

**N° 5905****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2007-2008

**PROJET DE LOI**

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

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

\* \* \*

*(Dépôt: le 18.7.2008)***SOMMAIRE:**

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

\*

## ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

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

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

Arrêtons:

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

Palais de Luxembourg, le 26 mai 2008

*Le Ministre des Transports,*

Lucien LUX

HENRI

\*

### TEXTE DU PROJET DE LOI

**Art. 1er.– *Champ d'application***

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

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

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

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

**Art. 2.– *Exemptions***

La présente loi ne s'applique pas aux conducteurs:

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

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

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

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

1. un système de qualification initiale

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

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

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

2. un système de qualification initiale accélérée

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

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

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

3. un système de formation continue

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

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

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

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

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

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

**Art. 5.– *Lieu de la formation***

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

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

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

**Art. 6.– Organismes de formation**

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

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

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

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

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

**Art. 7.– Dispositions pénales**

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

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

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

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

**Art. 8.– Dispositions transitoires**

Les conducteurs suivants doivent suivre une première formation continue:

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

**Art. 9.– Reclassement des terrains domaniaux**

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

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

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

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

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

\*

## **EXPOSE DES MOTIFS**

### **1. CONSIDERATIONS GENERALES**

#### **1.1. Remarques préliminaires**

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

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

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

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

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

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

#### **1.2. Revalorisation du métier de „conducteur professionnel“**

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

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

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

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

### **1.3. Amélioration de la sécurité routière**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

– *Durée de la qualification initiale et de la formation continue*

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

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

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

– *Champ d'application*

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

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

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

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

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

\*

## COMMENTAIRE DES ARTICLES

### *ad article 1er*

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

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

### *ad article 2*

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

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

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

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

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

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



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

*ad article 3*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*ad article 4*

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

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

*ad article 5*

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

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

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

*ad article 6*

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

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

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

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

*ad article 7*

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

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

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

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

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

*ad article 8*

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

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

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

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

*ad article 9*

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

*ad article 10*

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

\*

## **FICHE FINANCIERE**

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

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

\*

### **1. FINANCEMENT DE LA QUALIFICATION INITIALE**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

418 personnes x 4.032 EUR = 1.685.376

105 personnes x 2.016 EUR = 211.680

**TOTAL: 1.897.056 EUR (H.T.)**

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

314 personnes x 4.032 EUR = 1.266.048

209 personnes x 2.016 EUR = 421.344

**TOTAL: 1.687.392 EUR (H.T.)**

## 2. FINANCEMENT DE LA FORMATION CONTINUE

### *Enveloppe budgétaire à prévoir pour le financement de la formation continue*

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

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

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

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

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

\*

## 3. FINANCEMENT DU CENTRE DE FORMATION POUR CONDUCTEURS PROFESSIONNELS

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

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

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

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

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

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

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

\*

#### 4. CONCLUSION

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

\*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Arrêtons:

### **Chapitre Ier.– *Qualification initiale et formation continue***

#### **Art. 1er.– *La qualification initiale***

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

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

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

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

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

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

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

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

#### **Art. 2.– *La qualification initiale accélérée***

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Art. 4.– La formation continue**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Art. 7.– L'attestation de la formation**

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

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

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

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

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

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

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

**Art. 9.– Infrastructures du centre de formation**

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

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

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

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

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

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

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

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

- d'un plan incliné avec surface glissante et une déclivité d'au moins 9%;
- d'un carrefour avec des signaux colorés lumineux;
- d'une place de manoeuvres d'au moins 2.000 m<sup>2</sup>;
- d'une infrastructure couverte et fermée d'au moins 300 m<sup>2</sup> pour enseigner le chargement et l'arrimage de différentes marchandises;
- d'un parking suffisant à admettre les voitures privées du personnel du centre et des participants à la formation ainsi que les véhicules de formation et des visiteurs.

**Art. 11.– *Les immeubles du centre de formation***

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

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

Le bâtiment doit comporter

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

**Art. 12.– *Le matériel du centre de formation***

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

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

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

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

- autobus;
- autocar;
- autobus articulé.

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

**Art. 13.– *Nombre de candidats admis***

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

**Art. 14.– *Cours offerts***

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### **Art. 16.– Responsabilité**

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

#### **Art. 17.– Registre de sécurité**

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

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

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

**Art. 18.– Agrément du programme d'enseignement**

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

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

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

**Chapitre III.– Dispositions finales**

**Art. 19.– Etudes nationales et internationales**

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

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

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

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

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

**Art. 21.– Certification d'assurance-qualité**

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

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

**Art. 22.– Modifications du centre de formation**

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

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

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

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

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

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

**Art. 24.– Commission consultative**

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

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

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

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

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

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

Palais de Luxembourg, le J M 2008

*Le Ministre des Transports,*

Lucien LUX

HENRI

\*

## ANNEXE

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

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

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

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

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

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

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

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

- 1.3. objectif: pouvoir optimiser la consommation de carburant

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

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

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

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

• Permis D, D + E, D1, D1 + E

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Arrêtons:

**Art. 1er.– *Objet***

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

**Art. 2.– *Certificat de formation***

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

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

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

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

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

**Art. 4.– Composition de la commission consultative**

La commission consultative se compose de

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

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

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

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

**Art. 5.– Fonctionnement de la commission consultative**

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

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

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

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

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

**Art. 7.– L'examen**

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

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

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

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

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

**Art. 8.– La promotion**

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

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

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

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

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

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

**Art. 9.– *Admissibilité des candidats***

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

**Art. 10.– *Formule exécutoire***

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

