

N° 5559<sup>3</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 DE COMMERCE**

(8.8.2006)

Le projet de loi sous avis a pour objet la 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 de transport routier.

La directive 2002/15/CE précitée vise à compléter le règlement No 3820/85 du Conseil du 20 décembre 2002 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route, règlement entre-temps abrogé et remplacé par le règlement 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 portant le même intitulé. Les dispositions de la directive 2002/15/CE précitée demeurent néanmoins compatibles avec le nouveau règlement du 15 mars 2006 remplaçant le règlement 3820/85.

\*

**I. RESUME**

La Chambre de Commerce se doit d'émettre un avis général négatif à l'égard du projet de loi sous avis qui ne tient pas compte de l'environnement de concurrence accrue qui domine le secteur du transport routier européen. Le projet de loi déroge par ailleurs de manière flagrante au principe „*transposer la directive, toute la directive et rien que la directive*“ sur lequel s'étaient accordés le Gouvernement et les partenaires sociaux lors des réunions du Comité de Coordination tripartite d'octobre 2005 à avril 2006, réunions qui tendaient au développement des mesures nécessaires pour garantir et accroître la compétitivité de l'économie nationale et assurer en conséquence le bien-être économique et social de la population. Le projet de loi s'écarte en effet très loin des dispositions prévues par la directive 2002/15/CE précitée. Il tend en effet à établir des garanties sociales maximales qui ne sont pas compatibles avec l'activité de transport routier et qui sont du reste en dehors de toute proportion avec les garanties sociales établies par les autres législations européennes. Ce faisant, les auteurs du projet de loi ne prévoient l'évolution de la situation sociale des travailleurs mobiles qu'à court terme. A long terme néanmoins, les entreprises effectuant des activités de transport routier conformément à la directive 2002/15/CE précitée, établies au Luxembourg, ne sauraient survivre dans un contexte légal qui ne tient nullement compte de leurs intérêts économiques en les empêchant de concourir avec les entreprises concurrentes établies dans les autres pays de l'Union européenne. Lesdites entreprises seraient tôt ou tard contraintes de délocaliser leur activité dans un autre pays de l'Union européenne, dont la législation tiendrait mieux compte de leurs intérêts et par ricochet de l'intérêt des travailleurs mobiles y employés.

Il s'impose par ailleurs de souligner que l'activité du transport par route constitue une des étapes essentielles de la logistique mise en œuvre pour la production et la mise sur le marché des produits. La logistique peut être définie comme *l'ensemble des méthodes, organisations et techniques de gestion*

*et d'optimisation de flux de matières premières et de produits finis qui constitue dans un monde global l'art d'amener des moyens et des ressources à l'endroit, au moment où en on a besoin* ([www.Wikipedia.org](http://www.Wikipedia.org)). Vu sous cet aspect, le transport routier participe à la compétitivité de l'ensemble de l'économie nationale, tous secteurs réunis et devra en conséquence être portée à son optimum. Le gouvernement dit par ailleurs vouloir favoriser la logistique pour en faire un pilier de la diversification économique. Le présent projet de loi est incompatible avec une telle velléité.

Les critiques de la Chambre de Commerce s'adressent notamment au champ d'application du projet de loi sous avis qui est restreint aux entreprises de transport professionnel, distinction que la directive n'opère pas. Les entreprises effectuant des activités de transport pour leur propre compte sont en effet soumises au régime de droit commun manifestement incompatible avec les conditions, les exigences et les aléas qu'implique l'activité de transport. Elle ne saurait par ailleurs accepter les dispositions ayant trait à la durée hebdomadaire de travail dont le caractère exagérément protecteur des intérêts des travailleurs mobiles est très au-delà des garanties minimales prévues par la directive précitée et avec les législations des autres pays de l'Union européenne et plus particulièrement avec les législations des pays limitrophes. Les dispositions ayant trait au travail de nuit outre de favoriser la perpétration d'abus par le personnel mobile, risquent par ailleurs d'entraîner un surcoût conséquent pour les entreprises effectuant des activités de transport routier, les transports publics y compris.

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce ne saurait approuver le projet de loi sous avis et demande en conséquence une modification tenant compte des critiques et des propositions de texte émises dans le présent avis.

#### *Appréciation du projet de loi*

Compétitivité de l'économie luxembourgeoise	- -
Impact financier sur les entreprises	- -
Transposition de la directive	- -
Simplification administrative	0
Impact sur les finances publiques	-

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

\*

## II. CONSIDERATIONS GENERALES

### 1. Concernant le champ d'application du projet de loi

La Chambre de Commerce ne saurait accepter la restriction du champ d'application du projet de loi sous avis aux travailleurs mobiles participant aux activités de transport d'une entreprise de transport professionnel de voyageurs ou de marchandises entraînant l'exclusion dudit champ d'application des travailleurs mobiles employés par des entreprises qui effectuent des activités de transports pour leur propre compte. La directive 2002/15/CE précitée n'opère en effet pas cette distinction.

Cette transposition qui va au-delà de la directive 2002/15/CE précitée aurait en effet pour conséquence de soumettre les travailleurs mobiles employés par des entreprises qui effectuent des activités de transport pour leur propre compte au régime de droit commun et cela au détriment tant des entreprises effectuant ces activités de transport qu'au détriment des travailleurs mobiles y employés. Le droit commun relatif à l'aménagement du temps de travail n'est en effet pas adapté à l'organisation et aux conditions de travail ainsi qu'aux aléas qu'implique l'activité de transport par route, et cela indifféremment de l'objet social de l'entreprise effectuant lesdites activités de transport.

### 2. Concernant la durée hebdomadaire de travail

La directive 2002/15/CE précitée prévoit une durée hebdomadaire moyenne de travail de 48 heures, durée qui pourra néanmoins être portée à une durée maximale hebdomadaire de travail de 60 heures à condition néanmoins que la durée hebdomadaire moyenne de 48 heures de travail calculée sur une période de référence de 4 mois ne soit pas dépassée.

Les auteurs du projet de loi prévoient en guise de transposition de la disposition précitée une durée de travail hebdomadaire moyenne normale de 48 heures calculée sur une période de référence d'un mois. Le Ministre ayant le travail dans ses attributions pourra néanmoins accorder une période de référence de quatre mois. La demande en autorisation devra être adressée à l'Inspection du Travail et des Mines qui transmettra le dossier au Ministre avec l'avis de la délégation de travail, s'il en existe une. Une période de référence de six mois au maximum pourra par ailleurs être stipulée dans une convention collective ou dans un accord interprofessionnel. Dans ces cas, la durée hebdomadaire de travail pourra être étendue à soixante heures à condition que la durée moyenne de travail de 48 heures en moyenne par semaine ne soit pas dépassée.

Les dispositions ayant trait à la durée hebdomadaire de travail prévues par la directive précitée et transposées en droit national devront par ailleurs devoir être combinées avec les dispositions du règlement européen relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 qui déterminent de manière précise les durées et les fréquences des repos et des conduites journalières et hebdomadaires.

Il importe de relever à ce titre que le règlement communautaire précité autorise une durée de conduite hebdomadaire de cinquante-six heures, la durée de conduite accumulée sur deux semaines consécutives ne pouvant néanmoins dépasser quatre-vingt-dix heures.

La Chambre de Commerce relève d'emblée que la question de la durée de la période de référence applicable au calcul de la durée moyenne hebdomadaire de travail est un élément substantiel de la capacité de concurrence du secteur des transports luxembourgeois. Elle ne saurait à ce titre accepter une période de référence d'un mois qui place les entreprises luxembourgeoises effectuant des activités de transport routier au sens de la directive 2002/15/CE précitée dans l'impossibilité de réagir à la concurrence des entreprises établies dans les autres pays de l'Union européenne. Les législations des autres pays de l'Union européenne n'ont en effet, au su de la Chambre de Commerce, pas fixé une période de référence aussi courte.

Il va par ailleurs sans dire que les entreprises luxembourgeoises ne sauront bénéficier de la durée maximale de conduite hebdomadaire de cinquante-six heures établie par le règlement communautaire précité, en régime normal, c'est-à-dire à défaut d'une période de référence de 4 mois spécialement autorisée par le Ministre ayant le Travail en ses attributions ou d'une période de six mois spécialement négociée entre partenaires sociaux. L'issue des demandes d'autorisation ministérielle et des négociations entre partenaires sociaux demeure en effet incertaine et comporte dès lors une grande part d'insécurité juridique que les entreprises effectuant des activités de transport ne sauraient accepter.

La Chambre de Commerce propose en conséquence de transposer la directive et rien que la directive et de prévoir que:

*La durée hebdomadaire de travail moyenne calculée sur une période de référence de 4 mois est de 48 heures. La durée maximale hebdomadaire de travail pourra être portée à 60 heures pour autant qu'une moyenne de travail de 48 heures par semaine sur 4 mois ne soit pas dépassée.*

### **3. Concernant le régime applicable au travail de nuit**

La troisième et ultime critique du projet de loi a trait aux dispositions relatives au travail de nuit.

La directive définit comme travail de nuit *tout travail accompli durant la période nocturne, qui est une période d'une durée d'au moins quatre heures que les Etats membres sont libres de définir entre minuit et sept heures*. La directive prévoit en outre que *si du travail de nuit est effectué, le temps de travail quotidien ne dépassera pas dix heures pour chaque période de vingt-quatre heures*.

En guise de transposition des dispositions précitées, le projet de loi dispose que *dès lors que le travailleur mobile est appelé à effectuer du travail de nuit dans la période comprise entre 0 et 5 heures, le temps de travail quotidien ne dépassera pas dix heures pour chaque période de vingt-quatre heures*. Force est de constater que cette disposition s'appliquera quelle que soit la durée de travail de nuit accomplie par le travailleur mobile. La limite de 10 heures de travail journalier s'appliquera ainsi déjà lorsque le travail est commencé à 4 heures 59 minutes ou lorsqu'il se termine à minuit et une minute. Cette disposition aurait en conséquence incontestablement des répercussions négatives sur la compétitivité des entreprises qui effectuent des activités de transport routier au sens de la directive 2002/15/CE précitée.

Il y a lieu par ailleurs de relever à ce titre que la Direction Générale de l'Energie et des Transports de la Commission européenne a précisé dans un courrier adressé à la Confédération Luxembourgeoise du Commerce en guise de réponse à une demande concernant l'application des dispositions relatives au travail de nuit contenues dans la directive précitée que *la directive ne donne aucune indication jusqu'à quel point la plage de travail du travailleur mobile doit inclure la période nocturne pour que le travail effectué soit considéré comme du travail de nuit. L'appréciation est laissée aux Etats membres*.

La Chambre de Commerce voudrait par ailleurs souligner que les législations des pays limitrophes prévoient des définitions du travail de nuit des travailleurs mobiles qui suscitent une mise en œuvre plus conditionnée de la limite journalière de dix heures de travail. En Belgique, les travailleurs mobiles doivent ainsi avoir effectué plus de cinq heures de travail entre vingt heures et six heures, alors qu'en France, le travailleur mobile devra travailler trois heures au moins entre vingt et une et six heures, et ce deux fois par semaine au moins. En Allemagne enfin, il faudra prester au moins deux heures de travail pendant la plage horaire de vingt-trois à six heures, 48 jours par an au moins.

La Chambre de Commerce estime en conséquence que la mise en œuvre d'un régime autorisant davantage de flexibilité dans l'application des dispositions du travail de nuit et soumettant l'application de la limite journalière de dix heures de travail à la condition pour le travailleur mobile d'avoir presté une durée minimale de travail pendant la période nocturne s'impose.

\*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce ne saurait approuver le projet de loi sous avis et demande en conséquence une modification tenant compte des critiques et des propositions de texte émises dans le présent avis.