Projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal du 16 juin 2011

- a) concernant les modalités relatives à l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et fixant les sanctions des infractions aux dispositions 1) du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil et 2) du règlement (CEE) n° 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, et**
- b) modifiant 1) le règlement grand-ducal du 15 mars 1993 portant exécution et sanction du règlement (CEE) n° 881/92 du Conseil des Communautés Européennes du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre ou traversant le territoire d'un ou plusieurs Etats membres, 2) le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points et 3) 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.**

Exposé des motifs

Le projet de règlement grand-ducal a pour objet principal de prévoir des dérogations aux temps de conduite et périodes de repos pour les conducteurs d'autobus affectés au transport de voyageurs par des services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas 50 kilomètres.

Tant les entreprises de transport de voyageurs par route du Régime Général des Transports Routiers (RGTR) que les syndicats représentatifs ont demandé la suppression de la disposition actuelle, qui consiste en la reprise des dispositions européennes, alors que la congestion du réseau routier devient toujours plus importante, de sorte qu'il est toujours plus difficile de respecter les dispositions concernant les temps de conduite et périodes de repos sur les lignes de transport public.

L'article 15 du règlement (CE) n° 561/2006 dispose cependant que les Etats membres doivent veiller à ce que les conducteurs de tels véhicules bénéficient d'une protection appropriée en ce qui concerne les temps de conduite et périodes de repos.

Notamment pour les lignes RGTR, les congestions routières régulières du réseau routier national rendent davantage périlleux l'exercice qui consiste à coordonner les roulements avec les réalités du trafic de manière harmonieuse et amplifient considérablement les risques qu'encourent les chauffeurs et par là aussi les entreprises à enfreindre de manière régulière mais involontaire la législation actuelle.

Les chauffeurs ne pouvant s'arrêter en pleine course, les dépassements des temps de conduite deviennent souvent inévitables et le fait de vouloir assurer un confort maximal des utilisateurs des transports en commun devient alors une épée de Damoclès.

De plus, la volonté de certains chauffeurs de vouloir terminer une course comme prévu dans l'horaire ou d'éviter des retards trop importants peut avoir des conséquences sur la sécurité routière.

Nos pays voisins respectivement les régions limitrophes ont opté pour une réglementation spécifique s'appliquant aux lignes inférieures à 50 kilomètres. Tandis qu'en Belgique et en France ces règles varient d'une région à l'autre, l'Allemagne a adopté des dispositions claires et transparentes au niveau national (« Fahrpersonalverordnung ») ayant fait ses preuves dès 2005.

Il est dès lors proposé de s'orienter aux règles allemandes. Les dispositions proposées sont simplifiées et adaptées à la situation de notre pays, mais reprennent l'essentiel de la législation allemande.

A la demande du secteur concerné et notamment l'Automobile Club du Luxembourg, l'obligation nationale pour les dépanneuses d'être équipées par un tachygraphe est également supprimée. La législation communautaire ne s'applique en effet pas à cette catégorie de véhicules.

Egalement à la demande du secteur concerné, il est introduit une exception pour les transports nationaux d'animaux vivants pour des raisons de protection des animaux, alors qu'il est considéré inapproprié de laisser exposés les animaux notamment aux températures élevées en été, mais aussi aux températures basses en hiver quand le conducteur devrait prendre une pause.

Il est profité de l'occasion pour remplacer dans le règlement grand-ducal du 16 juin 2011 la SNCT par la SNCA, alors que cette dernière a repris entretemps les activités effectuées jadis par la SNCT pour le compte de l'Etat luxembourgeois.

Finalement, il convient de redresser encore deux erreurs qui s'étaient insérés lors des amendements du projet de règlement grand-ducal initial devenant par après le règlement grand-ducal du 16 juin 2011.

Texte du projet de règlement grand-ducal

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau ;

Vu le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil ;

Vu le règlement (CEE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route ;

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

Vu les avis de la Chambre de Commerce, de la Chambre des Métiers et de la Chambre des Salariés ;

Notre Conseil d'Etat entendu ;

De l'assentiment de la Conférence des Présidents de la Chambre des Députés ;

Sur le rapport de Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures et après délibération du Gouvernement en Conseil ;

Arrêtons :

Art. 1^{er}. Le règlement grand-ducal du 16 juin 2011 a) concernant les modalités relatives à l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et fixant les sanctions des infractions aux dispositions 1) du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil et 2) du règlement (CEE) n° 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, et b) modifiant 1) le règlement grand-ducal du 15 mars 1993 portant exécution et sanction du règlement (CEE) n° 881/92 du Conseil des Communautés Européennes du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre ou traversant le territoire d'un ou plusieurs Etats

membres, 2) le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non-résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points et 3) 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, est modifié comme suit :

1. L'article 3 est remplacé par le texte suivant :

« 1. En application de l'article 3, paragraphe 5, du règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, les autobus et autocars doivent être équipés d'un tachygraphe lorsqu'ils effectuent des transports nationaux au Luxembourg.

Le tachygraphe doit être utilisé, sauf en cas de transports visés par le paragraphe 2.

Les articles 6 à 9 et 12 du règlement (CE) n° 561/2006 précité sont applicables.

2. Par dérogation au paragraphe précédent, sont applicables les dispositions ci-après pour les conducteurs de véhicules affectés au transport de voyageurs par des services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas 50 kilomètres.

Les conducteurs de véhicules affectés au transport de voyageurs par des services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas 50 kilomètres doivent respecter les dispositions prévues aux articles 6 à 9 et 12 du règlement (CE) n° 561/2006 précité avec les dérogations suivantes, les définitions de l'article 4 de ce règlement étant d'application :

- a) les pauses prévues à l'horaire de service doivent être d'au moins huit minutes ;
- b) l'ensemble de ces pauses doit égaler au moins un sixième de la durée de conduite journalière prévue par l'horaire de service ;
- c) en cas de conduite ininterrompue de quatre heures et demie, le conducteur doit prendre une pause d'au moins quarante-cinq minutes ;

Aux fins de ce qui précède, l'entreprise de transport établit un horaire de service pour chaque conducteur indiquant le nom, le point d'attache, les lignes à conduire, les véhicules prévus, les périodes de conduite, les autres tâches, les pauses et les moments de disponibilité.

Chaque conducteur est porteur d'une copie de ses horaires de service couvrant au moins la journée en cours et les vingt-huit jours précédents.

L'entreprise de transport conserve les horaires de service pendant au moins deux ans, classés par conducteur. La conservation peut se faire de façon électronique. Elle présente et remet les horaires de service aux agents de contrôle sur simple demande.

L'entreprise de transport organise le travail des conducteurs visés au présent paragraphe de manière qu'ils puissent se conformer aux prescriptions énoncées ci-avant.

Par dérogation à ce qui précède, l'entreprise de transport n'a pas besoin d'établir et de conserver des horaires de services si

- elle organise le travail de ses conducteurs selon les articles 6 à 9 du règlement (CE) n° 561/2006 précité,
- elle n'utilise que des véhicules équipés d'un tachygraphe, et
- ses chauffeurs utilisent les tachygraphes conformément aux dispositions du règlement (CEE) n° 3821/85 précité et du présent règlement.

L'article 12 du présent règlement est applicable dans ce cas.

3. En application de l'article 13 du règlement (CE) n° 561/2006 précité, les articles 6 à 9 de ce même règlement ne sont pas applicables aux transports nationaux effectués par les véhicules suivants :

- a) tracteurs agricoles ou forestiers utilisés pour des activités agricoles ou forestières, dans un rayon de 100 kilomètres autour du lieu de l'établissement de l'entreprise qui est propriétaire du véhicule, qui le loue ou le prend en leasing ;
- b) véhicules ou combinaison de véhicules d'une masse maximale admissible n'excédant pas 7,5 tonnes utilisés par des prestataires du service universel tels que définis à l'article 2, point 13), de la directive 97/67/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 décembre 1997 concernant des règles communes pour le développement du marché intérieur des services postaux de la Communauté et l'amélioration de la qualité du service pour livrer des envois dans le cadre du service universel.

Ces véhicules ne doivent être utilisés que dans un rayon de 100 km autour du lieu d'établissement de l'entreprise et à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale du conducteur ;

- c) véhicules utilisés pour des cours et des examens de conduite préparant à l'obtention du permis de conduire ou d'un certificat d'aptitude professionnelle pour autant qu'ils ne soient pas utilisés pour le transport de marchandises ou de voyageurs à des fins commerciales ;
- d) véhicules utilisés dans le cadre des activités liées à l'évacuation des eaux usées, à la protection contre les inondations, ou au service des eaux, du gaz et de l'électricité, à l'entretien et à la surveillance de la voirie, à la collecte et l'élimination en porte-à-porte des déchets ménagers, aux services du télégraphe et du téléphone, à la radio et à la télédiffusion, et à la détection des postes émetteurs ou récepteurs de radio ou de télévision ;
- e) véhicules spécialisés transportant du matériel de cirque ou de fêtes foraines ;
- f) véhicules utilisés pour la collecte du lait dans les fermes ou ramenant aux fermes des bidons à lait ou des produits laitiers destinés à l'alimentation du bétail ;
- g) véhicules utilisés pour le transport d'animaux vivants des fermes aux marchés locaux et vice-versa, ou des marchés aux abattoirs locaux dans un rayon d'au plus 100 kilomètres.

En application de l'article 3, paragraphe 2, du règlement (UE) n° 165/2014 précité, les véhicules cités sous a), b), d), e), f) et g) à l'alinéa précédent ne doivent pas être équipés d'un tachygraphe lorsqu'ils effectuent des transports nationaux au Luxembourg. »

2. A l'article 4, alinéa 1, le terme « Société Nationale de Contrôle Technique » est remplacé par « Société Nationale de Circulation Automobile ».

3. Aux articles 4, 7, 8, 9, 10, 11, 12 ainsi qu'à l'annexe I, le terme « SNCT » est remplacé par « SNCA ».

4. A l'article 5, paragraphe 1, l'alinéa 1 est remplacé par le libellé suivant :

« En vue de leur agrément par le ministre, l'Administration des douanes et accises procède à la vérification de la conformité des ateliers de tachygraphe conformément aux dispositions de l'annexe I. Au cas où elle le juge nécessaire, elle peut avoir recours à des experts externes. »

5. A l'article 7, l'alinéa 5 est remplacé par le libellé suivant :

« La carte d'atelier n'est délivrée qu'aux ateliers agréés ainsi qu'à la SNCA. »

Art. 2. Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures est chargé de l'exécution du présent règlement grand-ducal qui sera publié au Mémorial.

Commentaire des articles

ad article 1^{er}

Cet article apporte quelques modifications au règlement grand-ducal du 16 juin 2011 concernant les modalités et les sanctions relatives à l'installation et l'utilisation des tachygraphes.

ad paragraphe 1.

Ce paragraphe contient certaines dispositions nationales. A la demande des secteurs concernés, les obligations nationales existantes sont modifiées (services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas 50 kilomètres) respectivement supprimées (dépanneuses).

Si le règlement (CE) n° 561/2006 ne s'applique pas aux transports effectués par des véhicules affectés au transport de voyageurs par des services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas 50 km, son article 15 dispose que les Etats membres veillent à ce que les conducteurs de tels véhicules soient soumis à des règles nationales assurant une protection appropriée en ce qui concerne les durées de conduite permises et les pauses et temps de repos obligatoires.

Or, une analyse auprès des quatre réseaux de transports publics au Luxembourg (RGTR, AVL, TICE, CFL) a révélé qu'il existe des conditions et besoins différents sur les différents réseaux. Dès lors, il convient de prévoir outre les dispositions d'exception également la possibilité pour une entreprise de transports de s'organiser selon les règles européennes, plus strictes et plus faciles à contrôler. Si les nouvelles dispositions d'exception seront utilisées surtout par les entreprises RGTR, les AVL, CFL et TICE ont annoncé vouloir continuer selon les règles européennes qui leur conviennent mieux.

Les dispositions de l'exception ont été élaborées sur la base des dispositions applicables en Allemagne, mais adaptées à la situation du Grand-Duché de Luxembourg et notamment l'exiguïté de son territoire.

Si la législation allemande distingue entre les lignes où la distance moyenne entre les arrêts est inférieure respectivement supérieure à trois kilomètres, une telle distinction n'est pas de mise au Luxembourg où seulement trois lignes de moins de 50 km présentent une distance moyenne entre les arrêts de plus de 3 km, sur un total de quelque 300 lignes RGTR.

Ce paragraphe reprend donc essentiellement les règles concernant les temps de conduite et les pauses prévues en Allemagne pour les lignes présentant une distance moyenne de moins de 3 km entre les arrêts. La possibilité de reporter la période de repos n'est pas reprise faute d'accord sur ce point entre les partenaires sociaux.

Les entreprises de transport doivent établir des horaires de service pour leurs conducteurs, à l'exception de celles recourant aux dispositions européennes. La durée de conservation de deux ans est alignée sur l'article 12, paragraphe 6, du règlement grand-ducal du 16 juin 2011.

En vertu du paragraphe 1^{er} nouveau, tous les autobus et autocars effectuant des transports nationaux doivent être équipés d'un tachygraphe, comme par le passé, ce qui inclut les véhicules utilisés sur des lignes dont la longueur ne dépasse pas 50 km.

La différence est que le tachygraphe ne doit plus être utilisé sur ces lignes. Néanmoins, toutes les autres obligations (étalonnage et vérification, téléchargement périodique des données, etc.) restent entières. Du moins en cas de tachygraphe numérique, un contrôle devrait ainsi rester possible en comparant les horaires de service avec les données enregistrées par le tachygraphe même.

Pour tous les autres transports nationaux de voyageurs, les dispositions communautaires restent d'application.

Parmi les exceptions nationales, celle relative aux ouvriers se trouve désormais parmi les cas auxquelles le règlement (CE) n° 561/2006 (point aa) de l'article 3 de ce règlement) ne s'applique pas. Le point b) du nouveau paragraphe 3 (paragraphe 2 actuel) tient compte de ce fait et ne mentionne plus que les services universels.

Un point g) est ajouté introduisant une nouvelle exception pour le transport d'animaux vivants, alors que le secteur concerné a rendu attentif au fait qu'il est inapproprié de laisser souffrir les animaux notamment en été

à des températures élevées, mais aussi en hiver à des températures basses quand le conducteur est obligé d'effectuer une pause.

Une telle exception ne pouvant de toute façon s'appliquer qu'aux transports d'au plus 100 kilomètres, le conducteur ne peut effectuer de longues périodes de conduite continue.

ad paragraphes 2. et 3.

Le 13 janvier 2012 a été créée la Société Nationale de Circulation Automobile (SNCA) qui a ensuite repris les activités que la Société Nationale de Contrôle Technique (SNCT) effectuait jusque-là pour le compte de l'Etat luxembourgeois. Parmi ces activités se trouve également la gestion des cartes de tachygraphes. Par conséquent, il y a lieu d'adapter le règlement grand-ducal en remplaçant la « SNCT » par la « SNCA ».

ad paragraphes 4. et 5.

Ces paragraphes visent à rectifier deux erreurs dans le texte de l'actuel règlement grand-ducal en supprimant les références respectives à l'article 1^{er} pour les ateliers agréés. En effet, lors de l'élaboration du règlement grand-ducal du 16 juin 2011, des amendements ont été apportés au texte, notamment suite aux observations du Conseil d'Etat. Or, il avait été oublié de supprimer ces références lorsque l'article 1^{er} avait été amendé. Dès lors, il est proposé de parer à cet oubli.

ad article 2

Formule exécutoire