



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de loi 5905

Projet de loi relatif à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie

Date de dépôt : 18-07-2008

Date de l'avis du Conseil d'État : 17-03-2009

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
15-06-2009	Résumé du dossier	Résumé	<u>3</u>
18-07-2008	Déposé	5905/00	<u>5</u>
11-07-2008	Avis de la Chambre de Travail au sujet du 1) Projet de loi et du 2) Projet de règlement grand-ducal du XX 2008 relatif aux matières enseignées dans le cadre de la qualification initiale et la [...]	5905/01	<u>35</u>
28-07-2008	Avis de la Chambre d'Agriculture sur le projet de loi et sur 1) le projet de règlement grand-ducal du XX 2008 relatif aux matières enseignées dans le cadre de la qualification initiale et la forma [...]	5905/02	<u>40</u>
26-09-2008	Avis de la Chambre des Métiers sur le projet de loi et sur 1) le projet de règlement grand-ducal du XX 2008 relatif aux matières enseignées dans le cadre de la qualification initiale et la formati [...]	5905/03	<u>43</u>
11-02-2009	Avis de la Chambre de Commerce au sujet du 1) Projet de loi et du 2) Projet de règlement grand-ducal du XX 2008 relatif aux matières enseignées dans le cadre de la qualification initiale et l [...]	5905/04	<u>52</u>
17-03-2009	Avis du Conseil d'Etat (17.3.2009)	5905/05	<u>60</u>
24-03-2009	Amendements adoptés par la/les commission(s) : Commission des Transports	5905/06	<u>65</u>
21-04-2009	Avis complémentaire du Conseil d'Etat (21.4.2009)	5905/07	<u>74</u>
29-04-2009	Rapport de commission(s) : Commission des Transports Rapporteur(s) :	5905/08	<u>77</u>
19-05-2009	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (19-05-2009) Evacué par dispense du second vote (19-05-2009)	5905/09	<u>93</u>
06-08-2009	Publié au Mémorial A n°176 en page 2564	5905	<u>96</u>

Résumé

5905 / Résumé :

Le projet de loi sous rubrique vise un double objectif :

transposer la directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2003 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ;
s'inscrire dans le cadre du programme gouvernemental de lutte contre l'insécurité routière par lequel le Gouvernement entend « combattre avec fermeté le fléau des accidents de la route en renforçant de manière substantielle les mesures et actions en faveur de la sécurité routière ».

La directive précitée vise à introduire, de façon harmonisée, une obligation de qualification et de formation pour tous les chauffeurs professionnels. Il s'agit notamment de professionnaliser le secteur du transport routier et de sensibiliser chaque conducteur à la sécurité. Ainsi, la directive prévoit que les conducteurs devront obligatoirement suivre des qualifications initiales d'une durée respectivement de 140 ou de 280 heures, ainsi que des stages périodiques d'une durée totale de trente-cinq heures par période de cinq ans pour mettre à jour leurs connaissances et leur savoir-faire. Elle détaille en outre de façon explicite que cette formation devra comprendre des séances théoriques et pratiques couvrant, entre autres, la conduite sûre, les économies de carburant et les mesures d'arrimage de la charge.

Conformément aux objectifs de la directive en question d'améliorer la sécurité routière, le projet de loi sous rubrique fait abstraction de l'option de la qualification initiale comportant uniquement des examens sans la nécessité de suivre des cours de formation. Par conséquent, le projet de loi entend introduire le système de la qualification initiale comportant à la fois la fréquentation de cours et des examens.

Il est également laissé à la discrétion des Etats membres le choix d'introduire un système de qualification initiale accélérée, notamment pour les candidats plus âgés et pour ceux qui optent pour des véhicules de poids et de dimensions moindres. Cette option est reprise par le présent projet de loi puisqu'il est à prévoir que de nombreux candidats vont recourir à cette qualification initiale accélérée qui ne représente en termes de durée que la moitié d'heures à fréquenter par rapport à la qualification initiale.

5905/00

N° 5905**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2007-2008

PROJET DE LOI

relatif à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet

- 1. le développement et la diversification économiques et**
- 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie**

* * *

*(Dépôt: le 18.7.2008)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (26.5.2008).....	2
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Exposé des motifs.....	5
4) Commentaire des articles.....	8
5) Fiche financière.....	11
6) Projet de règlement grand-ducal du XX 2008 relatif aux matières enseignées dans le cadre de la qualification initiale et de la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi qu'aux critères d'agrément pour dispenser cet enseignement.....	14
7) Projet de règlement grand-ducal du XX 2008 relatif à l'instauration d'une commission consultative en vue de la délivrance d'un certificat de formation attestant la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs.....	26

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Sur le rapport de Notre Ministre des Transports et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Article unique.– Notre Ministre des Transports est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi relatif à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie.

Palais de Luxembourg, le 26 mai 2008

Le Ministre des Transports,
Lucien LUX

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Art. 1er.– *Champ d'application*

La présente loi s'applique à l'activité de conduite:

- a) des ressortissants d'un Etat membre de l'Union européenne, et
 - b) des ressortissants d'un pays tiers employés par une entreprise établie au Grand-Duché de Luxembourg,
- ci-après dénommés „conducteurs“ effectuant des transports par route sur la voie publique du Grand-Duché de Luxembourg, au moyen de:
- véhicules requérant la détention d'un permis de conduire d'une des catégories C1, C1 + E, C ou C + E, telles que définies par la directive 2006/126/CE ou un permis reconnu comme équivalent;
 - véhicules requérant la détention d'un permis de conduire d'une des catégories D1, D1 + E, D ou D + E, telles que définies par la directive 2006/126/CE ou un permis reconnu comme équivalent.

Art. 2.– *Exemptions*

La présente loi ne s'applique pas aux conducteurs:

- a) des véhicules dont la vitesse maximale autorisée par construction ne dépasse pas 45 km/h;
- b) des véhicules affectés aux services de l'armée, de la protection civile, des services d'incendie et de la Police Grand-ducale, ou placés sous la responsabilité de ceux-ci;
- c) des véhicules subissant des essais sur route à des fins d'amélioration technique, de réparation ou d'entretien ainsi que des véhicules neufs ou transformés non encore mis en circulation;
- d) des véhicules utilisés en cas d'urgence ou affectés à des missions de sauvetage;
- e) des véhicules utilisés lors de l'apprentissage et de l'examen pratiques en vue de l'obtention d'un permis de conduire ou dans le cadre des formations en vue de l'obtention du certificat de formation prévu à l'article 3 de la présente loi;
- f) des véhicules utilisés pour des transports non commerciaux de voyageurs ou de biens à des fins privées;
- g) des véhicules dont la masse maximale autorisée, avec ou sans remorque, ne dépasse pas 7,5 tonnes, utilisés pour le transport de matériel ou d'équipement destinés au conducteur dans l'exercice de son métier, à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale du conducteur.

Dans des cas exceptionnels, le ministre ayant dans ses attributions les transports, désigné ci-après „le ministre“ peut dispenser un conducteur des qualifications et des formations prévues par la présente loi, si celle-ci imposeraient une charge économique ou sociale disproportionnée et lorsque l'impact sur la sécurité routière est considéré comme moindre.

Art. 3.– *Qualification initiale et formation continue*

L'activité de conduite, telle que définie à l'article 1er, est subordonnée à une obligation de qualification initiale et à une obligation de formation continue. Ces formations, étant considérées comme un service d'intérêt économique général, doivent être dispensées dans un centre de formation agréé, ci-après dénommé „le centre“, par le ministre. A cette fin, il est prévu:

1. un système de qualification initiale

La qualification initiale comporte la fréquentation obligatoire de cours de formation dont le programme et les modalités sont déterminés par règlement grand-ducal.

La qualification initiale se clôture par un examen théorique dont les modalités sont déterminées par règlement grand-ducal.

En cas de réussite de cet examen, la qualification initiale est sanctionnée par la délivrance d'un certificat de formation selon les modalités à déterminer par règlement grand-ducal.

2. un système de qualification initiale accélérée

La qualification initiale accélérée comporte la fréquentation obligatoire de cours de formation dont le programme et les modalités sont déterminés par règlement grand-ducal.

La qualification initiale accélérée se clôture par un examen théorique dont les modalités sont déterminées par règlement grand-ducal.

En cas de réussite de cet examen, la qualification initiale accélérée est sanctionnée par la délivrance d'un certificat de formation selon les modalités à déterminer par règlement grand-ducal.

3. un système de formation continue

La formation continue comporte la fréquentation obligatoire de cours de formation dont le programme et les modalités sont déterminés par règlement grand-ducal.

La formation continue est sanctionnée par la délivrance d'un certificat de formation selon les modalités à déterminer par règlement grand-ducal.

Les certificats de formation dont question ci-avant correspondent au niveau 2 de la structure des niveaux de formation prévu à l'annexe I de la décision 85/368/CEE du Conseil du 16 juillet 1958 concernant la correspondance des qualifications de formation professionnelle entre Etats membres des Communautés européennes.

Art. 4.– *Conducteurs exemptés de la qualification initiale*

Sont exemptés de l'obligation de qualification initiale, les conducteurs qui sont:

- a) titulaire d'un permis de conduire d'une des catégories D1, D1 + E, D ou D + E ou d'un permis reconnu comme équivalent, délivré avant le 10 septembre 2008;
- b) titulaire d'un permis de conduire d'une des catégories C1, C1 + E, C ou C + E ou d'un permis reconnu comme équivalent, délivré avant le 10 septembre 2009.

Art. 5.– *Lieu de la formation*

Les conducteurs visés à l'article 1er, sous a), qui ont leur résidence normale, telle que définie par la directive 2006/126/CE, précitée, au Grand-Duché de Luxembourg, obtiennent la qualification initiale prévue à l'article 3, sous 1. ou la qualification initiale accélérée prévue à l'article 3, sous 2. au Grand-Duché de Luxembourg.

Les conducteurs visés à l'article 1er, sous b) qui sont soit, employés par une entreprise établie au Grand-Duché de Luxembourg soit, titulaires d'un permis de travail délivré par les autorités compétentes luxembourgeoises, obtiennent ces qualifications au Grand-Duché de Luxembourg.

Les conducteurs visés à l'article 1er, sous a) et b), suivent la formation continue prévue à l'article 3, sous 3., dans l'Etat membre de l'Union européenne où ils ont leur résidence normale ou dans l'Etat membre où ils travaillent.

Art. 6.– Organismes de formation

Le Gouvernement peut charger de l'exclusivité des formations prévues par la présente loi un ou plusieurs organismes publics ou privés. Les organismes doivent être titulaires d'un agrément délivré par le ministre.

Aux fins de l'obtention de l'agrément, l'organisme doit

- avoir fait l'objet d'une certification d'assurance qualité;
- disposer d'un centre de formation qui comporte des pistes d'exercices ainsi que d'un immeuble abritant des services administratifs, des salles de formation et des installations sanitaires en nombre suffisant répondant à des critères appropriés de sécurité et aux exigences des cours de formation dispensés.

Les modalités de mise en place de la certification d'assurance qualité et le détail des conditions auxquelles doivent répondre les enseignants ainsi que les infrastructures et l'équipement du centre sont déterminés par règlement grand-ducal.

Sans préjudice de l'observation de la législation concernant la conservation de la nature et des ressources naturelles, le Gouvernement est autorisé à acquérir les terrains et à faire procéder à l'aménagement de l'infrastructure requise pour dispenser cette formation. Les travaux en cause sont déclarés d'utilité publique.

Art. 7.– Dispositions pénales

(1) Le permis de conduire de toute personne soumise aux obligations instaurées à la présente loi et qui n'y a pas satisfait, n'est pas valable. Toute personne qui conduit un véhicule sur les voies publiques sans être titulaire d'un permis de conduire valable, est condamnée à une peine d'emprisonnement de huit jours à 3 ans et à une amende de 500 à 10.000 euros ou à une de ces peines seulement.

Est puni des mêmes peines le fait de tolérer comme propriétaire ou détenteur la conduite d'un véhicule sur les voies publiques par une personne ne remplissant pas les conditions de qualification visées à l'article 3 de la présente loi.

(2) Tout conducteur soumis aux obligations instaurées par la présente loi doit exhiber sur réquisition des agents visés à l'alinéa qui suit les documents attestant qu'il a rempli ces mêmes obligations. Toute personne qui ne peut pas satisfaire à une telle réquisition est punie d'une amende de 25 à 250 euros. Toutefois l'amende peut être remplacée par un avertissement taxé dans les conditions de l'article 15 de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

(3) Les officiers de police judiciaire, les membres de la police grand-ducale ainsi que les fonctionnaires de l'administration des douanes et accises agissant dans le cadre des contrôles de véhicules effectués dans l'exercice des fonctions qui leur sont conférées par la législation sur les transports routiers sont chargés de contrôler l'exécution des dispositions de la présente loi et de ses règlements d'exécution et de dresser procès-verbal des infractions.

Art. 8.– Dispositions transitoires

Les conducteurs suivants doivent suivre une première formation continue:

- a) les titulaires d'un certificat de formation visé à l'article 3 sous 1. et 2., dans les cinq ans qui suivent la date de délivrance du certificat de formation;
- b) les conducteurs visés à l'article 4, sous a), avant le 10 septembre 2013;
- c) les conducteurs visés à l'article 4, sous b), avant le 10 septembre 2014.

Art. 9.– Reclassement des terrains domaniaux

Les terrains domaniaux inscrits sous le numéro cadastral 44/7745 dans la section B de la Commune de Sanem, acquis en vue de l'implantation d'activités industrielles en vertu de la loi du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie, telle qu'elle a été modifiée par la loi du 21 février 1997, en vigueur au moment de l'acquisition, sont réaffectés à la réalisation d'un centre de formation défini par règlement grand-ducal.

Art. 10.– Modification de la loi du 21 décembre 2007 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 2008

Aux tableaux annexés à la loi du 21 décembre 2007 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 2008, la section 53.1 „*Circulation et Sécurité routières*“ est complétée par un article budgétaire 74.060 libellé comme suit:

„*Remboursement à la société chargée de la construction et de l'exploitation des frais de planification, de construction et d'exploitation d'un centre de formation pour conducteurs professionnels (Crédit non limitatif et sans distinction d'exercice)*“,

doté d'un crédit de 6,5 millions d'euros.

*

EXPOSE DES MOTIFS

1. CONSIDERATIONS GENERALES

1.1. Remarques préliminaires

Le présent projet de loi vise un double objectif. D'une part, il porte transposition de la directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2003 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs, d'autre part, il s'inscrit dans le cadre du programme gouvernemental de lutte contre l'insécurité routière par lequel le Gouvernement entend „*combattre avec fermeté le fléau des accidents de la route en renforçant de manière substantielle les mesures et actions en faveur de la sécurité routière*“.

La directive précitée a fait son apparition déjà en 2001, lors de la publication du livre blanc de la Commission européenne, intitulé „*La politique européenne des transports à l'horizon 2010 – L'heure des choix*“. Ce document donne une orientation judicieuse vers l'amélioration, non seulement de la qualité des transports, mais aussi de la sécurité routière.

Aux effets de cette amélioration, le livre blanc propose de viser trois objectifs principaux:

- l'amélioration de la capacité professionnelle des opérateurs de transport;
- la réduction du nombre d'infractions aux réglementations par l'intensification des opérations de contrôle de police et par l'harmonisation des sanctions au niveau de l'UE;
- la formation professionnelle des conducteurs de véhicules routiers.

Il y ressort que la directive en question représente un élément constitutif de cet objectif ancré dans le livre blanc qu'est la formation professionnelle des conducteurs routiers. L'enjeu de ces formations est de taille, il s'agit notamment de professionnaliser le secteur du transport routier et de sensibiliser chaque conducteur à la sécurité.

Ainsi, la directive précitée, transposée par le présent projet de loi, prévoit que les conducteurs devront obligatoirement suivre des qualifications initiales d'une durée respectivement de 140 ou de 280 heures ainsi que des stages périodiques d'une durée totale de trente-cinq heures par période de cinq ans pour mettre à jour leurs connaissances et leur savoir-faire. Elle détaille en outre de façon explicite que cette formation devra comprendre des séances théoriques et pratiques couvrant, entre autres, la conduite sûre, les économies de carburant et les mesures d'arrimage de la charge.

1.2. Revalorisation du métier de „conducteur professionnel“

L'introduction, de façon harmonisée, d'une obligation de qualification et de formation pour tous les chauffeurs professionnels est un exemple pratique de la volonté européenne d'établir un lien entre les défis soulevés par la libéralisation du marché des transports et la croissance de la concurrence, d'une part, et l'harmonisation des conditions sociales et d'emploi, d'autre part. Par ailleurs, elle favorise l'insertion professionnelle des conducteurs. Garantir l'équité de la concurrence, renforcer la sécurité, favoriser l'emploi sont les mots clés de cette modernisation du transport routier puisqu'ils contribuent au développement de la qualité de service et à l'amélioration des conditions de travail.

Force est de constater qu'à l'heure actuelle la grande majorité des conducteurs professionnels exercent leur métier sur base du permis de conduire sans disposer de notions supplémentaires sur les dangers, la responsabilité et l'insécurité liés à la profession de conducteur. Il est pourtant évident que les exigences qu'impose la profession du conducteur professionnel à ce jour, requièrent une formation professionnelle solide, initiale et continue. Du fait, l'ensemble de ces formations sont à qualifier comme un service d'intérêt économique général et, il est tout à fait imaginable, qu'elles sont à moyen terme intégrées dans le cadre du système d'éducation nationale.

Les qualifications et formations professionnelles dans le secteur du transport routier dont le présent projet de loi pose les bases constituent en effet une reconnaissance de la valeur et de l'importance du métier de conducteur professionnel dans la chaîne du transport. A cela s'ajoute que ces qualifications et formations renouvellent l'image du conducteur puisqu'elles contribuent à ce que les conducteurs soient formés et partant qu'ils maîtrisent mieux leur activité: sécurité de la conduite et sécurité à l'arrêt, application des réglementations et optimisation de la consommation de carburant de leur véhicule.

De ce fait, le projet de loi sous rubrique revalorise le métier de conducteur professionnel et assure la qualité du conducteur à travers sa qualification et sa formation tant pour l'accès à l'activité de conduite que pour la poursuite de celle-ci.

1.3. Amélioration de la sécurité routière

Un autre aspect décisif du présent projet de loi est l'amélioration escomptée de la sécurité routière. Les conducteurs obtiennent par le biais de cette formation professionnelle une meilleure approche de la sécurité puisqu'ils connaissent mieux les réglementations et sont entraînés à maîtriser leur véhicule dans des situations difficiles. Si les conducteurs au volant des véhicules routiers circulant dans l'UE connaissent, outre la conduite, les lois et règlements en vigueur, leur raison d'être et leurs objectifs, ils seront assurément plus capables de faire correctement leur travail. Dorénavant l'ensemble des conducteurs professionnels de poids lourds conduisant au Grand-Duché de Luxembourg et à l'intérieur de l'espace communautaire doivent être préparés pour s'engager dans la profession avec des qualifications et formations qui ne se bornent pas au simple permis de conduire.

Par conséquent, il est à escompter que les conducteurs mieux formés sont impliqués dans moins d'accidents et partant que le développement de la formation professionnelle des conducteurs influe favorablement sur la réduction du nombre et de la gravité des accidents sur la route et à l'arrêt.

Force est de constater qu'au Luxembourg, le nombre des accidents impliquant respectivement des camions ou des camionnettes (ne sont pas visées par le projet de loi!) a augmenté depuis l'année 2000 de façon disproportionnée. Si le nombre total des accidents de la route a, contrairement à la réduction de moitié des accidents mortels et graves, augmenté entre 2000 et 2006 de 5,5%, il s'avère cependant que le nombre total des accidents impliquant des camions ou des camionnettes a gonflé en cette même période de 35%!

En France, où une formation similaire existe depuis 1995, des études d'entreprises routières suivant de près l'accidentologie de leurs conducteurs ont constaté une différence du taux d'accident de 20 à 40% entre ceux qui avaient déjà suivi les formations et les autres. A cela s'ajoute que les statistiques françaises montrent qu'entre 1995 et 1999, le pourcentage de tués dans des accidents impliquant un poids lourd est passé de 14,95% à 13%. Dans ce même contexte, il importe de préciser qu'en France, entre 1995 et 2000, l'amélioration des statistiques d'accidents des poids lourds a progressé deux fois plus vite que celle de la circulation générale.

Au vu de ces chiffres surprenants, il se manifeste que la formation des conducteurs professionnels représente une nécessité absolue.

1.4. Les principaux éléments des textes législatifs et réglementaires transposant la directive 2003/59/CE

La directive en question a trait dans ses grandes lignes à l'instauration d'une qualification initiale obligatoire pour tous les chauffeurs professionnels. Elle permet aux Etats membres de choisir entre deux options pour mettre en place un système de qualification initiale:

- une option comprenant à la fois la fréquentation de cours et un examen;
- une option comportant uniquement des examens.

Conformément aux objectifs de la directive en question d'améliorer la sécurité routière, le projet de loi sous rubrique fait abstraction de l'option de la qualification initiale comportant uniquement des examens sans la nécessité de suivre des cours de formation. En conséquence, le projet de loi entend introduire le système de la qualification initiale comportant à la fois la fréquentation de cours et des examens.

Il est également laissé à la discrétion des Etats membres le choix d'introduire un système de qualification initiale accélérée, notamment pour les candidats plus âgés et pour ceux qui optent pour des véhicules de poids et de dimensions moindres. Cette option est reprise par le présent projet de loi puisqu'il est à escompter que de nombreux candidats vont recourir à cette qualification initiale accélérée qui ne représente en termes de durée que la moitié d'heures à fréquenter par rapport à la qualification initiale.

Au vu des objectifs susmentionnés, le projet de loi prévoit de mettre en place deux systèmes de qualification initiale:

- qualification initiale (280 heures);
- qualification initiale accélérée (140 heures).

Nonobstant, l'obligation pour certains conducteurs de suivre une formation de qualification initiale ou initiale accélérée, il a été, conformément à la directive susmentionnée, introduit une disposition permettant de préserver les droits acquis des conducteurs professionnels qui sont déjà en activité au moment où le projet de loi entre en vigueur. Du fait, les conducteurs titulaires d'un permis de conduire d'une des catégories D1, D1 + E, D ou D + E délivré avant le 10 septembre 2008 ou titulaire d'un permis de conduire d'une des catégories C1, C1 + E, C ou C + E délivré avant le 10 septembre 2009 sont exemptés de la qualification initiale. Ils doivent cependant suivre une formation continue tous les cinq ans.

– Durée de la qualification initiale et de la formation continue

En ce qui concerne la durée des différents types de formation à organiser au centre de formation, la qualification initiale s'étend sur deux cent quatre-vingt heures dont au moins vingt heures de conduite pratique alors que la durée de la qualification initiale accélérée est de cent quarante heures dont 10 heures de conduite pratique.

La formation continue permet aux titulaires d'un certificat de formation attestant de la qualification initiale (accélérée) et aux conducteurs, titulaires d'un permis de conduire en question avant les dates du 10 septembre 2008/2009, de mettre à jour leurs connaissances essentielles pour leur formation. Contrairement à la qualification initiale, la formation continue s'étale sur cinq jours tous les cinq ans dont 7 heures de conduite pratique. Cette formation n'est à l'encontre de la qualification initiale ou initiale accélérée pas sanctionnée par un examen.

La formation continue doit, en vertu de la directive susmentionnée, démarrer cinq ans après l'introduction des différentes formations. Il en résulte que les cours de formation continue commencent au plus tôt à partir du 10 septembre 2013 respectivement à partir du 10 septembre 2014.

– Champ d'application

Conformément à la directive il existe un certain nombre de conducteurs qui sont exemptés du champ d'application du projet de loi.

Outre les conducteurs des véhicules dont la vitesse maximale autorisée par construction ne dépasse pas 45 km/h et des véhicules affectés aux services de l'armée, de la protection civile, des services d'incendie et de la Police grand-ducale, le projet de loi propose d'attribuer au Ministre des Transports le droit de pouvoir, dans des cas exceptionnels, dispenser un conducteur des qualifications et des formations prévues par le projet de loi, si celles-ci imposaient une charge économique ou sociale disproportionnée ou lorsque l'impact sur la sécurité routière serait considéré comme moindre.

Cette dérogation aux exemptions prévues par le projet de loi ne doit pas être appliquée de façon arbitraire mais elle devrait éviter que des entreprises unipersonnelles soient soumises à des charges économiques ou sociales disproportionnées. Nonobstant, il est à considérer qu'une telle dérogation ne vaut uniquement qu'à l'intérieur du Luxembourg et ne sera guère acceptée dans les autres Etats membres de l'Union européenne.

A l'instar de la Belgique, le projet de loi prévoit également que les conducteurs des véhicules dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 7,5 tonnes, utilisés pour le transport de matériel ou d'équi-

pement, sont exemptés d'office de la qualification initiale et de la formation continue à condition que la conduite du véhicule ne représente pas leur activité principale. Cette définition évite que les conducteurs des véhicules dont la masse maximale autorisée dépasse les 7,5 tonnes soient sous certaines conditions exempts des obligations prescrites par la directive. Par ailleurs, cette définition permet de distinguer clairement entre les personnes devant participer aux formations obligatoires et celles qui bénéficient d'une dérogation.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

ad article 1er

Conformément au texte de la directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2003 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs transposée par la présente loi, cet article a trait au champ d'application et cerne tous les conducteurs qui sont visés par la directive, à savoir les conducteurs professionnels ressortissant d'un Etat membre de l'Union européenne ainsi que les ressortissants d'un pays tiers, employés par une entreprise établie dans l'Union européenne.

Sont considérés comme conducteurs professionnels et soumis à l'obligation de la qualification initiale et de la formation continue, toutes les personnes requérant la détention d'un permis de conduire d'une des catégories C1, C1 + E, C ou C + E ou la détention d'un permis de conduire d'une des catégories D1, D1 + E, D ou D + E pour l'exercice de la conduite professionnelle. Les conducteurs professionnels faisant partie des dérogations prévues à l'article 2 n'entrent pas dans le champ d'application.

ad article 2

Le présent article énumère les conducteurs qui sont exemptés du champ d'application de la présente loi. Il importe de préciser que ces exemptions sont reprises littéralement de la directive 2003/59/CE susmentionnée.

En revanche, seule la lettre g) est plus restrictive par rapport à la directive, précitée, en ce sens que seuls les conducteurs des véhicules dont la masse maximale autorisée, avec ou sans remorque, ne dépasse pas 7,5 tonnes, utilisés pour le transport de matériel ou d'équipement sont exemptés d'office de la qualification initiale et de la formation continue à condition que la conduite du véhicule ne représente pas leur activité principale.

Par conséquent, il s'ensuit que certains conducteurs, comme par exemple le menuisier qui conduit un véhicule dont la masse maximale dépasse 7,5 tonnes, doivent néanmoins suivre la qualification initiale et la formation continue même si la conduite ne constitue pas leur activité principale. En ce qui concerne les métiers, tels que „dépositaire“ ou „laitier“, il importe de préciser que cette profession est considérée déjà aujourd'hui comme métier de „chauffeur-livreur“ et que les exemptions ne s'appliquent donc pas à cette catégorie de conducteurs.

Néanmoins suite à un échange de courriers avec la Commission européenne, le Ministre des Transports revêt le droit de dispenser un conducteur des qualifications et des formations prévues par la présente loi, si les conditions énoncées dans le considérant 22 disposant qu'„il est, toutefois, souhaitable, afin de respecter les principes du droit communautaire, d'exempter de l'application de la présente directive les conducteurs des véhicules utilisés pour effectuer des transports lorsque l'impact sur la sécurité routière est considéré comme moindre ou lorsque les exigences de la présente directive imposeraient une charge économique ou sociale disproportionnée“, et traduit par l'article 2 de la directive en question, sont remplies.

Cette dérogation aux prescriptions établies par la présente loi ne doit pas être appliquée de façon arbitraire mais elle devrait éviter que des entreprises unipersonnelles soient soumises à des charges économiques ou sociales disproportionnées.

Ce même constat vaut pour les conducteurs conduisant un véhicule dont la masse maximale autorisée, avec ou sans remorque, dépasse 7,5 tonnes mais dont l'impact sur la sécurité routière est considéré comme moindre. Cette dérogation pourrait s'appliquer par exemple aux conducteurs forains qui se déplacent peu et à des intervalles irréguliers. Nonobstant, il est à considérer qu'une telle dérogation

vaut uniquement à l'intérieur du Luxembourg et ne sera guère acceptée dans les autres Etats membres de l'Union européenne.

ad article 3

L'attestation d'une qualification initiale ou d'une formation continue constitue désormais une condition indispensable pour l'exercice de l'activité de conduite avec un véhicule correspondant à une des catégories du permis de conduire dont question à l'article 1er.

A cela s'ajoute que le premier alinéa prévoit par ailleurs que la qualification initiale et la formation continue doivent obligatoirement être dispensées dans un centre de formation agréé par le Ministre des Transports. Vu le caractère général de ces formations nécessaires pour l'exercice d'une certaine profession, en l'occurrence celle de chauffeur professionnel, elles sont à qualifier comme un service d'intérêt économique général.

En ce qui concerne le détail de l'organisation des formations, la directive en question ne prescrit que certaines compétences que les conducteurs doivent intérioriser pour se voir délivrer un certificat de formation. A cette fin, la directive laisse à la discrétion des Etats membres, le choix d'introduire l'option comportant à la fois la fréquentation de cours et un examen ou l'option comportant uniquement des examens sans la nécessité de suivre des cours de formation.

Outre l'option relative aux examens, la directive donne également la faculté aux Etats membres d'introduire le système d'une qualification initiale accélérée dont la durée est bien entendue plus courte que la qualification initiale complète. En revanche, la participation à la qualification initiale accélérée ne donne pas accès à la conduite de toutes les catégories de véhicules requérant la détention d'une des catégories de permis de conduire énoncées à l'article 1er.

Parmi les nombreuses options proposées par la directive, le Luxembourg accorde sa préférence à ceux qui répondent le mieux à ses objectifs, non seulement en vue d'un renforcement de la sécurité routière, mais aussi en vue d'une amélioration de l'image du métier de conducteur professionnel.

Par conséquent, le présent article créé la base légale pour l'organisation de deux sortes de formations: une qualification initiale et une qualification initiale accélérée sanctionnées par la réussite d'un examen dont les modalités sont déterminées par règlement grand-ducal.

Le troisième type de formation déterminé par le point 3. de cet article a trait à la formation continue qui est dorénavant obligatoire pour tous les conducteurs visés à l'article 1er. L'objectif de la formation consiste dans le maintien des connaissances et des aptitudes des conducteurs essentielles pour l'exercice de la fonction de conducteur professionnel. Les conducteurs détenteurs d'un permis de conduire d'une des catégories énoncées à l'article 1er doivent acquérir le certificat de formation attestant la formation continue avant les dates visées à l'article 4.

L'organisation de la formation continue ainsi que la délivrance d'un certificat de formation seront déterminées par règlement grand-ducal.

Le dernier alinéa de cet article détermine le niveau de formation auquel le certificat de formation délivré aux conducteurs ayant participé à une qualification initiale ou à la formation continue doit correspondre pour être conforme à la directive, précitée. Il s'agit en l'espèce du niveau 2 des cinq différents niveaux de formation prévus à l'annexe I de la décision 85/368/CEE du Conseil du 16 juillet 1958 concernant la correspondance des qualifications de formation professionnelle entre Etats membres des Communautés européennes.

ad article 4

Conformément à la directive sous rubrique, l'article 4 vise à préserver les droits acquis par les conducteurs étant titulaires d'une des catégories de permis de conduire dont question à l'article 1er à une date préalable à celle prévue pour l'obtention d'un certificat de formation attestant la qualification initiale ou la formation continue correspondante.

En conséquence, les personnes titulaires d'un tel permis de conduire respectivement avant le 10 septembre 2008 ou 2009 sont exemptées de la qualification initiale, mais elles sont cependant contraintes de suivre dans le cadre de leur activité professionnelle une formation continue dans les cinq ans qui suivent.

ad article 5

Les dispositions de l'article 5 sont intégralement et textuellement reprises de la directive, précitée, et déterminent le lieu de formation prescrit pour les ressortissants de l'Union européenne et pour les ressortissants non communautaires employés dans un Etat membre de l'Union européenne.

Ainsi, les conducteurs ayant leur résidence au Grand-Duché de Luxembourg suivent la qualification initiale au Luxembourg. Cette disposition s'applique également aux conducteurs non communautaires qui sont soit, employés par une entreprise établie au Grand-Duché de Luxembourg soit, titulaires d'un permis de travail délivré par les autorités compétentes luxembourgeoises.

Pour ce qui est de la formation continue, il s'avère que les conducteurs communautaires et non-communautaires ont le choix de suivre la formation continue dans l'Etat membre de l'Union européenne où ils ont leur résidence normale ou dans l'Etat membre où ils travaillent.

ad article 6

L'article 6 donne au Gouvernement la faculté de charger un ou plusieurs organismes publics ou privés de l'exclusivité de l'organisation des différentes formations prévues à l'article 3. Il va sans dire que ces organismes doivent suffire à certaines conditions pour obtenir l'agrément délivré par le Ministre des Transports. Les critères énoncés à l'alinéa 2 se limitent à une certification d'assurance-qualité et à la mise en place de différentes infrastructures jugées indispensables.

L'alinéa 3 précise cependant que les détails relatifs à la certification d'assurance-qualité ainsi que les conditions auxquelles doivent répondre les enseignants ainsi que les infrastructures et l'équipement du centre seront fixés par règlement grand-ducal.

Dans ce contexte, il importe de souligner que l'approche du Gouvernement se base sur les bonnes expériences qu'il a faites avec les organismes, tels que la Société Nationale de Contrôle Technique (SNCT) ou le Centre de Formation pour Conducteurs (CFC), lesquels ont également été chargés de l'exclusivité de l'organisation de certaines missions prévues par la loi.

En vue de l'organisation des différentes formations prévues par la présente loi, le dernier alinéa confère au Gouvernement le droit d'acquérir les terrains appropriés pour la mise en place d'un centre de formation pour conducteurs professionnels.

ad article 7

L'article 7 a trait aux dispositions pénales définissant les sanctions à appliquer en cas d'une irrégularité au regard des formations prévues par la présente loi.

Ainsi l'article 7 détermine-t-il que tout conducteur visé par le champ d'application doit être en mesure de pouvoir justifier la régularité au regard des exigences prévues par la présente loi et qu'il doit exhiber sur demande des organes habilités les documents correspondants au certificat de formation.

Tout conducteur doit être en mesure d'exhiber aux organes habilités le certificat de formation attestant la participation respectivement à la qualification initiale ou à la formation continue. Cette responsabilité est étendue au propriétaire ou au détenteur d'un véhicule qui tolère ostensiblement la conduite d'un véhicule par une personne qui n'est pas en régularité au regard de l'obligation des formations prescrites par la présente loi.

En cas d'une infraction à l'égard des exigences de la présente loi et de ses règlements d'exécution, les personnes qui sont à considérer comme organes habilités, notamment les officiers de police judiciaire, les membres de la police grand-ducale ainsi que les agents de l'administration des douanes et accises sont chargés de dresser procès-verbal.

Dans ce contexte, il est à préciser que le législateur a jugé opportun de ne pas prévoir un retrait de points dans le cadre du permis de conduire à condition que la personne concernée peut exhiber un permis de conduire valable. Si un conducteur n'est pas en possession d'un permis de conduire valable alors il est soumis à l'article 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques qui prévoit d'ores et déjà une sanction pour de tels cas.

ad article 8

L'article 8 fixe les dates où les conducteurs visés à l'article 4 doivent pour la première fois avoir suivi une formation continue. Il s'avère que la directive laisse à l'Etat membre la discrétion de réduire

ou de proroger les délais dans lesquels les conducteurs concernés doivent avoir suivi la formation continue.

Dans un souci de sécurité, le législateur opte en faveur d'une participation prématurée des conducteurs confirmés à la formation continue afin de les doter dès que possible des connaissances transmises par la formation continue. Ainsi, les conducteurs en possession d'un permis de conduire de la catégorie C ou D avant le 10 septembre 2008 ou 2009 doivent participer aux cours de formation continue respectivement avant le 10 septembre 2013 ou 2014.

En outre, ledit article détermine également que les conducteurs titulaires d'un certificat de formation doivent suivre dans les cinq ans qui suivent la date de délivrance de ce certificat de formation une formation continue.

ad article 9

Cet article est le corollaire de l'article 6, dernier alinéa, et réaffecte le terrain domanial acquis en vue d'une implantation d'activités industrielles à des fins commerciales afin de suffire aux critères de la mise en place d'un centre de formation.

ad article 10

L'article 10 du projet de loi sous rubrique prévoit la modification de la loi budgétaire afin de mettre à disposition de l'Etat les deniers publics nécessaires pour la construction d'un centre de formation pour conducteurs professionnels. D'après une étude y relative élaborée par un bureau d'études autrichien les coûts de la construction de ce centre de formation devraient s'élever à 6,5 millions d'euros.

*

FICHE FINANCIERE

Le projet de loi sous examen prévoit de transposer en droit national la directive élargée qui a trait à l'introduction d'une qualification initiale et d'une formation continue pour conducteurs professionnels entraînant une intervention de l'Etat à charge de son budget.

L'impact financier du projet de loi revêt un double volet, la prise en charge des coûts de la qualification initiale et de la formation continue, d'une part et le financement de la construction d'un centre de formation pour conducteurs professionnels, d'autre part.

*

1. FINANCEMENT DE LA QUALIFICATION INITIALE

Une des pierres angulaires de la mise en oeuvre de la directive élargée représente le financement de la qualification initiale dont les coûts devraient se situer autour des 4.000 euros (2.000 euros pour la qualification initiale accélérée) et de 700 euros pour la formation continue.

En ce qui concerne la qualification initiale, il incombe à souligner qu'elle ne vise uniquement les conducteurs issus d'un Etat membre qui résident au Grand-Duché de Luxembourg et les personnes issus d'un pays tiers à condition que l'entreprise soit établie au Luxembourg ou que le Luxembourg leur ait délivré un permis de travail.

En vue d'endiguer le drainage vers d'autres professions et de préserver un réservoir important de conducteurs professionnels, et considérant l'importance économique du secteur routier et logistique en pleine progression, il est proposé que le financement intégral de la qualification initiale ou initiale accélérée soit assumé par l'Etat. Les arguments plaçant en faveur d'un financement de la qualification initiale par des ressources publiques sont les suivants:

- la qualification initiale représente un prérequis prescrit par la directive pour l'exercice de la profession de conducteur et est dès lors à considérer comme quelque formation nécessaire pour l'exercice d'une profession, telle que coiffeur, garagiste, mécanicien etc. Dans ce contexte, il est à considérer que ces formations sont également organisées et financées par l'Etat, en l'occurrence le Centre National de Formation Professionnelle Continue (CNFPC);

- la qualification initiale contribue considérablement à la sécurité routière de tous les usagers de la route et s'inscrit de ce fait parfaitement dans la ligne du Gouvernement qui maintient la sécurité routière comme priorité absolue;
- il est opportun de rendre la profession de conducteur plus respectée et attrayante afin que tout manque de personnel soit évité notamment dans un secteur aussi important pour l'économie luxembourgeoise;
- il est susceptible que le financement de la qualification initiale par l'Etat permettra d'attirer davantage d'entreprises du secteur du transport routier vers le Luxembourg;
- toute participation financière respectivement par le patronat ou le salarié nuit non seulement à eux-mêmes mais aura également un impact économique sur la compétitivité de ce secteur.

a) Eventail des conducteurs professionnels au Grand-Duché de Luxembourg

Selon les estimations du Ministère des Transports, il s'avère qu'au Luxembourg 10.000 conducteurs sont susceptibles de participer tous les cinq ans à une formation continue. Etant donné que les conducteurs disposent d'un laps de cinq ans afin d'effectuer les cours de formation continue il est à présumer que 2.000 chauffeurs participent en moyenne annuellement à une telle formation.

En ce qui concerne l'organisation de la qualification initiale obligatoire (accélérée ou non) des futurs conducteurs professionnels, le Ministère des Transports estime à 600 le nombre de candidats par an.

Par ailleurs, il convient de noter que le centre de formation ne sera pleinement opérationnel qu'à partir de l'année 2014, étant donné que la directive n'entre en vigueur que de façon déphasée.

b) Enveloppe budgétaire à prévoir pour le financement de la qualification initiale

Dans l'hypothèse où le Conseil de Gouvernement approuve la proposition que le financement intégral de la qualification initiale ou initiale accélérée soit assumé par l'Etat, l'enveloppe budgétaire à envisager pour une telle solution se présente comme suit:

- nombre de permis de conduire (poids lourds, autobus, autocar) délivrés par an: 872 (données 2006)
- nombre estimé de titulaires du permis exerçant le métier de conducteur professionnel aux termes de la directive à transposer: 523 (60%)
- coût des formations, par référence à la formation obligatoire dans le cadre du permis à points et en tenant compte des coûts de location ou d'acquisition de matériel à mettre à disposition des candidats (+ 20%): (35 heures au prix de 504 EUR hors taxes):
 - qualification initiale 4.032 EUR
(280 heures):
 - qualification initiale accélérée 2.016 EUR
(140 heures):

• *Hypothèse 1: rapport qualification initiale et initiale accélérée de 80/20*

418 personnes x 4.032 EUR = 1.685.376

105 personnes x 2.016 EUR = 211.680

TOTAL: 1.897.056 EUR (H.T.)

• *Hypothèse 2: rapport qualification initiale et initiale accélérée de 60/40*

314 personnes x 4.032 EUR = 1.266.048

209 personnes x 2.016 EUR = 421.344

TOTAL: 1.687.392 EUR (H.T.)

*

2. FINANCEMENT DE LA FORMATION CONTINUE

Enveloppe budgétaire à prévoir pour le financement de la formation continue

Chaque conducteur doit participer tous les cinq ans à une telle formation (5 jours) soit dans l'Etat membre où il réside soit dans l'Etat membre où il travaille. Par conséquent, il est à supposer que le conducteur résidant ou travaillant au Luxembourg opte pour le pays où la formation continue est offerte à des conditions qui sont les meilleures en termes de prix et de formation.

Etant donné qu'il est prévu que l'intégralité des coûts de la qualification initiale seront assumés par l'Etat, il est proposé qu'un tiers des coûts relatifs à la formation continue seront financés par l'Etat tandis que les deux tiers restant sont pris en charge par l'employeur.

L'enveloppe budgétaire à prévoir par l'Etat en cas d'approbation de cette proposition et sous condition que l'ensemble des conducteurs professionnels résidant ou travaillant au Luxembourg suive la formation continue au Luxembourg se présente comme suit:

$$2.000 \text{ personnes} \times 700 \text{ EUR} = 1.400.000 \text{ EUR (H.T.)}$$

Au cas où le Gouvernement souhaite s'engager sur cette voie, il serait essentiel que l'Etat incite les entreprises d'assurer que tous leurs conducteurs poursuivent également la formation continue au Luxembourg.

*

3. FINANCEMENT DU CENTRE DE FORMATION POUR CONDUCTEURS PROFESSIONNELS

Pour l'exploitation du futur centre de formation, le projet de loi entend procéder de la même façon retenue lors de l'attribution de la formation complémentaire en matière de permis de conduire au Centre de Formation pour conducteurs. Le projet de loi accorde explicitement la faculté au Gouvernement de charger, à l'instar de ce qui se pratique avec la Luxairport S.A. ou la Société Nationale de Contrôle Technique s.à.r.l. (SNCT), de l'exclusivité des formations prévues par la directive élargie un organisme public ou privé afin d'organiser lesdites formations, à condition que cet organisme suffise aux critères déterminés par la loi. Cette coopération pourrait être formalisée moyennant un contrat de gestion entre l'Etat et le futur gestionnaire du centre de formation.

Une estimation approximative du centre de formation à construire effectuée par un consultant autrichien a évalué les coûts de construction du centre de formation à 6,5 millions d'euros, y non compris l'acquisition du terrain voire les frais de sa mise à disposition. Partant, le seuil de 7,5 millions d'euros prévu à l'article 80 de la loi modifiée du 11 juin 1999 sur le Budget, la Comptabilité et la Trésorerie de l'Etat ne sera pas dépassé. En conséquence l'approbation par la Chambre des députés avec toutes les procédures qu'un dépassement dudit seuil entraîne ne devra pas être sollicitée.

En vue du financement de ces 6,5 millions d'euros il est proposé de procéder à une modification de la loi budgétaire en prévoyant dans le projet de loi une ligne budgétaire autorisant l'Etat à mettre à disposition d'un tiers un budget pour la construction d'un centre de formation pour conducteurs professionnels pour le compte de l'Etat.

Cette proposition a le mérite de ne pas peser sur la marge bénéficiaire de l'exploitant et n'influe par conséquent pas sur les prix de la formation. De surcroît, l'Etat ne serait pas impliqué dans les travaux de construction. L'exploitant assume en effet toute la responsabilité de construction tandis que l'Etat en deviendrait propriétaire. Le bâtiment serait par la suite mis à disposition de l'exploitant pour une somme symbolique. A cet égard, il échet de préciser que cette démarche a été analysée et approuvée par le cabinet d'avocats Arendt & Medernach en précisant qu'il est à admettre que l'organisme privé à qui sera confié l'exclusivité des formations serait à considérer comme entreprise exerçant une mission économique d'intérêt général et échappant ainsi aux dispositions communautaires.

Comme entité exploitante, il est proposé de confier l'organisation des différents types de formation à une structure expérimentée dans ce domaine, voire à une société qui organise déjà aujourd'hui pour le compte de l'Etat la formation complémentaire de l'instruction préparatoire au permis de conduire, à savoir le Centre de formation pour conducteurs à Colmar-Berg.

Afin d'éviter qu'un exploitant se becquète uniquement les volets de la formation susceptibles d'apporter un rendement financier élevé, il est également proposé de prescrire comme condition d'agrément

pour tout centre de formation d'offrir les formations prescrites par la directive élargée en tant que paquet comprenant aussi bien le volet théorique que pratique de la qualification initiale et de la formation continue.

*

4. CONCLUSION

Au vu de ce qui précède et dans l'hypothèse où le Conseil de Gouvernement souhaite faire la sienne les propositions alléguées en relation avec la transposition de la directive 2003/59/CE élargée, les coûts budgétaires annuels pour le financement s'élèveraient à partir de l'année 2014 à 3.200.000 euros alors que les coûts budgétaires liés à la construction du centre de formation pour conducteurs professionnels devraient s'élever à 6,5 millions euros.

*

**PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL DU XX 2008
relatif aux matières enseignées dans le cadre de la qualification
initiale et de la formation continue des conducteurs de certains
véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou
de voyageurs ainsi qu'aux critères d'agrément pour dispenser
cet enseignement**

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Vu le règlement (CE) No 484/2002 du Parlement européen et du Conseil du 1er mars 2002 modifiant les règlements (CEE) No 881/92 et (CEE) No 3118/93 du Conseil afin d'instaurer une attestation de conducteur;

Vu la directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2003 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs, modifiant le règlement (CEE) No 3820/85 du Conseil ainsi que la directive 91/439/CEE du Conseil et abrogeant la directive 76/914/CEE du Conseil;

Vu la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire;

Vu la directive 96/26/CE du Conseil, du 29 avril 1996, concernant l'accès à la profession de transporteur de marchandises et de transporteur de voyageurs par route ainsi que la reconnaissance mutuelle des diplômes, certificats et autres titres visant à favoriser l'exercice effectif de la liberté d'établissement de ces transporteurs dans le domaine des transports nationaux et internationaux;

Vu la loi du XX 2008 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie;

Vu la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques;

Vu l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques;

Vu le règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats conducteurs;

Vu les avis de la Chambre des Métiers du XX 2008 et de la Chambre de Commerce du XX 2008;

Sur le rapport de Notre Ministre des Transports et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Chapitre Ier.– *Qualification initiale et formation continue*

Art. 1er.– *La qualification initiale*

La qualification initiale prévue à l'article 3, sous 1. de la loi du XX 2008 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie comporte au moins l'enseignement de toutes les matières visées dans la liste figurant à l'annexe, section 1 du présent règlement.

L'accès à la qualification initiale ne nécessite pas la détention préalable du permis de conduire correspondant.

La durée de cette qualification initiale est de deux cent quatre-vingt heures.

Chaque candidat doit effectuer au moins vingt heures de conduite individuelle dans un véhicule correspondant à la catégorie de permis de conduire pour laquelle une qualification est suivie et répondant aux exigences de l'article 17 du règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats conducteurs.

Chaque candidat peut effectuer huit heures au maximum des vingt heures de conduite individuelle sur un terrain spécial ou dans un simulateur haut de gamme afin d'évaluer le perfectionnement à la conduite rationnelle axée sur des règles de sécurité, notamment en ce qui concerne la maîtrise du véhicule liée aux différents états de la chaussée ainsi qu'à leurs variations avec les conditions atmosphériques, l'heure du jour ou de la nuit.

Pour les conducteurs visés au paragraphe (5) de l'article 6 la durée de la qualification initiale est de soixante-dix heures, dont cinq heures de conduite individuelle.

Le prix maximum, hors taxe sur la valeur ajoutée, est de 5.000 euros pour cette formation.

Le financement de la qualification initiale est pris en charge par l'Etat suivant les modalités arrêtées par voie contractuelle avec le centre agréé, à approuver par règlement grand-ducal.

Art. 2.– *La qualification initiale accélérée*

La qualification initiale accélérée prévue à l'article 3, sous 2. de la loi du XX 2008, précitée, comporte au moins l'enseignement de toutes les matières figurant à l'annexe, section 1 du présent règlement.

L'accès à la qualification initiale accélérée ne nécessite pas la détention préalable du permis de conduire correspondant.

La durée de la qualification initiale accélérée est de cent quarante heures.

Chaque candidat doit effectuer au moins dix heures de conduite individuelle dans un véhicule correspondant à la catégorie de permis de conduire pour laquelle une qualification est suivie et répondant aux exigences de l'article 17 du règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000, précité.

Chaque candidat peut effectuer quatre heures au maximum des dix heures de conduite individuelle sur un terrain spécial ou dans un simulateur haut de gamme afin d'évaluer le perfectionnement à la conduite rationnelle axée sur des règles de sécurité, notamment en ce qui concerne la maîtrise du véhicule liée aux différents états de la chaussée ainsi qu'à leurs variations avec les conditions atmosphériques, l'heure du jour ou de la nuit.

Pour les conducteurs visés au paragraphe (5) de l'article 6, la durée de la qualification initiale accélérée est de trente-cinq heures dont deux heures et demie de conduite individuelle.

Le prix maximum, hors taxe sur la valeur ajoutée, est de 2.500 euros pour cette formation.

Le financement de la qualification initiale accélérée est pris en charge entièrement par l'Etat suivant les modalités arrêtées par le biais d'une convention avec le centre de formation agréé, à approuver par règlement grand-ducal.

Art. 3.– Certificat de formation attestant de la qualification initiale

1. Certificat de formation attestant d'une qualification initiale.

La formation et l'examen ont lieu dans un centre de formation agréé, ci-après dénommé „centre de formation“, par le ministre ayant dans ses attributions les transports, ci-après désigné „le ministre“.

A l'issue de cette formation, le conducteur est soumis à un examen écrit ou oral, agréé par le ministre, dont les modalités sont prévues à l'annexe, section 2. Le ministre prend sa décision sur le vu de l'avis d'une commission consultative visée à l'article 24, dénommée ci-après „la commission consultative“.

En cas de réussite de l'examen, un certificat de formation attestant d'une qualification initiale est délivré au conducteur par le ministre. Il a une durée de validité de cinq ans.

2. Certificat de formation attestant d'une qualification initiale accélérée.

La formation et l'examen ont lieu dans un centre de formation.

A l'issue de cette formation, le conducteur est soumis à un examen écrit ou oral, agréé par le ministre, dont les modalités sont prévues à l'annexe, section 3. Le ministre prend sa décision sur le vu de l'avis de la commission consultative.

En cas de réussite de l'examen, un certificat de formation attestant d'une qualification initiale accélérée est délivré au conducteur par le ministre. Il a une durée de validité de cinq ans.

Art. 4.– La formation continue

La formation continue prévue à l'article 3, sous 3. de la loi du XX 2008, précitée, consiste en une formation, organisée par un centre de formation, permettant aux titulaires du certificat de formation ou d'un document reconnu comme équivalent de mettre à jour les connaissances essentielles pour leur métier. Elle vise à approfondir et à réviser certaines des matières de la liste figurant à l'annexe, section 1.

La durée de la formation continue est de trente-cinq heures tous les cinq ans, dispensée par périodes de sept heures au minimum. La formation continue peut être suivie en deux étapes.

Cette formation peut être dispensée partiellement en recourant à des simulateurs haut de gamme.

Art. 5.– Certificat de formation attestant de la formation continue

(1) La formation continue a lieu dans un centre de formation. A l'issue de la formation, un certificat de formation attestant de la formation continue est délivré au conducteur par le ministre. Il a une durée de validité de cinq ans.

Les conducteurs doivent suivre une formation continue tous les cinq ans avant la fin de la période de validité du certificat de formation attestant de la formation continue.

Le prix maximum, hors taxe sur la valeur ajoutée, est de 1.000 euros pour cette formation.

Le financement de la formation continue est pris en charge pour un tiers par l'Etat suivant les modalités arrêtées par voie contractuelle avec le centre agréé, à approuver par règlement grand-ducal.

Deux tiers du financement de la formation continue sont pris en charge par l'employeur par lequel le conducteur est embauché.

(2) Si un conducteur change d'employeur, la formation continue déjà effectuée est prise en compte.

(3) Les titulaires des certificats de formation dont question aux articles 3 et 5 ainsi que les titulaires d'un document reconnu comme équivalent, qui ont arrêté l'exercice de la profession et qui ne répondent plus aux exigences au regard des qualifications et de la formation continue prescrites par le présent règlement grand-ducal, doivent suivre une formation continue avant de reprendre l'exercice de la profession.

(4) Les conducteurs ayant suivi une formation continue pour l'une des catégories de permis de conduire prévues à l'article 6, paragraphes (2) et (3), sont dispensés de suivre une formation continue pour une autre des catégories de permis de conduire prévues auxdits points.

(5) Les conducteurs qui ont obtenu le certificat de capacité professionnelle prévu par la directive 96/26/CE du Conseil sont dispensés des enseignements et des examens visés aux articles 1er, 2 et 3, dans les matières couvertes par l'examen prévu dans le cadre de ladite directive.

Art. 6.– L'accès à la qualification initiale

(1) Les conducteurs d'un véhicule destiné aux transports de marchandises peuvent conduire:

- a) à partir de l'âge de 18 ans
 - un véhicule requérant la détention du permis de conduire des catégories C ou C + E, à condition d'être titulaire du certificat de formation visé à l'article 3, sous 1. de la loi du XX 2008, précitée;
 - un véhicule requérant la détention du permis de conduire des catégories C1 ou C 1 + E, à condition d'être titulaire du certificat de formation visé à l'article 3, sous 2. de la loi du XX 2008, précitée;
- b) à partir de l'âge de 21 ans, un véhicule requérant la détention du permis de conduire des catégories C ou C + E, à condition d'être titulaire du certificat de formation visé à l'article 3, sous 2. de la loi du XX 2008, précitée.

(2) Les conducteurs d'un véhicule destiné aux transports de voyageurs peuvent conduire:

- a) à partir de l'âge de 21 ans
 - un véhicule requérant la détention du permis de conduire des catégories D ou D + E, à condition d'être titulaire du certificat de formation visé à l'article 3, sous 1. de la loi du XX 2008, précitée;
 - un véhicule requérant la détention du permis de conduire des catégories D ou D + E, pour effectuer des transports de voyageurs sous forme de service régulier dont le parcours de ligne ne dépasse pas 50 kilomètres ainsi qu'un véhicule requérant la détention du permis de conduire des catégories D1 ou D 1 + E, à condition d'être titulaire du certificat de formation visé à l'article 3, sous 2., de la loi du XX 2008, précitée;
- b) à partir de l'âge de 23 ans, un véhicule requérant la détention du permis de conduire des catégories D ou D + E, à condition d'être titulaire du certificat de formation visé à l'article 3, sous 2., de la loi du XX 2008, précitée.

(3) Toutefois, un conducteur peut être autorisé à conduire sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg avant l'obtention du certificat de formation visé à l'article 3, sous 1. de la loi du XX 2008, précitée, dans le cadre d'une formation en alternance d'au moins six mois sur une période maximale de 18 mois à compter de la signature d'un contrat de louage de service avec une entreprise. Dans le cadre de cette formation, l'examen visé à l'article 3 sous 1. peut être effectué par étapes.

(4) Sans préjudice des limites d'âge fixées au paragraphe (1), les conducteurs effectuant des transports de marchandises, titulaires du certificat de formation visé à l'article 3 de la loi du XX 2008, précitée, pour l'une des catégories de véhicules prévues au paragraphe (1), sont dispensés d'obtenir un tel certificat de formation pour une autre des catégories de véhicules y prévues.

Cette disposition s'applique dans les mêmes conditions aux conducteurs effectuant des transports de voyageurs pour les catégories visées au paragraphe (2).

(5) Les conducteurs effectuant des transports de marchandises qui élargissent ou changent leurs activités pour effectuer du transport de voyageurs, ou inversement, et qui sont titulaires du certificat de formation visé respectivement à l'article 3 sous 1. et 2. de la loi du XX 2008, précitée, ne doivent plus refaire les parties communes aux qualifications initiales, mais uniquement les parties spécifiques à la nouvelle qualification.

(6) Le ministre peut dispenser, sur avis de la commission consultative, le conducteur, titulaire du certificat de capacité professionnelle prévu par la directive 96/26/CE du Conseil des examens visés à l'article 3, sous 1. et 2. dans les matières couvertes par l'examen prévu dans le cadre de ladite directive et, le cas échéant, de la fréquentation de la partie des cours correspondant à ces matières.

Art. 7.– L'attestation de la formation

La détention des certificats de formation, prévus aux articles 3 et 5, est attestée par le ministre moyennant l'apposition du code communautaire correspondant prévu par la directive 2006/126/CE, précitée,

- soit sur le permis de conduire en cours de validité des conducteurs ayant leur résidence normale au Luxembourg, telle que définie par la directive 2006/126/CE, précitée;
- soit sur la carte de qualification de conducteur correspondant au modèle figurant à l'annexe II de la directive 2003/59/CE, précitée.

Les cartes de qualification de conducteur délivrées par un autre Etat membre de l'Union européenne sont reconnues au Grand-Duché de Luxembourg.

Il en est de même de l'attestation de conducteur prévue par le règlement (CE) No 484/2002 ainsi que de tout certificat national dont les Etats membres reconnaissent mutuellement la validité sur leur territoire, servant aux conducteurs visés à l'article 1 sous b) de la loi du XX 2008, précitée, de moyen pour prouver leur régularité au regard des qualifications et formation dont question aux articles 1er, 2 et 4 du présent règlement.

Chapitre II.– Le centre de formation**Art. 8.– Principes relatifs au centre de formation**

Les cours de qualification initiale et continue prévus aux articles 1er, 2 et 4 du présent règlement ont lieu dans un centre de formation qui doit répondre aux exigences du présent chapitre.

Le centre de formation doit offrir l'ensemble des cours de formation, volet théorique et pratique, requis pour la délivrance d'un certificat de formation, tel que prévu par les articles 3 et 5 du présent règlement.

Art. 9.– Infrastructures du centre de formation

Les infrastructures du centre de formation doivent être aménagées dans une enceinte fermée dont les entrées et les sorties sont contrôlées par l'exploitant du centre de formation. Une surveillance particulière de l'accès et de l'utilisation des pistes d'exercice doit être prévue.

Art. 10.– Les pistes servant à la qualification initiale et à la formation continue

(1) L'équipement technique des pistes doit être conçu de manière à permettre une exploitation continue, hormis les interruptions dictées par les besoins de maintenance et de réparation du matériel ou par des conditions atmosphériques exceptionnelles.

(2) Toutes les pistes doivent être munies d'un abri de dimensions suffisantes pour permettre à l'ensemble des candidats d'un groupe de se protéger contre les intempéries lors de l'instruction introductive à un atelier pratique.

(3) Des extincteurs portatifs d'une capacité d'au moins 6 kg doivent être installés en nombre suffisant répondant à des critères appropriés de sécurité à proximité des différents exercices ainsi que dans tous les abris.

(4) Aux endroits critiques les pistes doivent être longées de systèmes de sécurité latéraux permettant l'immobilisation des véhicules en toute sécurité. Tout objet rigide qui est implanté dans les zones de sécurité des pistes ou dans les terre-pleins situés entre les pistes, et qui est susceptible de représenter un danger potentiel de collision pour un véhicule ayant quitté la piste, doit être protégé par des moyens appropriés.

(5) Le centre servant à la formation initiale et continue doit répondre aux exigences spécifiées ci-après et disposer:

- d'une ligne droite qui permet à un camion et un autobus en pleine charge d'effectuer un freinage d'urgence à partir d'une vitesse minimum de 80 km/h sans danger;
- d'un rond-point d'un diamètre extérieur minimum de 60 m;

- d'un plan incliné avec surface glissante et une déclivité d'au moins 9%;
- d'un carrefour avec des signaux colorés lumineux;
- d'une place de manoeuvres d'au moins 2.000 m²;
- d'une infrastructure couverte et fermée d'au moins 300 m² pour enseigner le chargement et l'arrimage de différentes marchandises;
- d'un parking suffisant à admettre les voitures privées du personnel du centre et des participants à la formation ainsi que les véhicules de formation et des visiteurs.

Art. 11.– Les immeubles du centre de formation

L'immeuble bâti doit être conçu pour abriter les services administratifs du centre de formation, les salles d'instruction ainsi que des locaux sanitaires, dépendances et emplacements de parcage.

Tous les locaux ouverts aux candidats doivent être facilement accessibles aux handicapés, notamment à ceux se déplaçant en fauteuil roulant.

Le bâtiment doit comporter

- des locaux administratifs dont au moins une réception, équipée d'un comptoir d'accueil ainsi que les raccordements nécessaires au réseau des télécommunications pour le téléphone et le télécopieur, des bureaux et des dépôts et archives ainsi qu'un local technique;
- des salles d'instruction en nombre suffisant pour permettre un enseignement séparé de la partie théorique de la formation pour chaque groupe de candidats;
- un local de premier secours équipé, des locaux sanitaires en nombre suffisant, un nombre d'emplacements de parcage à proximité immédiate de l'immeuble correspondant à 110% du nombre de candidats qu'il est possible d'admettre pendant une journée à la formation initiale ou continue.

Art. 12.– Le matériel du centre de formation

Le centre doit assurer que le matériel suivant est mis dans le cadre de la formation pratique à la disposition des participants:

Pour l'enseignement pratique des conducteurs effectuant des transports de marchandises:

- tracteur de semi-remorque avec semi-remorque;
- camion avec remorque;
- camion benne avec grue;
- camion citerne qui peut basculer;
- chariot élévateur.

Pour l'enseignement pratique des conducteurs effectuant des transports de voyageurs:

- autobus;
- autocar;
- autobus articulé.

Certains véhicules susmentionnés doivent être à boîte de vitesse à commande manuelle directe, à embrayage automatique ou semi-automatique. Certains véhicules doivent également disposer d'un système de mesure de la consommation de carburant.

Art. 13.– Nombre de candidats admis

Le nombre maximum de candidats admis dans un groupe placé sous la responsabilité d'un moniteur ne doit dépasser 25 personnes pour les cours de qualification initiale et de formation continue.

Art. 14.– Cours offerts

Les cours de qualification initiale et de formation continue doivent régulièrement être offerts en langues allemande, française, luxembourgeoise et portugaise.

Art. 15.– La formation des instructeurs et des moniteurs du centre de formation

(1) Pour l'enseignement théorique de la qualification initiale et de la formation continue, le centre de formation peut recourir en tout ou en partie à des enseignants tiers qui doivent présenter les aptitudes

de qualifications appropriées pour l'enseignement des matières visées à l'annexe du présent règlement grand-ducal.

Pour obtenir l'agrément cité ci-dessous les enseignants doivent remplir les conditions suivantes:

- être titulaire du permis de conduire „instructeur“ ou avoir une expérience équivalente à ce métier;
- posséder les qualités physiques, intellectuelles et morales nécessaires;
- être titulaires d'une formation à la sécurité et à la santé.

Les enseignants sont tenus de participer au moins une fois par an à un cours de recyclage sur les matières enseignées d'une durée minimale de 8 heures.

La qualité d'enseignant est reconnue sur avis de la commission consultative par un certificat d'agrément délivré par le ministre et valable pour cinq ans. Le certificat peut être renouvelé pour de nouveaux termes de cinq ans sur base des pièces justificatives attestant la participation aux cours de recyclage prévus au deuxième alinéa ainsi qu'après avoir participé à un cours de formation à la sécurité et à la santé au cours des quatre dernières années.

(2) L'enseignement pratique de la qualification initiale et de la formation continue est assumé par des moniteurs. Pour obtenir l'agrément cité ci-dessous les moniteurs doivent remplir les conditions suivantes:

- être titulaires des catégories du permis de conduire requises pour la conduite des véhicules faisant l'objet des cours enseignés;
- être titulaires du permis de conduire „instructeur“ ou avoir une expérience équivalente à ce métier;
- posséder les qualités physiques, intellectuelles et morales nécessaires pour enseigner l'art de conduire;
- être titulaires d'une formation à la sécurité et à la santé.

Les moniteurs sont tenus de participer au moins une fois par an à un cours de recyclage sur les matières enseignées d'une durée minimale de 8 heures.

La qualité de moniteur est reconnue sur avis de la commission consultative par un certificat d'agrément délivré par le ministre et valable pour cinq ans. Le certificat peut être renouvelé pour de nouveaux termes de cinq ans sur base des pièces justificatives attestant la participation aux cours de recyclage prévus au deuxième alinéa ainsi qu'à au moins un cours de formation à la sécurité et à la santé au cours des quatre dernières années.

(3) Les agréments ministériels prévus aux paragraphes (1) et (2) peuvent être retirés, leur validité limitée, leur octroi ou leur renouvellement refusé, s'il est établi que leur titulaire est inapte à exercer ses fonctions, s'il ne satisfait pas aux conditions du présent règlement ou s'il est constaté à sa charge qu'une des raisons pouvant donner lieu au retrait administratif du permis de conduire, prévues à l'article 2 modifié de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, est établie.

Art. 16.– Responsabilité

L'exploitant du centre de formation doit conclure les assurances pour couvrir la responsabilité qu'il peut encourir pour tout préjudice causé soit par son propre fait, sa faute, sa négligence ou son imprudence, soit par le fait des personnes dont il doit répondre ou des choses qu'il a sous sa garde.

Art. 17.– Registre de sécurité

L'exploitant du centre de formation doit tenir un registre de sécurité qui comprend l'ensemble des documents, tels que plans, certificats, contrats, évaluations ainsi que toutes autres informations et données renseignant sur l'état de sécurité du centre de formation de même que sur les mesures et moyens de protection et de prévention mis en oeuvre. Ce registre doit comporter en outre un relevé à jour des accidents et incidents survenus à l'occasion d'activités de formation prévues par le présent règlement.

Chaque accident ou incident ayant entraîné ou failli entraîner une atteinte grave à l'intégrité physique d'une ou de plusieurs personnes présentes dans le centre de formation ou dans ses alentours immédiats doit faire l'objet d'une enquête.

Le rapport d'enquête doit comprendre au moins une description du déroulement de l'événement ainsi qu'une analyse des causes apparentes ou possibles évoquant notamment d'éventuels défauts d'entretien, d'organisation ou de comportement. Il doit par ailleurs énoncer les mesures et moyens susceptibles de contribuer à prévenir à l'avenir des accidents ou incidents analogues.

Art. 18.– Agrément du programme d'enseignement

Les matières enseignées sont reprises dans un programme d'enseignement approuvé par le ministre. A ces fins il doit exister pour chaque atelier de formation un manuel d'instruction décrivant le but, le déroulement et la durée exacte de chaque exercice. Le ministre se fait conseiller par la commission consultative, visée à l'article 24.

Les documents standards auxquels le centre de formation a recours doivent être approuvés par le ministre. Toute inscription publicitaire est interdite sur les documents du courrier externe du centre de formation en relation avec l'enseignement prévu par le présent règlement.

Le ministre se réserve le droit de contrôler l'exécution des obligations de l'exploitant du centre de formation et de vérifier ou de faire vérifier à tout moment l'enseignement dispensé et les installations servant à l'instruction.

Chapitre III.– Dispositions finales

Art. 19.– Etudes nationales et internationales

En vue de l'agrément du centre de formation l'exploitant doit s'engager à participer, sur la demande du ministre, aux études nationales et internationales initiées par celui-ci ou organisées avec son concours dans le cadre de l'éducation routière et à effectuer de telles études soit seul, soit ensemble avec d'autres organismes aux conditions techniques et financières à convenir de cas en cas.

Dans les mêmes conditions l'exploitant est tenu de participer au développement de nouvelles formations.

L'exploitant est tenu par toutes les obligations qui résulteront d'amendements futurs du présent règlement rendus nécessaires sous l'effet de l'évolution des connaissances techniques, scientifiques et pédagogiques dans le domaine de l'éducation routière.

Art. 20.– Frais de fonctionnement du centre de formation

Sauf convention particulière tous les frais engendrés par le fonctionnement du centre de formation conformément aux dispositions du présent règlement sont à charge de l'exploitant.

Art. 21.– Certification d'assurance-qualité

A partir du 1er janvier 2011 l'organisation d'un centre de formation et la formation dispensée doivent faire l'objet d'une certification d'assurance-qualité suivant les normes ISO 9001 et ISO 9004-2.

Le ministre peut par ailleurs vérifier ou faire vérifier, sur pièces et sur place, les comptes relatifs aux recettes et dépenses concernant l'enseignement dispensé dans le cadre des qualifications initiales et de la formation continue, prévues à l'article 3 de la loi du XX 2008, précitée.

Art. 22.– Modifications du centre de formation

L'agrément du centre de formation est requis en cas d'établissement nouveau et en cas de modernisation, de réaménagement ou d'extension importants intervenant ultérieurement.

A condition que le centre de formation réponde aux exigences du présent règlement, l'agrément est délivré à la requête de l'exploitant qui doit joindre à sa demande toutes les pièces et informations utiles pour documenter la conformité des structures et méthodes de l'enseignement dispensé à ces exigences.

Le ministre peut charger une commission et nommer des experts pour procéder aux vérifications requises et pour émettre un avis en vue de l'agrément.

Les frais de la procédure d'agrément sont à charge du requérant.

Art. 23.– La phrase introductive du troisième alinéa de l'article 73 de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, tel qu'il a été modifié par la suite est remplacée par le libellé suivant:

„Sans préjudice des dispositions qui précèdent et des qualifications pour conducteurs professionnels instaurées par la loi du XY 2008 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie, nul ne peut conduire sur la voie publique:“

Art. 24.– Commission consultative

Il est institué pour les différentes formations une commission consultative ayant pour mission d'élaborer des propositions pour les plans d'études comportant les programmes et les examens ainsi que les méthodologies pédagogiques respectives.

Pour les cours de formation, théorique et pratique, l'élaboration des programmes se fait en collaboration avec les syndicats et avec les chambres professionnelles concernées.

Le ministre nomme les membres de la commission susvisée et arrête les plans d'études, les programmes, les examens ainsi que les méthodologies pédagogiques respectives.

Sur demande du candidat et sur avis de la commission, le ministre peut accorder une dispense partielle ou totale de la formation théorique ou pratique.

La composition, les attributions, les modalités de fonctionnement et les indemnités sont déterminées par règlement grand-ducal.

Art. 25.– Notre Ministre des Transports est chargé de l'exécution du présent règlement grand-ducal qui sera publié au Mémorial.

Palais de Luxembourg, le J M 2008

Le Ministre des Transports,

Lucien LUX

HENRI

*

ANNEXE

Exigences minimales pour la qualification et la formation*Section 1: Liste des matières*

Les connaissances à prendre en considération pour la constatation de la qualification initiale et de la formation continue du conducteur par les Etats membres doivent porter au moins sur les matières visées dans la présente liste. Les candidats conducteurs doivent atteindre le niveau de connaissances et d'aptitudes pratiques nécessaire pour conduire en toute sécurité les véhicules de la catégorie de permis concernée.

Le niveau minimal des connaissances ne peut être inférieur au niveau 2 de la structure des niveaux de formation prévus à l'annexe I de la décision 85/368/CEE, c'est-à-dire au niveau atteint lors de la scolarité obligatoire, complétée par une formation professionnelle.

1. *Perfectionnement à la conduite rationnelle axé sur les règles de sécurité*• Tous les permis

- 1.1. objectif: connaître les caractéristiques de la chaîne cinématique pour en optimiser l'utilisation

courbes de couples, de puissance et de consommation spécifique d'un moteur, zone d'utilisation optimale du compte-tours, diagrammes de recouvrement de rapports de boîtes de vitesse;

- 1.2. objectif: connaître les caractéristiques techniques et le fonctionnement des organes de sécurité afin de maîtriser le véhicule, d'en minimiser l'usure et de prévenir les dysfonctionnements

spécificités du circuit de freinage oléo-pneumatique, limites d'utilisation des freins et des ralentisseurs, utilisation combinée freins et ralentisseur, recherche du meilleur compromis vitesse et rapport de boîte, utilisation de l'inertie du véhicule, utilisation des moyens de ralentissement et de freinage lors des descentes, attitude à adopter en cas de défaillance;

- 1.3. objectif: pouvoir optimiser la consommation de carburant

optimalisation de la consommation de carburant à travers l'application du savoir-faire des points 1.1 et 1.2. Permis C, C + E, C1, C1 + E;

- 1.4. objectif: être capable d'assurer un chargement en respectant les consignes de sécurité et la bonne utilisation du véhicule

forces s'appliquant aux véhicules en mouvement, utilisation des rapports de boîte de vitesses en fonction de la charge du véhicule et du profil de la route, calcul de la charge utile d'un véhicule ou d'un ensemble, calcul du volume utile, répartition du chargement, conséquences de la surcharge à l'essieu, stabilité du véhicule et centre de gravité, types d'emballage et supports de charge;

principales catégories de marchandises nécessitant un arrimage, techniques de calage et d'arrimage, utilisation de sangles d'arrimage, vérification des dispositifs d'arrimage, utilisation des moyens de manutention, bâchage et débâchage.

• Permis D, D + E, D1, D1 + E

- 1.5. objectif: pouvoir assurer la sécurité et le confort des passagers

étalonnage des mouvements longitudinaux et latéraux, partage des voiries, placement sur la chaussée, souplesse de freinage, travail du porte-à-faux, utilisation d'infrastructures spécifiques (espaces publics, voies réservées), gestion des conflits entre une conduite en sécurité et les autres fonctions en tant que conducteur, interaction avec les passagers, spécificités du transport de certains groupes de passagers (handicapés, enfants);

- 1.6. objectif: être capable d'assurer un chargement en respectant les consignes de sécurité et la bonne utilisation du véhicule
 forces s'appliquant aux véhicules en mouvement, utilisation des rapports de boîte de vitesses en fonction de la charge du véhicule et du profil de la route, calcul de la charge utile d'un véhicule ou d'un ensemble, répartition du chargement, conséquences de la surcharge à l'essieu, stabilité du véhicule et centre de gravité.
2. *Application des réglementations*
- Tous les permis
 objectif: connaître l'environnement social du transport routier et sa réglementation
 durées maximales du travail spécifiques aux transports; principes, application et conséquences des règlements (CEE) No 567/2006 et No 3821/85; sanctions en cas de non-utilisation, de mauvaise utilisation ou de falsification du chronotachygraphe; connaissance de l'environnement social du transport routier: droits et obligations des conducteurs en matière de qualification initiale et de formation continue.
 - Permis C, C + E, C1, C1 + E
 objectif: connaître la réglementation relative au transport de marchandises
 titres d'exploitation transport, obligations résultant des contrats-types de transport de marchandises, rédaction des documents matérialisant le contrat de transport, autorisations de transport international, obligations résultant de la convention relative au contrat de transport international de marchandises par route, rédaction de la lettre de voiture internationale, franchissement des frontières, commissionnaires de transport, documents particuliers d'accompagnement de la marchandise.
 - Permis D, D + E, D1, D1 + E
 objectif: connaître la réglementation relative au transport de voyageurs, transport de groupes spécifiques, équipements de sécurité à bord du bus, ceintures de sécurité, chargement du véhicule.
3. *Santé, sécurité routière et sécurité environnementale, service, logistique*
- Tous les permis
 - 3.1. objectif: être sensibilisé aux risques de la route et aux accidents du travail
 typologie des accidents du travail dans le secteur du transport, statistiques des accidents de la circulation, implication des poids lourds/autocars, conséquences humaines, matérielles, financières;
 - 3.2. objectif: être capable de prévenir la criminalité et le trafic de clandestins
 information générale, implications pour les conducteurs, mesures de prévention, liste de vérifications, législation relative à la responsabilité des transporteurs;
 - 3.3. objectif: être capable de prévenir les risques physiques
 principes ergonomiques: gestes et postures à risques, condition physique, exercices de manutention, protections individuelles;
 - 3.4. objectif: être conscient de l'importance de l'aptitude physique et mentale
 principes d'une alimentation saine et équilibrée, effets de l'alcool, des médicaments ou de toute substance susceptible de modifier le comportement, symptômes, causes, effets de la fatigue et du stress, rôle fondamental du cycle de base activité/repos;
 - 3.5. objectif: être apte à évaluer des situations d'urgence
 comportement en situation d'urgence: évaluer la situation, éviter le sur-accident, prévenir les secours, secourir les blessés et appliquer les premiers soins, réagir en cas d'incendie, évacuer les occupants du poids lourd/des passagers du bus, garantir la sécurité de tous les passagers, réagir en cas d'agression; principes de base de la rédaction du constat amiable;

- 3.6. objectif: pouvoir adopter des comportements contribuant à la valorisation de l'image de marque d'une entreprise

attitudes du conducteur et image de marque: importance pour l'entreprise de la qualité de prestation du conducteur, différents rôles du conducteur, différents interlocuteurs du conducteur, entretien du véhicule, organisation du travail, conséquences d'un litige sur le plan commercial et financier.

- Permis C, C + E, C1, C1 + E

- 3.7. connaître l'environnement économique du transport routier de marchandises et l'organisation du marché

transports routiers par rapport aux autres modes de transport (concurrence, chargeurs), différentes activités du transport routier (transports pour compte d'autrui, compte propre, activités auxiliaires du transport), organisation des principaux types d'entreprises de transports ou des activités auxiliaires du transport, différentes spécialisations du transport (citerne, température dirigée, etc.), évolutions du secteur (diversifications des prestations offertes, railroute, sous-traitance, etc.).

- Permis D, D + E, D1, D1 + E

- 3.8. objectif: connaître l'environnement économique du transport routier de voyageurs et l'organisation du marché

transports routiers de voyageurs par rapport aux autres modes de transport de voyageurs (rail, voitures particulières), différentes activités du transport routier de voyageurs, franchissement des frontières (transport international), organisation des principaux types d'entreprises de transport routier de voyageurs.

Section 2: Qualification initiale obligatoire, prévue à l'article 1er

A l'issue de cette formation, les autorités compétentes des Etats membres ou l'entité désignée par elles soumettent le conducteur à un examen écrit ou oral. Cet examen comporte au minimum une question par objectif visé dans la liste des matières figurant à la section 1.

Section 3: Qualification initiale accélérée, prévue à l'article 2

A l'issue de cette formation, les autorités compétentes des Etats membres ou l'entité désignée par elles soumettent le conducteur à un examen écrit ou oral. Cet examen doit comporter au minimum une question par objectif visé dans la liste des matières figurant à la section 1.

*

**PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL DU XX 2008
relatif à l'instauration d'une commission consultative en vue de
la délivrance d'un certificat de formation attestant la qualifica-
tion initiale et à la formation continue des conducteurs de
certains véhicules routiers affectés aux transports de marchan-
dises ou de voyageurs**

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Vu la directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2003 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs, modifiant le règlement (CEE) No 3820/85 du Conseil ainsi que la directive 91/439/CEE du Conseil et abrogeant la directive 76/914/CEE du Conseil;

Vu la loi du XX 2008 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie;

Vu la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques;

Vu l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques;

Vu le règlement grand-ducal du XX 2008 relatif aux matières enseignées dans le cadre de la qualification initiale et de la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi qu'aux critères d'agrément pour dispenser cet enseignement;

Vu les avis de la Chambre des Métiers du XX 2008 et de la Chambre de Commerce du XX 2008;

Sur le rapport de Notre Ministre des Transports et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Art. 1er.- *Objet*

Le présent règlement grand-ducal a pour objet de régler les modalités de l'examen en vue de l'obtention du certificat de formation attestant des qualifications initiales des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi que l'instauration et le fonctionnement d'une commission consultative.

Art. 2.- *Certificat de formation*

Les certificats de formation prévus à l'article 3 sous 1. et 2. de la loi du XY 2008 précitée sont délivrés par le ministre ayant les transports dans ses attributions, ci-après désigné le „ministre“, sur le vu d'un procès-verbal attestant la réussite par l'intéressé de l'examen portant sur les matières énumérées à l'annexe du règlement grand-ducal du XX 2008, précité.

Art. 3.- *Instauration d'une commission consultative*

Il est institué une commission consultative dont les attributions sont les suivantes:

- émettre un avis sur l'admissibilité des candidats à l'examen et sur la dispense partielle ou totale des candidats d'assister à l'enseignement ou de se soumettre à l'examen;
- réception des examens dont les résultats sont consignés dans un procès-verbal et qu'elle doit remettre au ministre en vue de la délivrance des certificats de formation;

- élaborer des propositions pour les plans d'études comportant les programmes et les examens ainsi que les méthodologies pédagogiques respectives.

Art. 4.– Composition de la commission consultative

La commission consultative se compose de

- deux représentants proposés par le ministre;
- un représentant proposé par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions;
- un représentant proposé par la Chambre de commerce;
- un représentant proposé par la Chambre de travail;
- un représentant proposé par la Chambre des métiers;
- un représentant proposé par la Chambre des fonctionnaires et employés publics;
- un représentant proposé par la Chambre des employés privés;
- un représentant des Centres de Formation.

A chaque membre effectif de la commission est adjoint un membre suppléant appelé à le remplacer en cas d'empêchement.

La Commission est assistée par un secrétaire et elle peut s'adjoindre des experts.

Le président et les membres de la commission consultative ainsi que le secrétaire sont nommés par le ministre.

Art. 5.– Fonctionnement de la commission consultative

L'un des deux représentants du ministre assumera la présidence de la commission consultative. En cas d'empêchement il désignera son remplaçant parmi les membres effectifs.

La commission délibère valablement si au moins trois membres sont présents. Ses avis et décisions doivent être motivés. Ses décisions sont sans recours.

Les membres de la commission ne peuvent prendre part ni aux examens ni à l'émission des avis prévus au premier paragraphe, si un de leurs parents ou alliés jusqu'au quatrième degré en est concerné.

Art. 6.– Indemnisation des membres de la commission consultative

Le président, membres, secrétaire et experts adjoints de la commission touchent des jetons de présence dont le montant est fixé par le Gouvernement en Conseil.

Art. 7.– L'examen

L'examen dont question à l'article 2 comporte des épreuves écrites complétées, le cas échéant, par une ou plusieurs épreuves orales.

La décision de réussite de l'examen se fonde sur le bilan de l'examen qui se compose des notes finales de chacune des matières et de la moyenne générale.

La moyenne générale est égale à la somme des notes finales des différentes matières, divisée par le nombre de ces matières.

Pour chaque note finale et pour la moyenne générale, les fractions de points sont arrondies à l'unité supérieure.

Est considérée comme note finale suffisante, toute note finale supérieure ou égale à 30 points sur un maximum de 60 points.

Art. 8.– La promotion

(1) A réussi l'examen le candidat qui a obtenu une note finale suffisante dans chacune des matières.

A également réussi l'examen, le candidat qui a obtenu une seule note finale insuffisante mais supérieure ou égale à 24 points, si la moyenne générale est supérieure ou égale à 40 points.

(2) A échoué le candidat qui a obtenu une moyenne générale inférieure à 30 points ou qui a obtenu plus de deux notes insuffisantes.

(3) Le candidat qui ne réussit pas sans toutefois échouer d'après les dispositions des paragraphes 1 et 2 est ajourné.

(4) Le candidat refusé respectivement ajourné doit attendre la prochaine session pour se présenter à l'examen.

Pour être réadmis à l'examen, le candidat refusé doit justifier avoir assisté à l'enseignement portant sur toutes les matières. Le candidat ajourné doit justifier avoir assisté à la/aux matière(s) ayant entraîné la/les note(s) insuffisante(s).

Art. 9.– *Admissibilité des candidats*

Le ministre décide, sur avis de la commission consultative, de l'admissibilité des candidats à l'examen ainsi que de la dispense partielle ou totale des candidats d'assister à l'enseignement ou de se soumettre à l'examen.

Art. 10.– *Formule exécutoire*

Notre Ministre des Transports est chargé de l'exécution du présent règlement grand-ducal qui sera publié au Mémorial.

Service Central des Imprimés de l'Etat

5905/01

N° 5905¹

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2007-2008

PROJET DE LOI

relatif à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet

1. le développement et la diversification économiques et
2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DE TRAVAIL

au sujet du

- 1) **Projet de loi et du**
- 2) **Projet de règlement grand-ducal du XX 2008 relatif aux matières enseignées dans le cadre de la qualification initiale et la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi qu'aux critères d'agrément pour dispenser cet enseignement et du**
- 3) **Projet de règlement grand-ducal du XX 2008 relatif à l'instauration d'une commission consultative en vue de la délivrance d'un certificat de formation attestant la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs**

(11.7.2008)

REMARQUE LIMINAIRE

Les textes précités ont été élaborés en étroite collaboration avec les syndicats du secteur des transports et de sorte qu'un large consensus sur ces textes a pu être dégagé, consensus que notre chambre fait sien. Elle croit cependant qu'un certain nombre de remarques s'imposent.

1° Observations relatives au projet de loi relatif à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie

Ad article 2, dernier alinéa

Ce dernier bout de phrase peut se lire comme une double condition du fait de l'emploi du mot „et“.

Le commentaire de l'article, citant le considérant 22 (de la directive 2003/59/CE?) emploie le mot „ou“, ce qui élimine la double condition.

Nous proposons donc, par souci de clarté du texte de loi, de remplacer dans l'art. 2 le mot „et“ par le mot „ou“.

Ad article 7

Il est préférable d'écrire „condamnabile“ et „punissabile“ à la place des termes „condamnée“ et „punie“ (alinéa 1) et „punie“ (alinéa 2) du fait qu'il n'y a pas d'automatismes en la matière.

2° Observations relatives au projet de règlement grand-ducal du ... 2008 relatif à l'instauration d'une commission consultative en vue de la délivrance d'un certificat de formation attestant la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs

Ad article 5

– La deuxième phrase est en contradiction avec l'alinéa 2 de l'art. 4 qui dit qu'„A chaque membre effectif de la commission est adjoint un membre suppléant appelé à le remplacer en cas d'empêchement“.

Nous estimons que ce principe devrait également s'appliquer en cas d'empêchement du président, sinon la désignation d'un membre suppléant ne fait aucun sens dans le cas du président.

– La commission comptant neuf membres, il est bizarre voire inacceptable de fixer le quorum nécessaire aux délibérations, c.-à-d. à la prise de décision, à trois membres, ce qui n'est même pas la moitié.

Aussi notre chambre demande-t-elle de porter le quorum à cinq personnes, et de préciser que les décisions sont prises à la majorité (simple) des membres présents, ce dernier point manquant dans le texte.

Il reste à clarifier ce qu'il arrivera en cas d'égalité des voix?

Ad article 9

Il y a lieu d'employer impérativement le verbe décider en tant que verbe transitif direct, parce que le ministre devra décider effectivement l'admission ou la dispense, et non seulement se voir attribuer le pouvoir de le faire, tout en ne devant pas le faire, ce qu'exprime le verbe décider de qch (transitif indirect).

3° Observations relatives au projet de règlement grand-ducal du ... 2008 relatif aux matières enseignées dans le cadre de la qualification initiale et de la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi qu'aux critères d'agrément pour dispenser cet enseignement

Remarque plus générale

Le texte emploie à de nombreuses reprises et fautivement le verbe „attester“ en tant que verbe transitif indirect (attester de qch) au lieu de l'employer comme verbe transitif direct (attester qch).

Dans le règlement en question le verbe „attester“ doit avoir le sens de certifier, confirmer et doit donc être employé dans sa forme transitive directe.

Ad article 3, point 1

– Il est bizarre que cet article, qui traite de la certification, débute par une phrase relative au lieu de formation, qui n'a rien à y faire.

– Cette première phrase dit d'ailleurs avec la même bizarrerie que „la formation et l'examen ont lieu ... par le ministre ...“. Cette lecture est rendue possible par la construction malheureuse de la phrase, même si l'expression „par le ministre ...“ se réfère probablement à l'agrément du centre de formation.

Ad article 4

L'alinéa 2 impose des formations continues de sept heures d'affilée, ce qui est un non-sens pédagogique que notre chambre ne saurait accepter.

Ad article 14

Cet article impose e.a. des cours en portugais.

Faut-il déduire de cet article que les examens doivent également avoir lieu en portugais, ce qui serait pour le moins cohérent? Ceci imposerait aux membres de la commission consultative de connaître parfaitement les quatre langues, ce qui n'est guère réaliste. Au-delà d'aspects purement pratiques, cette disposition soulève bien d'autres questions:

- pourquoi ajouter aux langues officielles (allemand, français et luxembourgeois) une quatrième qui ne l'est pas? Pourquoi le portugais et non pas p.ex. le hollandais, le serbo-croate ou le swahili?
- cette disposition est-elle conforme à la loi de 1984 sur les langues officielles et à la loi de 2006 sur les discriminations?

Nous tenons à faire remarquer qu'en matière de formation ADR, les cours se font en français et en luxembourgeois, que les supports didactiques sont disponibles en français et en allemand et que les examens sont en français et en allemand.

Récemment, la commission d'examen a refusé de donner suite à une demande de pouvoir passer les examens également en portugais. En revanche, l'emploi de dictionnaires est admis par la commission.

Comme nous pensons que pour les deux types de cours et d'examen, les conditions doivent être les mêmes et que le présent texte risque d'ouvrir la boîte de Pandore, nous demandons que la langue portugaise soit biffée dans cet article et que le texte ne maintienne que les trois langues officielles du pays.

*

REMARQUE FINALE

Aucun des trois textes ne se prononce sur l'horaire des cours et des examens. Aussi notre chambre est-elle d'avis que les cours et les examens devraient avoir lieu pendant les horaires normaux de travail et que des libérations de services avec maintien du salaire devraient être accordées à cet effet.

*

CONCLUSION

Notre chambre adhère aux projets faisant l'objet du présent avis, sous réserve des observations y faites.

Luxembourg, le 11 juillet 2008

Pour la Chambre de Travail,

Le Directeur,
Marcel DETAILLE

Le Président,
Nando PASQUALONI

Service Central des Imprimés de l'Etat

5905/02

N° 5905²**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2007-2008

PROJET DE LOI

relatif à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet

- 1. le développement et la diversification économiques et**
- 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie**

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE D'AGRICULTURE

au sujet du

- 1) Projet de loi et du**
- 2) Projet de règlement grand-ducal du XX 2008 relatif aux matières enseignées dans le cadre de la qualification initiale et la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi qu'aux critères d'agrément pour dispenser cet enseignement et du**
- 3) Projet de règlement grand-ducal du XX 2008 relatif à l'instauration d'une commission consultative en vue de la délivrance d'un certificat de formation attestant la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs**

(28.7.2008)

Monsieur le Ministre,

Par vos lettres du 15 mai 2008, vous avez bien voulu saisir la Chambre d'Agriculture pour avis sur les projets repris sous rubrique.

La Chambre d'Agriculture a analysé les projets dont question en assemblée plénière du 22 juillet 2008.

Le projet de loi dont question a pour objet de transposer en droit national la directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2003 qui vise pour améliorer la sécurité routière, d'introduire une qualification initiale et une formation continue pour les conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs. Les deux projets de règlements grand-ducaux constituent des règlements d'exécution du projet de loi précité.

Le projet repris sous 2) a pour objet d'organiser la formation initiale et continue alors que le projet repris sous 3) instaure une commission consultative en vue de certifier ces formations.

La Chambre d'Agriculture part du principe que les formations dont question sont destinées à des chauffeurs professionnels et que les agriculteurs qui transportent leurs propres marchandises ne font pas partie du champ d'application de la présente législation.

Le projet énumère également à l'article 2 des exceptions à la présente législation. En plus il est prévu que le ministre peut exclure un chauffeur des dispositions de la présente législation si celles-ci imposeraient une charge économique ou sociale disproportionnée et lorsque l'impact sur la sécurité routière est considéré comme moindre.

Etant donné que la Chambre d'Agriculture est persuadée que les auteurs du présent texte n'ont pas visé les agriculteurs qui effectuent les transports pour leur propre compte à l'intérieur du pays, elle estime que, pour éviter toute confusion à cet égard, il y a lieu de préciser cela dans le texte sous analyse pour des raisons de sécurité juridique.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de nos sentiments distingués.

Le Secrétaire général,
Robert LEY

Le Président,
Marco GAASCH

5905/03

N° 5905³

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2007-2008

PROJET DE LOI

relatif à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet

- 1. le développement et la diversification économiques et**
- 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie**

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DES METIERS

sur le projet de loi et sur

- 1) le projet de règlement grand-ducal du XX 2008 relatif aux matières enseignées dans le cadre de la qualification initiale et la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi qu'aux critères d'agrément pour dispenser cet enseignement,**
- 2) le projet de règlement grand-ducal du XX 2008 relatif à l'instauration d'une commission consultative en vue de la délivrance d'un certificat de formation attestant la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs**

(26.9.2008)

Par sa lettre du 15 mai 2008, Monsieur le Ministre des Transports a bien voulu demander l'avis de la Chambre des Métiers au sujet du projet de loi et des projets de règlement grand-ducal repris sous rubrique.

D'une part, les projets ont pour objectif de transposer en droit national la directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2003 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs. D'autre part, ils s'inscrivent dans le cadre du programme gouvernemental de lutte contre l'insécurité routière.

*

1. PROJET DE LOI

relatif à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 Juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie

1.1. Considérations d'ordre général

De prime abord, la Chambre des Métiers constate, quant à la manière de procéder, que le Ministère compétent invoque, au niveau de la procédure de consultation des chambres professionnelles, l'urgence, alors que le délai de transposition de la directive 2003/59/CE est échu le 10 septembre 2006!

Fondamentalement, la Chambre des Métiers peut approuver l'objectif du renforcement de la sécurité routière, qui passe, entre autres, par une meilleure formation et une sensibilisation accrue des principaux acteurs concernés, à savoir les conducteurs des véhicules visés.

Le projet devrait avoir des retombées économiques favorables en réduisant le nombre et le degré de gravité des accidents, et partant le coût de ceux-ci.

Le projet revêt également une dimension écologique, en ce sens qu'il devrait contribuer à diminuer la consommation de carburants, toutes autres choses restant égales par ailleurs, à travers une meilleure formation des conducteurs.

D'un point de vue social, le nouveau texte légal se donne pour objectif de revaloriser l'image du métier de conducteur professionnel et d'encourager davantage de jeunes à choisir cette profession. A cet égard, la Chambre des Métiers se permet toutefois de mettre en doute les effets favorables du projet, en ce qu'il pourrait au contraire contribuer à rendre plus difficile l'accès au métier concerné, ce qui risquera de conduire à terme à une pénurie de conducteurs professionnels.

Quant au fond, il est à noter que la directive permet le choix entre deux options pour la mise en place d'un système de qualification initiale: une option comprenant à la fois la fréquentation de cours et un examen et une option comportant uniquement des examens.

Si la Chambre des Métiers peut souscrire aux objectifs du présent projet de loi, à savoir le renforcement de la sécurité routière et une réduction de la consommation de carburants, trois points précis la préoccupent toutefois fortement: les exemptions quant au champ d'application de la loi, le coût des formations, ainsi que les droits y attachés.

1.2. Champ d'application du projet sous avis et exemptions

1.3. Transposition de la directive

L'article 2 du projet de loi reprend de la directive 2003/59/CE la définition des conducteurs ne tombant pas sous son champ d'application, à une exception près.

Cette directive prévoit une exemption d'office de la qualification initiale et de la formation continue pour les conducteurs „des véhicules transportant du matériel ou de l'équipement, à utiliser dans l'exercice du métier de leur conducteur, à condition que la conduite du véhicule ne représente pas l'activité principale du conducteur.“

Or, le projet de loi sous avis impose une condition supplémentaire pour pouvoir bénéficier de cette exemption, à savoir une masse maximale autorisée du véhicule ne dépassant pas les 7,5 tonnes:

„La présente loi ne s'applique pas aux conducteurs: (...)

g) des véhicules dont la masse maximale autorisée, avec ou sans remorque, ne dépasse pas 7,5 tonnes, utilisés pour le transport de matériel ou d'équipement destinés au conducteur dans l'exercice de son métier, à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale du conducteur.“

Par conséquent, la Chambre des Métiers constate que le projet de loi est plus restrictif que la directive qu'il est censé transposer.

Cette façon de procéder implique qu'au Luxembourg, un menuisier qui conduit un véhicule dont la masse maximale dépasse 7,5 tonnes, doit suivre la qualification initiale et la formation continue, même

si la conduite ne constitue pas son activité principale. Or, sous une application stricte de la directive, il n'aurait pas cette obligation!

En adoptant une approche plus restrictive que la directive, les auteurs du projet sous avis enfreignent le principe qui a été arrêté par l'„Avis du Comité de Coordination tripartite“ du 28 avril 2006 qui se lit comme suit:

„La transposition des directives européennes, qui sera accélérée, se fera suivant le principe „transposer la directive, toute la directive et rien que la directive“.“

Toutefois, le présent projet prévoit une autre possibilité d'exemption. Ainsi, dans des cas exceptionnels, le Ministre des Transports peut dispenser un conducteur des qualifications et des formations prévues par le projet sous avis, si celle-ci imposeraient une charge économique ou sociale disproportionnée et lorsque l'impact sur la sécurité routière est considéré comme moindre.

Par conséquent, la Chambre des Métiers exige que les auteurs du projet se tiennent à une stricte transposition de la directive et qu'ils biffent la référence supplémentaire aux véhicules d'un tonnage ne dépassant pas 7,5 tonnes.

1.3.1. Exemption des véhicules destinés à la vente de produits aux particuliers

Le projet sous avis ne touche pas seulement le secteur de la construction, mais également d'autres métiers, comme ceux de l'alimentation.

Dans ce contexte, la Chambre des Métiers insiste à ce que les salariés conduisant des véhicules utilisés pour commercialiser les produits de l'entreprise à partir de ces mêmes véhicules, soient exemptés du champ d'application du présent projet de loi. En effet, l'activité principale de ces personnes consiste sans aucun doute dans la vente de marchandises.

L'exemption devrait se baser sur la lettre g) de l'article 2 du projet de loi, modifiée dans le sens qu'elle reprenne littéralement le texte de la directive, ou, sinon, elle devrait être décidée par le Ministre des Transports sur base de la procédure d'exception prévue par le dernier alinéa du même article.

1.4. Coût de la qualification initiale/formation continue

1.4.1. Coût de la qualification initiale

Au niveau de la qualification initiale, trois cas de figure peuvent se présenter d'après la Chambre des Métiers:

- une personne ayant achevé/quitté l'école souhaite exercer le métier de chauffeur;
- un salarié exerçant un autre métier souhaite exercer le métier de chauffeur (reconversion externe = changement de métier ET d'entreprise);
- un salarié d'une entreprise sera reconverti en chauffeur (reconversion interne = changement de métier AU SEIN DE LA MEME entreprise).

Une personne ayant achevé/quitté l'école souhaite exercer le métier de chauffeur

Ce premier cas ne devrait pas soulever de problème en pratique, alors qu'en principe la personne en question ne sera embauchée que si elle est en possession du permis de conduire requis et de la qualification initiale.

Une salarié exerçant une autre profession souhaite exercer le métier de chauffeur (reconversion externe = changement de métier ET d'entreprise)

Selon la Chambre des Métiers, le seul moyen d'opérer ce changement de métier sans difficultés est d'offrir les cours de formation prévus par le présent projet pendant les soirs et/ou au cours des week-ends, de sorte que le fonctionnement de l'entreprise au sein de laquelle le salarié est engagé sera perturbé le moins possible.

Ainsi, la Chambre des Métiers ne peut que s'opposer à un système qui prévoirait que les formations requises dans le cadre de la qualification initiale seraient dispensées pendant les heures de travail, alors que le salarié concerné quittera l'entreprise une fois qu'il remplira les conditions pour exercer le métier de conducteur. Il est tout à fait inacceptable qu'une entreprise devra prendre en charge les coûts de formation, en l'occurrence les pertes de salaires d'un salarié appelé à rejoindre une autre entreprise.

Un salarié d'une entreprise sera reconverti en chauffeur (reconversion interne = changement de métier AU SEIN DE LA MEME entreprise)

Il est coutume dans le secteur de la construction que des personnes se fassent engager au terme de la scolarité obligatoire pour travailler en tant qu'ouvrier de chantier. Dès qu'elles atteignent l'âge minimum requis, certaines d'entre elles suivent, en dehors des heures de travail, les cours théoriques et pratiques en vue de l'obtention du permis de conduire nécessaire pour exercer le métier de chauffeur de camion.

Or, selon le projet sous avis, ces salariés seront dorénavant obligés à avoir la qualification initiale, dont la durée de formation est fixée à 280 heures. D'après la Chambre des Métiers, il se pose dès lors le problème suivant: même si l'Etat prendra en charge les frais de la qualification proprement dits, l'entreprise devrait continuer à rémunérer un salarié, alors que celui-ci est improductif, lorsqu'on part de l'hypothèse d'un déroulement des cours pendant les heures de travail.

Pour pallier à ce problème, la Chambre des Métiers insiste à ce que les cours de formation en question soient également offerts les soirs et au cours des week-ends.

Les mêmes difficultés peuvent se rencontrer d'ailleurs dans la situation où, par exemple, un maçon ne peut plus, pour des raisons de santé, exercer son métier actuel. Afin d'éviter un licenciement, le chef d'entreprise décide parfois de reconvertir le salarié concerné en chauffeur de camion.

1.4.2. Coût de la formation continue

Le projet de règlement grand-ducal relatif au projet de loi sous avis prévoit un prix maximum de 1.000 euros par personne au titre de la formation continue, dont le financement serait pris en charge pour 1/3 par l'Etat et pour 2/3 par l'employeur.

Il en résulte que le prix maximum à payer par l'employeur s'élève à $1.000 \times 2/3 = 667$ euros.

De prime abord, la Chambre des Métiers ne peut que s'étonner du fait qu'un projet de règlement grand-ducal puisse déterminer le prix d'une formation pour laquelle la plupart des coûts ne sont pas encore connus. Ainsi, si les cours devaient avoir lieu en soirée ou au cours des week-ends, il faut évidemment s'attendre à des dépenses de personnel substantiellement plus élevées que dans le cas de figure de cours se déroulant pendant les heures de travail.

De surcroît, la Chambre des Métiers voudrait souligner qu'à ce coût il faut ajouter le manque à gagner qui résulte de l'improductivité du salarié pendant la période de formation, à supposer que les cours aient lieu pendant les heures de travail.

Un autre problème qui se pose a trait au fait que la convention collective de travail pour le bâtiment prévoit d'ores et déjà une formation continue pour les chauffeurs de camion, et qui, en plus, est liée à des avancements de carrière. En effet, l'annexe II de ladite convention distingue entre les catégories de conducteurs suivants:

„Groupe C: ouvrier chauffeur de camion et/ou camion-grue

Cd: Chauffeur débutant

Chauffeur disposant du permis „camion“.

C1: Chauffeur qualifié

Le chauffeur Cd, ayant réussi un test de compétence a le droit de suivre après 2 années auprès de l'IFSB S.A. différents modules de formation d'un volume total de 24 heures énumérés sur la liste non exhaustive des modules complémentaires. En cas de réussite du test et de la formation, le chauffeur avancera dans la qualification C1 et l'employeur doit lui payer le salaire correspondant.

C2: Chauffeur confirmé

Le chauffeur C1, ayant réussi un test de compétence, a le droit de suivre après 2 années auprès de l'IFSB S.A. différents modules complémentaires d'un volume total de 24 heures autres que C1 pour passer dans la qualification C2. En cas de réussite du test et de la formation, le chauffeur avancera dans la qualification C2 et l'employeur doit lui payer le salaire correspondant.

C3: Chauffeur expérimenté

Le chauffeur C2, ayant réussi un test de compétence et avec l'accord de la direction de l'entreprise, peut suivre après 4 années auprès de l'IFSB S.A. différents modules complémentaires

d'un volume total de 24 heures autres que C1 et C2 pour passer dans la qualification C3. En cas de réussite du test et de la formation, le chauffeur avancera en cas d'un besoin de qualification C3 dans l'entreprise et aura dans le cas contraire la possibilité de valoriser le certificat obtenu sur le marché du travail ou d'attendre qu'un poste C3 se libère dans l'entreprise.

- Liste non exhaustive des modules complémentaires:

Grue Auxiliaire

Premiers Secours – Lutte Incendie Gestion de l'Environnement

Spécialisation Chargement/Déchargement/Arrimage de charge/Arrimage d'engin

Spécialisation Conduite avec Remorques Niveau 1 et niveau 2

Spécialisation Maintenance/Entretien Niveau 1 et niveau 2

Spécialisation Technologie Véhicule Niveau 1 et niveau 2

Spécialisation Les Aides à la Conduite

Spécialisation Transport des Matières Premières Dangereuses ADR

Chargement – déchargement

Utilisation de la benne – pose et reprise de conteneurs

A la demande de l'entreprise, l'ouvrier chauffeur devra suivre le module de spécialisation de transport de matières premières dangereuses ADR.

Les frais de cette formation sont à charge de l'entreprise et devront être remboursés par l'ouvrier chauffeur si celui-ci quitte l'entreprise dans les trois ans qui suivent l'obtention du module de spécialisation ADR.¹

Pour éviter que les entreprises de construction ne doivent faire participer les mêmes personnes à deux types de formation continue, la Chambre des Métiers exige à ce que la formation continue prévue par la convention collective soit reconnue comme étant équivalente à la formation prescrite par le projet de loi, quid à adapter le contenu de la première pour la rendre conforme aux dispositions du présent projet.

1.5. Droits liés à la qualification initiale/formation continue

Selon la Chambre des Métiers, d'aucuns pourraient être tentés de déduire que le fait d'avoir réussi la qualification initiale prévue par le présent projet ouvre dans le chef du salarié concerné le droit au salaire social minimum qualifié.

En se référant au droit du travail, on note au passage que l'article 222-4 du Code du travail prévoit que:

„(2) Est à considérer comme travailleur qualifié au sens des dispositions du présent chapitre, le salarié qui exerce une profession comportant une qualification professionnelle usuellement acquise par un enseignement ou une formation sanctionnée par un certificat officiel.

Sont à considérer comme certificats officiels au sens de l'alinéa qui précède, les certificats reconnus par l'Etat luxembourgeois et qui sont au moins du niveau du certificat d'aptitude technique et professionnelle (CATP) de l'enseignement secondaire technique. L'équivalence des certificats qui sont au moins du niveau du certificat d'aptitude technique et professionnelle au sens des dispositions du présent alinéa est reconnue par le ministre ayant l'Education nationale dans ses attributions, sur avis du ministre ayant le Travail dans ses attributions.

Le détenteur du certificat de capacité manuelle (CCM) doit être considéré comme travailleur qualifié au sens des dispositions de l'alinéa 1 du présent paragraphe après une pratique d'au moins deux années dans le métier dans lequel le certificat a été délivré.

Le détenteur du certificat d'initiation technique et professionnelle (CITP) doit être considéré comme travailleur qualifié au sens des dispositions de l'alinéa 1 du présent paragraphe après une pratique d'au moins cinq années dans le métier ou la profession dans lesquels le certificat a été délivré.“

¹ Convention collective de travail pour le bâtiment applicable à partir du 1er septembre 2006

La qualification initiale étant, d'après l'article 3 du projet de règlement grand-ducal sous avis, sanctionnée par la délivrance d'un certificat de formation, certains pourraient poser la question quant à la valeur de ce certificat par rapport au CATP, CCM ou CITP.

La Chambre des Métiers voudrait mettre en exergue que, du point de vue du droit de travail, la qualification initiale prévue par le projet sous avis ne peut être mis, même s'il peut y avoir confusion sur les termes², sur un pied d'égalité avec une voie de qualification initiale générale et formelle, telle que le CATP.

La délivrance d'un CATP pour une formation initiale telle que celle prévue par le présent projet ne serait pas conforme au règlement grand-ducal du 29 juillet 1993 portant organisation de la formation professionnelle continue préparatoire au certificat d'aptitude technique et professionnelle (CATP). Ainsi, l'article 2 de celui-ci stipule que „la durée de la pratique professionnelle requise en milieu de travail est en principe la même que celle, prévue pour l'apprentissage, sans toutefois pouvoir être inférieure à 2 ans.“ La Chambre des Métiers note toutefois que la formation initiale prévue par le projet ne s'élève qu'à 280 heures et ne remplit donc manifestement pas les critères prescrits par le règlement précité.

Un compte-rendu du groupe de travail préparant le projet de loi sous avis retient par ailleurs „Suite à une concertation étroite avec le Ministère de l'Education nationale et de la Formation professionnelle, le certificat qui sera délivré aux conducteurs ayant suivi une formation initiale, accélérée ou continue atteste uniquement la participation aux formations prévues par la loi. Il incombe à souligner qu'aucun droit n'est lié à ce certificat“.

*

2. COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 2

En ce qui concerne les exemptions prévues quant au champ d'application du texte sous avis, la Chambre des Métiers ne peut aucunement accepter le principe selon lequel le projet revêt un caractère plus restrictif que la directive qu'il est censé transposer.

Pour le détail de l'argumentation, elle se permet de renvoyer le lecteur aux considérations d'ordre général.

*

3. PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL relatif à l'instauration d'une commission consultative en vue de la délivrance d'un certificat de formation attestant la qualifica- tion initiale et à la formation continue des conducteurs de cer- tains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs

La Chambre des Métiers constate que le titre du présent projet de règlement grand-ducal n'est pas en phase avec le texte proprement dit de celui-ci. En effet, il ressort de l'article 1er que le projet a „pour objet de régler les modalités de l'examen en vue de l'obtention du certificat de formation attestant des qualifications initiales des conducteurs“, tandis que la formation continue de ceux-ci n'y est point mentionnée. Elle se pose partant la question s'il ne faut pas supprimer du titre les mots „formation continue“, alors qu'ils semblent être superflus.

*

² En effet, le considérant numéro (7) de la directive stipule ce qui suit. „Afin de pouvoir établir que le conducteur remplit ses obligations, les Etats membres devraient délivrer au conducteur un certificat d'aptitude professionnelle, ci-après dénommé „CAP“, attestant sa qualification initiale ou sa formation continue“. Or, ce CAP n'est pas à confondre avec le CATP luxembourgeois.

**4. PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL
relatif aux matières enseignées dans le cadre de la qualification
initiale et de la formation continue des conducteurs de certains
véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou
de voyageurs ainsi qu'aux critères d'agrément pour dispenser
cet enseignement**

Article 4

La Chambre des Métiers constate que l'article 4 est imprécis quant à la définition du cercle de personnes visées par la formation continue. En effet, alors que le présent article ne mentionne que les „titulaires du certificat de formation ou d'un document reconnu comme équivalent“, le commentaire des articles inclut également les conducteurs visés à l'article 4 du projet de loi, à savoir ceux qui sont exemptés de la qualification initiale. Il y a donc lieu de redresser l'article 4 du présent projet pour tenir compte de cette dernière catégorie de conducteurs et de le rendre conforme à l'article 7 de la directive 2003/59/CE.

La Chambre des Métiers est persuadée que le fait d'imposer une formation continue devant être suivie au maximum en deux étapes se révélera trop rigide en pratique. Il convient dès lors de se poser la question si celle-ci ne peut être organisée selon un modèle plus flexible, d'autant plus que la formation n'est pas sanctionnée par un examen et que les conditions requises se limitent uniquement à la participation aux cours. Par ailleurs, la directive prévoit de façon implicite que la formation continue pourra se dérouler en cinq étapes.³

Article 5

La Chambre des Métiers constate que le prix maximum de la formation s'élève à 1.000 euros hors TVA dont deux tiers devront être pris en charge par l'employeur, ce qui équivaut à un montant de 666,67 euros.

Article 24

La Chambre des Métiers se permet de constater qu'il existe un certain nombre de redondances entre le présent article et l'article 3 du projet de règlement grand-ducal relatif à l'instauration d'une commission consultative en vue de la délivrance d'un certificat de formation attestant la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs. Elle se demande s'il n'y a pas lieu de les supprimer en vue de faciliter la lecture des deux textes.

La Chambre des Métiers ne peut approuver les projets sous avis que sous la réserve expresse des observations formulées ci-avant.

Luxembourg, le 26 septembre 2008

Pour la Chambre des Métiers,

Le Directeur,
Paul ENSCH

Le Président,
Roland KUHN

³ La section 4 de l'annexe I de la directive prévoit que la durée des cours de formation continue „est de trente-cinq heures tous les cinq ans, dispensée par périodes de sept heures au minimum“. Ceci revient en fait à prescrire un maximum de cinq étapes.

Service Central des Imprimés de l'Etat

5905/04

N° 5905⁴

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2008-2009

PROJET DE LOI

relatif à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet

- 1. le développement et la diversification économiques et**
- 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie**

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

au sujet du

- 1) Projet de loi et du**
- 2) Projet de règlement grand-ducal du XX 2008 relatif aux matières enseignées dans le cadre de la qualification initiale et la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi qu'aux critères d'agrément pour dispenser cet enseignement et du**
- 3) Projet de règlement grand-ducal du XX 2008 relatif à l'instauration d'une commission consultative en vue de la délivrance d'un certificat de formation attestant la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs**

(11.2.2009)

Le projet de loi sous avis a comme double objectif:

- la transposition de la directive 2003/59/CE du Parlement Européen et du Conseil du 15 juillet 2003 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs, directive qui aurait dû être transposée pour le 10 septembre 2006;
- la création d'un outil efficace dans le cadre de la lutte gouvernementale contre l'insécurité routière qui consiste à combattre avec fermeté le fléau des accidents de la route en renforçant de manière substantielle les mesures et actions en faveur de la sécurité routière.

*

RESUME

La Chambre de Commerce peut souscrire quant au fond aux objectifs du projet de loi et des règlements d'exécution sous avis qui visent une modernisation du transport routier.

Cette modernisation passe par une augmentation du niveau de la sécurité routière et une réduction de consommation des combustibles tout en favorisant l'emploi de ce secteur économique et en revalorisant la profession de conducteur professionnel telle que décrite dans les présents projets.

L'introduction des différentes formations professionnelles, soit initiales, soit continues, contribuera sans aucun doute à atteindre les objectifs définis par les auteurs des projets de loi et projets de règlement grand-ducal.

Il va sans dire que les formations nouvelles imposeront des charges supplémentaires aux entreprises du secteur du transport et de façon générale à toutes les entreprises employant des chauffeurs professionnels.

La Chambre de Commerce tient en particulier à souligner qu'il y a lieu de s'interroger sur le champ d'application ainsi que sur le financement prévus par les auteurs des projets sous avis. Les règlements d'exécution proposés pèchent par leur inexactitude et leur imprécision. Elle regrette en particulier que l'option d'un examen sans obligation d'assister à une formation préalable n'ait pas été retenue. Elle constate également qu'elle n'a pas été impliquée dans l'élaboration du projet de loi alors qu'elle assure les formations du secteur des transports. Elle demande par conséquent d'être associée à la mise en oeuvre pratique de la loi.

*

La Chambre de Commerce ne peut approuver les projets de loi et de règlement grand-ducal que sous réserve de la prise en compte des remarques et propositions formulées dans le présent avis.

Appréciation du projet de loi

	<i>Incidence</i>
Compétitivité de l'économie luxembourgeoise	+*
Impact financier sur les entreprises	-
Transposition de la directive	0
Simplification administrative	-
Impact sur les finances publiques	_*

* Si on tient compte des remarques de la Chambre de Commerce.

Appréciations: ++: très favorable
 +: favorable
 0: neutre
 -: défavorable
 --: très défavorable
 n.a.: non applicable
 n.d.: non disponible

*

1) PROJET DE LOI No 5905

relatif à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie

CONSIDERATIONS GENERALES

La Chambre de Commerce ne peut que saluer l'intention des auteurs du projet de loi de vouloir inscrire le projet sous rubrique dans le cadre d'une revalorisation de la profession de conducteur professionnel tout en favorisant l'insertion professionnelle des conducteurs. Il s'agit en effet d'une modernisation du transport routier qui vise à garantir l'équité de la concurrence, à favoriser l'emploi et à augmenter le niveau de sécurité des transports de marchandises et de voyageurs.

L'ouverture prévue par les auteurs du texte d'intégrer à moyen terme les formations visées par le présent projet de loi qu'ils jugent par ailleurs être un „service d'intérêt économique général“ dans le cadre du système d'éducation nationale est intéressante, parce que la formation modulaire prévue dans le cadre de la réforme de la formation professionnelle peut permettre d'intégrer ces formations dans d'autres formations diplômantes. Cette approche permet d'inclure les formations visées par le présent projet de loi dans le cadre européen du système de crédits ECVET.

Si la Chambre de Commerce souligne la nécessité absolue d'offrir des formations professionnelles supplémentaires aux conducteurs professionnels afin d'améliorer le niveau de la sécurité routière, elle regrette cependant que les choix offerts par la directive 2003/59 soient réduits aux options des cours de 280 heures, voire 140 heures finalement retenues. La Chambre de Commerce déplore que l'option d'un examen sans formation préalable n'ait pas été retenue, ceci afin de faciliter d'éventuels changements d'activité professionnelle sans interruption nécessaire de la carrière professionnelle, voire sans perte de salaire. Cette mesure, tout comme d'éventuels outils de support et d'incitation, pourrait contribuer à palier la pénurie de main-d'oeuvre permanente du secteur des transports. Les formations visant une qualification initiale ou une qualification initiale accélérée devraient être offertes en dehors des heures de travail classiques c'est-à-dire en cours du soir ou pendant les jours libres et les week-ends.

La Chambre de Commerce constate qu'elle n'a pas été impliquée dans les discussions préalables pour définir la formation à mettre en place. Elle regrette cet état des choses, alors qu'elle assure pour l'instant l'essentiel des formations pour le secteur des transports routiers, à savoir:

- formation pour conducteurs de véhicules effectuant des transports de marchandises dangereuses par route (perfectionnement et recyclage) (3.623 certificats délivrés de 1982 à 2008);
- formation pour conseillers à la sécurité pour le transport de marchandises dangereuses par route, rail et voie navigable (199 certificats délivrés de 1999 à 2008);
- formation en ce qui concerne l'arrimage du chargement de marchandises sur les véhicules routiers (319 certificats délivrés de 2006 à 2008);
- formation accélérée pour transporteurs (706 certificats délivrés de 1980 à 2008).

Elle demande dès lors à être impliquée davantage dans la mise en oeuvre de la nouvelle législation.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Concernant l'article 2:

Cet article énumère les catégories de conducteurs professionnels exemptés sous certaines conditions du champ d'application du projet de loi.

La Chambre de Commerce ne peut accepter que le point g) du présent texte soit plus restrictif que le texte de la directive c.-à-d. que „seuls les conducteurs de véhicules dont la masse maximale autorisée, avec ou sans remorque, ne dépasse pas 7,5 tonnes, utilisés pour le transport de matériel ou d'équipement sont exemptés d'office de la qualification initiale et de la formation continue à condition que la conduite du véhicule ne représente pas leur activité principale“. La Chambre de Commerce invite les auteurs du texte à respecter strictement le texte de la directive et par conséquent à enlever toute disposition contraire ou supplémentaire du présent texte.

La Chambre de Commerce s'interroge dans ce même contexte quelle est l'instance prévue pour définir si la conduite d'un véhicule constitue une activité principale et pour trancher en cas de litige et prononcer, le cas échéant, une exemption „lorsque l'impact sur la sécurité routière est considérée comme moindre ou lorsque les exigences de la directive (2003/59/CE) imposeraient une charge économique ou sociale disproportionnée“.

*

**2) PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL
relatif aux matières enseignées dans le cadre de la qualification
initiale et de la formation continue des conducteurs de certains
véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou
de voyageurs ainsi qu'aux critères d'agrément pour dispenser
cet enseignement**

CONSIDERATIONS GENERALES

Le projet de règlement grand-ducal sous rubrique a pour objet de déterminer les modalités de la durée, du financement et de l'accès relatives à la qualification initiale, la qualification initiale accélérée et à la formation continue des conducteurs. Il traite également de la définition des critères d'agrément à remplir par un centre de formation ainsi que la procédure selon laquelle cet agrément est délivré afin de pouvoir dispenser les formations visées.

La Chambre de Commerce ne partage pas l'analyse fournie par les auteurs du texte dans leur exposé des motifs sous l'article 1.2. consacré au financement selon lequel „il est à noter que l'image de profession de conducteur se révèle à l'heure actuelle insuffisamment attrayante pour remédier à la pénurie constante de conducteurs professionnels. Ce manque d'attractivité s'explique notamment par un environnement des conditions de travail qui deviennent de plus en plus dures (malgré les avancées en matière de temps de conduite), par un salaire qui n'est guère prometteur, par une concurrence accrue et par des perspectives non encourageantes“.

Le passage fait l'impasse sur toutes les améliorations effectuées par les ressortissants en matière de régulation des conditions de travail et de rémunération pendant les dernières années.

Aussi, la Chambre de Commerce s'interroge-t-elle s'il est opportun de prévoir une participation majoritaire des entreprises au financement des formations prescrites par le projet de loi précité quand les auteurs estiment que les mêmes formations sont à considérer comme service d'intérêt économique national.

Pour ce qui est de son rôle dans la formation des chauffeurs professionnels, la Chambre de Commerce renvoie à ses remarques y relatives dans les considérations générales sur le projet de loi.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Concernant l'article 4

Les auteurs du projet de règlement grand-ducal indiquent que la formation continue prévue à l'article 3 du projet de loi est organisée par un centre de formation agréé. Ceci est prévu pour les parties pratiques et mécaniques d'une formation. La Chambre de Commerce estime cependant que, vu que certaines entreprises, voire fédérations assurent à l'heure actuelle différentes formations ainsi que leur prise en charge financière, il y a lieu de régler la reconnaissance de ces formations, entière ou partielle dans le cadre du présent projet de règlement grand-ducal. Elle plaide également pour la prise en compte de formations continues – et du financement y relatif – prévues éventuellement dans des conventions collectives existantes.

Concernant l'article 5

La Chambre de Commerce s'étonne que le présent projet de règlement grand-ducal renseigne sur un prix maximum à appliquer par cycle de formation alors que de nombreux détails ne sont pas encore fixés. En ce qui concerne le partage prévu de 1/3 pour le salarié et 2/3 pour l'employeur, elle s'exprime en faveur d'un partage à parts égales entre les trois parties engagées que sont l'entreprise, l'Etat et le salarié.

La Chambre de Commerce tient à rappeler dans ce contexte que les entreprises assurent en plus des frais mentionnés dans le paragraphe précédent d'autres frais liés à la formation continue, tels que ceux liés à l'absence du salarié de l'entreprise pendant la durée de sa formation, qui, comme il est remarqué plus haut dans le présent avis, est qualifiée par les auteurs mêmes du présent texte comme un service d'intérêt économique national.

Si les auteurs maintiennent la répartition de frais initialement prévue, la Chambre de Commerce demande à ce qu'un avenant au contrat de travail oblige le salarié à rembourser une partie des frais engendrés pour l'entreprise dans le cas d'un départ volontaire du salarié endéans les 12 mois suivant la formation.

Concernant l'article 6

La Chambre de Commerce rend attentif au fait que le certificat de capacité professionnelle mentionné sous le point (6) et prévu par la directive 96/26/CE du Conseil, du 29 avril 1996, concernant l'accès à la profession de transporteur de marchandises et de transporteur de voyageurs par route ainsi que la reconnaissance mutuelle des diplômes, certificats et autres titres visant à favoriser l'exercice effectif de la liberté d'établissement de ces transporteurs dans le domaine des transports nationaux et internationaux, relatif aux examens visés à l'article 3 risque fortement d'être confondu avec d'autres certificats prévus au Luxembourg, notamment le CCP créé dans le cadre de la récente réforme de la formation professionnelle. La Chambre de Commerce estime qu'il y a lieu de mentionner cette différence pour des raisons de sécurité juridique.

Concernant l'article 14

La Chambre de Commerce constate que les auteurs du texte prévoient que les cours de qualification initiale et de formation continue doivent être offerts, en dehors des trois langues officielles du pays, en langue portugaise. Elle rend attentif aux conséquences possibles au niveau juridique et organisationnel.

Concernant l'annexe

Les auteurs fournissent une liste des matières enseignées pendant les différentes formations.

La Chambre de Commerce demande à pouvoir participer activement au développement des curricula et des plans de formation ainsi qu'à la fixation des tarifs appliqués par les différents intervenants des formations, compte tenu de son expérience en matière d'organisation de formations destinées au secteur des transports.

*

3) PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL

relatif à l'instauration d'une commission consultative en vue de la délivrance d'un certificat de formation attestant la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs

Le projet de règlement grand-ducal sous avis prévoit l'instauration d'une commission consultative et définit ses attributions, sa composition et son fonctionnement. Sont réglées en même temps les modalités de l'examen en vue de l'obtention d'un certificat de formation attestant la qualification initiale et initiale accélérée des conducteurs de certains véhicules routiers affectés au transport de marchandises ou de voyageurs.

La Chambre de Commerce constate que le projet de règlement grand-ducal sous avis est de par son objet étroitement lié au projet de loi transposant la directive 2003/59/CE relative à la qualification des conducteurs et que la commission consultative visée devrait trouver sa base légale dans le projet de loi sous avis. Le projet de loi reste cependant muet à cet égard.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Concernant l'article 3

Cet article définit les missions attribuées à la commission consultative prévue dans le présent projet de règlement grand-ducal mais manque de définir les modalités et les délais à respecter.

La Chambre de Commerce suggère d'ajouter aux attributions citées le texte suivant: „conseiller le et rapporter au Ministre ayant le transport dans ses attributions“.

Concernant l'article 4

Le secrétaire de la commission consultative prévu dans cet article est nommé par le ministre. Il y a lieu de s'interroger s'il est à prendre en considération pour définir la validité d'une délibération décrite à l'article 5, voire pour constituer le quorum.

La durée du mandat des membres devrait être définie.

Concernant l'article 5

A l'article 4 est indiqué qu'à chaque membre effectif de la commission est adjoint un membre suppléant appelé à le remplacer en cas d'empêchement. La Chambre de Commerce s'interroge par conséquent pourquoi l'article 5 indique que le président désignera son remplaçant parmi les membres effectifs (présents?) en cas d'empêchement. La Chambre de Commerce estime que le quorum nécessaire aux délibérations valables doit être porté à 5 membres présents (sur un total de 9 membres).

Les modalités de vote, telles majorité simple, procédure en cas d'égalité des voix, devraient être définies dans le présent projet de règlement grand-ducal.

La Chambre de Commerce fait remarquer que, selon les auteurs, le projet de règlement grand-ducal traite entre autres de „la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs“ alors que ce sujet n'est traité sous aucune forme dans le texte sous avis.

La Chambre de Commerce estime que le titre devrait être changé en conséquence et s'interroge si ce sujet sera traité dans un autre texte.

Concernant l'article 8

La Chambre de Commerce estime que, dans un souci de transparence, il y a lieu d'indiquer la fréquence, voire les dates des examens ainsi que les périodes, voire les horaires des formations.

*

La Chambre de Commerce, après consultation de ses ressortissants, ne peut approuver les projets de loi et de règlement grand-ducal que sous réserve de la prise en compte des remarques et propositions formulées dans le présent avis.

Service Central des Imprimés de l'Etat

5905/05

N° 5905⁵

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2008-2009

PROJET DE LOI

relatif à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet

- 1. le développement et la diversification économiques et**
- 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie**

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(17.3.2009)

Par dépêche datée du 20 mai 2008, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a fait parvenir au Conseil d'Etat le projet de loi susmentionné, élaboré par le ministre des Transports. Le texte du projet de loi était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles ainsi que d'une fiche financière. Etaient joints également deux projets de règlement grand-ducal sur lesquels le Conseil d'Etat se penchera une fois le projet de loi adopté sous objet.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat a été saisi de quatre avis, le premier de la Chambre de travail qui lui est parvenu par dépêche du 29 juillet 2008, le deuxième de la Chambre d'agriculture, communiqué le 27 août 2008, le troisième de la Chambre des métiers, par dépêche du 9 octobre 2008, et le dernier de la Chambre de commerce, par dépêche du 10 mars 2009.

D'une manière générale, il faut relever que les trois textes s'inscrivent dans la démarche globale du Gouvernement de lutter contre l'insécurité routière. Il y est prévu de transposer en droit national la directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2003 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs.

*

EXAMEN DES ARTICLES*Article 1er*

Cet article concerne la qualification initiale et la formation continue des conducteurs ainsi que le champ d'application de la loi et reprend les dispositions contenues dans la directive. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat, sauf que celui-ci constate qu'au premier alinéa, lettre b, le texte ne reproduit pas les termes „ou utilisés“ figurant dans la directive à transposer. Il y a donc lieu d'ajouter ces termes, à défaut de quoi le Luxembourg s'exposerait au reproche de transposer de manière incorrecte la directive sur ce point.

Article 2

A part le point g), cet article reprend quasi mot pour mot les exemptions du champ d'application contenues dans la directive. En ce qui concerne en particulier le point g), il appert que le texte retenu par les auteurs prévoit des dispositions plus restrictives que celles proposées par la directive. En effet, il est prévu que seuls les conducteurs des véhicules dont la masse maximale autorisée, avec ou sans

remorque, ne dépasse pas 7,5 tonnes ne tombent pas sous les dispositions de la loi, à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas leur activité principale.

Figure encore une autre exemption à la fin de cet article, qui concerne certaines dispenses de formation et de qualification si ces dernières constituent une charge économique ou sociale disproportionnée ou si l'impact potentiel sur la sécurité routière est moins important. Cette disposition a été négociée spécialement par le Gouvernement luxembourgeois sur la base d'un considérant de la directive, et ce après adoption de la directive.

Le Conseil d'Etat se doit de rappeler que les considérants d'une directive n'ont aucune valeur juridique propre. Ils contribuent simplement à faciliter l'interprétation des articles des directives auxquels ils se rattachent et qui priment sur les considérants en cas de contradiction. Etant donné que la disposition figurant au dernier alinéa de l'article sous examen n'est pas conforme au dispositif de la directive à transposer, le Conseil d'Etat doit s'y opposer formellement. Il émet pour le surplus des doutes quant à la limite introduite au point g) du même article du fait que ce point ne semble pas répondre à l'esprit de la directive qui s'inscrit dans une optique d'amélioration de la sécurité des transports.

Article 3

Désormais, l'attestation d'une qualification initiale ou d'une formation continue constitue une *conditio sine qua non* pour l'exercice de l'activité de conduite des véhicules visés à l'article 1er et la qualification en question doit être dispensée dans un centre de formation agréé.

D'après le principe de subsidiarité, la détermination du détail des formations est du ressort des autorités nationales, qui doivent prévoir la possibilité de suivre des cours et celle de participer à un examen. Suite à ce qui précède, les auteurs du texte proposent de créer la base légale pour mettre en place deux formations distinctes, une qualification initiale et une qualification initiale accélérée, toutes les deux sanctionnées par un examen, dont les modalités seront précisées par règlement grand-ducal. Il est encore prévu d'instaurer une troisième formation, continue celle-là, qui devient obligatoire pour tous les conducteurs visés à l'article 1er. L'organisation de cette formation est également précisée par règlement grand-ducal. Ces dispositions ainsi que les autres qui se trouvent à la suite de cet article trouvent l'accord du Conseil d'Etat.

Le Conseil d'Etat propose toutefois de faire abstraction de la notion de „service d'intérêt économique général“, alors que la détermination des conditions de formation relève des missions de police de l'Etat en matière de politique de transport et de sécurité routière, au cadre desquelles la prédite notion est étrangère.

Article 4

Cet article se propose de préserver les droits acquis par les conducteurs déjà titulaires d'un permis de conduire depuis un certain temps. Par contre, ces personnes ne sont pas exemptées de la formation continue. Le Conseil d'Etat ne peut approuver cette façon de procéder qu'à condition qu'elle s'applique pour l'avenir. Or, le texte prévu au point a) introduit une rétroactivité, en ce qu'il prévoit une exemption de l'obligation de qualification initiale pour les conducteurs titulaires d'un permis d'une des catégories y énoncées, délivré avant le 10 septembre 2008. En érigeant l'absence d'une telle qualification en infraction, les auteurs du texte enfreignent les prescriptions de l'article 14 de la Constitution qui exclut toute rétroactivité en matière pénale. Sous peine d'opposition formelle, le Conseil d'Etat exige que les termes „le 10 septembre 2008“ soient remplacés par ceux de „l'entrée en vigueur de la présente loi“.

Article 5

Comme l'article sous rubrique est repris à la lettre de la directive et comme le contenu ne donne pas lieu à observation, le Conseil d'Etat marque son assentiment. Suite à l'ajout exigé ci-avant sous l'article 1er, il échet toutefois de faire figurer au deuxième alinéa de l'article sous examen les termes „ou utilisés“ à la suite du terme „employés“.

Article 6

Le texte de cet article soulève un certain nombre de problèmes.

A la lecture des trois premiers alinéas de ce texte, il appert que le Gouvernement pourra charger un ou plusieurs organismes publics ou privés d'organiser les formations prescrites par les articles qui précèdent. Afin d'obtenir l'agrément prévu à cette fin, un tel organisme doit disposer d'un centre de

formation qui doit remplir un certain nombre de conditions figurant au deuxième tiret du deuxième alinéa de l'article sous revue. Or, au dernier alinéa de cet article, il est prévu que le Gouvernement est autorisé à acquérir des terrains et à „faire procéder à l'aménagement de l'infrastructure requise pour dispenser cette formation“. De deux choses l'une: soit chaque organisme doit disposer d'un propre centre de formation, soit le Gouvernement réalise un tel centre et charge de son exploitation un organisme public ou privé déterminé.

Le Conseil d'Etat constate d'ailleurs que les conditions d'agrément des centres de formation, telles qu'énoncées dans ladite annexe, ne figurent pas dans le projet sous avis. Or, ces conditions constituent une restriction à la liberté de commerce et relèvent du domaine de la loi formelle de par l'article 11, paragraphe 6 de la Constitution. Le Conseil d'Etat exige donc sous peine d'opposition formelle que les prescriptions de l'annexe I, section 5 de la directive 2003/59/CE soient transposées dans le cadre de la future loi sous examen.

Le dernier alinéa pose encore problème dans la mesure où le Gouvernement est autorisé à acquérir des terrains et à procéder à des travaux d'infrastructure. Si le montant de ces acquisitions foncières et travaux était en dessous du seuil fixé, en vertu de l'article 99 de la Constitution, à l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat, point n'est besoin de prévoir cette autorisation dans le cadre de la loi. Si, en revanche, le montant en question était supérieur à ce seuil, le Conseil d'Etat devrait s'opposer formellement à un texte qui ne prévoit pas le montant maximal des dépenses à envisager. En l'état actuel, l'alinéa en cause est dès lors à supprimer.

Article 7

Cet article concerne diverses dispositions pénales en cas d'irrégularités avérées.

Pour des raisons de cohérence et de lisibilité, le Conseil d'Etat aurait une nette préférence à voir amender l'article 7 comme suit:

„Art. 7. Dispositions pénales

(1) Toute personne soumise aux obligations instaurées par la présente loi, qui conduit un véhicule sur les voies publiques sans y satisfaire est condamnée à une peine d'emprisonnement de huit jours à 3 ans et à une amende de 251 à 10.000 euros ou à une de ces peines seulement.

Est puni des mêmes peines le fait de tolérer comme propriétaire ou détenteur d'un véhicule la conduite de ce véhicule sur les voies publiques par une personne ne remplissant pas les conditions de qualification visées à l'article 3 de la présente loi.

(2) Tout conducteur soumis aux obligations instaurées par la présente loi doit exhiber sur réquisition des agents chargés du contrôle de la circulation routière les documents attestant qu'il a rempli ces mêmes obligations. Toute personne qui n'obtempère pas à une telle réquisition est punie d'une amende de 25 à 250 euros.

Toutefois l'amende peut être remplacée par un avertissement taxé dans les conditions de l'article 15 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

(3) Les agents de l'Administration des douanes et accises agissant dans le cadre des contrôles de véhicules effectués dans l'exercice des fonctions qui leur sont conférées par la législation sur les transports routiers et la circulation routière sont chargés de contrôler l'exécution des dispositions de la présente loi et de ses règlements d'exécution et de dresser procès-verbal des infractions.“

Article 8

Sans observation.

Article 9

Par le biais de cet article, les auteurs du projet proposent de reclasser le terrain déjà visé à l'article 6, afin de pouvoir y implanter un centre de formation. Cette disposition ne peut pas trouver l'accord du Conseil d'Etat. En effet, cet article constitue une entorse au droit commun en matière d'aménagement du territoire. Le Conseil d'Etat exige de s'en tenir au respect des règles et procédures prescrites entre autres par la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement

urbain et de supprimer l'article sous examen, qui prive d'ailleurs les citoyens et les communes du droit de soumettre le reclassement en question à l'appréciation du juge administratif.

Dans la foulée de ce reclassement, l'article sous revue prévoit encore *in fine* un règlement grand-ducal pour définir le centre de formation à réaliser sur les terrains domaniaux en question, ce qui est tout à fait incohérent par rapport au texte de l'article 6 du projet qui crée une base légale en vue de prendre un règlement grand-ducal pour déterminer les infrastructures et l'équipement du centre de formation.

Article 10

Cet article modifie la loi du 21 décembre 2007 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 2008 afin que le Gouvernement puisse disposer des moyens budgétaires nécessaires à la construction d'un centre de formation dont le coût devrait se situer à quelque 6,5 millions d'euros. Etant donné que le budget de l'Etat n'est valable que pour un an, il y a lieu de procéder à cet effet à la modification de la loi du 19 décembre 2008 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 2009.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 17 mars 2009.

Pour le Secrétaire général,

L'Attaché,

Yves MARCHI

Le Président,

Alain MEYER

5905/06

N° 5905⁶

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2008-2009

PROJET DE LOI

relatif à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet

- 1. le développement et la diversification économiques et**
- 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie**

* * *

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
<i>Amendements adoptés par la Commission des Transports</i>	
1) Dépêche du Président de la Chambre des Députés au Président du Conseil d'Etat (24.3.2009).....	1
2) Texte coordonné.....	5

*

**DEPECHE DU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES
AU PRESIDENT DU CONSEIL D'ETAT**

(24.3.2009)

Monsieur le Président,

Me référant à l'article 19 (2) de la loi du 12 juillet 1996 portant réforme du Conseil d'Etat, j'ai l'honneur de vous soumettre ci-après une série d'amendements au projet de loi sous rubrique, amendements adoptés par la Commission des Transports lors de sa réunion du 23 mars 2009.

Je vous joins, à titre indicatif, un texte coordonné tenant compte des propositions d'amendements de la Chambre des Députés (en italique) et des propositions de texte du Conseil d'Etat que la commission a fait siennes (en gras ou barré).

*

TEXTE DES AMENDEMENTS**1. Amendements portant sur l'article 2***1.1. Libellé proposé de la lettre g):*

„g) des véhicules transportant du matériel ou de l'équipement, à utiliser dans l'exercice du métier de leur conducteur, à condition que la conduite du véhicule ne représente pas l'activité principale du conducteur.“

Commentaire:

L'article 2 énumère les conducteurs qui sont exemptés du champ d'application du présent projet de loi. Il importe de préciser que ces exemptions sont reprises littéralement de la directive 2003/59/CE susmentionnée.

Seule la lettre g) était plus restrictive par rapport à la directive précitée en ce sens qu'elle prévoyait que seuls les conducteurs des véhicules dont la masse maximale autorisée, avec ou sans remorque, ne dépasse pas 7,5 tonnes, utilisés pour le transport de matériel ou d'équipement sont exemptés d'office de la qualification initiale et de la formation continue à condition que la conduite du véhicule ne représente pas leur activité principale.

Le Conseil d'Etat émet des doutes à l'encontre de cette extension du champ d'application, disposition qui s'inspire de la législation belge. Les Chambres de Commerce et des Métiers partagent l'avis du Conseil d'Etat et signalent qu'elles ne peuvent pas accepter que le point g) soit plus restrictif que le texte de la directive et elles invitent les auteurs du texte à supprimer cette condition supplémentaire.

La commission parlementaire a estimé indiqué de reprendre littéralement la teneur de la lettre g) de la directive à transposer.

1.2. Le dernier alinéa de l'article sous examen est biffé:

~~„Dans des cas exceptionnels, le ministre ayant dans ses attributions les transports, désigné ci-après „le ministre“ peut dispenser un conducteur des qualifications et des formations prévues par la présente loi, si celle-ci imposeraient une charge économique ou sociale disproportionnée et lorsque l'impact sur la sécurité routière est considéré comme moindre.“~~

Commentaire:

Dans son avis, le Conseil d'Etat s'oppose formellement contre la reprise du considérant 22 de la directive 2003/59/CE précitée dans le corps de texte du projet de loi sous rubrique autorisant le Ministre des Transports de dispenser, dans des cas exceptionnels, un conducteur des qualifications et des formations requises, si celles-ci imposaient une charge économique ou sociale disproportionnée et lorsque l'impact sur la sécurité routière est considéré comme moindre. Il estime que cette exception n'est pas conforme au dispositif de la directive à transposer.

En supprimant cette disposition, la commission se rallie à l'avis du Conseil d'Etat.

2. Amendements portant sur l'article 6

Libellé proposé de l'article 6:

„(1) Le Gouvernement peut charger de l'exclusivité des formations prévues par la présente loi un ou plusieurs organismes publics ou privés. Les organismes doivent être titulaires d'un agrément délivré par le ministre.

(2) Cet agrément n'est accordé que sur demande écrite. La demande doit être accompagnée des pièces suivantes:

- un programme de qualification et de formation adéquat précisant les matières enseignées et indiquant le plan d'exécution et les méthodes d'enseignement envisagées;
- les qualifications des enseignants;
- des informations sur les locaux où les cours ont lieu, sur les matériaux pédagogiques, sur les moyens mis à disposition pour les travaux pratiques, sur le parc de véhicules utilisés;
- les conditions de participation aux cours.

(3) Pour l'enseignement théorique et pratique de la qualification initiale et de la formation continue, les enseignants doivent remplir les conditions suivantes:

- être titulaire depuis trois ans au moins des catégories de permis de conduire requises pour la conduite des véhicules faisant l'objet des cours de formation enseignés;
- justifier d'une pratique régulière de la conduite de ces véhicules;
- posséder les qualités physiques, intellectuelles et morales nécessaires;
- être titulaire d'une formation à la sécurité et à la santé.

(4) Aux fins de l'obtention de l'agrément, l'organisme doit

- avoir fait l'objet d'une certification d'assurance-qualité;
- exploiter un centre de formation qui comporte des pistes d'exercices ainsi qu'un immeuble abritant des services administratifs, des salles de formation et des installations sanitaires en nombre

suffisant répondant à des critères appropriés de sécurité et aux exigences des cours de formation dispensés.

(5) Le ministre peut charger une commission et nommer des experts pour procéder aux vérifications requises et pour émettre un avis en vue de la délivrance de l'agrément.

(6) L'agrément peut être retiré ou suspendu si les conditions d'agrément ne sont plus remplies.

(7) L'agrément du centre est requis en cas d'établissement nouveau et en cas de modernisation, de réaménagement ou d'extension importants intervenant ultérieurement.

(8) Les frais de la procédure d'agrément sont à charge du requérant.

(9) Les modalités de mise en place de la certification d'assurance-qualité et le détail des conditions auxquelles doivent répondre les enseignants, les matières à enseigner ainsi que les infrastructures et l'équipement du centre sont déterminés par règlement grand-ducal."

Commentaires:

L'article 6 arrête, entre autres, les conditions à remplir en vue de l'obtention de l'agrément pour être autorisé à dispenser les formations prévues par le présent projet de loi. Dans son avis, le Conseil d'Etat signale que pour des raisons de liberté de commerce l'ensemble des prescriptions d'agrément des centres de formation, telles qu'énoncées à l'annexe I, section 5, de la directive à transposer, doivent figurer au projet de loi sous rubrique.

Sous peine d'opposition formelle, le Conseil d'Etat exige également de supprimer le dernier alinéa de l'article 6 autorisant le Gouvernement à acquérir les terrains en vue de l'aménagement de l'infrastructure du futur centre de formation. Sous réserve que le prix de l'acquisition des terrains ne dépasse pas le seuil légalement arrêté par le législateur, le Conseil d'Etat signale qu'il n'est point besoin de prévoir cette autorisation dans le cadre d'une loi.

De surplus, l'article 6 permet au Gouvernement de charger un ou plusieurs organismes publics ou privés de l'exclusivité de l'organisation des différentes formations.

Dans ce contexte, le Conseil d'Etat se heurte à une incohérence de l'article 6 où il est indiqué que tout organisme agréé doit disposer d'un centre de formation satisfaisant à un nombre de conditions prévues à ce même article. Or, le Conseil d'Etat signale qu'au dernier alinéa de l'article il est prévu que le Gouvernement est autorisé à acquérir des terrains et „à faire procéder à l'aménagement de l'infrastructure requise pour dispenser cette formation“. Le Conseil d'Etat indique que soit, chaque organisme doit disposer d'un propre centre de formation, soit le Gouvernement réalise un tel centre et charge de son exploitation un organisme public ou privé. Dans un souci de remédier à cette incohérence, il est procédé à l'article 6, paragraphe 5, deuxième tiret, à une modification de texte en remplaçant les termes de „disposer d'un“ par ceux de „exploiter un“.

Suite aux observations du Conseil d'Etat, la Commission des Transports propose de procéder à une refonte de cet article et de le subdiviser en paragraphes afin d'améliorer sa lisibilité.

3. Amendement portant sur l'article 8

Libellé proposé des lettres b) et c):

- „b) les conducteurs visés à l'article 4, sous a), dans les cinq ans qui suivent la date de l'entrée en vigueur de la présente loi;
- c) les conducteurs visés à l'article 4, sous b), dans les cinq ans qui suivent la date de l'entrée en vigueur de la présente loi.“

Commentaire:

L'article 8 fixe les dates où les conducteurs visés à l'article 4 du projet de loi sous examen doivent pour la première fois avoir suivi une formation continue.

Même en absence d'une observation du Conseil d'Etat et des Chambres professionnelles, la Commission des Transports est d'avis qu'il convient d'amender le présent article afin de tenir compte des conducteurs qui ont effectué, jusqu'à l'entrée en vigueur du présent projet de loi, une formation facultative, ou les chauffeurs des entreprises de transport en commun ayant participé aux formations

prévues dans le cadre des contrats de service public conclus entre le Ministre des Transports et les entreprises de transport aux termes de la loi modifiée du 29 juin 2004 portant sur les transports publics.

4. Amendement de l'article 9

Libellé proposé:

„Les terrains domaniaux inscrits sous le numéro cadastral 44/7745 dans la section B de la Commune de Sanem, acquis en vue de l'implantation d'activités industrielles en vertu de la loi du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie, telle qu'elle a été modifiée par la loi du 21 février 1997, en vigueur au moment de l'acquisition, sont réaffectés à la réalisation d'un centre de formation dont question à l'article 6.“

Commentaire:

Cet article vise à réaffecter le terrain domanial acquis en vue d'une implantation d'activités industrielles à des fins commerciales. En effet, les terrains en question ont été acquis sur base de l'article 13 de la loi-cadre de développement et de diversification économiques du 27 juillet 1993 telle qu'elle a été modifiée dans la suite. Cette base légale prescrit pour le site une affectation industrielle qui doit être changée en vue de suffire aux critères de la mise en place d'un centre de formation.

Dans l'objectif de suivre partiellement les recommandations du Conseil d'Etat, il est proposé d'amender l'article en question en introduisant une référence à l'article 6 du présent projet de loi qui crée la base légale en vue de prendre un règlement grand-ducal pour déterminer les infrastructures et l'équipement du centre de formation.

*

Au nom de la Commission précitée, je vous saurais gré de bien vouloir me faire parvenir dans les meilleurs délais l'avis complémentaire du Conseil d'Etat sur les amendements exposés ci-dessus.

Copie de la présente est envoyée pour information à Monsieur Lucien Lux, Ministre des Transports, et à Madame Octavie Modert, Secrétaire d'Etat aux Relations avec le Parlement.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération très distinguée.

Le Président de la Chambre des Députés,
Lucien WEILER

*

TEXTE COORDONNE

PROJET DE LOI

relatif à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet

- 1. le développement et la diversification économiques et**
- 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie**

Art. 1er.– *Champ d'application*

La présente loi s'applique à l'activité de conduite:

- a) des ressortissants d'un Etat membre de l'Union européenne, et
- b) des ressortissants d'un pays tiers employés **ou utilisés** par une entreprise établie au Grand-Duché de Luxembourg,

ci-après dénommés „conducteurs“ effectuant des transports par route sur la voie publique du Grand-Duché de Luxembourg, au moyen de:

- véhicules requérant la détention d'un permis de conduire d'une des catégories C1, C1 + E, C ou C + E, telles que définies par la directive 2006/126/CE ou un permis reconnu comme équivalent;
- véhicules requérant la détention d'un permis de conduire d'une des catégories D1, D1 + E, D ou D + E, telles que définies par la directive 2006/126/CE ou un permis reconnu comme équivalent.

Art. 2.– *Exemptions*

La présente loi ne s'applique pas aux conducteurs:

- a) des véhicules dont la vitesse maximale autorisée par construction ne dépasse pas 45 km/h;
- b) des véhicules affectés aux services de l'armée, de la protection civile, des services d'incendie et de la Police Grand-ducale, ou placés sous la responsabilité de ceux-ci;
- c) des véhicules subissant des essais sur route à des fins d'amélioration technique, de réparation ou d'entretien ainsi que des véhicules neufs ou transformés non encore mis en circulation;
- d) des véhicules utilisés en cas d'urgence ou affectés à des missions de sauvetage;
- e) des véhicules utilisés lors de l'apprentissage et de l'examen pratiques en vue de l'obtention d'un permis de conduire ou dans le cadre des formations en vue de l'obtention du certificat de formation prévu à l'article 3 de la présente loi;
- f) des véhicules utilisés pour des transports non commerciaux de voyageurs ou de biens à des fins privées;
- g) *des véhicules transportant du matériel ou de l'équipement, à utiliser dans l'exercice du métier de leur conducteur, à condition que la conduite du véhicule ne représente pas l'activité principale du conducteur.*

~~Dans des cas exceptionnels, le ministre ayant dans ses attributions les transports, désigné ci-après „le ministre“ peut dispenser un conducteur des qualifications et des formations prévues par la présente loi, si celle-ci imposeraient une charge économique ou sociale disproportionnée et lorsque l'impact sur la sécurité routière est considéré comme moindre.~~

Art. 3.– *Qualification initiale et formation continue*

L'activité de conduite, telle que définie à l'article 1er, est subordonnée à une obligation de qualification initiale et à une obligation de formation continue. Ces formations, ~~étant considérées comme un service d'intérêt économique général,~~ doivent être dispensées dans un centre de formation agréé, ci-après dénommé „le centre“, par le ministre. A cette fin, il est prévu:

1. un système de qualification initiale

La qualification initiale comporte la fréquentation obligatoire de cours de formation dont le programme et les modalités sont déterminés par règlement grand-ducal.

La qualification initiale se clôture par un examen théorique dont les modalités sont déterminées par règlement grand-ducal.

En cas de réussite de cet examen, la qualification initiale est sanctionnée par la délivrance d'un certificat de formation selon les modalités à déterminer par règlement grand-ducal.

2. un système de qualification initiale accélérée

La qualification initiale accélérée comporte la fréquentation obligatoire de cours de formation dont le programme et les modalités sont déterminés par règlement grand-ducal.

La qualification initiale accélérée se clôture par un examen théorique dont les modalités sont déterminées par règlement grand-ducal.

En cas de réussite de cet examen, la qualification initiale accélérée est sanctionnée par la délivrance d'un certificat de formation selon les modalités à déterminer par règlement grand-ducal.

3. un système de formation continue

La formation continue comporte la fréquentation obligatoire de cours de formation dont le programme et les modalités sont déterminés par règlement grand-ducal.

La formation continue est sanctionnée par la délivrance d'un certificat de formation selon les modalités à déterminer par règlement grand-ducal.

Les certificats de formation dont question ci-avant correspondent au niveau 2 de la structure des niveaux de formation prévue à l'annexe I de la décision 85/368/CEE du Conseil du 16 juillet 1958 concernant la correspondance des qualifications de formation professionnelle entre Etats membres des Communautés européennes.

Art. 4.– Conducteurs exemptés de la qualification initiale

Sont exemptés de l'obligation de qualification initiale, les conducteurs qui sont:

- a) titulaire d'un permis de conduire d'une des catégories D1, D1 + E, D ou D + E ou d'un permis reconnu comme équivalent, délivré avant **l'entrée en vigueur de la présente loi**;
- b) titulaire d'un permis de conduire d'une des catégories C1, C1 + E, C ou C + E ou d'un permis reconnu comme équivalent, délivré avant **l'entrée en vigueur de la présente loi**.

Art. 5.– Lieu de la formation

Les conducteurs visés à l'article 1er, sous a), qui ont leur résidence normale, telle que définie par la directive 2006/126/CE précitée, au Grand-Duché de Luxembourg, obtiennent la qualification initiale prévue à l'article 3, sous 1. ou la qualification initiale accélérée prévue à l'article 3, sous 2. au Grand-Duché de Luxembourg.

Les conducteurs visés à l'article 1er, sous b) qui sont soit, employés **ou utilisés** par une entreprise établie au Grand-Duché de Luxembourg soit, titulaires d'un permis de travail délivré par les autorités compétentes luxembourgeoises, obtiennent ces qualifications au Grand-Duché de Luxembourg.

Les conducteurs visés à l'article 1er, sous a) et b), suivent la formation continue prévue à l'article 3, sous 3., dans l'Etat membre de l'Union européenne où ils ont leur résidence normale ou dans l'Etat membre où ils travaillent.

Art. 6.– Organismes de formation

(1) *Le Gouvernement peut charger de l'exclusivité des formations prévues par la présente loi un ou plusieurs organismes publics ou privés. Les organismes doivent être titulaires d'un agrément délivré par le ministre.*

(2) *Cet agrément n'est accordé que sur demande écrite. La demande doit être accompagnée des pièces suivantes:*

- un programme de qualification et de formation adéquat précisant les matières enseignées et indiquant le plan d'exécution et les méthodes d'enseignement envisagées;
- les qualifications des enseignants;
- des informations sur les locaux où les cours ont lieu, sur les matériaux pédagogiques, sur les moyens mis à disposition pour les travaux pratiques, sur le parc de véhicules utilisés;
- les conditions de participation aux cours.

(3) Pour l'enseignement théorique et pratique de la qualification initiale et de la formation continue, les enseignants doivent remplir les conditions suivantes:

- être titulaire depuis trois ans au moins des catégories de permis de conduire requises pour la conduite des véhicules faisant l'objet des cours de formation enseignés;
- justifier d'une pratique régulière de la conduite de ces véhicules;
- posséder les qualités physiques, intellectuelles et morales nécessaires;
- être titulaire d'une formation à la sécurité et à la santé.

(4) Aux fins de l'obtention de l'agrément, l'organisme doit

- avoir fait l'objet d'une certification d'assurance-qualité;
- exploiter un centre de formation qui comporte des pistes d'exercices ainsi qu'un immeuble abritant des services administratifs, des salles de formation et des installations sanitaires en nombre suffisant répondant à des critères appropriés de sécurité et aux exigences des cours de formation dispensés.

(5) Le ministre peut charger une commission et nommer des experts pour procéder aux vérifications requises et pour émettre un avis en vue de la délivrance de l'agrément.

(6) L'agrément peut être retiré ou suspendu si les conditions d'agrément ne sont plus remplies.

(7) L'agrément du centre est requis en cas d'établissement nouveau et en cas de modernisation, de réaménagement ou d'extension importants intervenant ultérieurement.

(8) Les frais de la procédure d'agrément sont à charge du requérant.

(9) Les modalités de mise en place de la certification d'assurance-qualité et le détail des conditions auxquelles doivent répondre les enseignants, les matières à enseigner ainsi que les infrastructures et l'équipement du centre sont déterminés par règlement grand-ducal.

Art. 7.– Dispositions pénales

(1) Toute personne soumise aux obligations instaurées par la présente loi, qui conduit un véhicule sur les voies publiques sans y satisfaire est condamnée à une peine d'emprisonnement de huit jours à 3 ans et à une amende de 251 à 10.000 euros ou à une de ces peines seulement.

Est puni des mêmes peines le fait de tolérer comme propriétaire ou détenteur d'un véhicule la conduite de ce véhicule sur les voies publiques par une personne ne remplissant pas les conditions de qualification visées à l'article 3 de la présente loi.

(2) Tout conducteur soumis aux obligations instaurées par la présente loi doit exhiber sur réquisition des agents chargés du contrôle de la circulation routière les documents attestant qu'il a rempli ces mêmes obligations. Toute personne qui n'obtempère pas à une telle réquisition est punie d'une amende de 25 à 250 euros.

Toutefois l'amende peut être remplacée par un avertissement taxé dans les conditions de l'article 15 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

(3) Les agents de l'Administration des douanes et accises agissant dans le cadre des contrôles de véhicules effectués dans l'exercice des fonctions qui leur sont conférées par la législation sur les transports routiers et la circulation routière sont chargés de contrôler l'exécution des dispositions de la présente loi et de ses règlements d'exécution et de dresser procès-verbal des infractions.

Art. 8.– Dispositions transitoires

Les conducteurs suivants doivent suivre une première formation continue:

- a) les titulaires d'un certificat de formation visé à l'article 3 sous 1. et 2., dans les cinq ans qui suivent la date de délivrance du certificat de formation;

- b) les conducteurs visés à l'article 4, sous a), dans les cinq ans qui suivent la date de l'entrée en vigueur de la présente loi;
- c) les conducteurs visés à l'article 4, sous b), dans les cinq ans qui suivent la date de l'entrée en vigueur de la présente loi.

Art. 9.– Reclassement des terrains domaniaux

Les terrains domaniaux inscrits sous le numéro cadastral 44/7745 dans la section B de la Commune de Sanem, acquis en vue de l'implantation d'activités industrielles en vertu de la loi du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie, telle qu'elle a été modifiée par la loi du 21 février 1997, en vigueur au moment de l'acquisition, sont réaffectés à la réalisation d'un centre de formation dont question à l'article 6.

Art. 10.– Modification de la loi du 21 décembre 2007 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 2008

Aux tableaux annexés à la loi du **19 décembre 2008** concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice **2009**, la section 53.1 „Circulation et Sécurité routières“ est complétée par un article budgétaire 74.060 libellé comme suit:

„Remboursement à la société chargée de la construction et de l'exploitation des frais de planification, de construction et d'exploitation d'un centre de formation pour conducteurs professionnels (Crédit non limitatif et sans distinction d'exercice)“,

doté d'un crédit de 6,5 millions d'euros.

5905/07

N° 5905⁷

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2008-2009

PROJET DE LOI

relatif à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet

- 1. le développement et la diversification économiques et**
- 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie**

* * *

AVIS COMPLEMENTAIRE DU CONSEIL D'ETAT

(21.4.2009)

Par dépêche du 24 mars 2009 le Président de la Chambre des députés a saisi le Conseil d'Etat, en vertu de l'article 19(2) de la loi modifiée du 12 juillet 1996 portant réforme du Conseil d'Etat, d'un certain nombre d'amendements au projet de loi cité ci-dessus. Ces amendements furent adoptés par la Commission des transports de la Chambre des Députés lors de sa réunion du 23 mars 2009. Un texte coordonné était joint.

Examen des amendements

Le Conseil d'Etat ne revient pas sur ses propositions de texte adoptées par la commission parlementaire et se limite à examiner les amendements proprement dits.

Amendements portant sur l'article 2

Dans son avis du 17 mars 2009, le Conseil d'Etat s'était opposé formellement à la reprise du considérant 22 de la directive concernant certaines dispenses que le ministre peut accorder au sujet des qualifications et des formations requises. En proposant de biffer le dernier alinéa de l'article sous rubrique, la commission parlementaire tient compte des observations formulées par le Conseil d'Etat, qui est dès lors en mesure de lever son opposition formelle émise à l'endroit de l'article 2 du projet sous revue.

En ce qui concerne le point g) le Conseil d'Etat avait suggéré de retenir le texte de la directive. La commission parlementaire a décidé de suivre le Conseil d'Etat dans cette approche.

Amendements portant sur l'article 6

L'article 6 précise notamment les conditions à remplir en vue d'obtenir l'agrément pour être autorisé à dispenser les formations prévues par le projet de loi. La commission des transports a procédé à une nouvelle rédaction des dispositions de cet article qui prend en compte les deux oppositions formelles que le Conseil d'Etat avait émises. Suite à ces modifications, le Conseil d'Etat est en mesure de lever celles-ci.

Amendement portant sur l'article 8

Dans le cadre de cet article, la commission parlementaire propose une modification du texte initial. En effet, elle pense qu'il faut tenir compte des conducteurs qui ont effectué, jusqu'à l'entrée en vigueur du présent projet de loi, une formation facultative, de même que des chauffeurs des entreprises de transport en commun ayant participé aux formations prévues dans le cadre des contrats de service

public conclus entre le ministre des Transports et les entreprises de transport aux termes de la loi modifiée du 29 juin 2004 portant sur les transports publics.

Le Conseil d'Etat approuve ces modifications.

Amendement portant sur l'article 9

Dans son avis précité du 17 mars 2009 le Conseil d'Etat avait exigé une modification de cet article. Dans la forme retenue, celui-ci constituait en effet une entorse au droit commun en matière d'aménagement du territoire qui aurait été de nature à priver les citoyens et les communes du droit de soumettre le reclassement des terrains à l'appréciation du juge administratif.

Le nouveau texte de cet article retenu par la commission parlementaire ne tient que partiellement compte des objections du Conseil d'Etat qui avait demandé la suppression de cet article.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 21 avril 2009.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Alain MEYER

5905/08

N° 5905⁸

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2008-2009

PROJET DE LOI

relatif à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet

- 1. le développement et la diversification économiques et**
- 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie**

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DES TRANSPORTS

(29.4.2009)

La Commission se compose de: M. Roland SCHREINER, Président; M. Roger NEGRI, Rapporteur; MM. Marc ANGEL, Eugène BERGER, Félix BRAZ, Paul HELMINGER, Ali KAES, Jean-Pierre KOEPP, Jean-Paul SCHAAF, Marc SPAUTZ et Michel WOLTER, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi sous objet a été déposé à la Chambre des Députés par le Ministre des Transports le 18 juillet 2008. Le texte du projet de loi était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles, d'une fiche financière et de deux projets de règlements grand-ducaux.

Les avis des chambres professionnelles sont intervenus dans l'ordre chronologique suivant:

- avis de la Chambre de Travail: 11 juillet 2008;
- avis de la Chambre d'Agriculture: 28 juillet 2008;
- avis de la Chambre des Métiers: 26 septembre 2008;
- avis de la Chambre de Commerce: 11 février 2009.

Le Conseil d'Etat a rendu son avis en date du 17 mars 2009.

Lors de sa réunion du 24 septembre 2008, la Commission des Transports a désigné Monsieur Roger Negri comme rapporteur du projet de loi; elle a ensuite entamé l'examen du projet de loi sous rubrique. Suite à son analyse de l'avis du Conseil d'Etat lors de sa réunion du 23 mars 2009 elle a adopté une série d'amendements parlementaires.

L'avis complémentaire du Conseil d'Etat est intervenu le 21 avril 2009 et a été examiné par la commission parlementaire dans sa réunion du 27 avril 2009.

La Commission des Transports a adopté le présent rapport le 29 avril 2009.

*

II. CONSIDERATIONS GENERALES

Le projet de loi sous rubrique vise un double objectif. D'une part, il porte transposition de la directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2003 relative à la qualification initiale

et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs, d'autre part, il s'inscrit dans le cadre du programme gouvernemental de lutte contre l'insécurité routière par lequel le Gouvernement entend „combattre avec fermeté le fléau des accidents de la route en renforçant de manière substantielle les mesures et actions en faveur de la sécurité routière“.

La directive précitée a fait son apparition déjà en 2001, lors de la publication du livre blanc de la Commission européenne, intitulé „La politique européenne des transports à l'horizon 2010 – L'heure des choix“. Ce document donne une orientation judicieuse vers l'amélioration, non seulement de la qualité des transports, mais aussi de la sécurité routière.

Aux effets de cette amélioration, le livre blanc propose de viser trois objectifs principaux:

- l'amélioration de la capacité professionnelle des opérateurs de transport;
- la réduction du nombre d'infractions aux réglementations par l'intensification des opérations de contrôle de police et par l'harmonisation des sanctions au niveau de l'UE;
- la formation professionnelle des conducteurs de véhicules routiers.

La directive en question doit contribuer de façon essentielle à l'objectif de la formation professionnelle des conducteurs de véhicules. L'enjeu de ces formations est de taille, il s'agit notamment de professionnaliser le secteur du transport routier et de sensibiliser chaque conducteur à la sécurité.

Ainsi, la directive précitée prévoit que les conducteurs devront obligatoirement suivre des qualifications initiales d'une durée respectivement de 140 ou de 280 heures, ainsi que des stages périodiques d'une durée totale de trente-cinq heures par période de cinq ans pour mettre à jour leurs connaissances et leur savoir-faire. Elle détaille en outre de façon explicite que cette formation devra comprendre des séances théoriques et pratiques couvrant, entre autres, la conduite sûre, les économies de carburant et les mesures d'arrimage de la charge.

Revalorisation du métier de „conducteur professionnel“

L'introduction, de façon harmonisée, d'une obligation de qualification et de formation pour tous les chauffeurs professionnels est un exemple pratique de la volonté européenne d'établir un lien entre les défis soulevés par la libéralisation du marché des transports et la croissance de la concurrence, d'une part, et l'harmonisation des conditions sociales et d'emploi, d'autre part. Par ailleurs, elle favorise l'insertion professionnelle des conducteurs. Garantir l'équité de la concurrence, renforcer la sécurité, favoriser l'emploi sont les mots clés de cette modernisation du transport routier puisqu'ils contribuent au développement de la qualité de service et à l'amélioration des conditions de travail.

Force est de constater qu'à l'heure actuelle la grande majorité des conducteurs professionnels exercent leur métier sur base du permis de conduire sans disposer de notions supplémentaires sur les dangers, la responsabilité et l'insécurité liés à la profession de conducteur. Il est pourtant évident que les exigences qu'impose la profession du conducteur professionnel à ce jour requièrent une formation professionnelle solide, initiale et continue.

Les qualifications et formations professionnelles dans le secteur du transport routier dont le présent projet de loi pose les bases constituent en effet une reconnaissance de la valeur et de l'importance du métier de conducteur professionnel dans la chaîne du transport. Ces qualifications et formations contribuent à ce que les conducteurs soient formés et partant qu'ils maîtrisent mieux leur activité: sécurité de la conduite et sécurité à l'arrêt, application des réglementations et optimisation de la consommation de carburant de leur véhicule.

De ce fait, le projet de loi sous rubrique revalorise le métier de conducteur professionnel et assure la qualité du conducteur à travers sa qualification et sa formation tant pour l'accès à l'activité de conduite que pour la poursuite de celle-ci.

Amélioration de la sécurité routière

Un autre aspect décisif du présent projet de loi est l'amélioration de la sécurité routière. Il est à prévoir que le développement de la formation professionnelle des conducteurs aura un impact positif sur la réduction du nombre et de la gravité des accidents sur la route et à l'arrêt.

Force est de constater qu'au Luxembourg, le nombre des accidents impliquant respectivement des camions ou des camionnettes a augmenté depuis l'année 2000 de façon disproportionnée. Si le nombre

total des accidents de la route a, contrairement à la réduction de moitié des accidents mortels et graves, augmenté entre 2000 et 2006 de 5,5%, il s'avère cependant que le nombre total des accidents impliquant des camions ou des camionnettes a gonflé en cette même période de 35%!

En France, où une formation pour conducteurs professionnels existe depuis 1995, des études d'entreprises routières suivant de près l'accidentologie de leurs conducteurs ont constaté une différence du taux d'accident de 20 à 40% si l'on compare ceux qui avaient déjà suivi les formations aux autres conducteurs professionnels. A cela s'ajoute que les statistiques françaises montrent qu'entre 1995 et 1999 le pourcentage de personnes tuées dans des accidents impliquant un poids lourd est passé de 14,95% à 13%. Dans ce même contexte, il importe de préciser qu'en France, entre 1995 et 2000, l'amélioration des statistiques d'accidents des poids lourds a progressé deux fois plus vite que celle de la circulation générale.

Les principaux éléments des textes législatifs et réglementaires transposant la directive 2003/59/CE

La directive en question a trait dans ses grandes lignes à l'instauration d'une qualification initiale obligatoire pour tous les chauffeurs professionnels. Elle permet aux Etats membres de choisir entre deux options pour mettre en place un système de qualification initiale:

- une option comprenant à la fois la fréquentation de cours et un examen;
- une option comportant uniquement des examens.

Conformément aux objectifs de la directive en question d'améliorer la sécurité routière, le projet de loi sous rubrique fait abstraction de l'option de la qualification initiale comportant uniquement des examens sans la nécessité de suivre des cours de formation. En conséquence, le projet de loi entend introduire le système de la qualification initiale comportant à la fois la fréquentation de cours et des examens.

Il est également laissé à la discrétion des Etats membres le choix d'introduire un système de qualification initiale accélérée, notamment pour les candidats plus âgés et pour ceux qui optent pour des véhicules de poids et de dimensions moindres. Cette option est reprise par le présent projet de loi puisqu'il est à prévoir que de nombreux candidats vont recourir à cette qualification initiale accélérée qui ne représente en termes de durée que la moitié d'heures à fréquenter par rapport à la qualification initiale.

Au vu des objectifs susmentionnés, le projet de loi prévoit de mettre en place deux systèmes de qualification initiale:

- qualification initiale (280 heures);
- qualification initiale accélérée (140 heures).

Nonobstant l'obligation pour certains conducteurs de suivre une formation de qualification initiale ou initiale accélérée, il a été, conformément à la directive susmentionnée, introduit une disposition permettant de préserver les droits acquis des conducteurs professionnels qui sont déjà en activité au moment où le projet de loi entre en vigueur. Du fait, les conducteurs titulaires d'un permis de conduire d'une des catégories D1, D1 + E, D ou D + E délivré avant l'entrée en vigueur de la présente loi ou titulaire d'un permis de conduire d'une des catégories C1, C1 + E, C ou C + E délivré avant l'entrée en vigueur de la présente loi sont exemptés de la qualification initiale. Ils doivent cependant suivre une formation continue tous les cinq ans.

En ce qui concerne la durée des différents types de formation à organiser au centre de formation, la qualification initiale s'étend sur deux cent quatre-vingt heures dont au moins vingt heures de conduite pratique, alors que la durée de la qualification initiale accélérée est de cent quarante heures dont 10 heures de conduite pratique.

La formation continue permet aux titulaires d'un certificat de formation attestant de la qualification initiale (accélérée) et aux conducteurs, titulaires d'un permis de conduire en question avant l'entrée en vigueur de la présente loi, de mettre à jour leurs connaissances essentielles pour leur formation.

Contrairement à la qualification initiale, la formation continue s'étale sur cinq jours tous les cinq ans dont 7 heures de conduite pratique. Contrairement à la formation initiale (accélérée), la formation continue n'est pas sanctionnée par un examen.

La formation continue doit, en vertu de la directive susmentionnée, démarrer cinq ans après l'introduction des différentes formations.

L'impact financier du projet de loi

Une fiche financière était annexée au projet de loi initial déposé en date du 18 juillet 2008. Selon cette fiche, l'impact financier du projet de loi revêt un double volet, la prise en charge des coûts de la qualification initiale et de la formation continue, d'une part, et le financement de la construction d'un centre de formation pour conducteurs professionnels, d'autre part.

Une estimation approximative du centre de formation à construire effectuée par un consultant autrichien a évalué les coûts de construction du centre de formation à 6,5 millions d'euros, y non compris l'acquisition du terrain voire les frais de sa mise à disposition. Partant, le seuil de 7,5 millions d'euros prévu à l'article 80 de la loi modifiée du 11 juin 1999 sur le Budget, la Comptabilité et la Trésorerie de l'Etat ne sera pas dépassé. En conséquence l'approbation par la Chambre des Députés avec toutes les procédures qu'un dépassement dudit seuil entraîne ne devra pas être sollicitée.

En vue du financement de ces 6,5 millions d'euros le projet de loi propose de procéder à une modification de la loi budgétaire en prévoyant dans le projet de loi une ligne budgétaire autorisant l'Etat à mettre à disposition d'un tiers un budget pour la construction d'un centre de formation pour conducteurs professionnels pour le compte de l'Etat.

Concernant le coût des différents types de formation, il est plus difficile de donner un chiffre approximatif. En effet, plusieurs hypothèses sont présentées dans le cadre de la fiche financière. L'impact financier variera en fonction de l'hypothèse qui se réalisera. Pour le détail de ces explications, il est renvoyé à la fiche financière annexée au projet de loi initial.

*

III. AVIS DES CHAMBRES PROFESSIONNELLES

D'une façon générale, les chambres professionnelles approuvent le projet de loi sous rubrique. Pourtant, elles ont formulé un certain nombre de remarques qui se rapportent non seulement au projet de loi, mais aussi aux projets de règlements grand-ducaux y relatifs.

La Chambre de Travail fait remarquer que les trois textes lui soumis ont été élaborés en étroite collaboration avec les syndicats du secteur des transports de sorte qu'un large consensus sur ces textes a pu être dégagé. Elle n'a formulé que deux remarques d'ordre rédactionnel.

La Chambre d'Agriculture est persuadée que les auteurs du présent texte n'ont pas visé les agriculteurs qui effectuent les transports pour leur propre compte à l'intérieur du pays. Elle estime que, pour éviter toute confusion à cet égard, il y a lieu de le préciser dans le texte sous analyse pour des raisons de sécurité juridique.

La Chambre des Métiers peut souscrire aux objectifs du projet de loi, à savoir le renforcement de la sécurité routière et la réduction de la consommation de carburants. Trois points précis la préoccupent toutefois: les exemptions quant au champ d'application de la loi, le coût des formations, ainsi que les droits y attachés. Suite aux amendements parlementaires, les exemptions dont la Chambre des Métiers se soucie ne figurent plus dans le texte de la loi. La question du coût des formations sera à trancher dans le cadre des règlements d'exécution. Selon les explications contenues dans la fiche financière, il est pourtant prévu que l'Etat prendra en charge le coût de la formation initiale, respectivement de la formation initiale accélérée. Concernant le dernier point évoqué par la Chambre des Métiers, celle-ci remarque que: „du point de vue du droit de travail, la qualification initiale prévue par le projet sous avis ne peut être mise, même s'il peut y avoir confusion sur les termes, sur un pied d'égalité avec une voie de qualification initiale générale et formelle, telle que le CATP.“ Elle insiste que la formation initiale prévue par la loi en projet ne puisse en aucun cas donner droit au salaire social minimum qualifié.

La Chambre de Commerce partage en grande partie les soucis de la Chambre des Métiers. Ainsi, elle n'accepte pas la formulation de la lettre g) au niveau de l'article 2, plus restrictive que celle prévue par la directive, et modifiée par la suite par la Commission des Transports.

De même, elle est préoccupée par la question du coût de la formation. A l'instar de la Chambre des Métiers, elle demande que les cours soient offerts en dehors des heures de travail usuelles, afin de garantir l'accès à cette formation à toute personne intéressée.

Elle déplore encore que les auteurs du projet de loi n'aient pas retenu l'option d'un examen sans obligation d'assister à une formation préalable.

IV. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le Conseil d'Etat a soumis un premier avis en date du 17 mars 2009. D'une manière générale, il note que le projet de loi s'inscrit dans la démarche globale du Gouvernement de lutter contre l'insécurité routière et qu'il transpose en droit national la directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2003 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs. Il a formulé un certain nombre de remarques et de critiques dans le cadre de son examen des articles qui ont donné lieu à une série d'amendements parlementaires.

Dans son avis complémentaire du 21 avril 2009, le Conseil d'Etat a approuvé les modifications proposées par la Commission des Transports. Pour le détail des observations du Conseil d'Etat et des modifications qui s'ensuivent, il est renvoyé au commentaire des articles.

*

V. COMMENTAIRE DES ARTICLES ET TRAVAUX EN COMMISSION

La Commission des Transports note que le délai de transposition de la directive 2003/59/CE a été dépassé au moment du dépôt du projet de loi sous examen. Ce retard a notamment résulté de deux discussions à mener: d'une part, celle avec les partenaires sociaux quant au financement du coût généré par ces exigences supplémentaires de formation des conducteurs professionnels et, d'autre part, celle concernant l'implantation du centre de formation supplémentaire requis. Le site finalement retenu se situe sur le territoire de la commune de Sanem. Le terrain appartient à l'Etat, doit toutefois être reclassé (Art. 9). Une des principales préoccupations de la population locale relevait du trafic supplémentaire en poids lourds ou autobus généré par pareil centre. La commission note que cette préoccupation est à relativiser: les conducteurs viennent en voiture privée, la formation a lieu sur le site en véhicules du centre et durant les journées et heures de travail habituelles. La commune de Sanem profitera en outre d'un parcours d'éducation à la sécurité routière pour ses écoliers qui sera mis en place sur ce site.

La commission salue la transposition de la directive précitée dans le dialogue avec les partenaires sociaux ainsi qu'avec la commune concernée.

Le débat en commission s'est notamment concentré sur l'organisation pratique et le contenu des cours à dispenser qui, en raison de la particularité du secteur du transport routier, seront dès le départ offerts en quatre langues – allemand, anglais, français et portugais. La formation dispensée vise à rendre superflue toute formation supplémentaire par l'employeur.

D'autres questions évoquées furent, entre autres, le contrôle de ces obligations par les pouvoirs publics, la conformité du projet de loi en ce qui concerne les organismes de formation aux dispositions communautaires en matière de concurrence et d'aides d'Etat, le statut juridique du Centre de Formation et la nécessité d'éviter au maximum le double emploi en matière d'infrastructures afférentes. Pour le détail de ces discussions, il est renvoyé aux procès-verbaux de la commission.

En ce qui concerne les décisions prises par rapport aux observations énoncées dans les avis afférents et notamment ceux du Conseil d'Etat, il est renvoyé au commentaire des articles ci-après.

Article 1er

Conformément au texte de la directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2003 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs transposée par la présente loi, cet article a trait au champ d'application et cerne tous les conducteurs qui sont visés par la directive, à savoir les conducteurs professionnels ressortissant d'un Etat membre de l'Union européenne ainsi que les ressortissants d'un pays tiers, employés par une entreprise établie dans l'Union européenne.

Sont considérées comme conducteurs professionnels et soumises à l'obligation de la qualification initiale et de la formation continue, toutes les personnes requérant la détention d'un permis de conduire d'une des catégories C1, C1 + E, C ou C + E ou la détention d'un permis de conduire d'une des catégories D1, D1 + E, D ou D + E pour l'exercice de la conduite professionnelle. Les conducteurs professionnels faisant partie des dérogations prévues à l'article 2 n'entrent pas dans le champ d'application.

L'article 1er n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat, sauf que celui-ci constate qu'au premier alinéa, lettre b), le texte ne reproduit pas les termes „ou utilisés“ figurant dans la directive

à transposer. Il propose donc d'ajouter ces termes, à défaut de quoi le Luxembourg s'exposerait au reproche de transposer de manière incorrecte la directive sur ce point.

La Commission des Transports a suivi la recommandation du Conseil d'Etat.

Article 2

L'article 2 énumère les conducteurs qui sont exemptés du champ d'application de la présente loi. Ces exemptions sont reprises littéralement de la directive 2003/59/CE susmentionnée.

Dans la version initiale du texte, la lettre g) était plus restrictive par rapport à la directive précitée en ce sens que seuls les conducteurs des véhicules dont la masse maximale autorisée, avec ou sans remorque, ne dépasse pas 7,5 tonnes, utilisés pour le transport de matériel ou d'équipement étaient exemptés d'office de la qualification initiale et de la formation continue à condition que la conduite du véhicule ne représente pas leur activité principale. Elle était libellée comme suit:

„des véhicules dont la masse maximale autorisée, avec ou sans remorque, ne dépasse pas 7,5 tonnes, utilisés pour le transport de matériel ou d'équipement destinés au conducteur dans l'exercice de son métier, à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale du conducteur.“

Les auteurs du projet de loi justifiaient ce choix en faisant référence à un échange de courriers entre la Commission européenne et le Ministre des Transports selon lequel ce dernier revêt le droit de dispenser un conducteur des qualifications et des formations prévues par la présente loi, si les conditions énoncées dans le considérant 22 de la directive disposant qu'„il est, toutefois, souhaitable, afin de respecter les principes du droit communautaire, d'exempter de l'application de la présente directive les conducteurs des véhicules utilisés pour effectuer des transports lorsque l'impact sur la sécurité routière est considéré comme moindre ou lorsque les exigences de la présente directive imposeraient une charge économique ou sociale disproportionnée“, et traduit par l'article 2 de la directive en question, sont remplies.

Le Conseil d'Etat rappelle que les considérants d'une directive n'ont aucune valeur juridique propre, et qu'ils contribuent simplement à faciliter l'interprétation des articles des directives auxquels ils se rattachent et qui priment sur les considérants en cas de contradiction.

De plus, le Conseil d'Etat attire l'attention sur une autre exemption à la fin de cet article, qui concerne certaines dispenses de formation et de qualification si ces dernières constituent une charge économique ou sociale disproportionnée ou si l'impact potentiel sur la sécurité routière est moins important.

Etant donné que la disposition figurant à la lettre g) initiale n'était pas conforme au dispositif de la directive à transposer, le Conseil d'Etat s'y était opposé formellement.

Par ailleurs, les Chambres de Commerce et des Métiers partagent l'avis du Conseil d'Etat et signalent qu'elles ne peuvent pas accepter que le point g) soit plus restrictif que le texte de la directive et elles invitent les auteurs du texte à supprimer cette condition supplémentaire.

Partant, la Commission parlementaire a estimé indiqué de reprendre littéralement la teneur de la lettre g) de la directive à transposer.

Comme le Conseil d'Etat s'était aussi opposé formellement à la reprise du considérant 22 de la directive 2003/59/CE précitée dans le corps de texte du projet de loi, la Commission des Transports décide de supprimer le dernier alinéa de l'article 2 initial qui était libellé comme suit:

„Dans des cas exceptionnels, le ministre ayant dans ses attributions les transports, désigné ci-après „le ministre“ peut dispenser un conducteur des qualifications et des formations prévues par la présente loi, si celle-ci imposeraient une charge économique ou sociale disproportionnée et lorsque l'impact sur la sécurité routière est considéré comme moindre.“

Dans son avis complémentaire du 21 avril 2004, le Conseil d'Etat est donc en mesure de lever son opposition formelle.

Article 3

Désormais, l'attestation d'une qualification initiale ou d'une formation continue constitue une *conditio sine qua non* pour l'exercice de l'activité de conduite des véhicules visés à l'article 1er et la qualification en question doit être dispensée dans un centre de formation agréé.

D'après le principe de subsidiarité, la détermination du détail des formations est du ressort des autorités nationales, qui doivent prévoir la possibilité de suivre des cours et celle de participer à un examen. Suite à ce qui précède, les auteurs du texte proposent de créer la base légale pour mettre en place deux formations distinctes, une qualification initiale et une qualification initiale accélérée, toutes les deux sanctionnées par un examen, dont les modalités seront précisées par règlement grand-ducal.

Il est encore prévu d'instaurer une troisième formation, continue, qui devient obligatoire pour tous les conducteurs visés à l'article 1er. L'organisation de cette formation est également précisée par règlement grand-ducal.

Vu le caractère général de ces formations nécessaires pour l'exercice d'une certaine profession, en l'occurrence celle de chauffeur professionnel, les auteurs du projet de loi avaient estimé qu'elles seraient à qualifier comme un service d'intérêt économique général, ce qui explique la formulation initiale du premier alinéa de l'article 3:

„L'activité de conduite, telle que définie à l'article 1er, est subordonnée à une obligation de qualification initiale et à une obligation de formation continue. Ces formations, étant considérées comme un service d'intérêt économique général, doivent être dispensées dans un centre de formation agréé, ci-après dénommé „le centre“, par le ministre. A cette fin, il est prévu:“.

Les dispositions de l'article 3 trouvent l'accord du Conseil d'Etat. Il propose toutefois de faire abstraction de la notion de „service d'intérêt économique général“, alors que la détermination des conditions de formation relève des missions de police de l'Etat en matière de politique de transport et de sécurité routière, au cadre desquelles la prédite notion est étrangère.

La Commission des Transports a suivi cette proposition en supprimant le bout de phrase „ , étant considérées comme un service d'intérêt économique général,“ au premier alinéa précité.

Article 4

Conformément à la directive sous rubrique, l'article 4 vise à préserver les droits acquis par les conducteurs étant titulaires d'une des catégories de permis de conduire dont question à l'article 1er à une date préalable à celle prévue pour l'obtention d'un certificat de formation attestant la qualification initiale ou la formation continue correspondante.

Dans sa version initiale, l'article 4 prévoyait que les personnes titulaires d'un tel permis de conduire respectivement avant le 10 septembre 2008 ou 2009 seraient exemptées de la qualification initiale, mais qu'elles seraient cependant contraintes de suivre dans le cadre de leur activité professionnelle une formation continue dans les cinq ans qui suivent. Il se lisait comme suit:

„Sont exemptés de l'obligation de qualification initiale, les conducteurs qui sont:

- a) titulaire d'un permis de conduire d'une des catégories D1, D1 + E, D ou D + E ou d'un permis reconnu comme équivalent, délivré avant le 10 septembre 2008;
- b) titulaire d'un permis de conduire d'une des catégories C1, C1 + E, C ou C + E ou d'un permis reconnu comme équivalent, délivré avant le 10 septembre 2009.“

Le Conseil d'Etat ne peut approuver cette façon de procéder qu'à condition qu'elle s'applique pour l'avenir. Il fait remarquer que le texte prévu au point a) introduit une rétroactivité, en ce qu'il prévoit une exemption de l'obligation de qualification initiale pour les conducteurs titulaires d'un permis d'une des catégories y énoncées, délivré avant le 10 septembre 2008. En érigeant l'absence d'une telle qualification en infraction, les auteurs du texte enfreignent les prescriptions de l'article 14 de la Constitution qui exclut toute rétroactivité en matière pénale. Sous peine d'opposition formelle, le Conseil d'Etat exige que les termes „le 10 septembre 2008“ soient remplacés par ceux de „l'entrée en vigueur de la présente loi“.

La Commission des Transports a fait droit à cette opposition formelle.

Article 5

Les dispositions de l'article 5 sont intégralement et textuellement reprises de la directive précitée, et déterminent le lieu de formation prescrit pour les ressortissants de l'Union européenne et pour les ressortissants non communautaires employés dans un Etat membre de l'Union européenne.

Ainsi, les conducteurs ayant leur résidence au Grand-Duché de Luxembourg suivent la qualification initiale au Luxembourg. Cette disposition s'applique également aux conducteurs non communautaires

qui sont soit employés par une entreprise établie au Grand-Duché de Luxembourg soit titulaires d'un permis de travail délivré par les autorités compétentes luxembourgeoises.

Pour ce qui est de la formation continue, il s'avère que les conducteurs communautaires et non communautaires ont le choix de suivre la formation continue dans l'Etat membre de l'Union européenne où ils ont leur résidence normale ou dans l'Etat membre où ils travaillent.

Le Conseil d'Etat approuve l'article 5. Suite à l'ajout exigé ci-avant sous l'article 1er, il échet toutefois de faire figurer au deuxième alinéa de l'article sous examen les termes „ou utilisés“ à la suite du terme „employés“.

La commission parlementaire a adapté la disposition concernée en conséquence.

Article 6

L'article 6 traite des organismes de formation. Il précise notamment les conditions à remplir en vue d'obtenir l'agrément pour être autorisé à dispenser les formations prévues par le projet de loi. Dans sa version initiale, il était libellé comme suit:

„Art. 6.– Organismes de formation

Le Gouvernement peut charger de l'exclusivité des formations prévues par la présente loi un ou plusieurs organismes publics ou privés. Les organismes doivent être titulaires d'un agrément délivré par le ministre.

Aux fins de l'obtention de l'agrément, l'organisme doit

- avoir fait l'objet d'une certification d'assurance-qualité;
- disposer d'un centre de formation qui comporte des pistes d'exercices ainsi que d'un immeuble abritant des services administratifs, des salles de formation et des installations sanitaires en nombre suffisant répondant à des critères appropriés de sécurité et aux exigences des cours de formation dispensés.

Les modalités de mise en place de la certification d'assurance-qualité et le détail des conditions auxquelles doivent répondre les enseignants ainsi que les infrastructures et l'équipement du centre sont déterminés par règlement grand-ducal.

Sans préjudice de l'observation de la législation concernant la conservation de la nature et des ressources naturelles, le Gouvernement est autorisé à acquérir les terrains et à faire procéder à l'aménagement de l'infrastructure requise pour dispenser cette formation. Les travaux en cause sont déclarés d'utilité publique.“

Le Conseil d'Etat soulève un certain nombre de problèmes concernant cet article.

Ainsi, il lui semble contradictoire que selon les trois premiers alinéas le Gouvernement pourra charger un ou plusieurs organismes publics ou privés d'organiser les formations et qui devront disposer d'un centre de formation et que le Gouvernement soit en même temps autorisé, en vertu du dernier alinéa, à acquérir des terrains et à „faire procéder à l'aménagement de l'infrastructure requise pour dispenser cette formation“. Le Conseil d'Etat estime que soit chaque organisme doit disposer d'un propre centre de formation, soit le Gouvernement réalise un tel centre et charge de son exploitation un organisme public ou privé déterminé.

Le Conseil d'Etat constate encore que les conditions d'agrément des centres de formation ne figurent pas dans le projet de loi. Or, ces conditions constituent une restriction à la liberté de commerce et relèvent du domaine de la loi formelle de par l'article 11, paragraphe 6 de la Constitution. Le Conseil d'Etat exige donc sous peine d'opposition formelle que les prescriptions de l'annexe I, section 5 de la directive 2003/59/CE soient transposées dans le cadre de la future loi sous examen.

Le dernier alinéa pose encore problème dans la mesure où le Gouvernement est autorisé à acquérir des terrains et à procéder à des travaux d'infrastructure. Le Conseil d'Etat remarque qu'il n'est pas nécessaire de prévoir cette autorisation dans le cadre de la loi si le montant de ces acquisitions foncières et travaux était en dessous du seuil fixé, en vertu de l'article 99 de la Constitution, à l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat. Si, en revanche, le montant en question était supérieur à ce seuil, le Conseil d'Etat devrait s'opposer formellement à un texte qui ne prévoit pas le montant maximal des dépenses à envisager. Il demande par conséquent de supprimer l'alinéa en question.

Suite aux observations du Conseil d'Etat, la Commission des Transports a procédé à une refonte de cet article et l'a subdivisé en paragraphes afin d'améliorer sa lisibilité.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat approuve la nouvelle rédaction des dispositions de l'article 6.

Article 7

L'article 7 a trait aux dispositions pénales définissant les sanctions à appliquer en cas d'une irrégularité au regard des formations prévues par la présente loi.

La version initiale de cet article a été abandonnée au profit de la version proposée, pour des raisons de cohérence et de lisibilité, par le Conseil d'Etat.

Article 8

L'article 8 fixe les dates où les conducteurs visés à l'article 4 doivent pour la première fois avoir suivi une formation continue. Initialement, cet article se lisait comme suit:

„Les conducteurs suivants doivent suivre une première formation continue:

- a) les titulaires d'un certificat de formation visé à l'article 3 sous 1. et 2., dans les cinq ans qui suivent la date de délivrance du certificat de formation;
- b) les conducteurs visés à l'article 4, sous a), avant le 10 septembre 2013;
- c) les conducteurs visés à l'article 4, sous b), avant le 10 septembre 2014.“

Il s'avère que la directive laisse à l'Etat membre la discrétion de réduire ou de proroger les délais dans lesquels les conducteurs concernés doivent avoir suivi la formation continue.

Dans un souci de sécurité, le législateur opte en faveur d'une participation prématurée des conducteurs confirmés à la formation continue afin de les doter dès que possible des connaissances transmises par la formation continue. Ainsi, les conducteurs en possession d'un permis de conduire de la catégorie C ou D avant le 10 septembre 2008 ou 2009 doivent participer aux cours de formation continue respectivement avant le 10 septembre 2013 ou 2014.

En outre, ledit article détermine également que les conducteurs titulaires d'un certificat de formation doivent suivre dans les cinq ans qui suivent la date de délivrance de ce certificat de formation une formation continue.

Le Conseil d'Etat n'a pas formulé d'observation concernant cet article.

Même en absence d'une observation du Conseil d'Etat et des Chambres professionnelles, la Commission des Transports a été d'avis qu'il convenait d'amender le présent article, afin de tenir compte des conducteurs qui ont effectué, jusqu'à l'entrée en vigueur du présent projet de loi, une formation facultative ou les chauffeurs des entreprises de transport en commun ayant participé aux formations prévues dans le cadre des contrats de service public conclus entre le Ministre des Transports et les entreprises de transport aux termes de la loi modifiée du 29 juin 2004 portant sur les transports publics. Les lettres b) et c) se liront donc comme suit:

- „b) les conducteurs visés à l'article 4, sous a), dans les cinq ans qui suivent la date de l'entrée en vigueur de la présente loi;
- c) les conducteurs visés à l'article 4, sous b), dans les cinq ans qui suivent la date de l'entrée en vigueur de la présente loi.“

Le Conseil d'Etat approuve ces modifications.

Article 9

L'article 9 prévoit un reclassement de terrains domaniaux pour permettre l'implantation d'un centre de formation. Initialement, cette disposition se lisait comme suit:

„Les terrains domaniaux inscrits sous le numéro cadastral 44/7745 dans la section B de la Commune de Sanem, acquis en vue de l'implantation d'activités industrielles en vertu de la loi du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie, telle qu'elle a été modifiée par la loi du 21 février 1997, en vigueur au moment de l'acquisition, sont réaffectés à la réalisation d'un centre de formation défini par règlement grand-ducal.“

Le Conseil d'Etat s'oppose à cette disposition. Il fait remarquer que cet article constitue une entorse au droit commun en matière d'aménagement du territoire. Il exige de s'en tenir au respect des règles et procédures prescrites entre autres par la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement

communal et le développement urbain et de supprimer l'article en question, qui prive d'ailleurs les citoyens et les communes du droit de soumettre le reclassement en question à l'appréciation du juge administratif.

Le Conseil d'Etat note encore que dans la foulée de ce reclassement, l'article sous revue prévoit *in fine* un règlement grand-ducal pour définir le centre de formation à réaliser sur les terrains domaniaux en question, ce qui lui semble incohérent par rapport au texte de l'article 6 du projet qui crée une base légale en vue de prendre un règlement grand-ducal pour déterminer les infrastructures et l'équipement du centre de formation.

La commission parlementaire constate que les terrains en question ont été acquis sur base de l'article 13 de la loi-cadre de développement et de diversification économiques du 27 juillet 1993 telle qu'elle a été modifiée dans la suite. Cette base légale prescrit pour le site une affectation industrielle qui doit être changée en vue de suffire aux critères de la mise en place d'un centre de formation.

Dans l'objectif de suivre partiellement les recommandations du Conseil d'Etat, la commission a amendé l'article en question en introduisant une référence à l'article 6 du présent projet de loi qui crée la base légale en vue de prendre un règlement grand-ducal pour déterminer les infrastructures et l'équipement du centre de formation. Cet ajout se résume aux termes „dont question à l'article 6“.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat prend note du fait que ses objections exprimées dans son premier avis n'ont été prises en compte que partiellement.

Article 10

Initialement, cet article visait à modifier la loi du 21 décembre 2007 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 2008, afin que le Gouvernement puisse disposer des moyens budgétaires nécessaires à la construction d'un centre de formation dont le coût devrait se situer à quelque 6,5 millions d'euros.

Le Conseil d'Etat note que, étant donné que le budget de l'Etat n'est valable que pour un an, il y a lieu de procéder à cet effet à la modification de la loi du 19 décembre 2008 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 2009.

La Commission des Transports a adapté le texte de l'article 10 en conséquence.

*

VI. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

Compte tenu des observations qui précèdent, la Commission des Transports recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi dans la teneur qui suit:

*

PROJET DE LOI

relatif à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet

- 1. le développement et la diversification économiques et**
- 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie**

Art. 1er.– *Champ d'application*

La présente loi s'applique à l'activité de conduite:

- a) des ressortissants d'un Etat membre de l'Union européenne, et
- b) des ressortissants d'un pays tiers employés ou utilisés par une entreprise établie au Grand-Duché de Luxembourg,

ci-après dénommés „conducteurs“ effectuant des transports par route sur la voie publique du Grand-Duché de Luxembourg, au moyen de:

- véhicules requérant la détention d'un permis de conduire d'une des catégories C1, C1 + E, C ou C + E, telles que définies par la directive 2006/126/CE ou un permis reconnu comme équivalent;
- véhicules requérant la détention d'un permis de conduire d'une des catégories D1, D1 + E, D ou D + E, telles que définies par la directive 2006/126/CE ou un permis reconnu comme équivalent.

Art. 2.– *Exemptions*

La présente loi ne s'applique pas aux conducteurs:

- a) des véhicules dont la vitesse maximale autorisée par construction ne dépasse pas 45 km/h;
- b) des véhicules affectés aux services de l'armée, de la protection civile, des services d'incendie et de la Police Grand-Ducale, ou placés sous la responsabilité de ceux-ci;
- c) des véhicules subissant des essais sur route à des fins d'amélioration technique, de réparation ou d'entretien ainsi que des véhicules neufs ou transformés non encore mis en circulation;
- d) des véhicules utilisés en cas d'urgence ou affectés à des missions de sauvetage;
- e) des véhicules utilisés lors de l'apprentissage et de l'examen pratiques en vue de l'obtention d'un permis de conduire ou dans le cadre des formations en vue de l'obtention du certificat de formation prévu à l'article 3 de la présente loi;
- f) des véhicules utilisés pour des transports non commerciaux de voyageurs ou de biens à des fins privées;
- g) des véhicules transportant du matériel ou de l'équipement, à utiliser dans l'exercice du métier de leur conducteur, à condition que la conduite du véhicule ne représente pas l'activité principale du conducteur.

Art. 3.– *Qualification initiale et formation continue*

L'activité de conduite, telle que définie à l'article 1er, est subordonnée à une obligation de qualification initiale et à une obligation de formation continue. Ces formations doivent être dispensées dans un centre de formation agréé, ci-après dénommé „le centre“, par le ministre. A cette fin, il est prévu:

1. un système de qualification initiale

La qualification initiale comporte la fréquentation obligatoire de cours de formation dont le programme et les modalités sont déterminés par règlement grand-ducal.

La qualification initiale se clôture par un examen théorique dont les modalités sont déterminées par règlement grand-ducal.

En cas de réussite de cet examen, la qualification initiale est sanctionnée par la délivrance d'un certificat de formation selon les modalités à déterminer par règlement grand-ducal.

2. un système de qualification initiale accélérée

La qualification initiale accélérée comporte la fréquentation obligatoire de cours de formation dont le programme et les modalités sont déterminés par règlement grand-ducal.

La qualification initiale accélérée se clôture par un examen théorique dont les modalités sont déterminées par règlement grand-ducal.

En cas de réussite de cet examen, la qualification initiale accélérée est sanctionnée par la délivrance d'un certificat de formation selon les modalités à déterminer par règlement grand-ducal.

3. un système de formation continue

La formation continue comporte la fréquentation obligatoire de cours de formation dont le programme et les modalités sont déterminés par règlement grand-ducal.

La formation continue est sanctionnée par la délivrance d'un certificat de formation selon les modalités à déterminer par règlement grand-ducal.

Les certificats de formation dont question ci-avant correspondent au niveau 2 de la structure des niveaux de formation prévu à l'annexe I de la décision 85/368/CEE du Conseil du 16 juillet 1958 concernant la correspondance des qualifications de formation professionnelle entre Etats membres des Communautés européennes.

Art. 4.– Conducteurs exemptés de la qualification initiale

Sont exemptés de l'obligation de qualification initiale, les conducteurs qui sont:

- a) titulaire d'un permis de conduire d'une des catégories D1, D1 + E, D ou D + E ou d'un permis reconnu comme équivalent, délivré avant l'entrée en vigueur de la présente loi;
- b) titulaire d'un permis de conduire d'une des catégories C1, C1 + E, C ou C + E ou d'un permis reconnu comme équivalent, délivré avant l'entrée en vigueur de la présente loi.

Art. 5.– Lieu de la formation

Les conducteurs visés à l'article 1er, sous a), qui ont leur résidence normale, telle que définie par la directive 2006/126/CE précitée, au Grand-Duché de Luxembourg, obtiennent la qualification initiale prévue à l'article 3, sous 1. ou la qualification initiale accélérée prévue à l'article 3, sous 2. au Grand-Duché de Luxembourg.

Les conducteurs visés à l'article 1er, sous b) qui sont, soit employés ou utilisés par une entreprise établie au Grand-Duché de Luxembourg, soit titulaires d'un permis de travail délivré par les autorités compétentes luxembourgeoises, obtiennent ces qualifications au Grand-Duché de Luxembourg.

Les conducteurs visés à l'article 1er, sous a) et b), suivent la formation continue prévue à l'article 3, sous 3., dans l'Etat membre de l'Union européenne où ils ont leur résidence normale ou dans l'Etat membre où ils travaillent.

Art. 6.– Organismes de formation

(1) Le Gouvernement peut charger de l'exclusivité des formations prévues par la présente loi un ou plusieurs organismes publics ou privés. Les organismes doivent être titulaires d'un agrément délivré par le ministre.

(2) Cet agrément n'est accordé que sur demande écrite. La demande doit être accompagnée des pièces suivantes:

- un programme de qualification et de formation adéquat précisant les matières enseignées et indiquant le plan d'exécution et les méthodes d'enseignement envisagées;
- les qualifications des enseignants;
- des informations sur les locaux où les cours ont lieu, sur les matériaux pédagogiques, sur les moyens mis à disposition pour les travaux pratiques, sur le parc de véhicules utilisés;
- les conditions de participation aux cours.

(3) Pour l'enseignement théorique et pratique de la qualification initiale et de la formation continue, les enseignants doivent remplir les conditions suivantes:

- être titulaire depuis trois ans au moins des catégories de permis de conduire requises pour la conduite des véhicules faisant l'objet des cours de formation enseignés;
- justifier d'une pratique régulière de la conduite de ces véhicules;
- posséder les qualités physiques, intellectuelles et morales nécessaires;
- être titulaire d'une formation à la sécurité et à la santé.

- (4) Aux fins de l'obtention de l'agrément, l'organisme doit
- avoir fait l'objet d'une certification d'assurance-qualité;
 - exploiter un centre de formation qui comporte des pistes d'exercices ainsi qu'un immeuble abritant des services administratifs, des salles de formation et des installations sanitaires en nombre suffisant répondant à des critères appropriés de sécurité et aux exigences des cours de formation dispensés.

(5) Le ministre peut charger une commission et nommer des experts pour procéder aux vérifications requises et pour émettre un avis en vue de la délivrance de l'agrément.

(6) L'agrément peut être retiré ou suspendu si les conditions d'agrément ne sont plus remplies.

(7) L'agrément du centre est requis en cas d'établissement nouveau et en cas de modernisation, de réaménagement ou d'extension importants intervenant ultérieurement.

(8) Les frais de la procédure d'agrément sont à charge du requérant.

(9) Les modalités de mise en place de la certification d'assurance-qualité et le détail des conditions auxquelles doivent répondre les enseignants, les matières à enseigner ainsi que les infrastructures et l'équipement du centre sont déterminés par règlement grand-ducal.

Art. 7.– Dispositions pénales

(1) Toute personne soumise aux obligations instaurées par la présente loi, qui conduit un véhicule sur les voies publiques sans y satisfaire est condamnée à une peine d'emprisonnement de huit jours à 3 ans et à une amende de 251 à 10.000 euros ou à une de ces peines seulement.

Est puni des mêmes peines le fait de tolérer comme propriétaire ou détenteur d'un véhicule la conduite de ce véhicule sur les voies publiques par une personne ne remplissant pas les conditions de qualification visées à l'article 3 de la présente loi.

(2) Tout conducteur soumis aux obligations instaurées par la présente loi doit exhiber sur réquisition des agents chargés du contrôle de la circulation routière les documents attestant qu'il a rempli ces mêmes obligations. Toute personne qui n'obtempère pas à une telle réquisition est punie d'une amende de 25 à 250 euros.

Toutefois l'amende peut être remplacée par un avertissement taxé dans les conditions de l'article 15 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

(3) Les agents de l'Administration des douanes et accises agissant dans le cadre des contrôles de véhicules effectués dans l'exercice des fonctions qui leur sont conférées par la législation sur les transports routiers et la circulation routière sont chargés de contrôler l'exécution des dispositions de la présente loi et de ses règlements d'exécution et de dresser procès-verbal des infractions.

Art. 8.– Dispositions transitoires

Les conducteurs suivants doivent suivre une première formation continue:

- a) les titulaires d'un certificat de formation visé à l'article 3 sous 1. et 2., dans les cinq ans qui suivent la date de délivrance du certificat de formation;
- b) les conducteurs visés à l'article 4, sous a), dans les cinq ans qui suivent la date de l'entrée en vigueur de la présente loi;
- c) les conducteurs visés à l'article 4, sous b), dans les cinq ans qui suivent la date de l'entrée en vigueur de la présente loi.

Art. 9.– Reclassement des terrains domaniaux

Les terrains domaniaux inscrits sous le numéro cadastral 44/7745 dans la section B de la Commune de Sanem, acquis en vue de l'implantation d'activités industrielles en vertu de la loi du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie, telle qu'elle a été modifiée par la loi du 21 février

1997, en vigueur au moment de l'acquisition, sont réaffectés à la réalisation d'un centre de formation dont question à l'article 6.

Art. 10.– *Modification de la loi du 19 décembre 2008 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 2009*

Aux tableaux annexés à la loi du 19 décembre 2008 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 2009, la section 53.1 „*Circulation et Sécurité routières*“ est complétée par un article budgétaire 74.060 libellé comme suit:

„Remboursement à la société chargée de la construction et de l'exploitation des frais de planification, de construction et d'exploitation d'un centre de formation pour conducteurs professionnels (Crédit non limitatif et sans distinction d'exercice)“,

doté d'un crédit de 6,5 millions d'euros.

Luxembourg, le 29 avril 2009

Le Président,
Roland SCHREINER

Le Rapporteur,
Roger NEGRI

Service Central des Imprimés de l'Etat

5905/09

N° 5905⁹

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2008-2009

PROJET DE LOI

relatif à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet

1. le développement et la diversification économiques et
2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie

* * *

**DISPENSE DU SECOND VOTE CONSTITUTIONNEL
PAR LE CONSEIL D'ETAT**

(19.5.2009)

Le Conseil d'Etat,

appelé par dépêche du Premier Ministre, Ministre d'Etat, du 8 mai 2009 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

PROJET DE LOI

relatif à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet

1. le développement et la diversification économiques et
2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 7 mai 2009 et dispensé du second vote constitutionnel;

Vu ledit projet de loi et les avis émis par le Conseil d'Etat en ses séances des 17 mars 2009 et 21 avril 2009;

se déclare d'accord

avec la Chambre des députés pour dispenser le projet de loi en question du second vote prévu par l'article 59 de la Constitution.

Ainsi décidé en séance publique du 19 mai 2009.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Alain MEYER

Service Central des Imprimés de l'Etat

5905

MEMORIAL
Journal Officiel
du Grand-Duché de
Luxembourg



MEMORIAL
Amtsblatt
des Großherzogtums
Luxemburg

RECUEIL DE LEGISLATION

A — N° 176

6 août 2009

Sommaire

FORMATION DES CONDUCTEURS PROFESSIONNELS

Loi du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet

- 1. le développement et la diversification économiques et**
- 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie page [2564](#)**

Loi du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet

1. le développement et la diversification économiques et

2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie.

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Notre Conseil d'Etat entendu;

De l'assentiment de la Chambre des Députés;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 7 mai 2009 et celle du Conseil d'Etat du 19 mai 2009 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote;

Avons ordonné et ordonnons:

Art. 1^{er}. Champ d'application

La présente loi s'applique à l'activité de conduite:

- a) des ressortissants d'un Etat membre de l'Union européenne, et
- b) des ressortissants d'un pays tiers employés ou utilisés par une entreprise établie au Grand-Duché de Luxembourg,
 - ci-après dénommés «conducteurs» effectuant des transports par route sur la voie publique du Grand-Duché de Luxembourg, au moyen de:
 - véhicules requérant la détention d'un permis de conduire d'une des catégories C1, C1 + E, C ou C + E, telles que définies par la directive 2006/126/CE ou un permis reconnu comme équivalent;
 - véhicules requérant la détention d'un permis de conduire d'une des catégories D1, D1 + E, D ou D + E, telles que définies par la directive 2006/126/CE ou un permis reconnu comme équivalent.

Art. 2. Exemptions

La présente loi ne s'applique pas aux conducteurs:

- a) des véhicules dont la vitesse maximale autorisée par construction ne dépasse pas 45 km/h;
- b) des véhicules affectés aux services de l'armée, de la protection civile, des services d'incendie et de la Police Grand-ducale, ou placés sous la responsabilité de ceux-ci;
- c) des véhicules subissant des essais sur route à des fins d'amélioration technique, de réparation ou d'entretien ainsi que des véhicules neufs ou transformés non encore mis en circulation;
- d) des véhicules utilisés en cas d'urgence ou affectés à des missions de sauvetage;
- e) des véhicules utilisés lors de l'apprentissage et de l'examen pratiques en vue de l'obtention d'un permis de conduire ou dans le cadre des formations en vue de l'obtention du certificat de formation prévu à l'article 3 de la présente loi;
- f) des véhicules utilisés pour des transports non commerciaux de voyageurs ou de biens à des fins privées;
- g) des véhicules transportant du matériel ou de l'équipement, à utiliser dans l'exercice du métier de leur conducteur, à condition que la conduite du véhicule ne représente pas l'activité principale du conducteur.

Art. 3. Qualification initiale et formation continue

L'activité de conduite, telle que définie à l'article 1^{er}, est subordonnée à une obligation de qualification initiale et à une obligation de formation continue. Ces formations doivent être dispensées dans un centre de formation agréé, ci-après dénommé «le centre», par le ministre ayant les transports dans ses attributions, ci-après «le ministre». A cette fin, il est prévu:

1. un système de qualification initiale

La qualification initiale comporte la fréquentation obligatoire de cours de formation dont le programme et les modalités sont déterminés par règlement grand-ducal.

La qualification initiale se clôture par un examen théorique dont les modalités sont déterminées par règlement grand-ducal.

En cas de réussite de cet examen, la qualification initiale est sanctionnée par la délivrance d'un certificat de formation selon les modalités à déterminer par règlement grand-ducal.

2. un système de qualification initiale accélérée

La qualification initiale accélérée comporte la fréquentation obligatoire de cours de formation dont le programme et les modalités sont déterminés par règlement grand-ducal.

La qualification initiale accélérée se clôture par un examen théorique dont les modalités sont déterminées par règlement grand-ducal.

En cas de réussite de cet examen, la qualification initiale accélérée est sanctionnée par la délivrance d'un certificat de formation selon les modalités à déterminer par règlement grand-ducal.

3. un système de formation continue

La formation continue comporte la fréquentation obligatoire de cours de formation dont le programme et les modalités sont déterminés par règlement grand-ducal.

La formation continue est sanctionnée par la délivrance d'un certificat de formation selon les modalités à déterminer par règlement grand-ducal.

Les certificats de formation dont question ci-avant correspondent au niveau 2 de la structure des niveaux de formation prévu à l'annexe I de la décision 85/368/CEE du Conseil du 16 juillet 1985 concernant la correspondance des qualifications de formation professionnelle entre Etats membres des Communautés européennes.

Art. 4. Conducteurs exemptés de la qualification initiale

Sont exemptés de l'obligation de qualification initiale, les conducteurs qui sont:

- a) titulaire d'un permis de conduire d'une des catégories D1, D1 + E, D ou D + E ou d'un permis reconnu comme équivalent, délivré avant l'entrée en vigueur de la présente loi;
- b) titulaire d'un permis de conduire d'une des catégories C1, C1 + E, C ou C + E ou d'un permis reconnu comme équivalent, délivré avant l'entrée en vigueur de la présente loi.

Art. 5. Lieu de la formation

Les conducteurs visés à l'article 1^{er}, sous a), qui ont leur résidence normale, telle que définie par la directive 2006/126/CE précitée, au Grand-Duché de Luxembourg, obtiennent la qualification initiale prévue à l'article 3, sous 1., ou la qualification initiale accélérée prévue à l'article 3, sous 2., au Grand-Duché de Luxembourg.

Les conducteurs visés à l'article 1^{er}, sous b) qui sont, soit employés ou utilisés par une entreprise établie au Grand-Duché de Luxembourg, soit titulaires d'un permis de travail délivré par les autorités compétentes luxembourgeoises, obtiennent ces qualifications au Grand-Duché de Luxembourg.

Les conducteurs visés à l'article 1^{er}, sous a) et b), suivent la formation continue prévue à l'article 3, sous 3., dans l'Etat membre de l'Union européenne où ils ont leur résidence normale ou dans l'Etat membre où ils travaillent.

Art. 6. Organismes de formation

- (1) Le Gouvernement peut charger de l'exclusivité des formations prévues par la présente loi un ou plusieurs organismes publics ou privés. Les organismes doivent être titulaires d'un agrément délivré par le ministre.
- (2) Cet agrément n'est accordé que sur demande écrite. La demande doit être accompagnée des pièces suivantes:
 - un programme de qualification et de formation adéquat précisant les matières enseignées et indiquant le plan d'exécution et les méthodes d'enseignement envisagées;
 - les qualifications des enseignants;
 - des informations sur les locaux où les cours ont lieu, sur les matériaux pédagogiques, sur les moyens mis à disposition pour les travaux pratiques, sur le parc de véhicules utilisés;
 - les conditions de participation aux cours.
- (3) Pour l'enseignement théorique et pratique de la qualification initiale et de la formation continue, les enseignants doivent remplir les conditions suivantes:
 - être titulaire depuis trois ans au moins des catégories de permis de conduire requises pour la conduite des véhicules faisant l'objet des cours de formation enseignés;
 - justifier d'une pratique régulière de la conduite de ces véhicules;
 - posséder les qualités physiques, intellectuelles et morales nécessaires;
 - être titulaire d'une formation à la sécurité et à la santé.
- (4) Aux fins de l'obtention de l'agrément, l'organisme doit
 - avoir fait l'objet d'une certification d'assurance qualité;
 - exploiter un centre de formation qui comporte des pistes d'exercice ainsi qu'un immeuble abritant des services administratifs, des salles de formation et des installations sanitaires en nombre suffisant répondant à des critères appropriés de sécurité et aux exigences des cours de formation dispensés.
- (5) Le ministre peut charger une commission et nommer des experts pour procéder aux vérifications requises et pour émettre un avis en vue de la délivrance de l'agrément.
- (6) L'agrément peut être retiré ou suspendu si les conditions d'agrément ne sont plus remplies.
- (7) L'agrément du centre est requis en cas d'établissement nouveau et en cas de modernisation, de réaménagement ou d'extension importants intervenant ultérieurement.
- (8) Les frais de la procédure d'agrément sont à charge du requérant.
- (9) Les modalités de mise en place de la certification d'assurance qualité et le détail des conditions auxquelles doivent répondre les enseignants, les matières à enseigner ainsi que les infrastructures et l'équipement du centre sont déterminés par règlement grand-ducal.

Art. 7. Dispositions pénales

(1) Toute personne soumise aux obligations instaurées par la présente loi, qui conduit un véhicule sur les voies publiques sans y satisfaire est condamnée à une peine d'emprisonnement de 8 jours à 3 ans et à une amende de 251 à 10.000 euros ou à une de ces peines seulement.

Est puni des mêmes peines le fait de tolérer comme propriétaire ou détenteur d'un véhicule la conduite de ce véhicule sur les voies publiques par une personne ne remplissant pas les conditions de qualification visées à l'article 3 de la présente loi.

(2) Tout conducteur soumis aux obligations instaurées par la présente loi doit exhiber sur réquisition des agents chargés du contrôle de la circulation routière les documents attestant qu'il a rempli ces mêmes obligations. Toute personne qui n'obtempère pas à une telle réquisition est punie d'une amende de 25 à 250 euros.

Toutefois l'amende peut être remplacée par un avertissement taxé dans les conditions de l'article 15 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

(3) Les agents de l'Administration des douanes et accises agissant dans le cadre des contrôles de véhicules effectués dans l'exercice des fonctions qui leur sont conférées par la législation sur les transports routiers et la circulation routière sont chargés de contrôler l'exécution des dispositions de la présente loi et de ses règlements d'exécution et de dresser procès-verbal des infractions.

Art. 8. Dispositions transitoires

Les conducteurs suivants doivent suivre une première formation continue:

- a) les titulaires d'un certificat de formation visé à l'article 3, sous 1. et 2., dans les cinq ans qui suivent la date de délivrance du certificat de formation;
- b) les conducteurs visés à l'article 4, sous a), dans les cinq ans qui suivent la date de l'entrée en vigueur de la présente loi;
- c) les conducteurs visés à l'article 4, sous b), dans les cinq ans qui suivent la date de l'entrée en vigueur de la présente loi.

Art. 9. Reclassement des terrains domaniaux

Les terrains domaniaux inscrits sous le numéro cadastral 44/7745 dans la section B de la Commune de Sanem, acquis en vue de l'implantation d'activités industrielles en vertu de la loi du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie, telle qu'elle a été modifiée par la loi du 21 février 1997, en vigueur au moment de l'acquisition, sont réaffectés à la réalisation d'un centre de formation dont question à l'article 6.

Art. 10. Modification de la loi du 19 décembre 2008 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 2009

Aux tableaux annexés à la loi du 19 décembre 2008 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 2009, la section 53.1 «*Circulation et Sécurité routières*» est complétée par un article budgétaire 74.060 libellé comme suit:

«*Remboursement à la société chargée de la construction et de l'exploitation des frais de planification, de construction et d'exploitation d'un centre de formation pour conducteurs professionnels (Crédit non limitatif et sans distinction d'exercice)*»,
doté d'un crédit de 6,5 millions euros.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

Le Ministre des Transports,
Lucien Lux

Palais de Luxembourg, le 5 juin 2009.
Henri

Le Ministre des Travaux Publics,
Claude Wiseler

Le Ministre de l'Intérieur et
de l'Aménagement du Territoire,
Jean-Marie Halsdorf

Le Ministre de la Justice,
Luc Frieden

La Ministre de l'Éducation nationale et
de la Formation professionnelle,
Mady Delvaux-Stehes

Doc. parl. 5905; sess. ord. 2007-2008 et 2008-2009; Dir. 2003/59/CE.