

**N° 5559<sup>1</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2005-2006

**PROJET DE LOI**

**portant transposition de la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier**

\* \* \*

**AVIS DE LA CHAMBRE DES EMPLOYES PRIVES**

(25.4.2006)

Par lettre du 6 mars 2006, réf. :FB/GT/cb, Monsieur François Biltgen, ministre du Travail et de l'Emploi, a soumis le projet de loi sous rubrique à l'avis de la Chambre des employés privés.

1. Ce projet a pour objet de transposer la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier.

2. Cette directive comme le projet de loi s'applique aux travailleurs mobiles employés par une entreprise de transport professionnel de voyageurs ou de marchandises par route et participant à des activités visées 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 des transports par route, 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 de même objet plus favorables.

Le règlement 3820/85 s'applique aux transports par route de personnes ou de marchandises, nationaux et internationaux, à l'intérieur de la Communauté européenne. L'accord AETR s'applique sur le territoire de chaque partie contractante aux transports routiers internationaux de personnes ou de marchandises effectués à destination ou en provenance de pays tiers parties à l'accord, ou en transit par ces pays, pour l'ensemble du trajet, par des véhicules immatriculés dans un Etat membre ou dans un de ces pays tiers, ainsi qu'à ces mêmes transports lorsqu'ils sont effectués en provenance ou à destination d'un pays tiers qui n'est pas partie à l'accord par des véhicules immatriculés dans un de ces pays, pour tout trajet effectué à l'intérieur de la Communauté.

Sont exclus de ces deux normes et partant de la directive, ainsi que du présent projet 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 dans un minibus de 9 personnes au maximum, qui sont réglementés par le projet de loi No 5386 complétant la transposition de la directive 2003/88/CE du Conseil du 4 novembre 2003 concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail.

3. Le règlement 3820/85 fixe des règles communes 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 transposée vient compléter ce règlement en posant des prescriptions minimales relatives à l'aménagement du temps de travail.

Le présent projet introduit ainsi cette réglementation minimale en droit national.

**4. La Chambre des employés privés accueille de manière favorable la transposition de cette directive.**

Elle approuve le principe de poser des définitions telles que celles de temps de travail, temps de disponibilité, temps de pause et de repos, ou de poste de travail, comme celui de fixer des seuils légaux en matière de durée du travail, dans un but d'améliorer la protection de la sécurité et de la santé des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier ainsi que la sécurité routière et de rapprocher davantage les conditions de concurrence.

Aux yeux de la CEPL, il est indispensable de tenir compte du caractère particulièrement dangereux du domaine routier, tant pour les travailleurs routiers que pour les simples utilisateurs.

La Chambre est d'avis que le projet pourrait assurer un degré de protection supérieur et a donc quelques critiques et exigences à formuler.

5. Actuellement sont exclus du champ d'application de la loi de 1970 relative à la durée de travail des ouvriers les membres des équipages affectés au transport de personnes ou de marchandises par route.

Le droit commun relatif au temps de travail des ouvriers n'est donc à ce jour pas applicable au secteur du transport routier, qui est néanmoins soumis à la réglementation communautaire précitée.

Un projet de loi No 5386 concernant l'aménagement du temps de travail ayant pour objet de compléter la transposition de la directive 2003/88/CE du Conseil du 4 novembre 2003 concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail prévoit de modifier cela.

Il introduit *une définition des travailleurs mobiles*, qui englobe tous les travailleurs qui font partie du personnel roulant ou naviguant et qui sont au service d'une entreprise effectuant des services de transport de passagers ou de marchandises par route, air ou voie navigable.

Si ces travailleurs seront soumis aux règles de droit commun en matière de durée du travail, ils ne seront néanmoins pas couverts par les dispositions légales en matière de temps de pause, de repos journalier, de repos hebdomadaire et de durée de travail de nuit. Le projet de loi introduit expressément une dérogation en ce sens.

En contrepartie ils devront disposer d'un repos suffisant soumis à des seuils légaux minimaux.

Le projet No 5386 introduit toutefois *une autre exclusion spécifique à certains travailleurs mobiles*: 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, couverts par la réglementation communautaire relative aux temps de conduite et de repos, donc par le règlement 3820/85 ou à défaut par l'accord AETR**, qui sont entièrement exclus du droit commun pour être réglementés par des lois spéciales, des conventions collectives de travail, et à défaut, des règlements d'administration publique.

Le présent projet constitue une telle loi spéciale.

6. Le présent projet définit les travailleurs mobiles comme 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*.

La CEPL approuve cette définition explicite qui règle le sort des employés de sociétés de transport qui ne se déplacent pas en les excluant.

Ce qui répond à la demande formulée par la CEPL dans son premier avis relatif au premier projet de loi 5386.

7. La directive transposée prévoit qu'elle s'appliquera aux conducteurs indépendants à compter du 23 mars 2009.

Le projet ne prend pas du tout en compte cette catégorie de conducteurs.

La CEPL demande que le projet étende son champ d'application aux travailleurs indépendants, ce avec effet immédiat, alors qu'elle ne voit pas en quoi une application différée serait justifiée.

8. Le projet définit les notions de „temps de travail“ et de „temps de disponibilité“ tout en énonçant que les partenaires sociaux *peuvent* par convention collective ou *accord interprofessionnel*, négocier des forfaits de répartition des temps d'inactivité entre temps de travail et temps de disponibilité.

Comme elle l'a déjà exposé dans son premier avis relatif au premier projet de loi 5386, la CEPL estime que la voie „partenaires sociaux“ est préférable à la voie purement légale: confier ces responsabilités aux partenaires sociaux permet d'un côté de garantir la prise en considération des spécificités des différents secteurs concernés, de laisser le choix entre mise en oeuvre ou non de nouvelles dispositions suivant les secteurs et permet d'un autre côté de renforcer le dialogue social luxembourgeois.

**Mais quel employeur consentira à une telle négociation s'il n'y est pas contraint par la loi?**

**La CEPL est donc d'avis qu'il convient de l'imposer.**

9. Le projet régleme ensuite la *durée du travail* en fixant une limite *hebdomadaire* moyenne de 48 heures dans le cadre d'une période de référence de 1 mois, sans donner toutefois aucune limite.

Le projet prévoit que la période de référence peut être adaptée par voie d'autorisations ministérielles (à 4 mois) ou de conventions collectives ou d'accords interprofessionnels (à 6 mois) pour mieux tenir compte des réalités du secteur, et dans ces cas, la durée hebdomadaire de travail peut être portée à 60 heures à condition que la limite maximale de 48 heures en moyenne par semaine ne soit pas dépassée.

**La CEPL estime en premier lieu que la durée de 48 heures est excessive par rapport aux 40 heures applicables en droit commun, de même que les possibilités d'extension des périodes de référence.**

**En outre soumettre l'augmentation de la durée hebdomadaire de 60 heures à la seule condition que la limite maximale de 48 heures en moyenne par semaine ne soit pas dépassée sur une période de référence élargie de 4 ou 6 mois permettra une trop grande différence d'une semaine à l'autre, voire d'un mois à l'autre et entraînera des abus certains.**

**Elle se demande donc si les dispositions du projet relatives à la durée du travail permettent une protection suffisante de la sécurité et de la santé des travailleurs concernés ainsi que de la sécurité routière et exige notamment que soient prescrites des durées de travail hebdomadaire (sur une période de référence de 1 mois) et journalière maximales, conformément au régime de droit commun.**

10. Le projet énonce que les heures de travail effectuées au-delà de 40 heures par semaine à la fin de la période de référence constituent des heures supplémentaires sans pour autant s'intéresser à la question de la rémunération de ces heures.

**La CEPL salue cette reconnaissance des heures supplémentaires, mais demande que la loi instaure une compensation financière de ces heures ou rende au moins applicables les règles de droit commun, à défaut cette reconnaissance serait d'aucune incidence en faveur des travailleurs concernés.**

11. Le projet prévoit une pause obligatoire rémunérée ou non, au plus tard après 6 heures de prestation de travail continues, mobiles 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 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 de quinze minutes chacune.

**La CEPL estime évident que les dispositions spéciales du Code de la route fixant également un temps de pause ne sont pas remises en cause par ces dispositions.**

12. Le projet de loi impose un repos journalier et hebdomadaire en renvoyant pour leur régime au règlement (CEE) précité No 3820/85.

Or, le règlement fixe un temps de repos quotidien obligatoire, sans toutefois préciser la durée de travail journalière maximale.

**Comme exposé supra, la CEPL exige que la loi fixe une durée de travail journalière maximale.**

**La CEPL est en outre d'avis que doit être posée, au niveau européen, la règle selon laquelle les employeurs doivent organiser le travail de sorte que les travailleurs puissent passer les 45 heures consécutives de repos hebdomadaire à leur domicile.**

**Il est en effet d'ores et déjà assez difficile pour ces travailleurs mobiles de profiter de leurs proches, comme de construire et entretenir une vie familiale.**

13. Le projet de loi pose des règles de calcul afin de tenir compte des prestations de travail fournies pour plusieurs employeurs, quels qu'ils soient, donc y compris ceux exerçant des activités non directement liées au transport routier.

**La CEPL approuve cette disposition.**

14. Le projet limite le temps de travail quotidien à 10 heures par 24 heures lorsque le travailleur mobile effectue du travail de nuit dans la période comprise entre 0 et 5 heures, sous réserve de possibles dérogations à cette limite par convention collective ou accord interprofessionnel.

Le projet ne reprend pas les définitions de la directive concernant les notions de „période nocturne“ et de „travail de nuit“.

**La Chambre estime que, afin de garantir une meilleure protection de tous les conducteurs, le projet de loi devrait ajouter ces deux définitions en son article 2.**

**La CEPL donne à considérer que les deux conventions collectives de travail (transport professionnel de marchandises et autobus) définissent la plage horaire pour le travail de nuit comme étant la période entre 22 heures et 6 heures, à l'instar du droit commun.**

**La directive la situe entre 0 et 7 heures.**

**Or, l'article 10 de la directive précise que la directive ne porte pas atteinte à la faculté d'introduire des dispositions *plus favorables* et se termine par la phrase suivante „la mise en oeuvre de la présente directive ne saurait justifier aucune réduction du niveau général de protection dont bénéficient les travailleurs visés“.**

**La Chambre est d'avis que la loi doit reprendre la définition de droit commun de la période nocturne, sinon celle posée par la directive.**

**La CEPL demande en outre le respect des dispositions de la directive selon lesquelles les Etats membres doivent prendre les mesures nécessaires afin que le travail de nuit soit compensé conformément aux dispositions législatives nationales, aux conventions collectives, aux accords entre partenaires sociaux et/ou à la pratique nationale.**

15. Le projet permet des dérogations au travail de nuit par convention collective ou accord interprofessionnel.

La directive limite cependant ces dérogations à des motifs objectifs ou techniques ou pour des raisons relatives à l'organisation du travail.

**La CEPL demande l'ajoute de cette condition.**

16. La directive précise que les Etats membres veillent à ce que les dispositions pertinentes de la directive soient respectées.

A ce titre, le projet impose à l'employeur d'organiser le travail de son salarié de sorte à respecter les limites du temps de travail prévues à l'article 3.

**Or, la CEPL estime que les dispositions pertinentes de la directive ne sauraient se limiter à la durée du travail hebdomadaire, mais concernent également les temps de pause (article 4 du projet), de repos (article 5), et le travail de nuit (article 6), dont la référence doit être ajoutée à l'article 8 du projet.**

17. Le projet de loi charge enfin l'Inspection du Travail et des Mines du contrôle de l'application de cette loi.

**L'Inspection du Travail et des Mines assurant déjà bon nombre de missions, la CEPL suggère d'associer l'Administration des Douanes et Accises, ainsi que la Police Grand-Ducale au contrôle du respect des dispositions de cette loi afin de garantir une meilleure efficacité.**

18. Le projet énonce en son article 9 que toute clause ou accord contraire aux dispositions de la présente loi est réputé nul et non écrit.

La CEPL soulève la contradiction de cet article 9 avec l'article 1er in fine du projet qui prévoit expressément la possibilité de „travailleurs mobiles bénéficiant de dispositions relatives à l'aménagement du temps de travail plus favorables“.

La CEPL est également d'avis que l'article 9 est contraire à l'esprit de la directive qui favorise le dialogue social en permettant des dérogations à plusieurs de ses dispositions en vue de tenir compte de la spécificité du secteur au regard de l'organisation et de la durée du travail.

La CEPL demande donc que le projet précise en son article 9 que „toute clause ou accord contraire *moins favorable* que les dispositions de la présente loi est réputé nul et non écrit“.

\*

19. Sous réserve des remarques formulées ci-avant, notre Chambre marque son accord au projet de loi soumis pour avis.

Luxembourg, le 25 avril 2006

*Pour la Chambre des Employés Privés,*

*Le Directeur,*  
Norbert TREMUTH

*Le Président,*  
Jean-Claude REDING

