

N° 5559¹⁰**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2007-2008

PROJET DE LOI

portant

- 1. transposition de la directive 2002/15/CEE du Parlement européen et du Conseil du 12 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier;**
- 2. modification du Code du travail**

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DU TRAVAIL ET DE L'EMPLOI

(20.11.2007)

La Commission du Travail et de l'Emploi se compose de: M. Marcel GLESENER Président; M. Marc SPAUTZ, Rapporteur; MM. Emile CALMES, John CASTEGNARO, Lucien CLEMENT, Aly JAERLING, Ali KAES, Alexandre KRIEPS, Mme Viviane LOSCHETTER, M. Romain SCHNEIDER et Mme Vera SPAUTZ, Membres.

*

1. PROCEDURE LEGISLATIVE

Le projet de loi 5559 mentionné sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 23 mars 2006 par Monsieur le Ministre du Travail et de l'Emploi. Il était accompagné d'un exposé des motifs et d'un commentaire des articles.

Le projet de loi a été avisé par:

- la Chambre des Employés privés en date du 25 avril 2006;
- la Chambre de Travail en date du 26 mai 2006;
- la Chambre de Commerce en date du 8 août 2006;
- la Chambre des Métiers en date du 19 septembre 2006.

Le Conseil d'Etat a rendu un premier avis en date du 28 novembre 2006 et un avis complémentaire en date du 8 mai 2007.

Lors de sa réunion du 27 septembre 2006, la Commission du Travail et de l'Emploi a désigné M. Marc Spautz comme rapporteur du projet de loi. Le projet de loi a été présenté aux membres de la Commission du Travail et de l'Emploi lors de sa réunion du 23 janvier 2007 qui ont ensuite examiné le texte du projet de loi à la lumière de l'avis du Conseil d'Etat. La Commission du Travail et de l'Emploi a poursuivi ses travaux en date du 27 février 2007 et 6 mars 2007. Au cours de ces trois réunions, la Commission parlementaire a adopté une série d'amendements au projet de loi.

La Commission parlementaire s'est encore réunie en date du 24 mai 2007 afin d'entendre les conclusions de Monsieur le Ministre du Travail et de l'Emploi se dégageant de l'entrevue qu'il a eue avec le groupement professionnel des transporteurs. Lors de cette réunion, Monsieur le Ministre du Travail et de l'Emploi a proposé de tenir provisoirement le projet en suspens jusqu'à clarification d'une question d'interprétation juridique dont le Gouvernement a saisi la Commission européenne.

Les travaux parlementaires se sont poursuivis en date du 11 octobre 2007 avec la prise de connaissance de l'échange de correspondance entre le gouvernement luxembourgeois et la Commission euro-

péenne au sujet de questions d'interprétation en relation avec la transposition de la directive 2002/15/CE. Lors de cette même réunion, la Commission du Travail et de l'Emploi a examiné l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

A noter encore que dans sa réunion du 11 octobre 2007, la Commission parlementaire a adopté la version définitive du texte en tenant compte de la méthode de codification proposée par le Conseil d'Etat. Ce texte a été transmis au Conseil d'Etat qui par courrier daté du 6 novembre 2007 a informé la Chambre qu'il partage l'avis de la Commission parlementaire que ce nouveau texte n'est pas constitutif d'un nouvel amendement alors qu'il correspond aux propositions du Conseil d'Etat.

La Commission du Travail et de l'Emploi a adopté le présent rapport au cours de sa réunion du 20 novembre 2007.

*

2. CONSIDERATIONS GENERALES

a) Genèse et objet du projet de loi sous examen

Le projet de loi 5559 entend transposer en droit luxembourgeois la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier. A noter que ces activités sont d'ores et déjà couvertes par le règlement 561/2006 du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans les domaines des transports par route. Ce règlement fixe des règles communes concernant les temps de conduite et de repos des conducteurs. Il n'aborde cependant pas les autres aspects de la durée du travail dans le transport routier. La directive 2002/15/CE précitée vient combler cette lacune.

Elle comprend un ensemble de prescriptions plus spécifiques relatives à la durée du travail pour les transports routiers. Elle définit notamment le temps de travail, le temps de disponibilité, la pause, le repos ou encore la période de nuit. De telles prescriptions ont pour objectif d'améliorer la sécurité des transports routiers ainsi que la santé et la sécurité des personnes concernées. A noter que conformément au principe de subsidiarité inscrit au niveau du traité instituant la Communauté européenne, celle-ci peut prendre des mesures spécifiques notamment si en raison de ses dimensions ou de ses effets, il semble que les objectifs de l'action projetée soient mieux réalisés au niveau communautaire qu'au niveau de chaque Etat membre.

Concernant le projet de loi stricto sensu, il échet de relever encore qu'il entend transposer la directive tout en assurant que le dialogue social soit également respecté dans ce domaine et ce afin de tenir compte des spécificités du secteur du transport au regard notamment de l'organisation et de la durée du travail. Ainsi, le projet de loi accorde une certaine autonomie aux partenaires sociaux au niveau des périodes de référence. Ce faisant, le projet de loi ne s'écarte pas des dispositions de la directive qui, par ailleurs, laisse aux Etats membres une certaine marge de manœuvre.

b) Les grandes lignes du projet de loi sous examen

Champ d'application

Il convient d'abord de relever que la directive 2003/88/CE du Parlement européen et du Conseil du 4 novembre 2003, concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail et consolidant notamment la directive 93/104/CE précitée, a été transposée en droit national par la loi du 19 mai 2006 ayant pour objet, entre autres, de transposer la directive 2003/88/CE du Parlement européen et du Conseil du 4 novembre 2003 concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail.

Pour éviter que les dispositions relatives à l'aménagement du temps de travail des ouvriers ne deviennent pleinement applicables au secteur du transport routier, le législateur a pris soin, lors de l'adoption de ladite loi, de modifier l'article 2 de la loi modifiée du 9 décembre 1970 portant réduction et réglementation de la durée de travail des ouvriers occupés dans les secteurs public et privé de l'économie, de sorte à exclure les travailleurs du secteur routier, contrairement aux autres travailleurs mobiles, du droit commun et à permettre au législateur de définir ultérieurement leur temps de travail par une loi spéciale.

Aussi le projet de loi couvre-t-il uniquement les travailleurs mobiles employés par une entreprise de transport professionnel de voyageurs ou de marchandises établie au Luxembourg et qui participe à des activités mobiles de transport routier couvertes par le règlement 561/2006 ou, à défaut, par l'accord européen relatif au travail des équipages de véhicules effectuant des transports internationaux par route.

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

Contrairement à la directive, le projet de loi n'inclut pas dans son champ d'application les conducteurs indépendants ce qui a été fortement critiqué par certaines chambres professionnelles et le Conseil d'Etat. Il est renvoyé à ce sujet au commentaire des articles.

Il convient encore de préciser dans ce contexte que les travailleurs mobiles qui sont exclus du champ d'application du projet de loi, dont notamment ceux travaillant pour des entreprises effectuant des transports pour leur propre compte, bénéficient de la protection de base prévue par la directive 93/104/CE et ses modifications ultérieures.

Quant aux conducteurs indépendants, il échet de noter que s'ils ont été inclus dans le champ d'application de la directive 2002/15/CE, les dispositions de celle-ci ne leur sont pas immédiatement applicables. Ce n'est qu'à partir de 2009 que la Commission pourra proposer, après une évaluation des conséquences de leur exclusion temporaire, les conditions dans lesquelles les conducteurs indépendants seront soumis à la directive. En attendant, ils restent soumis au règlement CE 561/2006 du 15 mars 2006 qui instaure des pauses plus fréquentes et améliore et simplifie les possibilités de contrôle et de sanction.

Précision de plusieurs aspects de la durée de travail

Le projet de loi précise plusieurs aspects de la durée de travail dans le secteur des transports routiers. Il définit notamment le temps de travail, les limites maximales au temps de travail, les pauses et le travail de nuit.

Le temps de travail est défini comme étant toute période comprise entre le début et la fin du travail, durant laquelle le travailleur est à son poste de travail, à la disposition de l'employeur et dans l'exercice de ses fonctions ou de ses activités. Il est précisé que le temps consacré à toutes les activités de transport telles que la conduite ou le chargement et le déchargement font partie du temps de travail. Il en va de même de l'assistance aux passagers à la montée ou à la descente du véhicule, du nettoyage et de l'entretien du véhicule ou de tout autre travail sur le véhicule.

Le temps de disponibilité est défini comme étant les périodes autres que celles relatives aux temps de pause et aux temps de repos durant lesquelles le travailleur mobile n'est pas tenu de rester à son poste de travail, mais doit être disponible pour répondre à des appels éventuels lui demandant d'effectuer des transports ou de faire d'autres travaux. A titre d'exemples on peut relever que les périodes d'attente aux frontières ou encore celles dues à des interdictions de circulation sont considérées comme temps de disponibilité. A noter que le projet de loi laisse aux partenaires sociaux la possibilité de négocier par voie de convention collective ou accord interprofessionnel des forfaits de répartition des temps d'inactivité entre temps de travail et temps de disponibilité. Le temps de travail et le temps de disponibilité ne doivent cependant pas dépasser seize heures, cette durée correspondant à l'amplitude maximale dans le transport international telle que prévue au règlement CE 561/2006 précité.

La durée de travail hebdomadaire moyenne normale est calculée sur une période de référence d'un mois. Dans le cadre de cette période de référence, la durée de travail hebdomadaire est limitée à quarante-huit heures. A noter toutefois que des périodes de référence d'une durée supérieure peuvent être appliquées soit sur autorisation ministérielle soit par voie de convention collective ou accord interprofessionnel. La période de référence peut dès lors être portée à quatre voire à six mois selon qu'elle est autorisée par voie ministérielle ou déterminée via accords collectifs ou interprofessionnels.

La période nocturne et le travail de nuit sont également définis dans le projet de loi. Par travail de nuit, on entend tout travail accompli durant la période nocturne qui elle est comprise entre zéro heure et cinq heures du matin.

D'autres notions sont précisées dans le cadre du projet de loi. Ainsi la semaine est définie comme étant la période qui commence à zéro heure le lundi pour prendre fin à vingt-quatre heures le dimanche,

alors que la période de vingt-quatre heures consiste en tout intervalle de cette durée qui débute avec la reprise du travail après une période de repos hebdomadaire ou journalier. La définition de la semaine a pour finalité de permettre le calcul de la durée de travail par rapport à la période de référence, alors que la période de vingt-quatre heures est destinée à permettre le calcul du repos journalier et hebdomadaire.

A noter encore dans ce contexte que d'après le projet de loi, le temps de travail quotidien est limité à 10 heures par 24 heures si du travail de nuit est effectué pendant la période nocturne comprise entre zéro et cinq heures.

*

3. AVIS DES CHAMBRES PROFESSIONNELLES

La position des Chambres professionnelles peut se résumer de la façon suivante:

La Chambre des Employés privés est d'avis que le projet de loi sous rubrique pourrait assurer un degré de protection supérieur. Elle a d'ailleurs formulé un certain nombre de critiques et de revendications à cet égard. Ainsi, exige-t-elle que le projet de loi sous examen étende son champ d'application aux travailleurs indépendants, alors qu'elle ne voit pas en quoi une application différée serait justifiée. Elle juge également que la durée de travail hebdomadaire de quarante-huit heures, de même que les possibilités d'extension des périodes de référence sont excessives et réclame l'application du droit commun en l'espèce.

La Chambre de Travail, au contraire, applaudit au projet de loi du fait qu'il traduit un progrès social indéniable dans un secteur socialement difficile et en retard sur l'évolution générale qui prévaut dans les autres secteurs de l'économie. Tout en soulignant la fragilité du projet qui ne fait que traduire en fin de compte un compromis entre les partenaires sociaux, la Chambre de Travail met en garde contre la moindre remise en cause d'un de ses éléments constitutifs qui risquerait d'ébranler voire d'anéantir tout l'édifice.

L'avis de la Chambre de Commerce est négatif dans son ensemble, alors que la chambre professionnelle en question reproche au projet de loi de ne pas tenir compte de l'environnement de concurrence accrue qui domine le secteur routier européen.

In fine, la Chambre des Métiers approuve le projet de loi sous avis.

Pour le détail, il est renvoyé aux avis des chambres professionnelles publiés dans les documents parlementaires ainsi qu'au commentaire des articles.

*

4. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le Conseil d'Etat a rendu un avis circonstancié en date du 28 novembre 2006 où il a émis une série d'observations et fait plusieurs suggestions qui ont été largement prises en compte par la Commission du Travail et de l'Emploi. Pour le détail tant des remarques et propositions du Conseil d'Etat que des travaux parlementaires, il est renvoyé au commentaire des articles.

Deux points méritent toutefois d'être soulevés dès l'ingrès:

Dans son avis du 28 novembre 2006, le Conseil d'Etat a rappelé que le présent projet de loi propose des prescriptions spécifiques concernant l'aménagement du temps de travail du secteur routier, secteur auquel les règles de droit commun relatives à la durée du travail des travailleurs mobiles ne s'appliquent pas. Il a suggéré que cette réglementation soit insérée, à l'instar de la réglementation concernant la durée de travail des ouvriers, apprentis et stagiaires occupés dans l'hôtellerie, dans un nouveau chapitre au titre premier du Livre II du Code du Travail.

La Commission parlementaire a repris la proposition du Conseil d'Etat d'insérer le texte du présent projet de loi sous examen dans le Code du Travail. Elle a suggéré de l'intégrer via amendements en complétant le Titre I du Livre II par un nouveau chapitre III intitulé „Durée du travail des ouvriers exécutant des activités mobiles de transport routier“ subdivisé en trois sections qui renferment les nouveaux articles L. 213-1 à L. 213.10. L'actuel chapitre III du Titre premier du Livre II deviendrait ainsi le chapitre IV.

Dans son avis complémentaire du 8 mai 2007, le Conseil d'Etat s'est formellement opposé à cette façon de faire. Il fait valoir que si la proposition de la Commission parlementaire présente l'avantage d'un enchaînement plus logique, elle implique également une modification dans la numérotation des articles figurant sous le chapitre III actuel du Code du Travail, ce qui nécessite le changement de tous les renvois à ces articles à travers l'ensemble du Code. Or, une telle démarche va à l'encontre de l'esprit même d'une codification par laquelle le législateur a voulu créer un outil permettant d'améliorer l'accessibilité de la loi et rendant l'insertion de nouvelles dispositions possible sans mettre en danger la structure du Code. Le Conseil d'Etat propose la reprise du nouveau dispositif sous un Chapitre IV et la renumérotation des nouveaux articles en conséquence.

La Commission du Travail et de l'Emploi a fait sienne la suggestion du Conseil d'Etat. Elle a communiqué en date du 15 octobre 2007 le texte réagencé au Conseil d'Etat à titre d'information. En effet, la Commission parlementaire estime, en partant du fait que le Conseil d'Etat a marqué de manière anticipative son accord à un texte amendé conformément à ses suggestions, qu'il ne s'agit pas d'un amendement formel. Le Conseil d'Etat a fait savoir par courrier daté du 6 novembre 2007 qu'il partageait l'avis de la Commission parlementaire quant à la nature du réagencement du texte.

Le deuxième point qui mérite d'être souligné est la suppression du principe de la chaîne de responsabilité. En effet, le texte du projet de loi prévoyait initialement au niveau de l'ancien article 9 alinéa 2 selon lequel une tierce personne par rapport au contrat de travail pouvait engager sa responsabilité lorsqu'il a pris une influence déterminante sur le temps de travail et qu'il en résulte un dépassement des limites maxima légalement prévues.

Le Conseil d'Etat s'est opposé formellement au maintien de cette disposition dont la formulation a été jugée trop vague et partant contraire au principe de la légalité des délits et des peines établis sous l'article 11 du projet initial qui deviendra l'article L. 214-10 relatif aux dispositions pénales.

La Commission parlementaire s'est ralliée à la proposition de la Haute Corporation et a supprimé l'alinéa en question.

*

5. TRAVAUX ET REFLEXIONS DE LA COMMISSION DU TRAVAIL ET DE L'EMPLOI

Quitte à y revenir en détail dans le commentaire des articles, la Commission du Travail et de l'Emploi voudrait rassembler sous le présent chapitre l'ensemble des réflexions et réponses qui se dégagent de ses travaux par rapport aux critiques adressées au projet ainsi que les questions d'interprétation traitées dans un échange de correspondance entre le Gouvernement et la Commission européenne.

a) Réponses aux principales critiques adressées au projet de loi

La Commission du Travail et de l'Emploi s'est largement penchée sur ces critiques, notamment dans sa réunion du 15 mai 2007, alors qu'une action de protestation contre le projet de loi 5559 était annoncée par les groupements professionnels transports de la Confédération luxembourgeoise du Commerce pour le lendemain 16 mai 2007.

Avant d'aborder le fond des problèmes, la commission souligne que la directive 2002/15/CE du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier n'est au plan juridique strict pas une norme européenne censée régler l'aménagement du temps de travail, mais qu'elle a été négociée au Conseil européen Transports et qu'en tant que telle, elle règle en premier lieu le temps de conduite et de repos des travailleurs exécutant des activités mobiles de transport routier. Au plan national, le présent projet de transposition a été élaboré en étroite concertation par le Ministère du Travail et de l'Emploi et le Ministère des Transports, étant entendu qu'il a essentiellement pour objet de transposer les aspects relevant du droit du travail et devant donc être inscrits dans le Code du travail.

Schématiquement, les réponses aux critiques formulées par le patronat du secteur à l'endroit du projet de transposition de la directive se résument comme suit:

- Une critique fondamentale des transporteurs a pour objet d'affirmer que la transposition de la directive susvisée par le projet 5559 ne serait pas fidèle au principe „*transposer la directive, toute la directive et rien que la directive*“.

D'une façon générale, on constate que la mise en œuvre de ce principe fait apparaître des divergences de vues, dès lors qu'il s'agit de transposer des directives laissant subsister sur des points de première importance une certaine latitude pour les Etats, ceci par le biais de dispositions facultatives comportant des seuils minimum ou maximum endéans lesquels les Etats peuvent prendre leurs options.

Concrètement pour le présent projet, le problème s'illustre pour les deux points fondamentaux suivants:

- En ce qui concerne la durée hebdomadaire du travail, la directive prévoit une durée moyenne de 48 heures qui pourra toutefois être portée à 60 heures pour autant qu'une moyenne de 48 heures par semaine sur une période de référence de 4 mois ne sera pas dépassée.

En guise de transposition de cette disposition, le projet de loi gouvernemental prévoit une durée de travail de 48 heures sur une période de référence de 1 mois, le Ministre du Travail et de l'Emploi pouvant accorder sur demande une période de référence de 4 mois. Le Gouvernement – relayé dans ses vues par la commission parlementaire – a considéré que cette solution constitue une transposition fidèle de la directive dans la mesure où elle se situe à l'intérieur de la marge de manœuvre prévue par la directive tandis que les groupements patronaux critiquent de façon véhémente cette option gouvernementale comme étant très préjudiciable à la situation concurrentielle du secteur des transports luxembourgeois.

- Le deuxième point contesté concerne la définition de la période nocturne. La directive définit comme travail de nuit tout travail accompli durant la période nocturne qui est une période d'une durée d'au moins 4 heures que les Etats membres sont libres de définir entre minuit et 7.00 heures. La définition de cette période est particulièrement importante quant aux conséquences qu'elle implique alors que la directive prévoit encore que si du travail de nuit est effectué, le temps de travail quotidien ne dépassera pas dix heures pour chaque période de 24 heures.

Pour transposer ces dispositions de la directive, le projet de loi fixe la période nocturne entre 0.00 heures et 5.00 heures et en déduit que le travailleur mobile appelé à effectuer du travail de nuit dans cette période ne pourra pas travailler plus de dix heures pour chaque période de 24 heures.

Sur ce point encore, la commission a suivi le Gouvernement en considérant que cette solution rentre parfaitement dans les conditions fixées par la directive et qu'elle peut donc être qualifiée comme en constituant une transposition strictement fidèle.

La Commission du Travail et de l'Emploi souligne qu'elle ne saurait partager l'attitude des groupements professionnels qui semblent considérer que le seul fait de s'écarter du seuil inférieur – à savoir, une période nocturne minimale de quatre heures – prévu par la directive pour la définition de la période nocturne enfreint le principe d'une transposition strictement fidèle. Il n'est pas possible de suivre les organisations professionnelles respectives dans leur tendance à identifier le concept de transposition fidèle à une transposition reflétant de la meilleure façon possible leurs propres intérêts et souhaitant donc appliquer en tout état de cause le seuil maximum de flexibilité.

- Quant aux critiques du patronat visant une perte de compétitivité en raison de la fixation de la période de référence à un mois, la Commission du Travail et de l'Emploi rappelle que le pouvoir de dérogation ministériel (fixation de la période de référence à quatre mois) constitue en quelque sorte une incitation forte pour les partenaires sociaux d'aboutir à un accord sur l'extension de la période de référence légale normale. Ce point est inévitablement censé faire l'objet d'accords dans le cadre des négociations collectives. Si l'absence d'accord, voire des blocages systématiques à ce niveau devaient entraîner des désavantages concurrentiels pour le secteur, le Ministre est disposé à intervenir en accordant l'extension de la période de référence à 4 mois. En d'autres termes, si le partenariat social échouait, alors l'intervention ministérielle serait nécessaire pour préserver les intérêts économiques généraux du secteur. Le Gouvernement n'assisterait donc pas passivement à un blocage de la situation qui se traduirait négativement pour le secteur.

La Commission du Travail et de l'Emploi ajoute que deux amendements parlementaires au projet de loi, arrêtés de commun accord avec le département ministériel du Travail et de l'Emploi sont de nature à rencontrer les appréhensions du patronat. Il s'agit concrètement de l'amendement parlementaire No 3 concernant la détermination des heures supplémentaires et de l'amendement No 6 comportant une mise en vigueur différée du projet de loi.

Compte tenu de toutes ces considérations, il n'est pas opportun d'inscrire les dispositions concernant l'extension de la période de référence dans le texte légal en enlevant ainsi de prime abord au dialogue

social toute possibilité d'aboutir à des solutions cohérentes englobant l'ensemble des conditions de travail du secteur.

La Commission du Travail et de l'Emploi ajoute que la loi une fois votée, un certain délai devrait être donné aux partenaires sociaux endéans lequel ils seront invités à arriver à un accord. Au sujet du champ d'application de la directive à transposer, il convient de préciser que le projet de loi ne vise que les entreprises de transports professionnels proprement dites, c'est-à-dire les entreprises exécutant des transports pour le compte d'autrui. Sont donc également visées, les firmes de transport créées par des entreprises d'autres secteurs économiques pour effectuer exclusivement leurs activités de transports.

La commission a noté avec satisfaction que l'action annoncée par les transporteurs a finalement pu être annulée, alors que ces derniers ont compris que leur mécontentement reposait pour une bonne partie sur une interprétation erronée des textes. Au cours d'une réunion du Gouvernement avec les organisations professionnelles des employeurs, il a été retenu que compte tenu d'une certaine confusion terminologique entre la présente directive à transposer – se référant à la notion de travailleur de nuit – et la directive sur les travailleurs mobiles – se référant à la notion de travail de nuit –, le Gouvernement luxembourgeois demanderait une prise de position auprès des commissaires européens respectivement en charge de l'emploi et des transports.

b) Questions d'interprétation – Echange de correspondance avec la Commission européenne

Dans sa réunion du 11 octobre 2007, la Commission du Travail et de l'Emploi a pris connaissance de l'échange de correspondance entre le gouvernement luxembourgeois et la Commission européenne au sujet de questions d'interprétation en relation avec la transposition de la directive 2002/15/CE portant aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités de transport routier.

Un premier point concerne la définition de la période nocturne comme étant toute période d'au moins 4 heures à déterminer entre zéro heure et sept heures, étant donné que le projet luxembourgeois définit cette période comme étant celle se situant entre 0 et 5 heures. Est à considérer comme travail de nuit tout travail accompli durant cette période.

Il résulte du projet de loi que toute minute de travail effectuée dans la période nocturne prédéfinie est à considérer comme travail de nuit et déclenche les mécanismes protecteurs légaux, à savoir une durée maximale de 10 heures de travail journalier.

Par contre, nos pays voisins ont interprété la directive en ce sens que ne serait à considérer comme travailleur de nuit que celui effectuant une durée minimum de travail au cours de la période nocturne.

En d'autres termes, les législations des pays voisins prévoient d'abord la définition d'une période nocturne d'ailleurs plus étendue que celle contenue dans le projet luxembourgeois, puis la détermination d'une durée de travail minimale à prester par le travailleur de nuit, pendant la période nocturne pour que la protection en cas de travail de nuit devienne effective.

Dans sa réponse, la Commission européenne confirme l'exactitude de l'interprétation luxembourgeoise des dispositions sur le travail de nuit et ajoute que la démarche des pays voisins, qui s'appuient sur le système différent de la directive générale 2003/88/CE sur l'aménagement du temps de travail pour justifier leur modèle de transposition, n'est pas la bonne. En effet, la directive 2003/88/CE précitée est à considérer comme norme générale à laquelle les prescriptions plus spécifiques définies dans une autre directive – en l'occurrence la directive 2002/15/CE concernant les travailleurs mobiles exécutant des activités de transport routier et faisant l'objet du présent projet de loi de transposition – peuvent déroger.

La Commission européenne rappelle qu'elle poursuit actuellement son évaluation des différentes mesures de transposition nationales. Elle a ouvert plusieurs procédures pour absence de notification des mesures de transposition à l'endroit de différents pays membres et elle laisse entrevoir qu'elle ne manquera pas de sanctionner toute inadéquation éventuelle des mesures de transposition nationales dès la fin de l'évaluation.

Dans la mesure où les entreprises luxembourgeoises pourraient craindre une distorsion de concurrence du fait de ces interprétations divergentes d'une notion importante de la directive, la Commission du Travail et de l'Emploi renvoie au futur article L. 214-6 du Code du travail (article 6, deuxième alinéa du projet initial amendé) qui prévoit la possibilité de déroger à la rigueur du déclenchement des

mécanismes protecteurs en cas de circonstances exceptionnelles et pour des motifs objectifs ou techniques ou pour des raisons relatives à l'organisation du travail, le tout suivant des modalités fixées par règlement grand-ducal à prendre sur avis du Conseil d'Etat.

La Commission souligne que le Ministre du Travail et de l'Emploi s'est engagé auprès des partenaires sociaux de transcrire dans ce règlement grand-ducal, dans la limite des prescriptions légales, tout accord qu'ils concluraient sur ce point. Il est entendu que ce règlement grand-ducal ne pourra remettre en question la définition proprement dite du travail de nuit, mais qu'il pourra prévoir des modalités d'application dans le sens d'une plus large flexibilité.

A rappeler encore que par voie d'amendement parlementaire, la commission a introduit une entrée en vigueur différée du projet de loi, ceci afin d'améliorer les possibilités des partenaires sociaux d'arriver à un accord. Dans cette matière hautement compliquée, le législateur a tout intérêt à préserver aux partenaires sociaux un champ très large pour leurs négociations collectives.

Un deuxième aspect soulevé dans l'échange de correspondance précitée et abordé également dans la Confédération luxembourgeoise de Commerce concerne la limite hebdomadaire de la durée du travail par rapport à la durée de la période de référence.

L'article 4 de la directive 2002/15/CE précise clairement que la durée de travail hebdomadaire ne doit pas dépasser 48 heures en moyenne sur une période de référence de 4 mois et qu'elle ne peut dépasser 60 heures sur une semaine déterminée.

Dans le cadre de la flexibilité aménagée par ce texte, le projet luxembourgeois propose de fixer la durée de travail hebdomadaire moyenne normale à 48 heures sur une période de référence de 1 mois, tout en prévoyant la possibilité que le Ministre du Travail et de l'Emploi peut accorder une période de référence de 4 mois. Le texte ajoute qu'une période de référence de 6 mois peut être prévue par convention collective ou par accord interprofessionnel.

Face aux craintes exprimées, notamment par la Confédération luxembourgeoise du Commerce, que la période de référence ainsi une fois fixée à un mois par voie légale, le Ministre manquerait de base légale pour la relever à 4 mois, il est précisé que la période de référence d'un mois a été inscrite dans le projet de loi sur base de l'article 4 de la directive déterminant la durée maximale hebdomadaire du travail. Il ressort en effet clairement des dispositions de l'article 4 de la directive que l'introduction d'une période de référence de 4 mois est une simple faculté et non une obligation. La fixation de la période de référence d'un mois ne s'appuie donc pas sur l'article 10 de la directive qui prévoit la faculté des Etats d'appliquer des dispositions plus favorables à la protection de la sécurité et de la santé des travailleurs mobiles.

Il appartient à présent aux partenaires sociaux dans le cadre des négociations en cours de se mettre d'accord sur une période de référence plus longue – 4 mois – et sur une durée de travail hebdomadaire plus longue – 60 heures –, à condition que la limite maximale de 48 heures en moyenne par semaine ne soit pas dépassée. Un tel accord ne manquera pas d'être entériné par le Ministre du Travail et de l'Emploi sur base de l'alinéa 2 de l'article L. 214-3 du Code du travail.

En cas d'absence d'accord entre les partenaires sur ce point, le Ministre du Travail a itérativement annoncé qu'il assumerait alors sa propre responsabilité s'il était confronté à une demande du patronat arguant de motifs de compétitivité pour demander l'extension des paramètres légaux concernant la durée de travail. Une telle demande sera instruite selon les règles du droit commun. Cette refixation éventuelle de la période de référence par décision ministérielle se situerait alors toujours dans le cadre de l'article 4 de la directive.

Il s'ensuit de ce qui précède qu'à présent le projet de loi aménage une solution intermédiaire afin de laisser une aussi large marge de manoeuvre que possible aux partenaires sociaux.

La Commission du Travail et de l'Emploi ajoute qu'il aurait été inopportun dans le contexte actuel d'enlever ce point important du champ des négociations collectives en cours. Il considère que les partenaires sociaux ont compris les intérêts qui sont les leurs pour arriver à un accord négocié dans cette matière.

6. COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1er

L'article 1er du projet de loi complète le Code du Travail d'un nouveau chapitre IV portant sur la durée du travail des ouvriers exécutant des activités mobiles de transport routier et comportant les dispositions suivantes commentées dans la suite.

Article L. 214-1

Cet article délimite le champ d'application de la future loi, mais contrairement à la directive ne prend pas en compte les conducteurs indépendants. Ce point a donné lieu à des critiques du Conseil d'Etat et des chambres professionnelles.

Ainsi le Conseil d'Etat remarque que le champ d'application de la future loi, contrairement à la directive, ne prend pas en compte les conducteurs indépendants. Ce choix rencontre aussi la désapprobation véhémente des chambres professionnelles, alors qu'elles craignent que cette différenciation ne soit une source potentielle de distorsion de concurrence entre les deux catégories de conducteurs.

Cependant, le Conseil d'Etat estime qu'une transcription littérale de la directive aura l'avantage de bannir toute ambiguïté. Voilà pourquoi, il propose de compléter l'article 1er par un ajout relatif aux conducteurs indépendants.

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

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

La commission se rallie à la position ministérielle suivant laquelle le volet des travailleurs indépendants par définition ne peut être inclus dans le Code du Travail alors qu'il ne rentre pas dans le champ d'application de ce dispositif législatif. A cet effet, le Ministère des Transports a été chargé d'élaborer un texte à part, étant entendu que la réglementation de ce volet est particulièrement importante pour contrecarrer le phénomène des faux indépendants dans ce secteur.

En ce qui concerne les travailleurs mobiles effectuant des activités de transport pour le propre compte de leur employeur, la commission se rallie également à la position ministérielle suivant laquelle ces salariés tombent sous le droit commun avec les spécificités que celui-ci prévoit pour les travailleurs mobiles.

Cet article est donc maintenu dans la teneur du projet gouvernemental.

Article L. 214-2

Cet article reproduit les définitions des différentes notions de base figurant à l'article 3 de la directive.

- Dans la suite logique des réflexions ci-dessus développées au sujet des conducteurs indépendants, la définition y relative n'est pas intégrée dans le présent projet de loi.
- Compte tenu de la considération juridique que le présent projet intervient dans un domaine réservé à la loi, la commission se rallie à la proposition ministérielle de préciser par voie d'amendement dans le texte que le temps de travail et le temps de disponibilité du travailleur mobile ne peuvent dans aucun temps dépasser 16 heures. Cette durée correspond à l'amplitude maximale dans le transport international, telle qu'elle est prévue au règlement CE 561/2006 auquel il sera fait référence. Cette précision semble indiquée dans le souci de rappeler le cadre légal s'imposant aux négociations entre partenaires sociaux.
- Les définitions du temps de travail et du temps de disponibilité figurant aux points (2) et (3) sont à voir en relation avec l'article L. 214-6 relatif à la limitation du temps de travail quotidien dans le chef du travailleur mobile effectuant du travail de nuit durant la période nocturne.

Le Conseil d'Etat constate que cet article ne reprend pas les définitions de la directive concernant la période nocturne et le travail de nuit. Tout comme la Chambre des Employés privés, le Conseil d'Etat demande d'inclure la définition de ces notions au présent article.

La commission s'est largement entretenue sur l'étendue de la période nocturne.

La directive définit comme travail de nuit tout travail accompli durant la période nocturne qui est une période d'une durée d'au moins 4 heures que les Etats membres sont libres de définir entre minuit et 7.00 heures. La définition de cette période est d'importance, alors que la directive prévoit encore que si du travail de nuit est effectué, le temps de travail quotidien ne dépassera pas dix heures pour chaque période de 24 heures.

Pour transposer ces dispositions de la directive, le projet de loi fixe la période nocturne entre 0.00 heures et 5.00 heures et en déduit que le travailleur mobile appelé à effectuer du travail de nuit dans cette période ne pourra pas travailler plus de dix heures pour chaque période de 24 heures (limitation prévue à l'article L. 214-6).

A noter que dans un premier temps, le Gouvernement avait proposé de fixer la période nocturne de 0.00 à 6.00 heures.

Suite aux interventions de la Confédération luxembourgeoise du Commerce se faisant l'interprète de doléances notamment des entreprises de transport de personnes, le Gouvernement a réduit la durée de la période nocturne de 0.00 à 5.00 heures. Il a compté ainsi rencontrer les soucis des entreprises de transport en question alors qu'en règle générale les activités journalières de transports de personnes commencent entre 5.00 et 6.00 heures. En fixant ainsi à 5.00 heures la fin de la période nocturne, le projet gouvernemental évite que les travailleurs mobiles commençant à travailler entre 5.00 et 6.00 heures tombent sous la limitation du temps de travail journalier à un maximum de 10 heures pour chaque période de 24 heures, prévue à l'article L. 214-6.

La Commission du Travail et de l'Emploi rend attentif à une certaine confusion provenant d'une perception erronée de la finalité de ces définitions dans le présent projet de loi. En effet, la définition de la période nocturne et du travail de nuit n'a d'importance que par rapport à la protection particulière au regard de la sécurité et de la santé au travail qu'elle déclenche conformément à l'article L. 214-6 du Code du Travail. Par contre, ces définitions n'ont aucune influence sur l'attribution des suppléments pour travail de nuit de l'ordre de 15% prévus dans la convention collective régissant le secteur, suppléments qui sont dus pour la période de 22.00 à 6.00 heures.

La Chambre de Commerce exige une mise en œuvre plus conditionnée de la limite journalière de 10 heures de travail, en ce sens qu'à l'intérieur de la période nocturne, un bloc déterminé minimum de travail accompli devrait être prévu pour que la limite précitée devienne applicable. En d'autres termes, le travailleur mobile devrait avoir presté une durée minimale de travail pendant la période nocturne pour que la limitation de l'article L. 214-6 s'impose.

La Commission du Travail et de l'Emploi estime qu'il est suffisamment tenu compte des contraintes du secteur en fixant la période nocturne de 0.00 à 5.00 heures, étant entendu que le maximum de flexibilité permise par la directive consisterait à limiter cette période nocturne à la plage de 0.00 à 4.00 heures. Par contre, la revendication précitée de prévoir un bloc minimum de travail pendant la période nocturne serait tout simplement contraire aux exigences de la directive qui dispose précisément que tout travail accompli durant la période nocturne déclenche la limitation de la durée de travail quotidienne prévue à l'article L. 214-6.

Au-delà de ces considérations générales, la commission a proposé par voie d'amendement de compléter l'article L. 214-2 par voie d'amendement par les points 8 et 9 suivants:

„(8) *Période nocturne: la période comprise entre 0.00 et 5.00 heures.*

(9) *Travail de nuit: Tout travail accompli pendant la période nocturne.*“

Cet amendement constitue la transposition textuelle de la proposition du Conseil d'Etat de reprendre dans cet article les définitions concernant „la période nocturne“ et „le travail de nuit“.

Il est précisé que des exceptions à la limitation du travail quotidien en cas de travail durant la période nocturne peuvent être décidées dans les conditions de l'alinéa 2 de l'article L. 214-6.

En ce qui concerne le point 9 nouveau, il est précisé que cette définition du travail de nuit est une définition uniquement au sens de la présente loi qui est spéciale par rapport au droit commun qui définit le travail de nuit de 22.00 à 6.00 heures et que par conséquent cette définition n'a aucune implication sur la question de l'indemnisation supplémentaire.

Article L. 214-3

Paragraphe (1) et (2)

Cet article a trait à la durée maximale hebdomadaire du travail. La directive prévoit une durée hebdomadaire moyenne de travail de 48 heures qui pourra toutefois être portée à 60 heures pour autant qu'une moyenne de 48 heures par semaine sur une période de référence de 4 mois ne sera pas dépassée. Par ailleurs, les Etats membres – par le biais d'accords à conclure entre partenaires sociaux – peuvent déroger à ces limites de la directive, à condition que des repos compensatoires soient prévus.

En guise de transposition de cette disposition, le projet de loi gouvernemental prévoit une durée de travail hebdomadaire de 48 heures sur une période de référence de 1 mois, le Ministre du Travail et de l'Emploi pouvant accorder sur demande une période de référence de 4 mois. Enfin, une période de référence de 6 mois au maximum peut être prévue par convention collective ou par accord interprofessionnel.

Dans ces cas la durée hebdomadaire de travail peut être portée à 60 heures à condition que la limite maximale de 48 heures en moyenne par semaine ne soit pas dépassée.

La Chambre de Commerce critique cette transposition de la directive comme étant très préjudiciable à la situation concurrentielle du secteur du transport luxembourgeois. Elle demande de fixer d'office la période de référence à 4 mois.

Le Conseil d'Etat reconnaît au projet gouvernemental le mérite de concilier les différents enjeux en cause et il peut marquer son accord avec le texte proposé.

La commission se rallie quant au fond au dispositif proposé par le projet gouvernemental et elle reprend les propositions d'ordre formel du Conseil d'Etat concernant ces deux paragraphes.

Le Ministre du Travail et de l'Emploi a ajouté que ce point est censé faire l'objet d'accords dans le cadre des négociations collectives. Si l'absence d'accord, voire des blocages systématiques à ce niveau devaient entraîner des désavantages concurrentiels pour le secteur, le Ministre serait disposé à intervenir notamment en accordant l'extension de la période de référence à 4 mois.

Paragraphe (3) du texte gouvernemental (supprimé)

Ce texte prévoyait que „*constituent des heures supplémentaires les heures de travail effectuées au-delà de la moyenne hebdomadaire de 40 heures à la fin de chaque période de référence*“.

Le Conseil d'Etat exprime sa perplexité devant cette référence à la moyenne hebdomadaire de 40 heures, alors que selon l'article L. 214-3 du projet, la durée de travail hebdomadaire moyenne normale est de 48 heures et qu'en règle générale seul le travail effectué au-delà de cette limite est à considérer comme travail supplémentaire.

En principe le raisonnement du Conseil d'Etat est logique, mais afin d'éviter tout équivoque et étant donné que le projet traite de la sécurité et de la santé des travailleurs du secteur concerné et non des modalités de rémunération qui sont réglementées par le biais des conventions collectives, la commission propose par voie d'amendement de supprimer le paragraphe (3).

A noter que la règle posée par le texte supprimé est consacrée dans le droit conventionnel régissant actuellement le secteur; en d'autres termes, le calcul du travail hebdomadaire et d'éventuelles heures supplémentaires se fait sur base de la semaine de quarante heures. Ce n'est qu'en l'absence de ces dispositions conventionnelles plus favorables que les heures supplémentaires devraient être déterminées par rapport au seuil de 48 heures figurant aux paragraphes 1 et 2 du présent article.

Par conséquent, la commission propose par voie d'amendement de supprimer le paragraphe (3), ceci sous le bénéfice des observations qui précèdent et en rappelant que la règle posée par le texte supprimé est consacrée dans le droit conventionnel régissant le secteur.

Articles L. 214-4 et L. 214-5

L'article L. 214-4 prévoit une pause obligatoire au plus tard après 6 heures de prestations de travail continues, mobiles ou non.

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

L'article L. 214-5 est relatif aux temps de repos journalier et hebdomadaire dont les régimes sont établis par la législation communautaire du règlement CE 561/2006 précité relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine du transport par route.

Ces articles ne donnent pas lieu à observation du Conseil d'Etat et sont adoptés par la commission dans la teneur du projet gouvernemental.

Article L. 214-6

Cet article limite le temps de travail quotidien pendant la période nocturne comprise entre 0.00 et 5.00 heures à 10 heures par 24 heures.

Le texte gouvernemental prévoyait à l'alinéa 2 que cette limitation du temps de travail peut être modifiée par convention collective ou par accord interprofessionnel.

Sous peine d'opposition formelle, le Conseil d'Etat a désapprouvé cet alinéa, ceci en raison de la considération juridique qu'il laisse aux partenaires sociaux trop de latitude pour déterminer la dérogation en question. Le Conseil d'Etat ajoute que si pour des motifs objectifs ou techniques ou pour des raisons relatives à l'organisation du travail une dérogation à la limite de dix heures peut être envisagée en conformité avec l'article 8 de la directive, cette dérogation devra être confinée impérativement dans le texte de la future loi.

La Commission du Travail et de l'Emploi se rallie à ces objections du Conseil d'Etat et reprend l'alinéa 2 dans la teneur proposée par la Haute Corporation:

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

En ce qui concerne la définition de la période nocturne et du travail de nuit, la Chambre de Commerce remarque que, quelle que soit la durée de travail de nuit accomplie par le travailleur, la limite de dix heures de travail journalier s'appliquera et insiste que l'application de la limite journalière de dix heures de travail soit soumise à la condition pour le travailleur mobile d'avoir presté une durée minimale de travail pendant la période nocturne.

La commission considère que cette revendication consistant à prévoir un „bloc“ minimum de travail pendant la période nocturne serait tout simplement contraire aux exigences de la directive qui dispose précisément que tout travail accompli durant la période nocturne déclenche la limitation de la durée de travail quotidienne prévue à l'article L. 214-6.

Par conséquent, la revendication en question ne pourra pas être prise en considération.

La commission tient à rappeler encore une fois que la définition du travail de nuit insérée par voie d'amendement à l'article L. 214-2 est une définition uniquement au sens de la présente loi qui est spéciale par rapport au droit commun qui lui définit le travail de nuit de 22.00 à 6.00 heures et que par conséquent cette définition n'a aucune implication sur la question de l'indemnisation supplémentaire.

Par ailleurs, il est relevé que les critiques formulées par les organisations patronales, précisément à l'endroit des dispositions du projet définissant le travail de nuit et la période nocturne comme entraînant un désavantage concurrentiel des transporteurs résidents par rapport aux transporteurs internationaux, ne sont pas fondées en raison du principe de l'application territoriale du droit du travail.

La commission note que le Ministre du Travail et de l'Emploi consultera la présente commission parlementaire dans l'hypothèse où le règlement grand-ducal dérogatoire prévu à l'alinéa 2 ci-dessus cité devrait être pris. Il est tout aussi évident que la consultation des partenaires sociaux s'imposerait également dans ce cas.

Article L. 214-7

Cet article dispose que le temps de travail doit être enregistré. Il fait référence aux différents moyens d'enregistrement et prévoit que les données doivent être conservées au moins deux ans après la période couverte.

La commission souligne la nécessité d'assurer la sauvegarde des données en question en cas de faillite d'une entreprise de transport, étant entendu que cette mission incombe surtout au curateur.

Le texte ne donne pas lieu à observation du Conseil d'Etat et est adopté par la commission tel que proposé dans le projet gouvernemental.

Article 8 du texte gouvernemental (supprimé)

Cet article prévoyait que l'employeur est tenu d'organiser le travail du travailleur mobile tel que défini à l'article 1er de la présente loi, de manière à ce que les limites du temps de travail prévues à l'article 3 soient respectées.

Le Conseil d'Etat estime que cette disposition est superfétatoire, alors qu'elle n'énonce qu'une évidence qui résulte du texte même de la loi et recommande sa suppression.

La commission se rallie à cette proposition.

Article L. 214-8 (ancien article 9)

Conformément à la proposition du Conseil d'Etat, l'alinéa 1er de cet article – dorénavant alinéa unique – prend la teneur suivante:

„Art. L. 214-8.– *Toute clause ou accord contraire moins favorables aux dispositions de la présente loi est réputé nul et non écrit.*“

Article L. 214-9 (ancien article 10)

Cet article rappelle que l'Inspection du Travail et des Mines est chargée du contrôle de l'application de la loi.

La Chambre de Travail et la Chambre des Employés privés font remarquer que l'Inspection du travail et des mines est légalement compétente pour contrôler l'application du droit du travail et que ce contrôle devrait être renforcé le cas échéant par les agents de la police et ceux des douanes pour être plus efficace.

Le Conseil d'Etat se rallie à cette approche.

La Commission du Travail et de l'Emploi, à son tour, est convaincue de la pertinence de la proposition des chambres professionnelles. A cet effet, elle propose de donner par voie d'amendement à l'article L. 214-9 la teneur suivante:

„Art. L. 214-9.– *L'Inspection du Travail et des Mines, l'Administration des Douanes et Accises et la Police Grand-Ducale sont chargées du contrôle de l'application de la présente loi.*“

Article L. 214-10 (ancien article 11)

Le Conseil d'Etat constate que cet article déterminant les sanctions pénales introduit la coresponsabilité pénale tant de l'employeur que du contractant du transporteur prenant „une influence déterminante sur le déroulement de l'activité de transport routier“. Le Conseil d'Etat insiste sur le fait qu'il ne saurait s'agir ici d'une responsabilité pour faits commis par autrui, mais bien d'une responsabilité personnelle de l'employeur ou de son cocontractant, qui découle d'une faute „personnelle“ consistant notamment à donner des instructions délibérément de nature à violer les dispositions prévues par le présent projet en matière d'aménagement du temps de travail. En conséquence, le Conseil d'Etat demande que cette „faute personnelle“ soit décrite avec précision.

Pour tenir compte de ces considérations, le Conseil d'Etat a élaboré une version amendée de l'article L. 214-10. Le nouveau texte est subdivisé en deux paragraphes, le premier définissant les infractions dans le chef de l'employeur et le deuxième paragraphe celles dans le chef de son cocontractant. Ce deuxième paragraphe reprend de façon plus précise l'ancien alinéa 2 de l'article 9 du projet initial.

En définitive, la commission reprend cet article tel que proposé par le Conseil d'Etat.

Article 2 nouveau

La commission propose de compléter le projet par un article 2 nouveau relatif à la mise en vigueur, ceci afin

- de permettre aux partenaires sociaux à faire aboutir entre-temps les négociations en vue d'une nouvelle convention collective conforme aux nouvelles normes légales;
- de garantir qu'entre-temps le nouveau règlement CE 561/2006 soit effectivement en vigueur;
- de permettre éventuellement au Conseil d'Etat de s'exprimer sur le projet de loi, en cours d'élaboration au Ministère des Transports, portant transposition de la même directive 2002/15/CE pour les transporteurs indépendants, afin que l'entrée en vigueur des deux nouvelles lois puisse être coordonnée, ceci afin de ne pas encourir le reproche de provoquer une distorsion concurrentielle du marché. A noter néanmoins que la directive 2002/15/CE ne prévoit l'application de la directive pour les indépendants de façon expresse que pour l'année 2009.

Compte tenu de ces réflexions, la commission propose de donner à l'article 2 la teneur suivante:

„Art. 2.– La loi entre en vigueur le premier jour du troisième mois qui suit sa publication au Mémorial.“

*

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, la Commission du Travail et de l'Emploi recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi dans la teneur qui suit:

*

7. TEXTE COORDONNE PROPOSE PAR LA COMMISSION DU TRAVAIL ET DE L'EMPLOI

PROJET DE LOI 5559

portant

- 1. transposition de la directive 2002/15/CEE du Parlement européen et du Conseil du 12 mars 2002 relatif à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier;**
- 2. modification du Code du travail**

Art. 1er.– Le Titre premier du Livre II du Code du travail est complété par un nouveau chapitre IV de la teneur suivante:

„Chapitre IV – Durée du travail des ouvriers exécutant des activités mobiles de transport routier

Section 1. Champ d'application et définitions

Art. L. 214-1. Le présent chapitre s'applique aux travailleurs mobiles employés par une entreprise de transport professionnel de voyageurs ou de marchandises par route et participant à des activités de transport routier couvertes par la réglementation communautaire relative aux temps de conduite et repos ou à défaut, par la loi du 6 mai 1974 portant approbation de l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR), telle qu'elle a été amendée par la suite; à l'exception des travailleurs mobiles bénéficiant de dispositions relatives à l'aménagement du temps de travail plus favorables.

Art. L. 214-2. Au sens du présent chapitre on entend par

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

(2) Temps de travail: toute période comprise entre le début et la fin du travail, durant laquelle le travailleur mobile est à son poste de travail, à la disposition de l'employeur et dans l'exercice de ses fonctions ou de ses activités.

Font partie du temps de travail:

– le temps consacré à toutes les activités de transport routier. Ces activités sont notamment les suivantes:

- i) la conduite,
- ii) le chargement et le déchargement,
- iii) l'assistance aux passagers à la montée et à la descente du véhicule,
- iv) le nettoyage et l'entretien technique,
- v) tous les autres travaux visant à assurer la sécurité du véhicule, du chargement des passagers ou à remplir les obligations légales ou réglementaires directement liées au transport spécifique en cours, y compris le contrôle des opérations de chargement et déchargement et les formalités

administratives avec les autorités policières, douanières, les services de l'immigration, le temps consacré à la préparation et à la consigne du véhicule ainsi que celui consacré aux travaux administratifs tels que par exemple les travaux de comptabilité et de décompte, la remise des recettes, les signatures des registres du véhicule et la remise des documents de service.

- les périodes durant lesquelles le travailleur mobile ne peut disposer librement de son temps et est tenu de se trouver à son poste de travail, prêt à entreprendre son travail normal, assurant certaines tâches associées au service, notamment les périodes d'attente de chargement ou de déchargement, lorsque leur durée prévisible n'est pas connue à l'avance, c'est-à-dire soit avant le départ ou juste avant le début effectif de la période considérée, soit selon les conditions générales négociées entre les partenaires sociaux.

(3) Temps de disponibilité:

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

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

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

Toutefois, les partenaires sociaux peuvent par convention collective ou accord interprofessionnel, négocier des forfaits de répartition des temps d'inactivité entre temps de travail et temps de disponibilité sans que le temps de travail et le temps de disponibilité ne puissent dépasser seize heures tel que prévu au règlement CE 561/2006.

- pour les travailleurs mobiles conduisant en équipe, le temps passé pendant la marche du véhicule à côté du conducteur ou sur une couchette.

(4) Poste de travail:

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

(5) Personne exécutant des activités mobiles de transport routier: tout travailleur mobile qui exécute de telles activités.

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

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

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

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

Section 2. Durée du travail

Art. L. 214-3. (1) La durée de travail hebdomadaire moyenne normale calculée sur une période de référence de un mois est de quarante-huit heures.

Une période de référence de quatre mois peut être accordée par le ministre ayant le Travail dans ses attributions conformément à la procédure prévue à l'article L. 211-9.

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

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

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

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

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

Art. L. 214-4. Sans préjudice du niveau de protection prévu par la réglementation communautaire relative aux temps de conduite et de repos ou, à défaut, par l'accord AETR, le travailleur mobile au sens de la présente loi, ne peut en aucun cas exécuter les activités visées à l'article L. 214-2, paragraphe (2), et à l'article L. 214-3, paragraphe (3), alinéa 2, pendant plus de six heures consécutives sans pause, rémunérée ou non.

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

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

Art. L. 214-5. Chaque travailleur mobile au sens de la présente loi doit bénéficier au cours d'une journée de travail d'un repos journalier et hebdomadaire conformément aux dispositions de la réglementation communautaire relative aux temps de conduite et de repos ou, à défaut, de l'accord AETR.

Art. L. 214-6. Dès que le travailleur mobile est appelé à effectuer du travail de nuit dans la période nocturne, le temps de travail quotidien ne dépassera pas dix heures pour chaque période de vingt-quatre heures.

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

Art. L. 214-7. L'employeur tient à jour un registre du temps de travail où toutes les heures prescrites au sens de l'article L. 214-3, paragraphe (3), alinéa 2 sont reprises.

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

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

Section 3. Dispositions finales

Art. L. 214-8. Toute clause ou accord contraire moins favorable aux dispositions du présent chapitre est réputé nul et non écrit.

Art. L. 214-9. L'Inspection du Travail et des Mines, l'Administration des Douanes et Accises et la Police Grand-Ducale sont chargées du contrôle de l'application de la présente loi.

Art. L. 214-10. Est puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 20.000 euros ou d'une de ces peines seulement,

(1) le fait de tout employeur:

1. d'avoir occupé les travailleurs tombant sous le champ d'application de la présente loi au-delà des limites maxima de durée de travail et sans respecter les dispositions relatives à la computation de la durée de travail fixées à l'article L. 214-3;
2. de s'être rendu coupable du non-respect des dispositions relatives aux limites maxima de durée de travail et à la computation de la durée de travail fixées à l'article L. 214-3;
3. de s'être rendu coupable de la violation des dispositions relatives au temps de pause de l'article L. 214-4, au repos de l'article L. 214-5 et au travail de nuit à l'article L. 214-6;
4. de n'avoir pas respecté les dispositions relatives au temps de pause de l'article L. 214-4, au repos de l'article L. 214-5 et au travail de nuit à l'article L. 214-6;
5. de n'avoir pas observé les dispositions sur la tenue des registres et informations tel que prévu à l'article L. 214-7;

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

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

Art. 2.- Les modifications du Code du travail prévues à l'article premier entrent en vigueur le premier jour du troisième mois suivant sa publication au Mémorial.

Luxembourg, le 20 novembre 2007

Le Rapporteur,
Marc SPAUTZ

Le Président,
Marcel GLESENER

