise d'autobus privée, vont en contrepartie bénéficier des modalités avantageuses négociées par leurs représentants et consacrées via avenant du 10 avril 2017 à la convention collective du 14 mai 2013 applicable aux conducteurs d'autobus et salariés auxiliaires des entreprises d'autobus privées.

Ces modalités compensatoires concernent notamment les limites en termes d'amplitude de travail et de durée de conduite et les compensations pour travail supplémentaire.

Même si la CSL approuve entièrement le résultat des négociations collectives, elle est d'avis que les modalités négociées par les partenaires sociaux doivent être consacrées par la voie légale plutôt que par convention collective.

Les salariés travaillant pour une entreprise de droit public dans le secteur du transport de personnes par route bénéficient d'autres modèles d'organisation du temps de travail favorables et ces modèles ne doivent à aucun moment être remis en question par le présent projet.

La CSL marque son accord au présent projet de règlement grand-ducal sous réserve de la prise en compte des observations et remarques formulées dans le présent avis.

Luxembourg, le 11 juillet 2017

Pour la Chambre des salariés,

Le Directeur,
Norbert TREMUTH

Le Président,
Jean-Claude REDING

