

**N° 5905<sup>3</sup>**

**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2007-2008

---

**PROJET DE LOI**

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

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

\* \* \*

**AVIS DE LA CHAMBRE DES METIERS**

**sur le projet de loi et sur**

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

(26.9.2008)

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

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

\*

## 1. PROJET DE LOI

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

### 1.1. Considérations d'ordre général

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

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

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

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

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

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

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

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

#### 1.3. Transposition de la directive

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## **1.4. Coût de la qualification initiale/formation continue**

### **1.4.1. Coût de la qualification initiale**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### **1.4.2. Coût de la formation continue**

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

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

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

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

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

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

*Cd: Chauffeur débutant*

*Chauffeur disposant du permis „camion“.*

*C1: Chauffeur qualifié*

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

*C2: Chauffeur confirmé*

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

*C3: Chauffeur expérimenté*

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

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

- Liste non exhaustive des modules complémentaires:

*Grue Auxiliaire*

*Premiers Secours – Lutte Incendie Gestion de l'Environnement*

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

*Spécialisation Conduite avec Remorques Niveau 1 et niveau 2*

*Spécialisation Maintenance/Entretien Niveau 1 et niveau 2*

*Spécialisation Technologie Véhicule Niveau 1 et niveau 2*

*Spécialisation Les Aides à la Conduite*

*Spécialisation Transport des Matières Premières Dangereuses ADR*

*Chargement – déchargement*

*Utilisation de la benne – pose et reprise de conteneurs*

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

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

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

### **1.5. Droits liés à la qualification initiale/formation continue**

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

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

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

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

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

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

<sup>1</sup> Convention collective de travail pour le bâtiment applicable à partir du 1er septembre 2006

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

La Chambre des Métiers voudrait mettre en exergue que, du point de vue du droit de travail, la qualification initiale prévue par le projet sous avis ne peut être mis, même s'il peut y avoir confusion sur les termes<sup>2</sup>, sur un pied d'égalité avec une voie de qualification initiale générale et formelle, telle que le CATP.

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

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

\*

## 2. COMMENTAIRE DES ARTICLES

### Article 2

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

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

\*

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

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

\*

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

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

*Article 4*

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

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

*Article 5*

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

*Article 24*

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

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

Luxembourg, le 26 septembre 2008

*Pour la Chambre des Métiers,*

*Le Directeur,*  
Paul ENSCH

*Le Président,*  
Roland KUHN

---

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

