



---

CHAMBRE DES DÉPUTÉS  
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

# Dossier consolidé

Projet de loi 6262

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

Date de dépôt : 10-03-2011

Date de l'avis du Conseil d'État : 08-06-2011

Auteur(s) : Monsieur Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

## Liste des documents

<b>Date</b>	<b>Description</b>	<b>Nom du document</b>	<b>Page</b>
27-07-2011	Résumé du dossier	Résumé	<u>3</u>
10-03-2011	Déposé	6262/00	<u>5</u>
28-04-2011	Avis de la Chambre des Salariés (7.4.2011)	6262/01	<u>14</u>
11-05-2011	Avis de la Chambre de Commerce (26.4.2011)	6262/02	<u>30</u>
08-06-2011	Avis du Conseil d'Etat (7.6.2011)	6262/03	<u>33</u>
29-06-2011	Dépêche du Président de la Chambre des Députés au Président du Conseil d'Etat (29.6.2011)	6262/04	<u>38</u>
06-07-2011	Rapport de commission(s) : Commission du Développement durable Rapporteur(s) : Monsieur Marc Spautz	6262/05	<u>41</u>
18-07-2011	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (18-07-2011) Evacué par dispense du second vote (18-07-2011)	6262/06	<u>52</u>
06-07-2011	Commission du Développement durable Procès verbal ( 42 ) de la reunion du 6 juillet 2011	42	<u>55</u>
29-06-2011	Commission du Développement durable Procès verbal ( 41 ) de la reunion du 29 juin 2011	41	<u>62</u>
23-03-2011	Commission du Développement durable Procès verbal ( 26 ) de la reunion du 23 mars 2011	26	<u>75</u>
24-08-2011	Publié au Mémorial A n°182 en page 3240	6262	<u>86</u>

# Résumé

## **6262 : RESUME**

Le projet de loi 6262 a pour objet de transposer la directive 2002/15/CE relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier, et ce pour les conducteurs indépendants. D'après l'article 2 de la directive, elle s'applique aux conducteurs indépendants à compter du 23 mars 2009.

Le projet fait suite à la loi du 21 décembre 2007 portant 1. transposition de la directive 2002/15/CEE du Parlement européen et du Conseil du 12 mars 2002 relatif à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier; 2. modification du Code du travail. Le champ d'application de la loi de 2007 visait uniquement les travailleurs mobiles employés par une entreprise de transport établie dans un Etat membre de l'UE qui participe à des activités mobiles de transport routier couvertes par le règlement (CEE) n° 3820/85 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine du transport par route, ou à défaut, par l'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR). Cette loi excluait partant les conducteurs indépendants, visés par l'actuel projet de loi.

Le présent projet correspond dans ses grandes lignes aux articles L. 214-1 et suivants du Code du travail.

6262/00

## N° 6262

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2010-2011

**PROJET DE LOI**

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

\* \* \*

*(Dépôt: le 10.3.2011)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (28.2.2011).....	1
2) Exposé des motifs .....	2
3) Texte du projet de loi.....	3
4) Commentaire des articles.....	5
5) Tableau comparatif.....	7

\*

**ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT**

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

Sur le rapport de Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

*Article unique.*– Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi portant transposition de la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier pour les conducteurs indépendants.

Château de Berg, le 28 février 2011

*Le Ministre du Développement durable  
et des Infrastructures,*  
Claude WISELER

HENRI

\*

## EXPOSE DES MOTIFS

L'objet du présent projet de loi est de transposer la directive 2002/15/CE du Conseil du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier (ci-après „la directive“) pour les conducteurs indépendants. D'après l'article 2 de la directive, elle s'applique aux conducteurs indépendants à compter du 23 mars 2009.

Le Conseil d'Etat, dans son avis du 28 novembre 2006 relatif au projet de loi 5559 portant transposition de la directive 2002/15/CE du Conseil du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier, avait cependant recommandé d'intégrer dès à présent les conducteurs indépendants dans ledit projet de loi.

Etant donné que le Conseil d'Etat avait dans le même avis recommandé d'intégrer les dispositions du projet de loi 5559 dans le Code du Travail et que ce dernier ne s'applique pas aux indépendants, le Gouvernement a pris la décision de faire élaborer un projet de loi à part.

Or, entre-temps la Commission européenne avait procédé à une analyse de la situation des conducteurs indépendants et annoncé un rapport. Le Gouvernement avait donc décidé d'attendre les conclusions de la Commission.

En date du 15 octobre 2008 la Commission européenne a finalement publié son rapport qui concluait d'exclure les (vrais) conducteurs indépendants. Par conséquent, la Commission a présenté le même jour une proposition de directive qui visait à exclure les conducteurs indépendants du champ d'application de la directive 2002/15/CE tout en veillant à ce que les faux indépendants restent couverts.

Suite à des modifications apportées à la proposition de la Commission, le Conseil s'est prononcé lors du Conseil du 30 mars 2009 majoritairement en faveur de la modification de la directive 2002/15/CE dans le sens d'exclure les (vrais) conducteurs indépendants, mais sans préjudice du droit des Etats membres de les inclure et de leur appliquer les dispositions de la directive 2002/15/CE.

Or, lors de sa séance du 16 juin 2010, le Parlement européen a rejeté en première lecture la proposition de la Commission, suite à quoi cette dernière a retiré sa proposition, rendant ainsi définitivement applicable l'article 2, paragraphe 1, alinéa 2, de la directive 2002/15/CE.

La loi en projet transposera donc pour les chauffeurs indépendants cette directive qui vise spécialement les activités du transport routier couvertes par le règlement (CEE) No 3820/85 du Conseil du 20 décembre 1985 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine du transport par route.

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

Dans le but d'améliorer la sécurité routière et les conditions de travail des conducteurs professionnels ainsi que d'assurer une concurrence loyale dans le secteur des transports routiers ces règlements fixent des règles concernant le temps de conduite et de repos des conducteurs.

Le présent projet de loi renforce ces dispositions en définissant des règles relatives au temps de travail.

Il est par ailleurs axé sur les articles L.214-1 et suivants du Code du travail, afin d'avoir, dans la mesure du possible, les mêmes règles pour les conducteurs salariés et les conducteurs indépendants.

\*

## TEXTE DU PROJET DE LOI

### **Art. 1er. *Champ d'application***

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

### **Art. 2. *Définitions***

Au sens de la présente loi on entend par

- (1) Temps de travail: toute période comprise entre le début et la fin du travail, durant laquelle le conducteur indépendant est à son poste de travail, à la disposition du client et dans l'exercice de ses fonctions ou de ses activités, autres que les tâches administratives générales qui ne sont pas directement liées au transport spécifique en cours.
- (2) Temps de disponibilité:
  - les périodes autres que celles relatives aux temps de pause et aux temps de repos durant lesquelles le conducteur indépendant n'est pas tenu de rester à son poste de travail, mais doit être disponible pour répondre à des appels éventuels lui demandant d'entreprendre ou de reprendre la conduite ou de faire d'autres travaux.

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

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

  - pour les conducteurs indépendants conduisant en équipe, le temps passé pendant la marche du véhicule à côté du conducteur ou sur une couchette.
- (3) Poste de travail:
  - le lieu où se situe l'établissement principal du conducteur indépendant ainsi que ses divers établissements secondaires, qu'ils coïncident ou non avec le siège social ou l'établissement principal,
  - le véhicule que le conducteur indépendant utilise lorsqu'il effectue des tâches, et
  - tout autre endroit où sont effectuées les activités liées à l'exécution du transport.
- (4) Conducteur indépendant: toute personne dont l'activité professionnelle principale consiste à effectuer des transports de voyageurs ou de marchandises par route contre rémunération au sens de la législation communautaire sous couvert d'une licence communautaire ou de toute autre habilitation professionnelle pour effectuer lesdits transports, qui est habilitée à travailler à son propre compte et qui n'est pas liée à un employeur par un contrat de travail ou par toute autre relation de subordination de travail, qui dispose de la liberté nécessaire pour l'organisation de l'activité visée, dont les revenus dépendent directement des bénéfices réalisés et qui est libre d'entretenir, à titre individuel ou en coopération avec d'autres conducteurs indépendants, des relations commerciales avec plusieurs clients.
- (5) Personne exécutant des activités mobiles de transport routier: tout conducteur indépendant qui exécute de telles activités.
- (6) Semaine: la période qui commence à zéro heure le lundi et prend fin à vingt-quatre heures le dimanche.
- (7) Période de vingt-quatre heures: tout intervalle de cette durée qui débute avec la reprise du travail après une période de repos hebdomadaire ou journalier.
- (8) Période nocturne: la période comprise entre zéro heure et cinq heures.
- (9) Travail de nuit: tout travail accompli durant la période nocturne.

### **Art. 3. *Durée de travail***

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



Une période de référence de six mois au maximum peut être accordée par le ministre ayant les transports dans ses attributions.

La demande du conducteur indépendant doit être motivée et accompagnée d'un plan d'organisation du travail au sens de l'article L.211-7 du Code du Travail, qui couvre en principe l'ensemble de la période de référence demandée.

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

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

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

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

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

#### **Art. 4. Temps de pause**

Sans préjudice du niveau de protection prévu par la réglementation communautaire relative aux temps de conduite et de repos ou, à défaut, par l'accord AETR, la personne exécutant des activités mobiles de transport routier ne peut en aucun cas exécuter les activités visées à l'article 2, paragraphe (2), et à l'article 3, paragraphe (3) pendant plus de six heures consécutives sans pause.

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

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

#### **Art. 5. Travail de nuit**

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

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

#### **Art. 6. Registre**

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

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

#### **Art. 7. Dispositions moins favorables**

Toute clause ou accord contraire moins favorable aux dispositions de la présente loi est réputé nul et non écrit.

#### **Art. 8. Organes de contrôle**

L'Administration des Douanes et Accises et la Police grand-ducale sont chargées du contrôle de l'application de la présente loi.

**Art. 9. Sanctions**

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

- 1) le fait de tout conducteur indépendant
  1. de s'être rendu coupable du non-respect des dispositions relatives aux limites maxima de durée de travail et à la computation de la durée de travail fixées à l'article 3 de la présente loi;
  2. de s'être rendu coupable de la violation des dispositions relatives au temps de pause de l'article 4 et au travail de nuit à l'article 5 de la présente loi;
  3. de ne pas avoir respecté les dispositions relatives au temps de pause de l'article 4 et au travail de nuit à l'article 5 de la présente loi;
  4. de ne pas avoir observé les dispositions sur la tenue des registres et informations tel que prévu à l'article 6 de la présente loi;
- 2) le fait, pour tout expéditeur, commissionnaire, affréteur, mandataire, destinataire ou tout autre donneur d'ordres, de donner, en connaissance de cause, à tout transporteur routier de voyageurs ou de marchandises, ou à tout préposé de celui-ci, des instructions qui auront provoqué aux infractions visées au point 1) ci-dessus.

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

\*

**COMMENTAIRE DES ARTICLES***Article 1er: Champ d'application*

L'article 1er, qui transpose l'article 2 de la directive 2002/15/CE en ce qui concerne les conducteurs indépendants, dispose que la loi spéciale s'applique aux conducteurs indépendants participant à des activités de transport routier couvertes par la réglementation communautaire relative au temps de conduite, c'est-à-dire le règlement (CE) No 561/2006 ou à défaut l'accord AETR.

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

Complémentairement à la loi du 21 décembre 2007 portant 1. transposition de la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2002 relatif à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transports routier; 2. modification du Code du travail, la future loi s'applique aux conducteurs indépendants qui effectuent des transports pour compte d'autrui à l'exclusion des conducteurs indépendants qui effectuent des transports pour leur propre compte.

Sur ce point il existe en fait une contradiction entre le considérant 6 et l'article 2 de la directive. Le considérant 6 ne parle que des transports pour compte d'autrui alors que l'article 2 englobe tant les transports pour compte d'autrui que les transports pour compte propre.

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

*Article 2: Définitions*

L'article 2 du projet reprend les définitions de l'article 3 de la directive, y compris celles de la période nocturne et du travail de nuit. Le présent texte tient donc compte de l'observation du Conseil d'Etat formulée dans son avis du 28 novembre 2006 relatif au projet de loi 5559.

*Article 3: Durée de travail*

L'article 3 transpose l'article 4 de la directive.

Le paragraphe (1) de l'article 3 définit les limites hebdomadaires de la durée de travail. Conformément à l'avis du Comité de Coordination Simplification, ce paragraphe dévie des dispositions du Code du

Travail en introduisant des délais maxima de réponse pour les demandes de dérogation afin d'éviter un éventuel blocage de la procédure d'autorisation.

Le paragraphe (2) traite du cas spécifique des transports internationaux de personnes.

Le paragraphe (3) concerne le calcul de la durée de travail afin de tenir compte des prestations de travail qui ne font pas directement partie des activités mobiles de transport routier.

*Article 4: Temps de pause*

L'article 4, qui transpose l'article 5 de la directive, prévoit une pause obligatoire au plus tard après 6 heures de prestation de travail continues, mobiles ou non.

Cette pause peut être divisée en plusieurs périodes d'au moins 15 minutes chacune.

*Article 5: Travail de nuit*

L'article 5, qui transpose l'article 7 de la directive, limite le temps de travail quotidien pendant la période nocturne à 10 heures par 24 heures.

En ce qui concerne d'éventuelles dérogations, le présent projet tient compte de l'observation formulée par le Conseil d'Etat dans son avis du 28 novembre 2006 précité en prévoyant que les modalités doivent être fixées par règlement grand-ducal à prendre sur avis du Conseil d'Etat.

*Article 6: Registre*

L'article 6 transpose le point b) de l'article 9 de la directive qui dispose que le temps de travail doit être enregistré tout en tenant compte de la diversité des moyens d'enregistrement.

*Article 7: Dispositions moins favorables*

L'article 7 prévoit que les dispositions contraires à la future loi sont réputés nulles et non écrites. En disposant que cela ne s'applique qu'aux clauses et accords moins favorables, il tient compte de l'observation du Conseil d'Etat formulée dans son avis du 28 novembre 2006 précité.

*Article 8: Organes de contrôle*

L'article 8 charge l'Administration des Douanes et Accises et la Police grand-ducale du contrôle de la future loi.

Bien qu'il s'agisse de contrôler des dispositions relatives au droit du travail, l'Inspection du Travail et des Mines ne peut pas être chargée du contrôle, étant donné que la future loi ne couvre que des indépendants et non des salariés.

*Article 9: Sanctions*

L'article 9 prévoit les sanctions tant pour le conducteur indépendant que pour les tierces personnes en innovant par une chaîne de responsabilité.

Le présent projet tient compte de l'observation formulée par le Conseil d'Etat dans son avis du 28 novembre 2006 précité en ne sanctionnant que des fautes personnelles et en reprenant la proposition de texte du Conseil d'Etat.

\*

**TABLEAU COMPARATIF**

<i>Projet de loi</i>	<i>Directive 2002/15/CE</i>
Art. 1er	Art. 2, par. 1
Art. 2	Art. 3
Art. 3	Art. 4 Art. 8
Art. 4	Art. 5
Art. 5	Art. 7
Art. 6	Art. 9
Art. 7	
Art. 8	Art. 11
Art. 9	Art. 12

Service Central des Imprimés de l'Etat

6262/01

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

Session ordinaire 2010-2011

**PROJET DE LOI**

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

\* \* \*

**AVIS DE LA CHAMBRE DES SALARIES**

(7.4.2011)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

\*

## 1. LE CONTEXTE DU PROJET DE LOI

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

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

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

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

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



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

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

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

## 1.1. Les règles européennes

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

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

#### *Son champ d'application*

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

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

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

par:

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

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

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

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

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

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

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

*Les règles relatives à la durée de conduite*

*La durée de conduite journalière*

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

Elle ne doit pas dépasser neuf heures.

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

*La durée de conduite hebdomadaire*

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

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

*Les autres règles*

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

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

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

*Les pauses*

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

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

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

*Les temps de repos journaliers et hebdomadaires*

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

*– Sur 24 heures*

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

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

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

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

Cas de figure particulier de la conduite en équipage:

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

– *Sur deux semaines*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

18. 1. Chaque Etat membre peut, dans le cas de transports par route effectués entièrement sur son territoire, prévoir des durées minimales plus longues pour les pauses et les temps de repos ou des durées de conduite plus courtes que celles prévues ci-dessus.

Ce faisant, les Etats membres tiennent compte des conventions collectives ou autres accords entre partenaires sociaux pertinents. Toutefois, le règlement reste applicable aux conducteurs effectuant des opérations de transport international.

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

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

### 1.1.2. *Les règles nationales*

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

#### *Champ d'application*

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

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

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

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

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

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

Font partie du temps de travail:

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

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

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

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

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

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

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

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

22. La loi définit le poste de travail comme:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

#### *Les règles relatives aux pauses*

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

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

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

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

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

#### *Le travail de nuit*

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

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

#### *Le registre des heures prestées*

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

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

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

#### *Contrôle et sanctions*

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

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

\*

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

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

#### *Son champ d'application*

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

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

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

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

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

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

#### *Le conducteur indépendant*

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

#### *Le temps de travail*

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

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

#### *Le temps de disponibilité*

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

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

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

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



*Le poste de travail*

42. Il s'agit

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

*La durée de travail*

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

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

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

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

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

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

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

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

**Plusieurs observations s'imposent:**

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

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

#### *Le temps de pause*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### *Le travail de nuit*

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

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

### *Nécessité de tenir registre*

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

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

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

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

### *Les organes de contrôle*

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

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

### *Les sanctions*

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

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

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

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

\*

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

Luxembourg, le 7 avril 2011

*La Direction,*  
René PIZZAFERRI  
Norbert TREMUTH

*Pour la Chambre des salariés,*

*Le Président,*  
Jean-Claude REDING

L'avis a été adopté à l'unanimité.

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6262/02

**N° 6262<sup>2</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2010-2011

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

\* \* \*

**AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE**

(26.4.2011)

Le présent projet de loi vise les conducteurs indépendants et opère la transposition de la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier.

Les dispositions de ladite directive s'appliquent aux conducteurs indépendants à compter du 23 mars 2009, mais celle-ci n'avait pas encore été transposée à ce jour, alors que la Commission et le Parlement Européen avaient tenté de se concerter afin d'exclure les conducteurs indépendants du champ d'application de la directive.

La transposition de la directive s'opère par voie de loi autonome dont l'objectif, d'après les auteurs du projet de loi, est d'améliorer la sécurité routière et les conditions de travail des conducteurs professionnels ainsi que d'assurer une concurrence loyale dans le secteur des transports routiers.

Pour les conducteurs salariés, la directive précitée a été transposée en droit luxembourgeois par la loi du 21 décembre 2007.

La Chambre de Commerce salue le travail des auteurs du projet de loi qui transposent fidèlement une partie importante de la directive tout en assurant un parallélisme avec les dispositions de la loi précitée du 21 décembre 2007 applicable aux conducteurs salariés.

La Chambre de Commerce se doit néanmoins d'émettre les plus grandes réserves quant aux mesures de transposition relatives à la durée de travail et le travail de nuit, réserves qui avaient déjà été émises dans l'avis de la Chambre de Commerce du 8 août 2006 dans le cadre des travaux préparatoires de la loi du 21 décembre 2007 relative aux conducteurs salariés.

La directive transposée prévoit une durée hebdomadaire moyenne de travail de 48 heures, laquelle peut être portée à une durée maximale de 60 heures à condition toutefois que la durée hebdomadaire moyenne de 48 heures calculée sur une période de référence de 4 mois ne soit pas dépassée. Le présent projet de loi, à l'instar de la loi du 21 décembre 2007, prévoit une période de référence de 1 mois, laquelle, aux yeux de la Chambre de Commerce, n'assure pas au secteur du transport luxembourgeois une flexibilité suffisante dans l'organisation du travail et d'être concurrentiel par rapport aux entreprises établies dans les autres Etats membres de l'Union Européenne.

La Chambre de Commerce relève que la période de référence de 1 mois peut être portée à 6 mois sur demande motivée du conducteur indépendant, accompagnée d'un plan d'organisation de travail couvrant l'ensemble de la période de référence demandée; demande qui sera réputée accordée si le ministre ne prend pas de décision dans un délai de trois mois.

Si les auteurs du projet de loi mettent assurément en œuvre le souhait de simplification administrative prôné par la Chambre de Commerce depuis de nombreuses années, il n'en reste pas moins que la transposition de la période de référence de 4 mois prévue par la directive résulterait en une vraie simplification administrative alors que de nombreux conducteurs indépendants n'auraient, de facto, pas

besoin de formuler une demande de dérogation. Pour le surplus, la période de référence de 1 mois prévue par le projet de loi ne respecte pas le précepte de „toute la directive, rien que la directive“ cher à la Chambre de Commerce.

Au sujet du travail de nuit, la Chambre de Commerce relève également que les auteurs du projet de loi s'en tiennent au libellé de la loi du 21 décembre 2007 lequel est plus restrictif que la directive transposée. La directive prévoit en effet qu'est considéré comme travail de nuit „tout travail accompli durant la période nocturne, à savoir une période d'au moins 4 heures que les Etats membres sont libres de définir entre minuit et sept heures. Les auteurs du projet de loi définissent la période nocturne comme étant la période comprise entre minuit et cinq heures.

Cette disposition, qui conditionne le nombre maximal d'heures de conduite autorisées dans la journée suivant la prestation d'un travail de nuit, aurait également incontestablement des répercussions négatives sur la compétitivité des entreprises luxembourgeoises par rapport aux entreprises établies dans les autres Etats membres de l'Union Européenne, surtout nos pays limitrophes, lesquels requièrent une durée de prestation minimale de travail pendant la période nocturne.

\*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce ne saurait marquer son accord au projet de loi sous avis et demande en conséquence une modification tenant en compte les observations formulées dans le présent avis.



6262/03

N° 6262<sup>3</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2010-2011

**PROJET DE LOI**

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

\* \* \*

**AVIS DU CONSEIL D'ETAT**

(7.6.2011)

Par dépêche du 25 février 2011, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a saisi le Conseil d'Etat du projet de loi sous rubrique, élaboré par le ministre du Développement durable et des Infrastructures. Le texte du projet de loi était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles, d'un tableau de concordance entre la directive à transposer et le projet de loi en question, ainsi que d'une fiche financière.

Les avis de la Chambre des salariés et de la Chambre de commerce ont été communiqués au Conseil d'Etat par dépêches respectivement du 27 avril 2011 et du 10 mai 2011.

\*

**CONSIDERATIONS GENERALES**

Le projet de loi sous avis a pour objet de transposer la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier et ce pour les conducteurs indépendants. D'après l'article 2 de la directive, elle s'applique aux conducteurs indépendants à compter du 23 mars 2009.

Le projet fait suite à la loi du 21 décembre 2007 portant 1. transposition de la directive 2002/15/CEE du Parlement européen et du Conseil du 12 mars 2002 relatif à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier; 2. modification du Code du travail. Son champ d'application visait uniquement les travailleurs mobiles employés par une entreprise de transport établie dans un Etat membre de l'Union européenne qui participe à des activités mobiles de transport routier couvertes par le règlement (CEE) No 3820/85, ou à défaut, par l'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR). Sont donc visés particulièrement les conducteurs routiers de véhicules de plus de 3,5 tonnes. Cette loi excluait partant les conducteurs indépendants, visés par l'actuel projet de loi. La directive, comme préindiqué à sa base, vise spécialement les activités du transport routier couvertes par le règlement (CEE) No 3820/85 du Conseil du 20 décembre 1985 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine du transport par route.

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

Le présent projet correspond dans ses grandes lignes aux articles L. 214-1 et suivants du Code du travail, qui avaient en son temps fait l'objet d'un examen approfondi par le Conseil d'Etat. Les auteurs

ont repris l'argumentation qui y fut développée tant dans le texte devenu l'article L. 214-1 du Code du travail, que dans le texte sous objet, de sorte que le Conseil d'Etat se bornera à examiner dans le présent avis les éléments sujets à nuance.

\*

## EXAMEN DES ARTICLES

### *Article 1er*

A l'inverse des dispositions de l'article 1er de la loi du 21 décembre 2007, la présente loi s'applique uniquement aux conducteurs indépendants participant à des activités de transport routier couvertes par la réglementation communautaire relative au temps de conduite, donc le règlement (CE) No 561/2006 ou, à défaut, „l'accord“ AETR. Sont exclus notamment les transports effectués au moyen de véhicules dont le poids maximal autorisé ne dépasse pas les 3,5 tonnes ou encore le transport de personnes au moyen d'un véhicule de 9 places au maximum, y compris celle du conducteur.

Le Conseil d'Etat propose de supprimer le terme „professionnels“, alors que la définition du conducteur indépendant reprise à l'article 2 ne vise que les professionnels.

### *Article 2*

Le Conseil d'Etat n'a pas d'observation particulière à formuler, dans la mesure où son argumentation développée dans le cadre de l'avis du 28 novembre 2006 sur le projet de loi portant 1. transposition de la directive 2008/15/CEE du Parlement européen et du Conseil du 12 mars 2002 relatif à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier; 2. modification du Code du travail, a été respectée.

Cependant, il attire l'attention des auteurs du projet de loi sur le fait que la définition du conducteur indépendant n'a pas été transposée de façon complète. En effet, la définition reprise au point e) de l'article 3 de la directive 2002/15/CE précitée, précisant que le conducteur qui ne satisfait pas aux critères définissant le conducteur indépendant bénéficie des droits et obligations tels que prévus pour les travailleurs mobiles, ne figure pas à l'article 2 en projet. Le Conseil d'Etat insiste dès lors à ce que les auteurs complètent ladite définition par cet ajout.

### *Article 3*

Le principe de la durée hebdomadaire de travail est de 48 heures sur une période de référence d'un mois. Une période de référence de six mois au maximum peut être accordée sur demande par le ministre ayant les Transports dans ses attributions. La durée hebdomadaire de travail peut en pareil cas être portée à soixante heures à condition de ne pas dépasser la limite maximale de quarante-huit heures en moyenne par semaine. Le ministre doit prendre sa décision, après consultation des organisations patronales „concernées“, non autrement définies dans le texte sous avis.

L'avis en question devra être remis dans le mois de la demande, et la décision ministérielle dans les trois mois. Au cas où le ministre ne prend pas de décision dans le délai lui imparti, l'autorisation est réputée accordée. Le Conseil d'Etat se demande s'il est opportun de laisser un délai si long au ministre, dans une matière relativement anodine, et où le demandeur attend une décision. Le Conseil d'Etat suggère de ce fait un délai global d'un mois à accorder au ministre, y compris l'avis à demander aux organisations patronales.

### *Article 4*

Sans observation.

### *Article 5*

Les auteurs du projet sous avis se sont inspirés des dispositions similaires de l'article L. 214-6 du Code du travail.

### *Articles 6 à 8*

Sans observation.

*Article 9*

Le Conseil d'Etat propose de rayer sous 1) le point 3 qui fait double emploi avec les infractions et sanctions prévues au point 2.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 7 juin 2011.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Le Président,*  
Georges SCHROEDER

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6262/04

N° 6262<sup>4</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2010-2011

**PROJET DE LOI**

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

\* \* \*

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

(29.6.2011)

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous signaler que la Commission du Développement durable a constaté que deux erreurs matérielles se sont glissées dans le texte du projet de loi sous rubrique.

\*

En premier lieu, l'article 4 du projet de loi prévoit que:

**Art. 4. Temps de pause**

*Sans préjudice du niveau de protection prévu par la réglementation communautaire relative aux temps de conduite et de repos ou, à défaut, par l'accord AETR, la personne exécutant des activités mobiles de transport routier ne peut en aucun cas exécuter les activités visées à l'article 2, paragraphe (2), et à l'article 3, paragraphe (3) pendant plus de six heures consécutives sans pause.*

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

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

Or, la référence à l'article 2, paragraphe (2) est erronée. Il faut en effet se référer à l'article 2, paragraphe (1). De la sorte, l'article 4 devra se lire:

**Art. 4. Temps de pause**

*Sans préjudice du niveau de protection prévu par la réglementation communautaire relative aux temps de conduite et de repos ou, à défaut, par l'accord AETR, la personne exécutant des activités mobiles de transport routier ne peut en aucun cas exécuter les activités visées à l'article 2, paragraphe (1), et à l'article 3, paragraphe (3) pendant plus de six heures consécutives sans pause.*

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

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

En second lieu, le 1er alinéa de l'article 6 qui se lit: „*Le conducteur indépendant tient à jour un registre du temps de travail où toutes les heures prestées au sens de l'article 3, paragraphe (2) sont reprises.*“ fait lui aussi une référence erronée et devra se lire: „*Le conducteur indépendant tient à jour un registre du temps de travail où toutes les heures prestées au sens de l'article 3, paragraphe (3) sont reprises.*“

La Commission du Développement durable me prie en outre de vous signaler qu'elle a analysé les commentaires du Conseil d'Etat relatifs à la définition du conducteur indépendant figurant à l'article 2 point (4). La Haute Corporation est d'avis que cette définition n'a pas été transposée de façon complète. En effet, la définition reprise au point e) de l'article 3 de la directive 2002/15/CE, précisant que le conducteur qui ne satisfait pas aux critères définissant le conducteur indépendant bénéficie des droits et obligations tels que prévus pour les travailleurs mobiles, ne figure pas à l'article 2. La commission parlementaire a fait sienne cette remarque, de telle sorte que le point (4) de l'article 2 se lira dorénavant comme suit:

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

*Les conducteurs qui ne satisfont pas à ces critères sont soumis aux mêmes obligations et bénéficient des mêmes droits que ceux prévus pour les travailleurs mobiles par le Code du Travail.*

En outre et pour finir, la Commission du Développement durable a suivi la remarque du Conseil d'Etat relative à l'article 3, paragraphe (1). Le Conseil d'Etat se demande s'il est opportun de laisser un délai si long au ministre, dans une matière relativement anodine, et où le demandeur attend une décision. Le Conseil d'Etat suggère de ce fait un délai global d'un mois à accorder au ministre, y compris l'avis à demander aux organisations patronales. Dans un souci de donner suite à cette remarque, les alinéas (5) et (6) du paragraphe (1) de l'article 3 se liront:

*Le ministre prend sa décision endéans un mois qui suit la réception de la demande, après consultation des organisations patronales concernées. Le cas échéant, le ministre prend sa décision, nonobstant le défaut d'avis des organisations patronales.*

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

\*

Copie de la présente est envoyée pour information au Ministre du Développement durable et des Infrastructures et à la Ministre aux Relations avec le Parlement.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération très distinguée.

*Le Président de la Chambre des Députés,*  
Laurent MOSAR



6262/05

**N° 6262<sup>5</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2010-2011

**PROJET DE LOI**

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

\* \* \*

**RAPPORT DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE**

(6.7.2011)

La Commission se compose de: M. Fernand BODEN, Président; M. Marc SPAUTZ, Rapporteur; MM. François BAUSCH, Eugène BERGER, Lucien CLEMENT, Fernand DIEDERICH, Mme Marie-Josée FRANK, MM. Paul HELMINGER, André HOFFMANN, Mme Lydia MUTSCH, MM. Roger NEGRI et Marcel OBERWEIS, Membres.

\*

**I. ANTECEDENTS**

Le projet de loi sous rubrique a été déposé le 10 mars 2011 par Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Le Conseil d'Etat a rendu son avis en date du 7 juin 2011.

L'avis de la Chambre des Salariés date du 7 avril 2011.

La Chambre de Commerce a émis son avis en date du 26 avril 2011.

En date du 23 mars 2011, la Commission du Développement durable a désigné M. Marc Spautz comme rapporteur du projet de loi sous objet. Par la suite, la Commission a fait une première analyse du texte. Lors de sa réunion du 29 juin 2011, la commission parlementaire a procédé à l'examen du texte sous rubrique à la lumière de l'avis du Conseil d'Etat.

Le présent rapport a été adopté en date du 6 juillet 2011.

\*

**II. OBJET DE LA LOI**

Le projet de loi sous revue a pour objet de transposer la directive 2002/15/CE relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier. D'après l'article 2, paragraphe 1, alinéa 2 de cette directive, celle-ci s'applique aux conducteurs indépendants à compter du 23 mars 2009.

**Historique**

Dans son avis du 28 novembre 2006 relatif au projet de loi 5559 portant transposition de la directive 2002/15/CE précitée, le Conseil d'Etat avait recommandé d'intégrer immédiatement les conducteurs indépendants dans ledit projet de loi. Cependant, étant donné que le Conseil d'Etat avait, dans le même avis, recommandé d'intégrer les dispositions du projet de loi 5559 dans le Code du travail et que ce

dernier ne s'applique pas aux indépendants, le Gouvernement a pris la décision d'élaborer un projet de loi à part.

Entre-temps, la Commission européenne avait procédé à une analyse de la situation des conducteurs indépendants et annoncé la publication d'un rapport. Le Gouvernement avait donc décidé d'attendre les conclusions de la Commission. En octobre 2008, la Commission européenne a publié son rapport qui concluait d'exclure les (vrais) conducteurs indépendants. Par conséquent, la Commission a présenté le même jour une proposition de directive qui visait à exclure les conducteurs indépendants du champ d'application de la directive 2002/15/CE tout en veillant à ce que les faux indépendants restent couverts. Lors de sa séance du 16 juin 2010, le Parlement européen a rejeté en première lecture la proposition de la Commission, suite à quoi cette dernière a retiré sa proposition, rendant ainsi définitivement applicable l'article 2, paragraphe 1, alinéa 2, de la directive 2002/15/CE.

Le projet de loi 6262 transposera donc cette directive pour les chauffeurs indépendants.

### Points saillants

D'après le texte du présent projet, les règles relatives au temps de conduite et de repos des conducteurs ont été fixées uniformément au niveau européen, et ce dans le but d'améliorer la sécurité routière et les conditions de travail des conducteurs professionnels ainsi que d'assurer une concurrence loyale dans le secteur des transports routiers. Elles ne doivent pas être confondues avec les règles relatives au temps de travail.

A noter que le projet de loi est axé sur les articles L.214-1 et suivants du Code du travail afin de mettre en place, autant que faire se peut, les mêmes règles pour les conducteurs salariés et les conducteurs indépendants.

\*

### III. L'AVIS DU CONSEIL D'ETAT

A côté de quelques observations ponctuelles, le Conseil d'Etat critique dans son avis du 7 juin 2011, l'absence d'une définition complète du conducteur indépendant conformément à la directive. La Haute Corporation insiste par conséquent à ce que les auteurs du projet complètent ladite définition.

Pour le détail des observations du Conseil d'Etat, il est renvoyé au commentaire des articles.

\*

### IV. COMMENTAIRE DES ARTICLES

#### *Article 1er*

Cet article se lit comme suit:

#### **Art. 1er. Champ d'application**

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

L'article 1er dispose que la loi s'appliquera aux conducteurs indépendants participant à des activités de transport routier couvertes par la réglementation communautaire relative au temps de conduite, donc le règlement (CE) No 561/2006 ou, à défaut, l'accord AETR. Sont exclus notamment les transports effectués au moyen de véhicules dont le poids maximal autorisé ne dépasse pas les 3,5 tonnes ou encore le transport de personnes au moyen d'un véhicule de 9 places au maximum, y compris celle du conducteur.

Le Conseil d'Etat propose de supprimer le terme „professionnels“, alors que la définition du conducteur indépendant reprise à l'article 2 ne vise que les professionnels.

La commission parlementaire suit cette remarque et l'article se lira donc:

**Art. 1er. Champ d'application**

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

**Article 2**

L'article 2 reprend les définitions de l'article 3 de la directive 2002/15/CE. Il se lit comme suit:

**Art. 2. Définitions**

*Au sens de la présente loi on entend par*

- (1) *Temps de travail: toute période comprise entre le début et la fin du travail, durant laquelle le conducteur indépendant est à son poste de travail, à la disposition du client et dans l'exercice de ses fonctions ou de ses activités, autres que les tâches administratives générales qui ne sont pas directement liées au transport spécifique en cours.*
- (2) *Temps de disponibilité:*
  - *les périodes autres que celles relatives aux temps de pause et aux temps de repos durant lesquelles le conducteur indépendant n'est pas tenu de rester à son poste de travail, mais doit être disponible pour répondre à des appels éventuels lui demandant d'entreprendre ou de reprendre la conduite ou de faire d'autres travaux.*
  - Sont notamment considérés comme temps de disponibilité, les périodes pendant lesquelles le conducteur indépendant accompagne un véhicule transporté par ferry-boat ou par train, ainsi que les périodes d'attente aux frontières et celles dues à des interdictions de circulation.*
  - Ces périodes et leur durée prévisible doivent être connues à l'avance par le conducteur indépendant.*
  - *pour les conducteurs indépendants conduisant en équipe, le temps passé pendant la marche du véhicule à côté du conducteur ou sur une couchette.*
- (3) *Poste de travail:*
  - *le lieu où se situe l'établissement principal du conducteur indépendant ainsi que ses divers établissements secondaires, qu'ils coïncident ou non avec le siège social ou l'établissement principal,*
  - *le véhicule que le conducteur indépendant utilise lorsqu'il effectue des tâches, et*
  - *tout autre endroit où sont effectuées les activités liées à l'exécution du transport.*
- (4) *Conducteur indépendant: toute personne dont l'activité professionnelle principale consiste à effectuer des transports de voyageurs ou de marchandises par route contre rémunération au sens de la législation communautaire sous couvert d'une licence communautaire ou de toute autre habilitation professionnelle pour effectuer lesdits transports, qui est habilitée à travailler à son propre compte et qui n'est pas liée à un employeur par un contrat de travail ou par toute autre relation de subordination de travail, qui dispose de la liberté nécessaire pour l'organisation de l'activité visée, dont les revenus dépendent directement des bénéfices réalisés et qui est libre d'entretenir, à titre individuel ou en coopération avec d'autres conducteurs indépendants, des relations commerciales avec plusieurs clients.*
- (5) *Personne exécutant des activités mobiles de transport routier: tout conducteur indépendant qui exécute de telles activités.*
- (6) *Semaine: la période qui commence à zéro heure le lundi et prend fin à vingt-quatre heures le dimanche.*
- (7) *Période de vingt-quatre heures: tout intervalle de cette durée qui débute avec la reprise du travail après une période de repos hebdomadaire ou journalier.*
- (8) *Période nocturne: la période comprise entre zéro heure et cinq heures.*
- (9) *Travail de nuit: tout travail accompli durant la période nocturne.*

Le Conseil d'Etat n'a pas d'observation particulière à formuler, dans la mesure où son argumentation développée dans son avis du 28 novembre 2006 sur le projet de loi portant 1. transposition de la directive 2008/15/CEE du Parlement européen et du Conseil du 12 mars 2002 relatif à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier; 2. modification du Code du travail, a été respectée.

Cependant, il attire l'attention des auteurs du projet de loi sur le fait que la définition du conducteur indépendant n'a pas été transposée de façon complète. En effet, la définition reprise au point e) de l'article 3 de la directive 2002/15/CE, précisant que le conducteur qui ne satisfait pas aux critères définissant le conducteur indépendant bénéficie des droits et obligations tels que prévus pour les travailleurs mobiles, ne figure pas à l'article 2 en projet. Le Conseil d'Etat insiste dès lors à ce que les auteurs complètent ladite définition par cet ajout. La Chambre des Salariés, ainsi que plusieurs membres de la Commission, font écho à cette remarque de la Haute Corporation.

Suite à un bref échange de vues et tout en étant conscients de sa marge de manœuvre réduite du fait de la nécessité de transposer fidèlement la directive européenne, la Commission du Développement durable décide de donner suite à la remarque de la Haute Corporation et de libeller comme suit la définition du conducteur indépendant figurant à l'article 2 point (4):

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

*Les conducteurs qui ne satisfont pas à ces critères sont soumis aux mêmes obligations et bénéficient des mêmes droits que ceux prévus pour les travailleurs mobiles par le Code du Travail.*

### Article 3

L'article 3 se lit comme suit:

#### **Art. 3. Durée de travail**

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

*Une période de référence de six mois au maximum peut être accordée par le ministre ayant les transports dans ses attributions.*

*La demande du conducteur indépendant doit être motivée et accompagnée d'un plan d'organisation du travail au sens de l'article L.211-7 du Code du Travail, qui couvre en principe l'ensemble de la période de référence demandée.*

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

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

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

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

(3) *Pour la computation de la durée de travail du conducteur indépendant au sens de la présente loi sont prises en compte toutes les activités mobiles liées au transport routier, donc aussi celles effectuées sur des véhicules ne tombant pas dans le champ d'application de la réglementation com-*

*munautaire relative aux temps de conduite et de repos, ainsi que toutes les activités non mobiles qui ne constituent pas des activités directement liées au transport routier.*

Le paragraphe (1) de l'article 3 définit les limites hebdomadaires de la durée de travail. Le principe de la durée hebdomadaire de travail est de 48 heures sur une période de référence d'un mois. Une période de référence de six mois au maximum peut être accordée sur demande par le ministre ayant les Transports dans ses attributions. La durée hebdomadaire de travail peut en pareil cas être portée à soixante heures à condition de ne pas dépasser la limite maximale de quarante-huit heures en moyenne par semaine. Le ministre doit prendre sa décision, après consultation des organisations patronales concernées. L'avis en question devra être remis dans le mois de la demande, et la décision ministérielle dans les trois mois. Au cas où le ministre ne prend pas de décision dans le délai lui imparti, l'autorisation est réputée accordée. Dans son avis du 7 juin 2011, le Conseil d'Etat se demande s'il est opportun de laisser un délai si long au ministre, dans une matière relativement anodine, et où le demandeur attend une décision. Il suggère donc un délai global d'un mois à accorder au ministre, y compris l'avis à demander aux organisations patronales. La Commission décide de suivre cette suggestion. Ainsi, les alinéas (5) et (6) du paragraphe (1) de l'article 3 se liront:

*Le ministre prend sa décision endéans un mois qui suit la réception de la demande, après consultation des organisations patronales concernées. Le cas échéant, le ministre prend sa décision, nonobstant le défaut d'avis des organisations patronales.*

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

Le paragraphe (2) traite du cas spécifique des transports internationaux de personnes.

Le paragraphe (3) concerne le calcul de la durée de travail afin de tenir compte des prestations de travail qui ne font pas directement partie des activités mobiles de transport routier.

#### *Article 4*

L'article 4 prévoit une pause obligatoire au plus tard après 6 heures de prestation de travail continues, mobiles ou non. Cette pause peut être divisée en plusieurs périodes d'au moins 15 minutes chacune. Le Conseil d'Etat n'a pas de remarque à formuler au sujet de cet article. A noter qu'une erreur matérielle s'est glissée dans le libellé de cet article: la référence à l'article 2, paragraphe (2) est erronée. Il faut en effet se référer à l'article 2, paragraphe (1). De la sorte, l'article 4 devra se lire:

##### **Art. 4. Temps de pause**

*Sans préjudice du niveau de protection prévu par la réglementation communautaire relative aux temps de conduite et de repos ou, à défaut, par l'accord AETR, la personne exécutant des activités mobiles de transport routier ne peut en aucun cas exécuter les activités visées à l'article 2, paragraphe (2), et à l'article 3, paragraphe (3) pendant plus de six heures consécutives sans pause.*

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

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

Un courrier a été envoyé au Conseil d'Etat pour lui notifier le redressement de cette erreur matérielle.

#### *Article 5*

L'article 5 limite le temps de travail quotidien pendant la période nocturne à 10 heures par 24 heures. En ce qui concerne d'éventuelles dérogations, le présent projet tient compte de l'observation du Conseil d'Etat dans son avis du 28 novembre 2006 précité en prévoyant que les modalités doivent être fixées par règlement grand-ducal à prendre sur avis du Conseil d'Etat. Le Conseil d'Etat n'a pas de remarque à formuler au sujet de cet article qui se lira:

##### **Art. 5. Travail de nuit**

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

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

#### Article 6

L'article 6 transpose le point b) de l'article 9 de la directive qui dispose que le temps de travail doit être enregistré tout en tenant compte de la diversité des moyens d'enregistrement. Le Conseil d'Etat n'a pas de remarque à formuler au sujet de cet article. A noter qu'une erreur matérielle s'est glissée dans le libellé de cet article: la référence à l'article 3, paragraphe (2) est erronée. Il faut en effet se référer à l'article 3, paragraphe (3). Ainsi, l'article 6 sera libellé comme suit:

##### **Art. 6. Registre**

*Le conducteur indépendant tient à jour un registre du temps de travail où toutes les heures prestées au sens de l'article 3, paragraphe (2 3) sont reprises.*

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

Un courrier a été envoyé au Conseil d'Etat pour lui notifier le redressement de cette erreur matérielle.

#### Article 7

L'article 7 prévoit que les dispositions contraires à la future loi sont réputées nulles et non écrites. Le Conseil d'Etat n'a pas de remarque à formuler au sujet de cet article qui se lira:

##### **Art. 7. Dispositions moins favorables**

*Toute clause ou accord contraire moins favorable aux dispositions de la présente loi est réputé nul et non écrit.*

#### Article 8

L'article 8 charge l'Administration des Douanes et Accises et la Police grand-ducale du contrôle de la future loi. Bien qu'il s'agisse de contrôler des dispositions relatives au droit du travail, l'Inspection du Travail et des Mines ne peut pas être chargée du contrôle, étant donné que la future loi ne couvre que des indépendants et non des salariés. Le Conseil d'Etat n'a pas de remarque à formuler au sujet de cet article qui se lira:

##### **Art. 8. Organes de contrôle**

*L'Administration des Douanes et Accises et la Police grand-ducale sont chargées du contrôle de l'application de la présente loi.*

#### Article 9

L'article 9 prévoit les sanctions tant pour le conducteur indépendant que pour les tierces personnes en innovant par une chaîne de responsabilité. Le libellé de l'article tient compte de l'observation formulée par le Conseil d'Etat dans son avis du 28 novembre 2006 précité en ne sanctionnant que des fautes personnelles. Le Conseil d'Etat propose de rayer sous 1) le point 3 qui fait double emploi avec les infractions et sanctions prévues au point 2. La Commission décide de suivre cette remarque et de libeller comme suit l'article sous rubrique:

##### **Art. 9. Sanctions**

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

##### *1) le fait de tout conducteur indépendant*

- 1. de s'être rendu coupable du non-respect des dispositions relatives aux limites maxima de durée de travail et à la computation de la durée de travail fixées à l'article 3 de la présente loi;*
- 2. de s'être rendu coupable de la violation des dispositions relatives au temps de pause de l'article 4 et au travail de nuit à l'article 5 de la présente loi;*



- ~~3. de ne pas avoir respecté les dispositions relatives au temps de pause de l'article 4 et au travail de nuit à l'article 5 de la présente loi;~~
4. de ne pas avoir observé les dispositions sur la tenue des registres et informations tel que prévu à l'article 6 de la présente loi;
- 2) le fait, pour tout expéditeur, commissionnaire, affréteur, mandataire, destinataire ou tout autre donneur d'ordres, de donner, en connaissance de cause, à tout transporteur routier de voyageurs ou de marchandises, ou à tout préposé de celui-ci, des instructions qui auront provoqué aux infractions visées au point 1) ci-dessus.
- Ces peines peuvent être portées au double du maximum en cas de récidive dans un délai de deux ans.

\*

## V. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

Compte tenu de ce qui précède, la Commission du Développement durable recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi sous rubrique dans la teneur qui suit:

\*

### PROJET DE LOI

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

#### **Art. 1er. Champ d'application**

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

#### **Art. 2. Définitions**

Au sens de la présente loi on entend par

- (1) Temps de travail: toute période comprise entre le début et la fin du travail, durant laquelle le conducteur indépendant est à son poste de travail, à la disposition du client et dans l'exercice de ses fonctions ou de ses activités, autres que les tâches administratives générales qui ne sont pas directement liées au transport spécifique en cours.
- (2) Temps de disponibilité:
  - les périodes autres que celles relatives aux temps de pause et aux temps de repos durant lesquelles le conducteur indépendant n'est pas tenu de rester à son poste de travail, mais doit être disponible pour répondre à des appels éventuels lui demandant d'entreprendre ou de reprendre la conduite ou de faire d'autres travaux.

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

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

  - pour les conducteurs indépendants conduisant en équipe, le temps passé pendant la marche du véhicule à côté du conducteur ou sur une couchette.
- (3) Poste de travail:
  - le lieu où se situe l'établissement principal du conducteur indépendant ainsi que ses divers établissements secondaires, qu'ils coïncident ou non avec le siège social ou l'établissement principal,



- le véhicule que le conducteur indépendant utilise lorsqu’il effectue des tâches, et
  - tout autre endroit où sont effectuées les activités liées à l’exécution du transport.
- (4) Conducteur indépendant: toute personne dont l’activité professionnelle principale consiste à effectuer des transports de voyageurs ou de marchandises par route contre rémunération au sens de la législation communautaire sous couvert d’une licence communautaire ou de toute autre habilitation professionnelle pour effectuer lesdits transports, qui est habilitée à travailler à son propre compte et qui n’est pas liée à un employeur par un contrat de travail ou par toute autre relation de subordination de travail, qui dispose de la liberté nécessaire pour l’organisation de l’activité visée, dont les revenus dépendent directement des bénéfices réalisés et qui est libre d’entretenir, à titre individuel ou en coopération avec d’autres conducteurs indépendants, des relations commerciales avec plusieurs clients.
- Les conducteurs qui ne satisfont pas à ces critères sont soumis aux mêmes obligations et bénéficient des mêmes droits que ceux prévus pour les travailleurs mobiles par le Code du Travail.
- (5) Personne exécutant des activités mobiles de transport routier: tout conducteur indépendant qui exécute de telles activités.
- (6) Semaine: la période qui commence à zéro heure le lundi et prend fin à vingt-quatre heures le dimanche.
- (7) Période de vingt-quatre heures: tout intervalle de cette durée qui débute avec la reprise du travail après une période de repos hebdomadaire ou journalier.
- (8) Période nocturne: la période comprise entre zéro heure et cinq heures.
- (9) Travail de nuit: tout travail accompli durant la période nocturne.

### **Art. 3. Durée de travail**

(1) La durée de travail hebdomadaire moyenne normale calculée sur une période de référence d’un mois est de quarante-huit heures.

Une période de référence de six mois au maximum peut être accordée par le ministre ayant les Transports dans ses attributions.

La demande du conducteur indépendant doit être motivée et accompagnée d’un plan d’organisation du travail au sens de l’article L.211-7 du Code du Travail, qui couvre en principe l’ensemble de la période de référence demandée.

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

Le ministre prend sa décision endéans un mois qui suit la réception de la demande, après consultation des organisations patronales concernées. Le cas échéant, le ministre prend sa décision, nonobstant le défaut d’avis des organisations patronales.

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

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

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

### **Art. 4. Temps de pause**

Sans préjudice du niveau de protection prévu par la réglementation communautaire relative aux temps de conduite et de repos ou, à défaut, par l’accord AETR, la personne exécutant des activités mobiles de transport routier ne peut en aucun cas exécuter les activités visées à l’article 2, paragraphe (1), et à l’article 3, paragraphe (3) pendant plus de six heures consécutives sans pause.

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

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

**Art. 5. Travail de nuit**

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

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

**Art. 6. Registre**

Le conducteur indépendant tient à jour un registre du temps de travail où toutes les heures prestées au sens de l'article 3, paragraphe (3) sont reprises.

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

**Art. 7. Dispositions moins favorables**

Toute clause ou accord contraire moins favorable aux dispositions de la présente loi est réputé nul et non écrit.

**Art. 8. Organes de contrôle**

L'Administration des Douanes et Accises et la Police grand-ducale sont chargées du contrôle de l'application de la présente loi.

**Art. 9. Sanctions**

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

- 1) le fait de tout conducteur indépendant
  1. de s'être rendu coupable du non-respect des dispositions relatives aux limites maxima de durée de travail et à la computation de la durée de travail fixées à l'article 3 de la présente loi;
  2. de s'être rendu coupable de la violation des dispositions relatives au temps de pause de l'article 4 et au travail de nuit à l'article 5 de la présente loi;
  3. de ne pas avoir observé les dispositions sur la tenue des registres et informations tel que prévu à l'article 6 de la présente loi;
- 2) le fait, pour tout expéditeur, commissionnaire, affréteur, mandataire, destinataire ou tout autre donneur d'ordres, de donner, en connaissance de cause, à tout transporteur routier de voyageurs ou de marchandises, ou à tout préposé de celui-ci, des instructions qui auront provoqué aux infractions visées au point 1) ci-dessus.

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

Luxembourg, le 6 juillet 2011

*Le Rapporteur,*  
Marc SPAUTZ

*Le Président,*  
Fernand BODEN

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6262/06

**N° 6262<sup>6</sup>**

**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2010-2011

---

**PROJET DE LOI**

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

\* \* \*

**DISPENSE DU SECOND VOTE CONSTITUTIONNEL  
PAR LE CONSEIL D'ETAT**

(15.7.2011)

*Le Conseil d'Etat,*

appelé par dépêche du Premier Ministre, Ministre d'Etat, du 14 juillet 2011 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

**PROJET DE LOI**

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

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 13 juillet 2011 et dispensé du second vote constitutionnel;

Vu ledit projet de loi et l'avis émis par le Conseil d'Etat en sa séance du 7 juin 2011;

*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 15 juillet 2011.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Le Président,*  
Georges SCHROEDER

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

42



## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2010-2011

---

RM/vg

### Commission du Développement durable

#### Procès-verbal de la réunion du 06 juillet 2011

##### ORDRE DU JOUR :

1. Adoption du projet de procès-verbal de la réunion du 29 juin 2011
2. 6262 Projet de loi portant transposition de la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier pour les conducteurs indépendants
  - Rapporteur : Monsieur Marc Spautz
  - Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. COM (2011) 363 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPEEN, AU CONSEIL, AU COMITE ECONOMIQUE ET SOCIAL EUROPEEN ET AU COMITE DES REGIONS - Rio+20 : vers une économie verte et une meilleure gouvernance
  - Examen du document
4. SEC (2011) 724 : RECOMMANDATION DU CONSEIL concernant le programme national de réforme du Luxembourg pour 2011 et portant avis du Conseil concernant le programme de stabilité actualisé du Luxembourg pour la période 2011-2014
  - Examen des considérations relatives à l'énergie et à l'environnement (pages 20 et 21 du document)
5. Divers

\*

Présents : M. François Bausch, M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, M. Fernand Diederich, M. Fernand Etgen, Mme Marie-Josée Frank, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Ben Scheuer, M. Marc Spautz,

M. Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures,  
M. Marco Schank, Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures,

M. Claude Franck, M. Guy Staus, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures,



Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusées : Mme Anne Brasseur, Mme Lydia Mutsch

\*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

\*

### **1. Adoption du projet de procès-verbal de la réunion du 29 juin 2011**

Le projet de procès-verbal sous rubrique est adopté.

### **2. 6262 Projet de loi portant transposition de la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier pour les conducteurs indépendants**

Monsieur le Rapporteur présente son projet de rapport, pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire 6262<sup>5</sup>.

Il est, dans ce contexte, également rappelé qu'un courrier a été adressé au Conseil d'Etat afin de lui faire part de plusieurs modifications rédactionnelles.

Suite à une question afférente, il est encore précisé qu'au Luxembourg, une vingtaine de personnes seront concernées par les dispositions de ce projet de loi.

Le projet de rapport est ensuite adopté à l'unanimité des membres présents. La commission parlementaire propose le modèle de discussion de base pour les débats en séance publique.

### **3. COM (2011) 363 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPEEN, AU CONSEIL, AU COMITE ECONOMIQUE ET SOCIAL EUROPEEN ET AU COMITE DES REGIONS - Rio+20 : vers une économie verte et une meilleure gouvernance**

Les représentants gouvernementaux présentent la communication sous rubrique, dans laquelle la Commission européenne expose ses premières vues sur ce que pourraient être les résultats concrets de la Conférence des Nations Unies sur le développement durable (CNUDD ou « Rio+20 ») qui se tiendra en juin 2012 à Rio de Janeiro, vingt ans après le premier « Sommet de la Terre ».

Lors de la Conférence, les participants évalueront les progrès accomplis depuis 1992 et chercheront des solutions aux nouveaux défis qui se posent. Les travaux s'articuleront autour de deux thèmes liés entre eux, à savoir :

- l'économie verte dans le cadre du développement durable et de l'élimination de la pauvreté et
- le cadre institutionnel du développement durable.

La communication sous rubrique préconise un chemin de transition vers une économie verte et expose le « qui », le « quoi » et le « comment » de cette transition. Elle propose des mesures spécifiques qui pourraient être mises en œuvre aux niveaux international, national et régional. Les thèmes essentiels sont les suivants :

1. Qui ?

Il s'agit de renforcer et de rationaliser les structures actuelles de gouvernance internationale, par exemple en donnant davantage de poids au Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE). Il est également essentiel d'accroître la participation et l'engagement des entreprises et de la société civile.

2. Quoi ?

Il s'agit d'investir dans les principales ressources et le capital naturel. Sont ici visés : l'eau, les énergies renouvelables, les ressources marines, la biodiversité et les services éco-systémiques, l'agriculture durable, les forêts, les déchets et le recyclage. Ces domaines font vivre des millions de personnes et peuvent contribuer à la réduction de la pauvreté. Ils pourraient devenir les moteurs de la croissance économique et des marchés mondiaux.

3. Comment ?

Il s'agit de combiner instruments de marché et instruments réglementaires, en introduisant des écotaxes, en supprimant les subventions contreproductives du point de vue de l'environnement, en mobilisant les financements publics et privés ainsi qu'en investissant dans les compétences et les emplois verts. Il est nécessaire de définir des indicateurs qui permettent de mesurer le progrès au sens large (environnemental et social), parallèlement au PIB.

Suite à cette présentation, il est procédé à un bref échange de vues dont il y a lieu de retenir les points suivants :

- un membre de la Commission déplore vivement l'inaction en matière de changement climatique et se déclare pessimiste quant à l'avenir. En effet, d'un côté, les pays émergents estiment ne pas être responsables de l'état actuel de la planète et veulent profiter à leur tour du développement économique. D'un autre côté, l'UE n'est plus aujourd'hui responsable que d'une partie minime des émissions de GES globales et, partant, même en réduisant considérablement sa quote-part d'émissions, l'effet positif au niveau mondial ne sera pas très conséquent. A cela s'ajoute les doutes actuels au niveau de l'action européenne, doutes dus notamment à l'attitude controversée de la Pologne qui préside l'Union pour les six prochains mois ;
- au niveau national, l'instauration d'un PIB vert est l'un des engagements du programme gouvernemental de 2009. Monsieur le Ministre délégué informe que des réflexions à cet égard sont en cours : le Conseil économique et social (CES) et le Conseil supérieur pour un développement durable (CSDD) ont constitué un groupe conjoint chargé du pilotage du projet. Cependant, il n'existe pas, à l'heure actuelle, de réflexions communes au niveau européen à ce sujet ;
- les responsables du Ministère font encore valoir qu'il faudra, à l'avenir, mettre davantage l'accent sur les mesures nationales menant à des réductions des émissions de gaz à effet de serre et, partant, réduire au maximum le recours aux mécanismes flexibles. C'est d'ailleurs clairement le message que la Chambre des Députés a fait passer au Gouvernement lors du débat de consultation sur le « Paquet Climat » qui a eu lieu en séance plénière le 30 juin dernier. Pour ce faire, il faudra utiliser tous les outils que nous avons à disposition, et notamment le deuxième plan d'action national de réduction des

émissions de CO<sub>2</sub>, le plan d'action sur l'efficacité énergétique, le plan d'action national en matière d'énergies renouvelables, le « Pacte Logement » et le « Pacte Climat ».

**4. SEC (2011) 724 : RECOMMANDATION DU CONSEIL concernant le programme national de réforme du Luxembourg pour 2011 et portant avis du Conseil concernant le programme de stabilité actualisé du Luxembourg pour la période 2011-2014**

Pour rappel, l'UE a mis en œuvre une nouvelle méthode de travail, le semestre européen, visant à ce que les discussions collectives sur les grandes priorités aient lieu au niveau de l'UE avant que des décisions nationales ne soient prises, et non après. Les résultats de ces discussions doivent ensuite être effectivement traduits dans les décisions prises au niveau des Etats membres, notamment en ce qui concerne les budgets et les réformes structurelles.

Sur la base de son évaluation des PNR présentés par les Etats membres, la Commission européenne a soumis des recommandations à chaque pays. Ces recommandations sont accompagnées de documents de travail non officiels établis par les services de la Commission européenne et qui fournissent une analyse plus détaillée. Le document sous rubrique est un document concernant le PNR luxembourgeois. Les membres de la Commission du Développement durable examinent le chapitre intitulé « Énergie et environnement ». De l'examen du document et de l'échange de vues subséquent, il y a lieu de retenir les points suivants :

- les services de la Commission européenne constatent que le Luxembourg a la plus haute consommation d'énergie par habitant d'Europe, en raison notamment de la richesse du pays. En conséquence, c'est au Luxembourg que les émissions de GES par habitant sont les plus élevées. Le secteur des transports est, de loin, le plus gros consommateur d'énergie. Le document souligne encore que l'objectif national est une réduction de 20 % des émissions de GES d'ici à 2020 par rapport aux niveaux de 2005 et qu'en dépit de la crise économique, l'évolution récente des émissions ne semble pas aller dans le sens de cet objectif. Monsieur le Ministre délégué prend note de ces remarques : s'il regrette cette situation, il fait valoir qu'elle n'est pas aisée à corriger ;
- le document poursuit en notant que le Grand-Duché pourrait supprimer un certain nombre d'aides étatiques « *préjudiciables à l'environnement dans le domaine de l'énergie et des transports* ». A cette affirmation, les membres de la Commission du Développement durable répondent que le Luxembourg a pourtant mis en place un programme de subventions performant ; ils citent notamment les aides financières accordées pour renforcer la promotion des voitures économes en carburant, ainsi que les aides financières dans le domaine du logement ;
- pour finir, les services de la Commission européenne remarquent que le Luxembourg est dépourvu de ressources nationales importantes, qu'il dépend quasi exclusivement des importations pour couvrir ses besoins énergétiques et que la diversification des sources d'énergie est limitée, puisque la part des sources d'énergie renouvelable dans la consommation d'énergie n'était que de 2,2 % en 2008. Il est par ailleurs rappelé que l'objectif légalement contraignant que le Luxembourg doit atteindre d'ici 2020 est une part de 11 % de sources d'énergie renouvelable dans sa consommation finale d'énergie. Les services de la Commission européenne sont d'avis que le Grand-Duché ne sera pas en mesure d'atteindre ces objectifs en interne et suggèrent donc de mettre en œuvre des mécanismes de coopération avec d'autres Etats membres.  
Les membres de la Commission du Développement durable sont informés que Monsieur le Ministre de l'Économie et du Commerce extérieur est en négociation avec d'autres

pays de l'UE dans le but de faire participer le Luxembourg à des projets de parcs éoliens offshore, notamment en Mer du Nord. Cependant, les pays avec lesquels le Luxembourg est en négociation sont parfois quelque peu réticents car ils ont eux-mêmes des objectifs contraignants à atteindre et ne connaissent pas exactement leur potentiel de réalisation. D'autre part, afin de pouvoir transporter l'énergie produite par des parcs éoliens offshore en Mer du Nord, il sera nécessaire de développer en parallèle les réseaux de lignes à haute tension.

Il est en outre débattu du potentiel de réalisation de parcs éoliens dans le pays. Les membres de la commission parlementaire se demandent notamment comment vaincre l'opposition de la population de voir s'installer un parc éolien à proximité de leur habitation. Les pourparlers peuvent en effet s'avérer très difficiles, d'autant plus qu'il faut veiller à respecter les directives européennes « Espèces » et « Habitats ». Dans ce contexte, il est convenu de l'importance d'établir un plan sectoriel « Eoliennes », en déterminant de manière précise les critères qui devront être respectés lors du choix d'un emplacement (distance par rapport aux habitations, faune,...). Des travaux préparatoires ont déjà été réalisés et un avant-projet de plan a été élaboré. Celui-ci ne sera cependant pas publié, afin d'éviter les spéculations immobilières qui ne manqueraient pas d'apparaître si l'avant-projet était rendu public avant le vote des nouvelles dispositions relatives à l'aménagement du territoire (Projet de loi 6124 modifiant la loi du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire).

## **5. Divers**

Monsieur le Président rappelle aux membres de la commission parlementaire qu'une réunion jointe avec la Commission de l'Economie, du Commerce extérieur et de l'Economie solidaire a été convoquée pour le 7 juillet 2011 à 10h00. Au cours de cette réunion, le document européen COM (2011) 370 (Proposition de DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL relative à l'efficacité énergétique et abrogeant les directives 2004/8/CE et 2006/32/CE) sera examiné.

Deux réunions sont prévues les 19 et 21 juillet prochain pour examiner les projets de loi suivants :

- 6282 : Projet de loi ayant pour objet A) la transposition en droit national de la directive 2008/110/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 modifiant la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires (Directive sur la sécurité des chemins de fer) ; B) de modifier la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire ; C) de modifier la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation ;
- 6286 : Projet de loi modifiant la 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 ;
- 6288 : Projet de loi relative aux déchets.

Ces projets revêtent tous les trois un certain caractère d'urgence. Ils ont été avisés par le Conseil d'Etat qui a émis, pour chacun d'entre eux, plusieurs oppositions formelles. La Commission envisage donc de les amender encore avant la trêve estivale afin d'espérer recevoir les avis complémentaires de la Haute Corporation dès le mois de septembre prochain et de pouvoir évacuer les textes au plus vite à la rentrée parlementaire.

Luxembourg, le 11 juillet 2011

La secrétaire,  
Rachel Moris

Le Président,  
Fernand Boden



## CHAMBRE DES DÉPUTÉS

Session ordinaire 2010-2011

---

RM/vg

### Commission du Développement durable

#### Procès-verbal de la réunion du 29 juin 2011

##### ORDRE DU JOUR :

1. Adoption des projets de procès-verbal des réunions des 8, 10 et 15 juin 2011
2. 6262 Projet de loi portant transposition de la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier pour les conducteurs indépendants
  - Rapporteur : Monsieur Marc Spautz
  - Examen de l'avis du Conseil d'Etat
3. 6171 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés
  - Rapporteur : Monsieur Fernand Boden
  - Présentation et adoption d'un projet de rapport
4. 6287 Projet de loi relatif à la construction du Lycée technique Gilsdorf
  - Désignation d'un rapporteur
- 6288 Projet de loi relative aux déchets
  - Désignation d'un rapporteur
- 6290 Projet de loi portant approbation du Protocole de Luxembourg portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, signé à Luxembourg, le 23 février 2007
  - Désignation d'un rapporteur
- 6295 Projet de loi concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières
  - Désignation d'un rapporteur
5. COM (2011) 217 : RAPPORT DE LA COMMISSION AU CONSEIL ET AU PARLEMENT EUROPEEN sur la mise en œuvre du programme énergétique européen pour la relance
  - Examen du document
6. COM (2011) 370 : Proposition de DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL relative à l'efficacité énergétique et abrogeant les directives

2004/8/CE et 2006/32/CE  
- Examen du document

7. Divers

\*

Présents : M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, M. Fernand Diederich, M. Fernand Etgen, Mme Marie-Josée Frank, M. Camille Gira, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Ben Scheuer, M. Marc Spautz,

M. Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures,

M. Marco Schank, Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures,

M. Guy Staus, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures,

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

\*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

\*

**1. Adoption des projets de procès-verbal des réunions des 8, 10 et 15 juin 2011**

Les projets de procès-verbal sous rubrique sont adoptés.

**2. 6262 Projet de loi portant transposition de la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier pour les conducteurs indépendants**

Monsieur le Rapporteur rappelle brièvement les objectifs du projet de loi sous rubrique. Pour tout détail, il est prié de se référer au procès-verbal de la réunion du 23 mars 2011.

Les membres de la Commission examinent ensuite l'avis du Conseil d'Etat du 7 juin dernier et entérinent les décisions suivantes quant au libellé des articles de la future loi :

**Article 1<sup>er</sup>**

Cet article se lit comme suit :

***Art. 1er. Champ d'application***

*La présente loi s'applique aux conducteurs indépendants professionnels participant à des activités de transport routier couvertes par la réglementation communautaire relative aux temps de conduite et de repos ou à défaut, par la loi du 6 mai 1974 portant approbation de*



*l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR), telle qu'elle a été amendée par la suite.*

L'article 1<sup>er</sup> dispose que la loi s'appliquera aux conducteurs indépendants participant à des activités de transport routier couvertes par la réglementation communautaire relative au temps de conduite, donc le règlement (CE) n° 561/2006 ou, à défaut, l'accord AETR. Sont exclus notamment les transports effectués au moyen de véhicules dont le poids maximal autorisé ne dépasse pas les 3,5 tonnes ou encore le transport de personnes au moyen d'un véhicule de 9 places au maximum, y compris celle du conducteur.

Le Conseil d'Etat propose de supprimer le terme « *professionnels* », alors que la définition du conducteur indépendant reprise à l'article 2 ne vise que les professionnels.

La commission parlementaire suit cette remarque et l'article se lira donc :

### **Art. 1er. Champ d'application**

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

### **Article 2**

L'article 2 reprend les définitions de l'article 3 de la directive 2002/15/CE. Il se lit comme suit :

#### **Art. 2. Définitions**

*Au sens de la présente loi on entend par*

*(1) Temps de travail: toute période comprise entre le début et la fin du travail, durant laquelle le conducteur indépendant est à son poste de travail, à la disposition du client et dans l'exercice de ses fonctions ou de ses activités, autres que les tâches administratives générales qui ne sont pas directement liées au transport spécifique en cours.*

*(2) Temps de disponibilité:*

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

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

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

*– pour les conducteurs indépendants conduisant en équipe, le temps passé pendant la marche du véhicule à côté du conducteur ou sur une couchette.*

*(3) Poste de travail:*

*– le lieu où se situe l'établissement principal du conducteur indépendant ainsi que ses divers établissements secondaires, qu'ils coïncident ou non avec le siège social ou l'établissement principal,*

*– le véhicule que le conducteur indépendant utilise lorsqu'il effectue des tâches, et*

*– tout autre endroit où sont effectuées les activités liées à l'exécution du transport.*

*(4) Conducteur indépendant: toute personne dont l'activité professionnelle principale consiste à effectuer des transports de voyageurs ou de marchandises par route contre rémunération au sens de la législation communautaire sous couvert d'une licence*

*communautaire ou de toute autre habilitation professionnelle pour effectuer lesdits transports, qui est habilitée à travailler à son propre compte et qui n'est pas liée à un employeur par un contrat de travail ou par toute autre relation de subordination de travail, qui dispose de la liberté nécessaire pour l'organisation de l'activité visée, dont les revenus dépendent directement des bénéfices réalisés et qui est libre d'entretenir, à titre individuel ou en coopération avec d'autres conducteurs indépendants, des relations commerciales avec plusieurs clients.*

*(5) Personne exécutant des activités mobiles de transport routier: tout conducteur indépendant qui exécute de telles activités.*

*(6) Semaine: la période qui commence à zéro heure le lundi et prend fin à vingt-quatre heures le dimanche.*

*(7) Période de vingt-quatre heures: tout intervalle de cette durée qui débute avec la reprise du travail après une période de repos hebdomadaire ou journalier.*

*(8) Période nocturne: la période comprise entre zéro heure et cinq heures.*

*(9) Travail de nuit: tout travail accompli durant la période nocturne.*

Le Conseil d'Etat n'a pas d'observation particulière à formuler, dans la mesure où son argumentation développée dans son avis du 28 novembre 2006 sur le projet de loi portant 1. transposition de la directive 2008/15/CEE du Parlement européen et du Conseil du 12 mars 2002 relatif à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier; 2. modification du Code du travail, a été respectée.

Cependant, il attire l'attention des auteurs du projet de loi sur le fait que la définition du conducteur indépendant n'a pas été transposée de façon complète. En effet, la définition reprise au point e) de l'article 3 de la directive 2002/15/CE, précisant que le conducteur qui ne satisfait pas aux critères définissant le conducteur indépendant bénéficie des droits et obligations tels que prévus pour les travailleurs mobiles, ne figure pas à l'article 2 en projet. Le Conseil d'Etat insiste dès lors à ce que les auteurs complètent ladite définition par cet ajout. La Chambre des Salariés, ainsi que plusieurs membres de la Commission, font écho à cette remarque de la Haute Corporation.

Suite à un bref échange de vues et tout en étant consciente de sa marge de manœuvre réduite du fait de la nécessité de transposer fidèlement la directive européenne, la Commission du Développement durable décide de donner suite à la remarque de la Haute Corporation et de libeller comme suit la définition du conducteur indépendant figurant à l'article 2 point (4) :

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

*Les conducteurs qui ne satisfont pas à ces critères sont soumis aux mêmes obligations et bénéficient des mêmes droits que ceux prévus pour les travailleurs mobiles par le Code du Travail.*

### **Article 3**

L'article 3 se lit comme suit :

#### **Art. 3. Durée de travail**

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

Une période de référence de six mois au maximum peut être accordée par le ministre ayant les Transports dans ses attributions.

La demande du conducteur indépendant doit être motivée et accompagnée d'un plan d'organisation du travail au sens de l'article L.211-7 du Code du Travail, qui couvre en principe l'ensemble de la période de référence demandée.

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

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

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

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

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

Le paragraphe (1) de l'article 3 définit les limites hebdomadaires de la durée de travail. Le principe de la durée hebdomadaire de travail est de 48 heures sur une période de référence d'un mois. Une période de référence de six mois au maximum peut être accordée sur demande par le ministre ayant les Transports dans ses attributions. La durée hebdomadaire de travail peut en pareil cas être portée à soixante heures à condition de ne pas dépasser la limite maximale de quarante-huit heures en moyenne par semaine. Le ministre doit prendre sa décision, après consultation des organisations patronales concernées. L'avis en question devra être remis dans le mois de la demande, et la décision ministérielle dans les trois mois. Au cas où le ministre ne prend pas de décision dans le délai lui imparti, l'autorisation est réputée accordée. Dans son avis du 7 juin 2011, le Conseil d'Etat se demande s'il est opportun de laisser un délai si long au ministre, dans une matière relativement anodine, et où le demandeur attend une décision. Il suggère donc un délai global d'un mois à accorder au ministre, y compris l'avis à demander aux organisations patronales. La Commission décide de suivre cette suggestion. Ainsi, les alinéas (5) et (6) du paragraphe (1) de l'article 3 se liront :

Le ministre prend sa décision endéans un mois qui suit la réception de la demande, après consultation des organisations patronales concernées. Le cas échéant, le ministre prend sa décision, nonobstant le défaut d'avis des organisations patronales.

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

Le paragraphe (2) traite du cas spécifique des transports internationaux de personnes.

Le paragraphe (3) concerne le calcul de la durée de travail afin de tenir compte des prestations de travail qui ne font pas directement partie des activités mobiles de transport routier.

#### **Article 4**

L'article 4 prévoit une pause obligatoire au plus tard après 6 heures de prestation de travail continues, mobiles ou non. Cette pause peut être divisée en plusieurs périodes d'au moins 15 minutes chacune. Le Conseil d'Etat n'a pas de remarque à formuler au sujet de cet article. Le Ministère du Développement durable et des Infrastructures signale qu'une erreur matérielle s'est glissée dans le libellé de cet article : la référence à l'article 2, paragraphe (2) est erronée. Il faut en effet se référer à l'article 2, paragraphe (1). De la sorte, l'article 4 devra se lire :

#### **Art. 4. Temps de pause**

*Sans préjudice du niveau de protection prévu par la réglementation communautaire relative aux temps de conduite et de repos ou, à défaut, par l'accord AETR, la personne exécutant des activités mobiles de transport routier ne peut en aucun cas exécuter les activités visées à l'article 2, paragraphe (2 1), et à l'article 3, paragraphe (3) pendant plus de six heures consécutives sans pause.*

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

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

Un courrier sera envoyé au Conseil d'Etat pour lui notifier le redressement de cette erreur matérielle.

#### **Article 5**

L'article 5 limite le temps de travail quotidien pendant la période nocturne à 10 heures par 24 heures. En ce qui concerne d'éventuelles dérogations, le présent projet tient compte de l'observation du Conseil d'Etat dans son avis du 28 novembre 2006 précité en prévoyant que les modalités doivent être fixées par règlement grand-ducal à prendre sur avis du Conseil d'Etat. Le Conseil d'Etat n'a pas de remarque à formuler au sujet de cet article qui se lira :

#### **Art. 5. Travail de nuit**

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

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

#### **Article 6**

L'article 6 transpose le point b) de l'article 9 de la directive qui dispose que le temps de travail doit être enregistré tout en tenant compte de la diversité des moyens d'enregistrement. Le Conseil d'Etat n'a pas de remarque à formuler au sujet de cet article. Le Ministère du Développement durable et des Infrastructures signale qu'une erreur matérielle s'est glissée dans le libellé de cet article : la référence à l'article 3, paragraphe (2) est erronée. Il faut en effet se référer à l'article 3, paragraphe (3). Ainsi, l'article 6 sera libellé comme suit :

#### **Art. 6. Registre**

*Le conducteur indépendant tient à jour un registre du temps de travail où toutes les heures prestées au sens de l'article 3, paragraphe (2 3) sont reprises.*

*Les feuilles d'enregistrement, ainsi que le registre du temps de travail précité, ainsi que les données téléchargées à partir de l'unité embarquée, la carte de conducteur et leur version*

*imprimée, le cas échéant, les sorties imprimées, les tableaux de service et les feuilles de route sont conservés au moins deux ans après la période couverte.*

Un courrier sera envoyé au Conseil d'Etat pour lui notifier le redressement de cette erreur matérielle.

## **Article 7**

L'article 7 prévoit que les dispositions contraires à la future loi sont réputées nulles et non écrites. Le Conseil d'Etat n'a pas de remarque à formuler au sujet de cet article qui se lira :

### **Art. 7. Dispositions moins favorables**

*Toute clause ou accord contraire moins favorable aux dispositions de la présente loi est réputé nul et non écrit.*

## **Article 8**

L'article 8 charge l'Administration des Douanes et Accises et la Police grand-ducale du contrôle de la future loi. Bien qu'il s'agisse de contrôler des dispositions relatives au droit du travail, l'Inspection du Travail et des Mines ne peut pas être chargée du contrôle, étant donné que la future loi ne couvre que des indépendants et non des salariés. Le Conseil d'Etat n'a pas de remarque à formuler au sujet de cet article qui se lira :

### **Art. 8. Organes de contrôle**

*L'Administration des Douanes et Accises et la Police grand-ducale sont chargées du contrôle de l'application de la présente loi.*

## **Article 9**

L'article 9 prévoit les sanctions tant pour le conducteur indépendant que pour les tierces personnes en innovant par une chaîne de responsabilité. Le libellé de l'article tient compte de l'observation formulée par le Conseil d'Etat dans son avis du 28 novembre 2006 précité en ne sanctionnant que des fautes personnelles. Le Conseil d'Etat propose de rayer sous 1) le point 3 qui fait double emploi avec les infractions et sanctions prévues au point 2. La Commission décide de suivre cette remarque et de libeller comme suit l'article sous rubrique :

### **Art. 9. Sanctions**

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

*1) le fait de tout conducteur indépendant*

*1. de s'être rendu coupable du non-respect des dispositions relatives aux limites maxima de durée de travail et à la computation de la durée de travail fixées à l'article 3 de la présente loi;*

*2. de s'être rendu coupable de la violation des dispositions relatives au temps de pause de l'article 4 et au travail de nuit à l'article 5 de la présente loi;*

~~*3. de ne pas avoir respecté les dispositions relatives au temps de pause de l'article 4 et au travail de nuit à l'article 5 de la présente loi;*~~

*4. de ne pas avoir observé les dispositions sur la tenue des registres et informations tel que prévu à l'article 6 de la présente loi;*

*2) le fait, pour tout expéditeur, commissionnaire, affréteur, mandataire, destinataire ou tout autre donneur d'ordres, de donner, en connaissance de cause, à tout transporteur routier de voyageurs ou de marchandises, ou à tout préposé de celui-ci, des instructions qui auront provoqué aux infractions visées au point 1) ci-dessus.*

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

Les membres de la commission parlementaire chargent Monsieur le Rapporteur de préparer son projet de rapport pour la réunion du 6 juillet prochain.

### **3. 6171 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés**

Monsieur le Président-Rapporteur présente son projet de rapport pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire 6171<sup>7</sup>. Suite à son exposé, il est procédé à un bref échange de vues dont il y a lieu de retenir les points suivants :

- le projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal du 16 juillet 1999 portant nomenclature et classification des établissements classés sera finalisé sous peu et présenté à la Commission du Développement durable, qui demande à Monsieur le Ministre délégué de faire son possible afin de mettre ce texte à disposition de la Chambre encore avant les débats en séance publique ;
- le groupe parlementaire *déi gréng* rappelle qu'il a introduit une demande d'organiser une réunion jointe au sujet des nouvelles dispositions en relation avec l'installation des émetteurs d'ondes électromagnétiques, suite à l'application du règlement grand-ducal du 5 mai 2011 modifiant nomenclature et classification des établissements classés ; il insiste vivement pour que cette réunion ait lieu dans les plus brefs délais ;
- il est précisé que les installations photovoltaïques feront partie des établissements nouvellement repris dans la nomenclature. Les représentants du Ministère informent que cet ajout a été opéré sur demande de l'ITM, et ceci suite au décès d'un pompier allemand lors d'un incendie impliquant des capteurs solaires photovoltaïques. Ces établissements seront classés en classe 4.

Le projet de rapport est ensuite adopté, le groupe *déi gréng* s'abstenant. La commission parlementaire propose le modèle n°1 pour les débats en séance plénière.

### **4. 6287 Projet de loi relatif à la construction du Lycée technique Gilsdorf**

#### **6288 Projet de loi relative aux déchets**

#### **6290 Projet de loi portant approbation du Protocole de Luxembourg portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, signé à Luxembourg, le 23 février 2007**

#### **6295 Projet de loi concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières**

Monsieur Lucien Clement est désigné Rapporteur du projet de loi 6287. Dans le contexte de ce projet, il est fait référence à une prise de position du Mouvement Ecologique qui revendique d'attendre que les résultats de la *Strategische Umweltprüfung* (SUP) soient disponibles avant que le projet de loi ne soit discuté en Commission. Pour rappel, le Mouvement Ecologique est d'avis que la décision d'implanter le Lycée technique à Gilsdorf, au lieu de choisir comme site l'axe central de développement entre Ettelbruck et Diekirch, est une mauvaise décision.

Monsieur Marcel Oberweis est désigné Rapporteur du projet de loi 6288.

Monsieur Marc Spautz est désigné Rapporteur du projet de loi 6290.

Monsieur Lucien Clement est désigné Rapporteur du projet de loi 6295.

**5. COM (2011) 217 : RAPPORT DE LA COMMISSION AU CONSEIL ET AU PARLEMENT EUROPEEN sur la mise en œuvre du programme énergétique européen pour la relance**

Monsieur le Ministre délégué présente le document sous rubrique, qui est un rapport sur la mise en œuvre du programme énergétique européen pour la relance (PEER).

Ce programme est l'une des principales initiatives prises par l'UE en réaction à la crise économique et financière de 2008. Il cofinance une série de projets dans le domaine de l'énergie en vue de soutenir les dépenses en capital dans l'économie européenne tout en contribuant à la réalisation des objectifs essentiels des politiques menées par l'UE dans les domaines de l'énergie et du climat. Dans les trois secteurs considérés (infrastructures énergétiques, éoliennes en mer et projets de captage et stockage du carbone), les travaux ont commencé et des investissements sont réalisés. En outre, le champ d'application du PEER a été étendu en permettant que les fonds non engagés soient alloués à des projets dans les secteurs de l'efficacité énergétique et des sources d'énergie renouvelables.

Suite à la présentation de ce document, est brièvement évoqué le projet *Nabucco*, qui est un projet de gazoduc reliant l'Iran et les pays de la Transcaucasie à l'Europe centrale. Ce projet est soutenu par l'UE et permettrait de diversifier les sources d'approvisionnement énergétique de l'Europe, afin de dépendre de manière plus restreinte du gaz fourni par la Russie via notamment le projet de gazoduc *South Stream*.

**6. COM (2011) 370 : Proposition de DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL relative à l'efficacité énergétique et abrogeant les directives 2004/8/CE et 2006/32/CE**

Le document sous rubrique est une proposition de directive relative à l'efficacité énergétique et abrogeant les directives 2004/8/CE et 2006/32/CE.

Pour rappel, l'UE s'est fixé l'objectif d'obtenir 20 % d'économies d'énergie primaire en 2020 et en a fait l'un des cinq grands objectifs de la stratégie « Europe 2020 » pour une croissance intelligente, durable et inclusive. Or, les estimations les plus récentes de la Commission suggèrent que l'UE parviendra à la moitié seulement de l'objectif de 20 % pour cette date. Le Conseil européen et le Parlement européen ont donc demandé à la Commission d'adopter une nouvelle stratégie en matière d'efficacité énergétique en vue d'agir de manière résolue pour exploiter le potentiel considérable qui existe.

La présente proposition chevauche le champ d'application de deux directives : la directive 2004/8/CE sur la cogénération et la directive 2006/32/CE sur les services énergétiques. Etant donné qu'aucune des deux directives n'a permis d'exploiter pleinement le potentiel d'économies d'énergie, il est proposé de les abroger à la date d'entrée en vigueur de la nouvelle directive.

La présente proposition s'articule autour des points suivants :

- l'obligation légale, pour les Etats membres, d'établir des plans d'économie d'énergie : les entreprises de distribution d'énergie ou de vente d'énergie au détail seront tenues de réaliser chaque année, au niveau des consommateurs finaux, des économies d'énergie représentant 1,5 % de leurs ventes en volume, par la mise en œuvre de mesures d'efficacité énergétique, telles que l'amélioration du système de chauffage, l'installation de double vitrage ou l'isolation du toit. Alternativement, les Etats membres pourront proposer d'autres dispositifs d'économie d'énergie, par exemple des programmes de financement ou des accords volontaires, conduisant aux mêmes résultats, mais n'imposant pas d'obligation aux entreprises de distribution ou de vente d'énergie ;
- au niveau du secteur public : les organismes publics favoriseront la pénétration sur le marché de produits et services économes en énergie, par l'obligation légale qui leur incombera d'acheter des bâtiments, produits et services à faible consommation d'énergie. Ils devront en outre réduire progressivement la consommation d'énergie dans leurs propres locaux en faisant réaliser chaque année les travaux de rénovation requis, qui devront couvrir au moins 3 % de la surface au sol totale ;
- au niveau des consommateurs : les consommateurs seront en mesure de mieux gérer leur consommation d'énergie grâce à un accès aisé et gratuit aux données relatives à leur consommation en temps réel et à leur historique de consommation, établies à l'aide de compteurs plus précis. La facturation devrait être basée sur la consommation réelle, calculée à partir des données fournies par les compteurs ;
- au niveau des entreprises : les PME seront encouragées à se soumettre à des audits énergétiques et à diffuser les bonnes pratiques, tandis que les grandes entreprises seront tenues de procéder à un audit de leur consommation d'énergie, censé les aider à déceler où des économies d'énergie sont possibles ;
- la proposition de directive prévoit également un contrôle du niveau d'efficacité des nouvelles capacités de production d'énergie, ainsi que l'établissement de plans nationaux en matière de chauffage et de climatisation comme base de planification saine et efficace des infrastructures de chauffage et de climatisation, y compris avec récupération de la chaleur perdue ;
- au niveau du transport et de la distribution de l'énergie, il s'agit de réaliser des gains d'efficacité énergétique en imposant aux régulateurs nationaux de tenir compte de critères en la matière dans leurs décisions, notamment lorsqu'ils approuvent les tarifs de réseaux.

\*

Les membres de la commission parlementaire considèrent qu'il serait intéressant d'organiser une réunion jointe avec la Commission de l'Economie, du Commerce extérieur et de l'Economie solidaire afin d'approfondir l'examen de ces deux documents européens et de procéder à un échange de vues plus global sur la problématique de l'efficacité énergétique.

## **7. Divers**

Suite à une question afférente, Monsieur le Ministre explique que le Conseil Environnement qui s'est tenu le 21 juin dernier a notamment débattu des questions-clés concernant la feuille de route vers une économie compétitive à faible intensité de carbone à l'horizon 2050,



présentée par la Commission au mois de mars 2011. Il explique que les débats ont été très tendus et qualifie de décevantes les conclusions relatives à la feuille de route. Ces conclusions reprennent l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre de 80 à 95 % en 2050 par rapport à 1990 et reconnaissent l'importance de mettre en œuvre une économie à faible intensité de carbone. Par ailleurs, le Conseil est d'avis que les objectifs de réduction fixés dans le document de la Commission, à savoir -40% par rapport à 1990 en 2030, -60% en 2040 et -80% en 2050, constituent une bonne base de travail afin de mettre en œuvre la stratégie de l'Union européenne. Cependant, et c'est ce point qui pose problème, ces conclusions n'ont été acceptées que par 26 Etats membres. La Pologne a affiché une opposition ferme à tout engagement au-delà d'une réduction de 20%. Cette prise de position est, de l'avis de Monsieur le Ministre, d'autant plus regrettable qu'elle intervient alors que Varsovie prendra la présidence de l'Union au 1er juillet 2011 et présidera à ce titre la délégation européenne qui se rendra à Durban en Afrique du Sud pour la prochaine Conférence des parties de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques. L'opposition du Gouvernement polonais risque donc de fait de geler toute discussion autour de la réévaluation de l'objectif européen pour 2020 et ce refus signifie qu'aucune action ne pourra être adoptée pendant six mois. Les membres de la Commission du Développement durable procèdent à un bref échange de vues sur les implications de la prise de position polonaise, notamment en ce qui concerne la période post-Kyoto et sur l'opportunité de mettre en place une simple prolongation du Protocole de Kyoto, étant entendu qu'un nouvel accord international impliquant davantage de pays ne sera pas signé d'ici 2012. Ils conviennent de débattre en détail de cette question, ainsi que de la problématique des émissions de CO2 dans le secteur de l'aviation, au cours d'une prochaine réunion

\*

Messieurs Eugène Berger et Fernand Boden assisteront à la 17ème Conférence des parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, qui se tiendra à Durban en décembre prochain.

\*

A la demande du groupe *déi gréng*, le Ministère du Développement durable et des Infrastructures fournira aux membres de la commission parlementaire des informations sur l'évolution du dossier relatif au réseau Natura 2000 à Bascharage.

\*

Au cours de la prochaine réunion, qui aura lieu le 6 juillet 2011, les membres de la Commission se prononceront sur le projet de rapport relatif au projet de loi n°6262. Seront en outre examinées les considérations relatives à l'énergie et à l'environnement qui ont été publiées dans le cadre des recommandations du Conseil concernant le programme national de réforme du Luxembourg pour 2011.

\*

Monsieur le Président informe en outre qu'une réunion jointe entre la Commission du Logement, la Commission de l'Economie, du Commerce extérieur et de l'Economie solidaire et la Commission du Développement durable a été convoquée pour le 14 juillet prochain. Il y sera procédé à un échange de vues avec des représentants de la Chambre des Salariés, du Mouvement Ecologique et de la Caritas en vue de la présentation d'une étude au sujet de la politique de logement durable.

Luxembourg, le 1er juillet 2011

La secrétaire,  
Rachel Moris

Le Président,  
Fernand Boden





## CHAMBRE DES DÉPUTÉS

Session ordinaire 2010-2011

---

RM/vg

### Commission du Développement durable

#### Procès-verbal de la réunion du 23 mars 2011

##### ORDRE DU JOUR :

1. Adoption du projet de procès-verbal de la réunion du 16 mars 2011
2. Echange de vues avec M. le Ministre du Développement durable et des Infrastructures au sujet de la fermeture éventuelle de guichets dans huit gares ferroviaires (demande du groupe LSAP du 01.03.2011)
3. 6262 Projet de loi portant transposition de la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier pour les conducteurs indépendants
  - Désignation d'un rapporteur
  - Présentation du projet de loi
4. 6211 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 21 juin 1976 relative à la lutte contre la pollution de l'atmosphère
  - Rapporteur : Monsieur Marcel Oberweis
  - Présentation et adoption d'un projet de rapport
5. COM (2011) 14 : RAPPORT DE LA COMMISSION AU CONSEIL ET AU PARLEMENT EUROPEEN sur l'évaluation intermédiaire de l'entreprise commune SESAR et de l'avancement de la mise en œuvre du plan directeur européen de gestion du trafic aérien
  - Examen du document
6. Divers

\*

Présents : M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, Mme Anne Brasseur, M. Lucien Clement, M. Fernand Diederich, M. Fernand Etgen, Mme Marie-Josée Frank, M. Camille Gira, M. André Hoffmann, Mme Lydia Mutsch, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis,

M. Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures,

M. Jeannot Poeker, M. Guy Staus, M. Sam Weissen, du Ministère du

Développement durable et des Infrastructures,

M. Jean-Paul Bever, Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusé : M. Marco Schank, Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures

\*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

\*

## **1. Adoption du projet de procès-verbal de la réunion du 16 mars 2011**

Le projet de procès-verbal de la réunion du 16 mars 2011 est adopté, suite à quelques modifications mineures.

## **2. Echange de vues avec M. le Ministre du Développement durable et des Infrastructures au sujet de la fermeture éventuelle de guichets dans huit gares ferroviaires**

Se référant au contrat de services publics renouvelé en mai 2007 entre l'Etat et les Chemins de fer luxembourgeois (CFL) et à l'annonce récente de la fermeture éventuelle de guichets dans huit gares ferroviaires, le groupe parlementaire LSAP a demandé à Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures de fournir aux membres de la commission parlementaire des informations plus précises à ce sujet.

Des explications de Monsieur le Ministre et de l'échange de vues subséquent, il y a lieu de retenir les points suivants :

- En premier lieu, Monsieur le Ministre regrette que les discussions budgétaires internes aux CFL, à l'occasion desquelles des mesures d'économies ont été évoquées, aient été portées à la connaissance du grand public dans la presse. En effet, au moment où l'information de la fermeture éventuelle de guichets dans huit gares ferroviaires a été diffusée, les discussions n'étaient pas clôturées et aucune décision n'avait été prise. L'orateur rappelle d'ailleurs que le contrat de services publics signé en 2007 prévoit expressément qu'il revient à l'Etat, et non aux CFL, de prendre une telle décision.
- Il a finalement été décidé de s'accorder un an de réflexion en la matière. Ce report d'un an sera mis à profit par les CFL pour mener une réflexion générale, d'une part, sur la vente de billets dans les gares et, d'autre part, sur l'aménagement des bâtiments abritant les guichets. C'est seulement à l'issue de ces réflexions qu'une décision définitive pourra être prise.
- Pour ce qui est de la réflexion sur les ventes de billets, il faut savoir que les ventes de billets aux guichets sont en baisse sensible depuis une dizaine d'années. A titre d'exemple, Monsieur le Ministre cite le nombre moyen de titres de transports vendus quotidiennement dans les huit gares dont la fermeture a été envisagée, à savoir : Clervaux (38), Diekirch (37), Dudelange-Usines (11), Kautenbach (3), Kleinbettingen (25), Rumelange (5), Schifflange (50) et Wiltz (54). L'on ne peut que constater que ces

chiffres sont très bas et cette tendance ira vraisemblablement en s'accroissant. En effet, les usagers privilégient d'autres moyens pour acheter leurs billets (vente dans le train par le personnel accompagnant, sur Internet, via des automates à billets, par téléphone via la *Mobilitätzentral*). Ils recourent également davantage aux abonnements, moins coûteux. Monsieur le Ministre précise en outre qu'il n'est pas du tout exceptionnel qu'une gare ferroviaire ne possède pas de guichet : à ce jour, il y a dans le pays environ deux fois plus d'arrêts que de guichets.

- Une réflexion parallèle doit être menée à propos de la valorisation des bâtiments abritant les guichets. Ces bâtiments sont bien souvent situés à des endroits centraux et ont, partant, un important potentiel d'attractivité. Il est bien évident que cette réflexion ne peut pas être menée par les seuls CFL, mais conjointement avec les partenaires sociaux et avec les autorités communales des localités concernées. Si ces discussions doivent être organisées au niveau local et si les décisions doivent être prises au cas par cas, il faut aussi mener des réflexions globales sur le concept des services offerts aux voyageurs dans les gares, et plus généralement sur tous les services de proximité.
- Il apparaît évident que les CFL doivent s'adapter et se diversifier. Ils doivent comprendre qu'ils ne pourront plus fonctionner avec la seule vente de billets de train, mais qu'il faudra compléter cette offre par d'autres services de proximité (ex. vente de croissants, de journaux,...). Des synergies doivent être trouvées. La vente de titres de transport doit devenir quelque chose de complémentaire. Par ailleurs, il devrait être possible pour l'utilisateur d'acheter son billet de train ailleurs que dans un guichet traditionnel (ex. librairies, papeteries).
- D'une manière générale, plusieurs membres de la Commission sont d'avis qu'une nouvelle conception des transports en commun s'avère nécessaire. Si tous sont d'accord pour dire que beaucoup de progrès ont été réalisés au cours des dernières années, ils font également valoir qu'il reste encore à faire pour améliorer l'attractivité des transports en commun luxembourgeois, notamment au niveau du confort et de l'information des usagers. Ce n'est qu'à ce prix que les usagers seront incités à recourir au transport public plutôt qu'à leurs voitures privées. Suite à ces remarques, les représentants gouvernementaux expliquent notamment que les CFL sont en train de mettre en place un système d'informations par panneaux à affichage dynamique. Les premiers résultats devraient être disponibles dès 2012.

### **3. 6262 Projet de loi portant transposition de la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier pour les conducteurs indépendants**

Monsieur Marc Spautz est nommé Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

Les représentants du Ministère présentent le projet de loi 6262, pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire afférent.

En bref, le projet de loi a pour objet de transposer la directive 2002/15/CE relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier. D'après l'article 2, paragraphe 1, alinéa 2 de cette directive, celle-ci s'applique aux conducteurs indépendants à compter du 23 mars 2009.

Dans son avis du 28 novembre 2006 relatif au projet de loi 5559 portant transposition de la directive 2002/15/CE précitée, le Conseil d'Etat avait recommandé d'intégrer immédiatement

les conducteurs indépendants dans ledit projet de loi. Cependant, étant donné que le Conseil d'Etat avait, dans le même avis, recommandé d'intégrer les dispositions du projet de loi 5559 dans le Code du travail et que ce dernier ne s'applique pas aux indépendants, le Gouvernement a pris la décision d'élaborer un projet de loi à part.

Entre-temps, la Commission européenne avait procédé à une analyse de la situation des conducteurs indépendants et annoncé la publication d'un rapport. Le Gouvernement avait donc décidé d'attendre les conclusions de la Commission. En octobre 2008, la Commission européenne a publié son rapport qui concluait d'exclure les (vrais) conducteurs indépendants. Par conséquent, la Commission a présenté le même jour une proposition de directive qui visait à exclure les conducteurs indépendants du champ d'application de la directive 2002/15/CE tout en veillant à ce que les faux indépendants restent couverts. Lors de sa séance du 16 juin 2010, le Parlement européen a rejeté en première lecture la proposition de la Commission, suite à quoi cette dernière a retiré sa proposition, rendant ainsi définitivement applicable l'article 2, paragraphe 1, alinéa 2, de la directive 2002/15/CE. Le projet de loi 6262 transposera donc cette directive pour les chauffeurs indépendants.

De l'échange de vues subséquent à la présentation du projet de loi, il convient de retenir les points suivants :

- les règles relatives au temps de conduite et de repos des conducteurs ont été fixées uniformément au niveau européen, et ce dans le but d'améliorer la sécurité routière et les conditions de travail des conducteurs professionnels ainsi que d'assurer une concurrence loyale dans le secteur des transports routiers. Elles ne doivent pas être confondues avec les règles relatives au temps de travail ;
- le projet de loi est axé sur les articles L.214-1 et suivants du Code du travail afin de mettre en place, autant que faire se peut, les mêmes règles pour les conducteurs salariés et les conducteurs indépendants ;
- il est difficile de comprendre que des limites de temps de travail puissent être imposées aux travailleurs indépendants, d'autant plus que les contrôles du respect de ces dispositions seront quasiment impossibles à effectuer.

Les membres de la Commission conviennent d'approfondir les discussions relatives au projet de loi sous rubrique, lorsque l'avis afférent du Conseil d'Etat sera disponible.

#### **4. 6211 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 21 juin 1976 relative à la lutte contre la pollution de l'atmosphère**

Monsieur le Rapporteur présente son projet de rapport, pour le détail duquel il est prié de se référer au document parlementaire 6211<sup>3</sup>.

Suite à cette présentation, les représentants des groupes parlementaires *déi gréng* et DP demandent à ce que, au plus tard lors des discussions en séance publique, le Ministère du Développement durable et des Infrastructures fournisse des informations et des statistiques sur la situation spécifique du Luxembourg, y incluant les données relatives au trafic.

Le projet de rapport est adopté, avec l'abstention du groupe parlementaire *déi gréng*.

La Commission propose le modèle de temps de parole n°1 pour les discussions en séance plénière.

**5. COM (2011) 14 : RAPPORT DE LA COMMISSION AU CONSEIL ET AU PARLEMENT EUROPEEN sur l'évaluation intermédiaire de l'Entreprise commune SESAR et de l'avancement de la mise en œuvre du plan directeur européen de gestion du trafic aérien**

Les représentants du Ministère du Développement durable et des Infrastructures présentent le document sous rubrique, qui est une évaluation de l'Entreprise commune SESAR.

Le programme SESAR (ou Single European Sky ATM Research) est un programme visant à fournir à l'Europe des systèmes performants de gestion du trafic aérien en modernisant les systèmes actuels. Le programme SESAR est le pilier technologique du programme Ciel Unique ; il se découpe en trois phases :

- la phase de définition (de 2004 à 2008) qui a délivré un plan directeur définissant le contenu, le développement et le déploiement des systèmes de prochaine génération ;
- la phase de développement (de 2008 à 2015) qui doit produire la nouvelle génération de systèmes définie dans la première phase ;
- la phase de déploiement (de 2013 à 2020 et au-delà) qui verra la production en masse de ces nouveaux systèmes et la mise en œuvre des nouvelles infrastructures de gestion de trafic composées d'éléments harmonisés et interopérables assurant une grande efficacité du transport aérien européen.

Le programme SESAR est donc à l'heure actuelle dans sa phase de développement gérée par l'entreprise commune SESAR (SESAR Joint Undertaking ou SJU), premier partenariat public-privé pour la gestion du trafic aérien instauré comme organisme de l'UE. La mission de la SJU est de procéder à la modernisation du système européen de gestion du trafic aérien en coordonnant et en concentrant tous les efforts de recherche et de développement de l'UE.

En application du règlement sur la SJU, la Commission a procédé à une première évaluation intermédiaire de la SJU en 2010. La conclusion générale de cette première évaluation est que la SJU a obtenu de bons résultats au cours de la période considérée en ce qui concerne la mise en place et le développement de son organisation ainsi que l'exécution des tâches qui lui ont été confiées. Il ressort aussi que les parties prenantes de la SJU sont, en règle générale, satisfaites de ses prestations.

Bien qu'il soit trop tôt pour évaluer l'efficacité globale de la SJU, il ressort des progrès accomplis pendant la période considérée que le modèle SJU s'est avéré plus efficace pour la phase de développement de SESAR que ne l'aurait été la mise en œuvre dans le cadre d'un appel d'offres de R&D traditionnel. La SJU s'est montrée très efficace pour réunir les parties prenantes concernées et coordonner les efforts de recherche sur la gestion du trafic aérien dans l'UE. Les données collectées montrent également que la SJU fonctionne de manière efficace en ce qui concerne les procédures internes de fonctionnement et de gestion.

\*

La présentation de ce document ne soulève pas de question de la part des membres de la Commission.

**6. Divers**



Les représentants du Ministère du Développement durable et des Infrastructures présentent le document joint en annexe du présent procès-verbal, document reprenant les points qui seront discutés lors du Conseil « Transports » du 31 mars prochain. A la demande de certains membres, cette note sera également transmise pour information à la Commission de l'Enseignement supérieur, de la Recherche, des Media, des Communications et de l'Espace, étant donné que le programme GALILEO est du ressort de cette Commission.

Les membres de la Commission du Développement durable demandent également à être tenus au courant des avancées éventuelles dans le cadre de la réforme du premier Paquet ferroviaire.

La prochaine réunion aura lieu le 30 mars 2011 à 10h30.

Luxembourg, le 28 mars 2011

La secrétaire,  
Rachel Moris

Le Président,  
Fernand Boden

# ANNEXE

## CHAMBRE DES DEPUTÉS COMMISSION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE – 23 MARS 2011

### CONSEIL « TRANSPORTS » DU 31 MARS 2011 À BRUXELLES

La première réunion ministérielle formelle sous présidence hongroise se tiendra le 31 mars 2011 et sera dominée par les points liés à Galileo et au transport maritime.

Le dossier le plus sensible actuellement traité au sein des instances préparatoires, la refonte du premier paquet ferroviaire, sera complètement absent de ce Conseil. La présidence hongroise l'avait inscrit à l'ordre du jour provisoire initial mais a préféré retirer ce point, malgré les efforts considérables qu'elle y consacre. Elle semble viser l'adoption d'un texte de compromis au second Conseil des ministres des transports qui est fixé au 16 juin et se tiendra au Luxembourg. Un ordre du jour simplifié du Conseil de juin se trouve en annexe.

A noter également que les propositions de directives sur la taxation des poids lourds (*eurovignette*), respectivement sur la facilitation des sanctions transfrontières des infractions routières sont en phase de négociation avec le Parlement européen et sont gérées au niveau des instances préparatoires.

### **PROGRAMMES EUROPÉENS DE RADIONAVIGATION PAR SATTELITE**

#### **GALILEO – décision sur les règles d'accès au service public réglementé** *- orientation générale*

Les négociations sur une décision d'encadrement du PRS (*public regulated service*) qui est destiné aux autorités publiques ont pu aboutir à un compromis qui repose sur un consensus à l'exception de la Commission qui maintient ses réserves liées à plusieurs éléments de la décision.

Les éléments principaux de cette décision portent sur les principes généraux d'accessibilité illimitée des États membres, du Conseil et de la

Commission partout dans le monde au PRS et de la liberté pour chaque État membre de décider d'utiliser ou non ce service, la désignation d'une autorité compétente et les mesures conditionnant la fabrication des receveurs et le contrôle des exportations.

Le dossier devra ensuite être négocié avec le Parlement européen.

### **GALILEO et EGNOS – examen à mi-parcours des programmes**

- *conclusions du Conseil*
- *débat d'orientation*

La Commission a présenté une communication sur l'évaluation à mi-parcours de la mise en place des programmes européens Galileo et EGNOS. Le Conseil réagit à ce document par des conclusions. La mise en place de Galileo a pris encore un retard supplémentaire et le système européen de radionavigation sera pleinement opérationnel seulement en 2019 et devrait coûter 1,9 milliards de plus que prévu (ainsi que 800 millions par année pour les opérations à partir de 2014/2015).

La présidence hongroise a réussi à dégager un consensus sur un projet de conclusions que la Coreper a agréé sans discussion. Elle a ajouté à l'ordre du jour un débat d'orientation en parallèle à l'adoption de conclusions ce qui est inhabituel et peu utile car elle n'a pas fourni de questions pour guider un tel débat.

Dans ses conclusions le Conseil confirme ses engagements dans le cadre des programmes GNSS mais exige que les coûts soient mieux contenus à l'avenir. La Commission, en tant que gérant des programmes, est invitée à examiner les possibilités de réaliser des économies.

Le Luxembourg devra veiller à ce que de telles économies ne se fassent pas au détriment de la qualité de haut niveau du système et des services offerts. Les entreprises luxembourgeoises impliquées fournissent justement une contribution répondant aux spécificités techniques les plus exigeantes.

---

## **AVIATION – RELATIONS EXTÉRIEURES**

### **OACI – décision de signature et d'application provisoire d'un memorandum of cooperation entre l'Union et l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale**

*- adoption de la décision*

La Commission a négocié un *Memorandum of Cooperation* (MoC) pour formaliser et améliorer la coopération entre l'Union européenne, représentée par la Commission, et l'OACI. Par cet accord est notamment instauré un comité joint dans lequel la Commission et le secrétariat de l'OACI peuvent se rencontrer régulièrement.

Le texte de la décision fait l'objet d'un consensus.

### **SUISSE – décision autorisant la Commission à engager des négociations pour modifier l'accord aérien de l'Union européenne avec la Suisse**

*- adoption de la décision*

Le Conseil octroie à la Commission un mandat pour négocier avec la Suisse pour amender l'accord existant par des dispositions concernant le cabotage aérien.

Le texte de la décision fait l'objet d'un consensus.

---

## **DIVERS**

Deux points sous divers sont à relever.

La Commission présentera son Livre blanc sur la politique européenne des transports pour les 10 prochaines années.

Elle informera en outre les ministres sur les négociations avec le Brésil pour un accord aérien qui a pu être paraphé et pourrait être signé au Conseil du 16 juin 2011.

***Les prochaines rencontres ministérielles au niveau européen en 2011***

Conseil à Luxembourg, le jeudi 16 juin 2011

Dossiers principaux pour le MDDI:

- éventuelle adoption de la refonte du premier paquet ferroviaire,
- débat d'orientation sur la Livre Blanc sur l'avenir des transports 2011-2020,
- adoption des décisions de signature, d'application provisoire et de conclusion de l'accord aérien entre l'UE et le Brésil,
- adoption des décisions de signature et de conclusion d'un accord d'adhésion de l'UE à l'OTIF, organisation internationale pour le droit en matière ferroviaire,
- adoption de conclusions en réponse à une communication de la Commission sur le programme de navigation intérieure NAIADES,
- (éventuellement) adoption d'un mandat d'autorisation pour un accord aérien UE-Moldavie,
- (éventuellement) adoption de la décision de signature d'un traité de transports (surtout routier) avec les pays des Balkans occidentaux.

Les dates des rencontres ministérielles sous présidence polonaise sont fixées provisoirement tel qu'il suit:

Conseil informel en Pologne, le lundi et mardi, 5 et 6 septembre 2011

Cette rencontre portera sur la révision des politiques du réseau transeuropéen de transports (RTE-T). A noter qu'un Conseil informel a eu lieu en Hongrie les 7 et 8 février et le même thème.

Conseil à Luxembourg, le jeudi 6 octobre 2011

Conseil à Bruxelles, le lundi 12 décembre 2011

6262

**MEMORIAL**  
Journal Officiel  
du Grand-Duché de  
Luxembourg



**MEMORIAL**  
Amtsblatt  
des Großherzogtums  
Luxembourg

---

**RECUEIL DE LEGISLATION**

---

**A — N° 182**

**23 août 2011**

---

**Sommaire**

**TEMPS DE TRAVAIL DES CONDUCTEURS INDÉPENDANTS**

**Loi du 28 juillet 2011 portant transposition de la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier pour les conducteurs indépendants . . . . . page **3240****

**Loi du 28 juillet 2011 portant transposition de la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier pour les conducteurs indépendants.**

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 13 juillet 2011 et celle du Conseil d'Etat du 15 juillet 2011 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote;

Avons ordonné et ordonnons:

**Art. 1<sup>er</sup>. Champ d'application**

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

**Art. 2. Définitions**

Au sens de la présente loi on entend par

- (1) Temps de travail: toute période comprise entre le début et la fin du travail, durant laquelle le conducteur indépendant est à son poste de travail, à la disposition du client et dans l'exercice de ses fonctions ou de ses activités, autres que les tâches administratives générales qui ne sont pas directement liées au transport spécifique en cours.
  - (2) Temps de disponibilité:
    - les périodes autres que celles relatives aux temps de pause et aux temps de repos durant lesquelles le conducteur indépendant n'est pas tenu de rester à son poste de travail, mais doit être disponible pour répondre à des appels éventuels lui demandant d'entreprendre ou de reprendre la conduite ou de faire d'autres travaux.

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

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

    - pour les conducteurs indépendants conduisant en équipe, le temps passé pendant la marche du véhicule à côté du conducteur ou sur une couchette.
  - (3) Poste de travail:
    - le lieu où se situe l'établissement principal du conducteur indépendant ainsi que ses divers établissements secondaires, qu'ils coïncident ou non avec le siège social ou l'établissement principal,
    - le véhicule que le conducteur indépendant utilise lorsqu'il effectue des tâches, et
    - tout autre endroit où sont effectuées les activités liées à l'exécution du transport.
  - (4) Conducteur indépendant: toute personne dont l'activité professionnelle principale consiste à effectuer des transports de voyageurs ou de marchandises par route contre rémunération au sens de la législation communautaire sous couvert d'une licence communautaire ou de toute autre habilitation professionnelle pour effectuer lesdits transports, qui est habilitée à travailler à son propre compte et qui n'est pas liée à un employeur par un contrat de travail ou par toute autre relation de subordination de travail, qui dispose de la liberté nécessaire pour l'organisation de l'activité visée, dont les revenus dépendent directement des bénéfices réalisés et qui est libre d'entretenir, à titre individuel ou en coopération avec d'autres conducteurs indépendants, des relations commerciales avec plusieurs clients.
- Les conducteurs qui ne satisfont pas à ces critères sont soumis aux mêmes obligations et bénéficient des mêmes droits que ceux prévus pour les travailleurs mobiles par le Code du Travail.
- (5) Personne exécutant des activités mobiles de transport routier: tout conducteur indépendant qui exécute de telles activités.
  - (6) Semaine: la période qui commence à zéro heure le lundi et prend fin à vingt-quatre heures le dimanche.
  - (7) Période de vingt-quatre heures: tout intervalle de cette durée qui débute avec la reprise du travail après une période de repos hebdomadaire ou journalier.
  - (8) Période nocturne: la période comprise entre zéro heure et cinq heures.
  - (9) Travail de nuit: tout travail accompli durant la période nocturne.

**Art. 3. Durée de travail**

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

Une période de référence de six mois au maximum peut être accordée par le ministre ayant les transports dans ses



attributions.

La demande du conducteur indépendant doit être motivée et accompagnée d'un plan d'organisation du travail au sens de l'article L.211-7 du Code du Travail, qui couvre en principe l'ensemble de la période de référence demandée.

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

Le ministre prend sa décision endéans un mois qui suit la réception de la demande, après consultation des organisations patronales concernées. Le cas échéant, le ministre prend sa décision, nonobstant le défaut d'avis des organisations patronales.

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

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

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

#### **Art. 4. Temps de pause**

Sans préjudice du niveau de protection prévu par la réglementation communautaire relative aux temps de conduite et de repos ou, à défaut, par l'accord AETR, la personne exécutant des activités mobiles de transport routier ne peut en aucun cas exécuter les activités visées à l'article 2, paragraphe (1), et à l'article 3, paragraphe (3) pendant plus de six heures consécutives sans pause.

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

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

#### **Art. 5. Travail de nuit**

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

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

#### **Art. 6. Registre**

Le conducteur indépendant tient à jour un registre du temps de travail où toutes les heures prestées au sens de l'article 3, paragraphe (3) sont reprises.

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

#### **Art. 7. Dispositions moins favorables**

Toute clause ou accord contraire moins favorable aux dispositions de la présente loi est réputé nul et non écrit.

#### **Art. 8. Organes de contrôle**

L'Administration des Douanes et Accises et la Police grand-ducale sont chargées du contrôle de l'application de la présente loi.

#### **Art. 9. Sanctions**

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

- 1) le fait de tout conducteur indépendant
  1. de s'être rendu coupable du non-respect des dispositions relatives aux limites maxima de durée de travail et à la computation de la durée de travail fixées à l'article 3 de la présente loi;
  2. de s'être rendu coupable de la violation des dispositions relatives au temps de pause de l'article 4 et au travail de nuit à l'article 5 de la présente loi;
  3. de ne pas avoir observé les dispositions sur la tenue des registres et informations tel que prévu à l'article 6 de la présente loi;
- 2) le fait, pour tout expéditeur, commissionnaire, affréteur, mandataire, destinataire ou tout autre donneur d'ordres, de donner, en connaissance de cause, à tout transporteur routier de voyageurs ou de marchandises, ou à tout préposé de celui-ci, des instructions qui auront provoqué aux infractions visées au point 1) ci-dessus.

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

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 du Développement durable  
et des Infrastructures,*

**Claude Wiseler**

*Le Ministre des Finances,*

**Luc Frieden**

*Le Ministre de l'Intérieur et  
à la Grande Région,*

**Jean-Marie Halsdorf**

Cabasson, le 28 juillet 2011.

**Henri**

Doc. parl. 6262; sess. ord. 2010-2011; Dir. 2002/15/CE.

---