

N° 360

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2004-2005

Rattaché pour ordre au procès-verbal de la séance du 31 mai 2005
Enregistré à la Présidence du Sénat le 1^{er} juin 2005

AVIS

PRÉSENTÉ

*au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1) sur le projet de loi, ratifiant l'ordonnance n° 2004-1197 du 12 novembre 2004 portant **transposition de directives communautaires** et modifiant le code du travail en matière d'aménagement du temps de travail dans le secteur des **transports**,*

Par M. Yannick **TEXIER**,
Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : M. Jean-Paul Émorine, *président* ; MM. Jean-Marc Pastor, Gérard César, Bernard Piras, Gérard Cornu, Marcel Deneux, Pierre Hérisson, *vice-présidents* ; MM. Gérard Le Cam, François Fortassin, Dominique Braye, Bernard Dussaut, Christian Gaudin, Jean Pépin, Bruno Sido, *secrétaires* ; MM. Jean-Paul Alduy, Pierre André, Gérard Bailly, René Beaumont, Michel Bécot, Jean-Pierre Bel, Claude Bertaud, Joël Billard, Michel Billout, Claude Biwer, Jean Bizet, Jean Boyer, Mme Yolande Boyer, MM. Jean-Pierre Caffet, Yves Coquelle, Roland Courteau, Philippe Darniche, Gérard Delfau, Mme Michelle Demessine, M. Jean Desessard, Mme Evelyne Didier, MM. Philippe Dominati, Michel Doublet, Daniel Dubois, André Ferrand, Alain Fouché, François Gerbaud, Alain Gérard, Charles Ginésy, Georges Ginoux, Adrien Giraud, Mme Adeline Gousseau, MM. Francis Grignon, Louis Grillot, Georges Gruillot, Mme Odette Herviaux, MM. Michel Houel, Benoît Huré, Mmes Sandrine Hurel, Bariza Khiari, M. Yves Krattinger, Mme Elisabeth Lamure, MM. Jean-François Le Grand, André Lejeune, Philippe Leroy, Claude Lise, Daniel Marsin, Jean-Claude Merceron, Dominique Mortemousque, Ladislav Poniatowski, Daniel Raoul, Paul Raoult, Daniel Reiner, Thierry Repentin, Bruno Retailleau, Charles Revet, Henri Revol, Roland Ries, Claude Saunier, Daniel Soulage, Michel Teston, Yannick Texier, Pierre-Yvon Trémel, Jean-Pierre Vial.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (12^{ème} législ.) : 1966, 2220 et T.A. 414

Sénat : 287 (2004-2005)

Travail.

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
INTRODUCTION	5
1. <i>Le pavillon routier français : une situation préoccupante</i>	6
2. <i>Une ordonnance qui apporte une plus grande sécurité juridique et permet davantage de souplesse dans l'organisation du temps de travail</i>	8
a) <i>Transposition de directives et mesures d'adaptation</i>	9
b) <i>Des mesures dérogatoires qui restent modérées</i>	12
3. <i>Un texte qui ne règle pas tous les problèmes et qui devra être complété par d'autres mesures</i>	14
EXAMEN DE L'ARTICLE UNIQUE	17
• Paragraphe I - Ratification des articles 1, 4, 5 et 7 de l'ordonnance du 12 novembre 2004	17
• <i>Article 1^{er} de l'ordonnance - (Articles L. 212-18 et L. 212-19 [nouveaux] du code du travail) - Adaptation de la durée du travail</i>	17
• (Article L. 212-18 [nouveau] du code du travail)	17
• (Article L. 212-19 [nouveau] du code du travail)	22
• <i>Article 4 de l'ordonnance - (Article L. 220-3 [nouveau] du code du travail) - Repos quotidien et pauses</i>	23
• <i>Article 5 de l'ordonnance - (Article L. 221-1 du code du travail) - Repos hebdomadaire</i>	24
• Paragraphe II - Ratification avec modification de l'article 2 de l'ordonnance du 12 novembre 2004	25
• <i>Article 2 de l'ordonnance - (Article L. 213-11 [nouveau] du code du travail) - Travail de nuit</i>	25
• Paragraphe III - Ratification avec modification de l'article 3 de l'ordonnance du 12 novembre 2004	28
• <i>Article 3 de l'ordonnance - (Articles L. 122-25-1-1 et L. 213-2 du code du travail) - Coordination</i>	28
• Paragraphe IV - Ratification avec modification de l'article 6 de l'ordonnance du 12 novembre 2004	29
• <i>Article 6 de l'ordonnance - (Article 7 de la loi n°98-461 du 13 juin 1998) - Extension au personnel mobile du transport routier et fluvial de la l'application de la législation relative au repos quotidien et aux pauses</i>	29
EXAMEN EN COMMISSION	31
ANNEXE I - ORDONNANCE N° 2004-1197 DU 12 NOVEMBRE 2004 PORTANT TRANSPOSITION DE DIRECTIVES COMMUNAUTAIRES ET MODIFIANT LE CODE DU TRAVAIL EN MATIÈRE D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS	35
ANNEXE II - LES DIRECTIVES	39
ANNEXE III - AUDITIONS CONDUITES PAR LE RAPPORTEUR POUR AVIS	61

Mesdames, Messieurs,

Le présent projet de loi vise à ratifier l'ordonnance du 12 novembre 2004 transposant plusieurs directives communautaires et modifiant le code du travail en matière d'aménagement du temps de travail dans le secteur des transports.

Cette ordonnance, rappelons-le, avait été prise sur le fondement de deux dispositions de la loi n° 2004-237 du 18 mars 2004 habilitant le Gouvernement à transposer par ordonnances des directives communautaires :

– le 3° du I de l'article 1, qui l'autorise à prendre par ordonnance les dispositions nécessaires à la transposition dans le domaine des transports de la **directive 2000/34/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 2000 modifiant la directive 93/104/CE du Conseil** concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail afin de couvrir les secteurs et activités exclus de cette directive ;

– l'**article 7**, qui habilite le Gouvernement à prendre par ordonnance **les mesures d'adaptation des dispositions** du code du travail **relatives à la durée du travail, au travail de nuit, au repos quotidien et au repos hebdomadaire ainsi qu'aux congés payés et au bulletin de paye**, qui sont rendues nécessaires par les caractéristiques particulières des activités concernées par la directive.

Il faut, à cet égard, préciser que ce texte concerne le transport routier (de marchandises et de voyageurs), le transport fluvial et le transport ferroviaire, à l'exception des transports urbains de voyageurs et des entreprises à statut, telles que la SNCF et la RATP.

Si elle vise d'abord à mettre le code du travail en conformité avec le droit communautaire en matière de temps de travail par l'introduction de dispositions législatives spécifiques aux salariés des transports, l'ordonnance du 12 novembre 2004 tend aussi à adapter cette législation aux besoins de ce secteur d'activité et, en particulier, à **donner plus de souplesse aux règles applicables dans ce domaine au transport routier**, conformément aux engagements pris par le Gouvernement dans son plan d'action en faveur du transport routier de marchandises, adopté en septembre 2004.

1. Le pavillon routier français : une situation préoccupante

Le constat des difficultés du transport routier de marchandises en France n'est, en effet, plus à faire. Il a récemment fait l'objet d'une analyse approfondie dans le rapport¹ du député Francis Hillmeyer, rendu public en 2004.

Depuis 2003, ce secteur connaît une **véritable crise économique** : le volume d'activité est atone, les trésoreries des entreprises sont dégradées, les défaillances se multiplient. Alors que les créations d'emplois étaient traditionnellement soutenues dans ce domaine (8.000 emplois nets par an depuis vingt ans, selon la Fédération nationale du transport routier²), l'emploi stagne depuis 2003 et a même diminué en 2004. Les parts de marché détenues par les transporteurs français ont reculé de 12 % en quatre ans quand, dans le même temps, celles des routiers espagnols ont augmenté de 9 %, selon les chiffres donnés par la Fédération des entreprises de transport et logistique de France (TLF).

Ces difficultés trouvent pour partie leur source dans des **facteurs conjoncturels**. Quatre ans après le choc pétrolier de 2000, le secteur a de nouveau été confronté en 2004 à une augmentation des prix du gazole, qui contribue à l'inflation des coûts de production. En outre, le transport routier de marchandises souffre d'une surcapacité chronique, certes nécessaire à la fluidité des transactions, mais qui pèse à la baisse sur les prix. Enfin, il subit aussi les conséquences d'une conjoncture économique médiocre et de la faiblesse de la croissance.

Bien évidemment, l'impact de ces facteurs négatifs est accentué par un **environnement de plus en plus concurrentiel**, qui empêche de répercuter l'augmentation des coûts de production dans le prix du transport et explique **l'écrasement tendanciel des marges nettes** des entreprises (de 3 % dans les années 1980 à 2 % dans les années 90 et à moins de 1 % aujourd'hui).

Si l'élargissement de l'Union européenne à l'Est suscite, à cet égard, beaucoup de craintes, ses effets sont pour l'instant encore modestes, d'après les interlocuteurs rencontrés.

Lors de son audition au Sénat, M. Jean-Paul Deneuille, délégué général de la FNTR a néanmoins évoqué le phénomène de « **délocalisations sur place** », consistant pour certaines entreprises de l'Ouest de l'Union européenne à utiliser de la main d'œuvre moins coûteuse des nouveaux Etats membres par le biais de filiales établies à l'est de l'Europe, par la location transfrontalière de véhicules industriels avec chauffeurs ou encore par la pratique illégale du cabotage.

En revanche, le **pavillon français souffre incontestablement d'un différentiel de compétitivité** par rapport à ses voisins de « l'Europe des Quinze » (Pays-Bas, Belgique, Portugal ou Espagne). Ce différentiel a des

¹ Mission parlementaire « Transport routier de marchandises », M. Francis Hillmeyer, député du Haut-Rhin, février 2004.

² FNTR

conséquences sur les marchés extérieurs, où la présence du pavillon français ne cesse de reculer (sa part de marché dans les échanges internationaux européens est passée de 52 % en 1992 à 38 % en 2003), mais aussi sur le marché national, où ces pays pratiquent le cabotage.

Ce retard de compétitivité tient fondamentalement à **deux handicaps structurels**, qui correspondent aux deux principaux postes de dépenses du transport routier de marchandises en France : le **poids de la fiscalité** et le **coût du travail**.

* Très lourdement taxées, les entreprises de transport routier acquittent, en plus de la **fiscalité générale** qui représente un coût d'un milliard d'euros (dont 650 millions au titre de la taxe professionnelle), des **taxes spécifiques** pour un montant total de 3,36 milliards d'euros. La taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP), assise sur la consommation de gazole, est la principale (2,6 milliards d'euros). S'y ajoutent la taxe à l'essieu, la vignette (0,11 milliard pour les deux) et les péages autoroutiers (0,88 milliard d'euros).

Ainsi, la **fiscalité a représenté un prélèvement de 4,4 milliards d'euros pour le transport routier de marchandises en 2004**, soit 13,2 % du chiffre d'affaires du secteur et 24 % de ses coûts d'exploitation.

* Quant au social, c'est, selon l'expression de M. Jacques-Henri Garban, délégué général de l'Association française du transport routier international (AFTRI), « *le talon d'Achille du transport routier de marchandises* ».

Premier poste de dépenses des entreprises du secteur, le coût du travail représente 36 % des coûts d'exploitation.

Mais au-delà de la charge globale qu'il représente pour les entreprises, c'est surtout le **différentiel de coût horaire moyen** avec les autres Etats membres qui pose problème. Selon la FNTR, le **coût d'une heure de conduite en France est supérieur de 20 % à la moyenne des sept pays européens les plus limitrophes**. Il est, par exemple, supérieur de 10,5 % au coût horaire moyen des Pays-Bas, de 52 % à celui de l'Espagne et quatre fois supérieur à celui de la Pologne.

Comme le constate le rapport Hillmeyer, le coût moyen de l'heure de conduite a progressé en France de 67 % entre 1993 et 2003, alors que la productivité du travail n'a augmenté, dans le même temps, que de 20 % et les recettes de 20 %.

Cette situation s'explique à la fois par une durée insuffisante du temps de travail et du temps de conduite, par le coût important des heures supplémentaires et par le niveau élevé des charges sociales, malgré les allègements récemment intervenus.

Elle résulte d'un **renforcement des contraintes liées à la réglementation du travail dans le transport routier en France**. Initiée en 1994 dans le cadre du « contrat de progrès » signé par les partenaires sociaux

du secteur, **cette réglementation, qui a notamment intégré l'impact des 35 heures, s'est progressivement déconnectée de celle applicable dans le reste de l'Union européenne**, notamment en matière de durée du travail et de calcul de la rémunération.

L'instauration de repos compensateurs -notion inexistante chez nos voisins européens- attribués en fonction du nombre d'heures supplémentaires effectuées, la prise en compte de temps d'attente dans la durée du travail, l'allongement du temps consacré à la formation ont notamment eu pour effet de **réduire le temps effectivement consacré à la conduite**. Ainsi, selon la FNTR, pour une heure payée en 2003, un chauffeur routier conduisait 28 minutes en transport régional et 33 minutes en transport longue distance, contre respectivement 32 et 37 minutes dix ans auparavant.

De même, malgré l'instauration d'un système d'équivalence¹ dans le calcul du temps de travail permettant d'atténuer l'impact des 35 heures, le coût des heures supplémentaires demeure comparativement très important.

L'adaptation de la législation sociale applicable au transport routier apparaît donc comme une nécessité vitale. Plusieurs interlocuteurs rencontrés par votre rapporteur pour avis ont indiqué que sans une amélioration de sa compétitivité, le pavillon routier français était voué à disparaître ou, à tout le moins, à évoluer vers la sous-traitance et le contournement des règles.

Peut-on sérieusement envisager d'abandonner ainsi à des opérateurs étrangers un secteur de 42.000 entreprises, qui représente aujourd'hui 330.000 emplois et un chiffre d'affaires d'environ 30 milliards d'euros ?

Il faut, bien au contraire, **permettre à nos transporteurs routiers de redevenir compétitifs à l'échelle européenne** et conforter leur place dans les échanges de marchandises, lesquels devraient continuer à croître à un rythme soutenu au cours de la prochaine décennie.

2. Une ordonnance qui apporte une plus grande sécurité juridique et permet davantage de souplesse dans l'organisation du temps de travail

A l'occasion de la transposition de directives communautaires en matière d'aménagement du temps de travail dans le secteur des transports, le Gouvernement a souhaité permettre au transport routier de marchandises de répondre aux défis auxquels il est aujourd'hui confronté. Il convient, à cet égard, de rappeler que l'adoption de l'ordonnance du 12 novembre 2004 a été précédée par une concertation avec les représentants des secteurs concernés dans le cadre d'un groupe de travail.

¹ Voir encadré p. 13 sur la définition du temps de travail.

a) Transposition de directives et mesures d'adaptation

L'ordonnance qu'il vous est proposé de ratifier comporte, en fait, deux catégories de dispositions :

*** Des dispositions visant à transposer la directive 2000/34 du 22 juin 2000**, conformément à l'article 1 de la loi d'habilitation du 18 mars 2004

La directive 93/104 du Conseil du 23 novembre 1993¹, qui a introduit dans le droit européen un socle social minimal en matière de temps de travail, ne concernait pas, à l'origine, les salariés du secteur des transports qui avaient été explicitement exclus de son champ d'application par son article premier.

La législation française, en particulier la loi du 13 juin 1998 sur la réduction du temps de travail² qui a transposé en droit national certaines dispositions de cette directive, avait maintenu cette exclusion, sans empêcher que des garanties soient apportées aux salariés de ce secteur par le biais de dispositions réglementaires ou par des conventions collectives ou accords conclus entre partenaires sociaux.

La directive 2000/34, modifiant la directive 93/104, a finalement mis fin à cette exclusion, en réintégrant **les salariés non mobiles des transports dans le droit commun**.

Ceux-ci se voient ainsi garantir par le droit communautaire :

– un repos journalier d'au moins onze heures consécutives (article 3 de la directive 93/104) ;

– le droit à un temps de pause en cas de travail quotidien supérieur à six heures (article 4 de la directive précitée) ;

– un repos hebdomadaire de trente-cinq heures au moins (article 5) ;

– une durée maximale hebdomadaire de travail de 48 heures, y compris les heures supplémentaires (article 6), sur une période de référence ne dépassant pas quatre mois (article 16) ;

– le droit à quatre semaines au moins de congés payés annuels (article 7) ;

– la limitation à huit heures par période de vingt-quatre heures de la durée du travail de nuit (article 8).

Relevant, selon le sixième considérant de la directive 200/34, d'une « législation sectorielle », les **travailleurs mobiles restent toutefois exclus de**

¹ Directive 93/104 du Conseil du 23 novembre 1993 concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail.

² Loi n°98-461 du 13 juin 1998 d'orientation et d'incitation à la réduction du temps de travail, dite « loi Aubry I ».

l'application de cette législation communautaire, sauf en ce qui concerne les articles 6 (durée maximale hebdomadaire) et 7 (congés annuels).

Il convenait d'adapter le code du travail en conséquence. C'est pourquoi l'article 1^{er} de la loi d'habilitation du 18 mars 2004 autorisait le Gouvernement à prendre par ordonnance les dispositions nécessaires à la transposition de la directive 2000/34. Il faut noter qu'entre-temps, la directive 2003/88 du 4 novembre 2003 s'est substituée à la directive 93/104 modifiée par la directive 2000/34 sans rien changer sur le fond.

Quels sont les changements induits par cette transposition dans le droit national ?

Ils consistent essentiellement à **l'extension aux salariés mobiles du transport, le plus souvent par la création d'articles nouveaux, de dispositions du code du travail déjà en vigueur**. C'est le cas en matière :

– de **repos quotidien et de temps de pause** (introduction d'un nouvel article L.220-3 dans le code du travail) ;

– de **repos hebdomadaire** (modification de l'article L. 221-1 du code du travail) ;

– de **durée du travail** (introduction dans le code du travail de deux nouveaux articles L. 212-18 et L. 212-19) ;

– de **travail de nuit** (introduction d'un nouvel article L. 213-11 dans le code du travail).

Cette intégration dans le droit commun s'accompagne certes d'adaptations et du maintien de la possibilité de dérogations, afin de tenir compte de la spécificité de ces activités. Elle constitue pourtant une avancée car ces salariés ne bénéficiaient jusqu'alors, en la matière, que de garanties de nature réglementaire voire conventionnelle.

* Des **dispositions d'adaptation** du code du travail, prises sur le fondement de l'article 7 de la loi d'habilitation précitée, **en matière de durée du travail, de repos quotidien et hebdomadaire et de travail de nuit**.

Les dispositions de l'ordonnance prises sur ce fondement visent, en réalité, à permettre au droit national de s'adapter à la **directive 2002/15 du 11 mars 2002 qui concerne le temps de travail des conducteurs routiers**¹.

La transposition de cette directive, non visée par la loi d'habilitation, n'est pas, à proprement parler, une obligation puisqu'elle fixe des règles minimales en matière de temps de travail auxquelles le droit du travail français se conformait déjà. Cependant, il est apparu nécessaire d'introduire dans le droit national les souplesses prévues par ce texte, afin d'améliorer la compétitivité des entreprises françaises.

¹ Directive 2002/15/CE du Parlement et du Conseil du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier.

Les « mesures d'adaptation » prises par l'ordonnance et inspirées de la directive 2002/15 se retrouvent :

– pour l'essentiel à **l'article 1^{er} de l'ordonnance**, qui concerne la durée du temps de travail des salariés du secteur des transports, mais dont les dispositions les plus importantes visent en fait les seuls salariés du transport routier et fluvial.

L'article L. 212-18 (*nouveau*), introduit dans le code du travail par cet article 1^{er}, permettra notamment pour ces derniers de **décompter la durée du travail de ces derniers et donc le nombre d'heures supplémentaires effectuées sur un maximum de trois mois**, alors que la période de référence est la semaine dans le droit commun.

C'est un décret qui déterminera cette période de référence, dans la limite de trois mois. Toutefois, une convention ou un accord d'entreprise pourra décider de la porter à quatre mois.

Cette mesure permettra de moduler la durée du travail et la répartition des heures supplémentaires sur les différentes semaines composant la période de référence en fonction des besoins de l'activité.

Son intérêt principal pour les entreprises de transports est de permettre une **réduction du nombre de repos compensateurs** (entre la moitié et les deux tiers, selon les estimations évoquées au cours des auditions de votre rapporteur pour avis). Ces repos compensateurs seront attribués selon un barème défini par décret, en fonction du nombre d'heures supplémentaires effectuées. L'article L. 212-18 (*nouveau*) du code du travail supprime, à cet égard, l'application au transport routier et fluvial des règles de droit commun d'octroi des repos compensateurs, qui tiennent compte d'un contingent annuel d'heures supplémentaires et de la taille des entreprises.

Il convient de noter qu'avant l'ordonnance, la durée du travail et les heures supplémentaires dans le transport routier de marchandises étaient déjà décomptées sur une période de référence dérogatoire (un mois) en vertu de dispositions réglementaires¹. La disposition introduite dans le code du travail apporte donc à la fois **plus de souplesse et une plus grande sécurité juridique**.

Pour les salariés, cette mesure devrait se traduire certes par une réduction du nombre de repos, mais également par un **gain salarial**, puisque les jours de travail qui les remplaceront constitueront autant **d'heures supplémentaires payées à un taux majoré**.

Votre rapporteur pour avis indique, à cet égard, que s'agissant de la **rémunération des heures supplémentaires**, le décompte au mois, qui s'applique depuis 2002 en vertu d'un accord

¹ Décret modifié n°83-40 du 26 janvier 1983 relatif aux modalités d'application des dispositions du code du travail concernant la durée du travail dans les entreprises de transport routier.

collectif¹, continue à s'appliquer. Le décompte du temps de travail en vue du paiement des heures majorées est ainsi déconnecté du décompte des heures supplémentaires effectuées en vue de l'attribution de repos compensateurs, ainsi que l'ont confirmé les services compétents du ministère en charge des transports. Votre rapporteur pour avis renvoie, à ce sujet, à l'excellent rapport de notre collègue Jackie Pierre, rapporteur au nom de la commission des Affaires sociales, qui reproduit un courrier récent du directeur des transports terrestres attestant cette interprétation.

L'allongement à trois mois au plus de la période de référence pour le décompte des heures supplémentaires s'accompagne d'une **augmentation modérée des maxima hebdomadaires moyens autorisés** qui s'établissent désormais, pour les salariés du transport routier et fluvial, à **46 heures par semaine en moyenne sur trois mois**, contre 44 heures dans le droit actuel, le maximum absolu de 48 heures sur une semaine isolée restant, quant à lui, inchangé.

– les autres « mesures d'adaptation » figurent aux **articles 2** (travail de nuit) et **4** (repos quotidien et pauses) de l'ordonnance.

Concernant le travail de nuit, l'article L. 213-11 (*nouveau*) du code du travail, introduit par l'article 2 précité, indique, conformément à la directive 2002/15, que **la durée quotidienne du travail d'un routier roulant travailleur de nuit** ou accomplissant une partie de son travail entre 24 heures et 5 heures du matin ne peut dépasser un **maximum absolu de dix heures**.

Concernant les pauses, l'article L. 220-3 (*nouveau*) du code du travail introduit par l'article 4 de l'ordonnance reconnaît aux roulants routiers le droit à une pause d'au moins 30 minutes lorsque leur temps total de travail quotidien excède six heures et d'au moins 45 minutes quand ce temps excède neuf heures.

b) Des mesures dérogatoires qui restent modérées

Les assouplissements que l'ordonnance du 12 novembre 2004 tend à autoriser ne peuvent être considérées comme excessifs.

Il convient, tout d'abord, de souligner que les **mesures autorisées par l'ordonnance**, en particulier le décompte sur trois mois de la durée du travail qui vise à permettre un allongement de la durée du travail, **n'entament pas l'objectif de sécurité routière** puisque le règlement 3820/85 du 20 décembre 1985 fixant les temps de conduite et de repos que doivent respecter les conducteurs de véhicules de plus de 3,5 tonnes ou de plus de 9 passagers continue à s'appliquer.

Celui-ci, rappelons-le, impose aux conducteurs une interruption d'au moins 45 minutes après 4h30 de conduite (cette interruption pouvant être remplacée par plusieurs

¹ *Accord national professionnel du 23 avril 2002 relatif aux règles de rémunération des heures de temps de service des personnels roulants des entreprises du transport routier de marchandises, du transport de déménagement et des activités auxiliaires du transport.*

interruptions de 15 minutes) et limite la conduite journalière à 9 heures, le temps de conduite pouvant toutefois être porté à 10 heures deux fois par semaine au plus.

D'autre part, la transposition des directives précitées n'a pas été « maximaliste », **l'ordonnance n'ayant retenu que des assouplissements médians par rapport à ce qu'il était possible de faire.**

Ainsi, la **modulation qu'elle autorise** concernant le décompte des heures supplémentaires s'étend sur **trois mois** (quatre avec accord), alors que la **directive 2002/15 permettait de moduler sur six mois.**

De même, la directive 2002/15 autorise une **durée maximale de travail sur une semaine isolée** pouvant aller **jusqu'à 60 heures**, alors que le choix a été fait de maintenir, en France, un maximum absolu de **48 heures.**

Enfin, l'ordonnance **ne remet pas en cause la définition française du temps de travail** qui intègre, grâce au système des équivalences et à la notion de temps de service, une grande partie des temps liés au transport, en particulier dans le domaine routier.

La définition du temps de travail dans la directive 2002/12 et dans le droit national applicable au transport routier

Si la directive 2000/34 renvoie la définition du terme « temps de travail » aux législations nationales, la directive 2002/15 distingue, en revanche, s'agissant du transport routier, entre temps de travail et temps de disponibilité.

* Aux termes de l'article 3 de la directive 2002/15, le **temps de travail**, pour les routiers roulants, est ainsi celui consacré à toutes les activités de transport, notamment « *la conduite, le chargement et le déchargement du camion, l'assistance aux passagers à la montée et à la descente du véhicule, le nettoyage et l'entretien technique et tous les autres travaux visant à assurer la sécurité du véhicule, du chargement ou des passagers ou à remplir les obligations légales ou réglementaires directement liées au transport (...)* ».

Le temps de travail comprend aussi « *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 n'est pas prévisible à l'avance (...)* ».

En sont exclus les temps de pause et d'interruption de conduite, imposés par le droit du travail et le règlement 3820/85 « Temps de conduite », et le temps de disponibilité.

Le **temps de disponibilité** comprend les périodes de durée prévisible durant lesquelles le travailleur mobile n'est pas tenu de rester à son poste de travail, mais doit être disponible pour reprendre son travail. Il comprend notamment le temps consacré à l'accompagnement du véhicule transporté par train ou bateau, les périodes d'attente aux frontières et celles dues à des interdictions de circulation, ainsi que, pour les travailleurs conduisant en équipe, le temps passé à côté du conducteur ou sur une couchette.

Selon le droit communautaire, le temps de disponibilité peut faire l'objet d'une rémunération, mais n'est pas comptabilisé dans le temps de travail réglementé par les directives 2000/34 et 2002/15.

* La **définition française du temps de travail, différencie, quant à elle, dans le domaine des transports entre travail effectif et temps de service.**

L'article L.212-4 du code du travail indique que « *la durée du travail effectif est le temps pendant lequel le salarié est à la disposition de l'employeur et doit se conformer à ses directives sans pouvoir vaquer librement à des occupations personnelles. Le temps nécessaire à la restauration ainsi que les temps consacrés aux pauses sont considérés comme du temps de travail effectif lorsque les critères définis au premier alinéa sont réunis* ».

Les temps d'attente (chargement, déchargement, attente aux frontières) n'entrent pas dans cette définition.

Aux termes de l'article 6 du décret n°83-40 du 26 janvier 1983, le **temps de service** est « *le temps passé au service de l'employeur* ». Il englobe, outre le temps de travail, les différents temps d'attente, à l'exclusion des interruptions de conduite et des temps de repos.

L'écart entre la durée de travail effectif et le temps de service est pris en compte de manière forfaitaire à travers des **heures d'équivalence** qui peuvent être rémunérées, mais sont « neutralisées » pour l'appréciation du respect des maxima légaux. Selon le décret précité, le nombre d'heures d'équivalence pour le calcul du temps de travail des conducteurs routiers est de huit heures pour les grands routiers et de quatre heures pour les autres personnels roulants (sauf pour les conducteurs de messagerie et les convoyeurs de fonds).

Ainsi, pour un grand routier, un temps de service de 43 heures par semaine correspond à 35 heures de travail effectif et 8 heures d'équivalence. Ces 8 heures d'équivalence sont ajoutées aux maxima légaux, qui sont ainsi repoussés et en quelque sorte adaptés aux spécificités de cette activité.

3. Un texte qui ne règle pas tous les problèmes et qui devra être complété par d'autres mesures

S'il vise à redonner de la compétitivité au secteur des transports et notamment au transport routier de marchandises, le présent projet de loi de ratification laisse en suspens certains problèmes, au premier rang desquels le contrôle du cabotage.

* Le **cabotage** consiste, pour un transporteur d'un Etat membre de l'Union européenne, à réaliser des prestations **de transport à l'intérieur d'un autre Etat membre.**

A la différence du transport international intracommunautaire, qui a été totalement libéralisé le 1^{er} juillet 1993, le cabotage reste théoriquement encadré.

En vertu d'un règlement d'octobre 1993¹, tout transporteur d'un Etat membre peut depuis 1998 effectuer des prestations de transport à l'intérieur d'un autre Etat membre à condition que cela soit « de manière temporaire » et « dans le respect de certaines réglementations du pays d'accueil ».

¹ Règlement n° 3118/93 du Conseil, du 25 octobre 1993, fixant les conditions de l'admission de transporteurs non-résidents aux transports nationaux de marchandises par route dans un Etat membre.

Cependant, ce règlement ne précise pas ce que signifie le caractère temporaire, pas plus qu'il ne détermine la loi sociale applicable au conducteur de l'entreprise qui cabote.

L'administration française a bien tenté de définir le caractère temporaire, mais son interprétation a fait l'objet de plusieurs recours et a finalement été annulée par le Conseil d'Etat. Quant à la Commission européenne, elle a considéré que le caractère temporaire du cabotage devait s'apprécier au cas par cas, avec une tolérance d'un à deux mois.

Un tel flou juridique a rendu impossible toute caractérisation du cabotage irrégulier et a conduit, en pratique, à une absence totale de contrôle qui encourage les dérives.

Concernant le droit du travail applicable, l'administration française a estimé, dans le silence du règlement, que c'est la loi sociale du pays d'origine qui s'applique, ce qui génère, pour les entreprises françaises, d'importantes distorsions de concurrence.

Ces difficultés liées au manque de précision du règlement communautaire se sont aggravées avec l'élargissement de l'Union européenne, le 1^{er} mai 2004, en dépit des périodes transitoires -de cinq ans au maximum-, durant lesquelles sept des dix nouveaux membres ne sont théoriquement pas autorisés à caboter sur le territoire des anciens membres.

Très exposée à la concurrence liée au cabotage irrégulier, **la profession attend avec impatience des mesures fortes. Il est urgent de combler les lacunes des textes existants et de prévoir des sanctions efficaces, comme l'immobilisation du véhicule.** Votre rapporteur pour avis compte interroger en séance publique le ministre en charge des transports sur les intentions du Gouvernement dans ce domaine, car le problème n'a que trop duré.

* Au cours des auditions conduites par votre rapporteur pour avis a, par ailleurs, souvent été évoquée **l'insuffisance des contrôles** mis en œuvre pour vérifier le respect de la réglementation et lutter, notamment, contre le cabotage.

Si de nombreux corps (police, gendarmerie, douanes, contrôleurs des transports terrestres, inspecteurs du travail...) sont théoriquement concernés, il semblerait que les **effectifs ne soient pas toujours suffisants pour garantir l'efficacité des contrôles réalisés.**

Une meilleure **maîtrise des langues étrangères** et le **partage d'objectifs communs** entre les différents corps de contrôle constituent également des pistes de progrès.

Par ailleurs, si l'obligation d'équiper, à compter du 5 août 2005, tous les nouveaux véhicules de **chronotachygraphes¹ numériques**, en principe infalsifiables, va dans le sens d'une amélioration des contrôles, il convient d'accompagner cette réforme par des actions de formation et d'information de l'ensemble des acteurs concernés (entreprises, chauffeurs, contrôleurs...).

* Enfin, une harmonisation des règles applicables en matière de **fiscalité sur le carburant** paraît également indispensable pour la profession. Il est plus que temps de faire **avancer le dossier du gazole professionnel au niveau européen**.

En effet, les disparités de taxation du gazole entre Etats membres génèrent actuellement d'insupportables distorsions de concurrence pour les transporteurs français. Ainsi, le montant des accises en France est de 41,7 euros par hectolitre de gazole, contre 33,9 euros en moyenne à l'échelle européenne. Il est ainsi supérieur de 36 % à celui du Luxembourg, de 29 % à celui de l'Espagne et de 18 % à celui de la Belgique.

Si un projet de directive visant à instaurer un régime fiscal particulier pour le gazole professionnel et à instaurer progressivement un taux unique d'accises sur ce carburant avait bien été présenté en juillet 2002 par la Commission européenne, il a été rejeté en décembre 2003 par le Parlement européen qui a néanmoins appelé de ses vœux la présentation d'une nouvelle proposition de directive, davantage coordonnée avec la directive 2003/96/CE du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité.

Sur ce dossier, comme sur celui du cabotage et des contrôles, votre rapporteur pour avis invite le Gouvernement à s'investir sans attendre car, après le traitement du présent volet social, des avancées dans ces domaines sont indispensables pour venir à bout des distorsions de concurrence et restaurer la compétitivité de nos entreprises de transport.

¹ Appareil placé à l'intérieur des poids lourds ou des cars et qui sert à enregistrer les différentes composantes du temps de travail.

EXAMEN DE L'ARTICLE UNIQUE

Paragraphe I -

Ratification des articles 1, 4, 5 et 7 de l'ordonnance du 12 novembre 2004

Le paragraphe I de l'article unique tend à **ratifier les articles 1, 4, 5 et 7 de l'ordonnance du 12 novembre 2004** portant transposition de directives communautaires et modifiant le code du travail en matière d'aménagement du temps de travail dans les transports.

Votre rapporteur pour avis se propose d'examiner en détail le contenu de chacun des articles 1, 4 et 5, l'article 7 ne faisant que désigner les ministres responsables de l'application de l'ordonnance.

Article 1^{er} de l'ordonnance -

(Articles L. 212-18 et L. 212-19 [nouveaux] du code du travail) -

Adaptation de la durée du travail

Cet article tend à compléter le chapitre II du titre I^{er} du livre II du code du travail, relatif à la durée du travail, par une section 7 intitulée « *Dispositions particulières à certains salariés du secteur des transports* » et composée de deux articles : un article L. 212-18 et un article L. 212-19.

Pris sur le fondement de l'article 7 de la loi d'habilitation, l'article 1^{er} de l'ordonnance se compose de dispositions d'adaptation ne découlant pas de la transposition de la directive 2000/34, mais qui devraient, en pratique, permettre à la législation française de se conformer à la **directive 2002/15**, non visée par la loi d'habilitation, mais étroitement liée à la première et dont le délai de transposition expirait le 23 mars 2005.

(Article L. 212-18 [nouveau] du code du travail)

L'article L. 212-18 établit la possibilité de **déroger à plusieurs dispositions du code du travail concernant la durée du travail** pour les salariés des entreprises de transport routier, de navigation intérieure, de

transport ferroviaire, ainsi que pour les salariés des entreprises assurant la restauration et exploitant les places couchées dans les trains.

Certaines de ces dérogations s'appliquaient déjà avant la publication de l'ordonnance, en vertu de conventions collectives ou de décrets pris sur le fondement de l'article L. 212-2 du code du travail. Ce dernier autorise, en effet, des dérogations réglementaires aux dispositions législatives relatives au temps de travail, pour certaines professions ou branches d'activité.

Cependant, l'article L. 212-2 du code du travail semblait constituer un fondement insuffisant pour garantir la sécurité juridique des règles de temps de travail applicables au secteur des transports. Dans le secteur routier, par exemple, le Conseil d'Etat avait, ces dernières années, annulé plusieurs décrets modifiant le décret fondateur du 26 janvier 1983¹. Il apparaissait donc préférable de prévoir explicitement dans la loi la possibilité de dérogations pour ces professions.

*** Le nouvel article L. 212-18 du code du travail autorise un certain nombre de dérogations au droit commun en matière de durée du travail**, tout en renvoyant à des décrets le soin de préciser les conditions dans lesquelles il sera possible d'y procéder.

Ces décrets devront être pris après consultation des organisations syndicales des employeurs et des salariés des secteurs d'activité concernés et au vu, le cas échéant, des résultats des négociations intervenues entre ces dernières.

Il convient de souligner qu'en ce qui concerne le transport routier de marchandises, un premier décret a été publié le 31 mars 2005², ce qui n'est pas très satisfaisant puisque la présente ordonnance n'était alors pas encore ratifiée. Votre rapporteur pour avis renvoie, pour la présentation de ce décret au rapport de notre collègue Jackie Pierre, rapporteur au nom de la commission des Affaires sociales.

Les dérogations autorisées par l'article L.212-18 (*nouveau*) du code du travail concernent :

1°) **L'organisation du travail par cycles**

Pour l'ensemble des salariés précités, il est prévu de pouvoir déroger, aux dispositions de l'article L. 212-7-1 du code du travail relatives au travail par cycle.

¹ Décret n°83-40 du 26 janvier 1983 relatif aux modalités d'application des dispositions du code du travail concernant la durée du travail dans les entreprises de transport routier.

² Décret n°2005-306 du 31 mars 2005 relatif à la durée du travail dans les entreprises de transport routier de marchandises.

Le travail par cycles

Permettant de déroger au cadre hebdomadaire du temps de travail, le travail par cycle consiste à calculer le temps de travail en moyenne sur la durée d'un cycle composé en alternance de semaines de haute activité et de semaines de basse activité.

Ce mode d'organisation autorise, sur une ou plusieurs semaines données, les dépassements de la durée hebdomadaire légale de travail (35 heures) sans ouverture des droits aux majorations pour heures supplémentaires et aux repos compensateurs, pourvu que sur l'ensemble du cycle, la durée moyenne hebdomadaire du travail ne dépasse pas 35 heures.

Au-delà, les heures supplémentaires effectuées ouvrent droit à majoration salariale et, si le dépassement est supérieur en moyenne à 41 heures, à repos compensateur.

Aux termes de l'article L. 212-7-1 du code du travail, le travail par cycle ne peut être mis en place qu'à certaines conditions :

- la durée du cycle est fixée à « quelques semaines » ;
- la répartition du travail à l'intérieur du cycle doit se répéter à l'identique d'un cycle sur l'autre ;
- il ne peut concerner que des entreprises fonctionnant « en continu », c'est-à-dire 24 heures sur 24 et sept jours sur sept ;
- il doit être autorisé par décret ou prévu dans une convention ou un accord collectif étendu ou par un accord d'entreprise ou d'établissement.

Le nouvel article L. 212-18 du code du travail introduit par l'ordonnance prévoit que, pour les professions concernées du secteur des transports, le cycle pourra comprendre jusqu'à douze semaines. En outre, la répartition du travail à l'intérieur d'un cycle ne devra pas forcément être identique d'un cycle sur l'autre, conformément à ce que prévoit la directive 2003/88.

2°) La période de référence pour le calcul des heures supplémentaires

Selon l'article L. 212-5 du code du travail, les heures supplémentaires sont celles effectuées au-delà de la durée hebdomadaire légale du travail et calculée en référence à une semaine de travail.

L'article 1^{er} de l'ordonnance prévoit que, dans les domaines routier et fluvial, la période de référence considérée pour le décompte des heures supplémentaires peut **dépasser le cadre de la semaine sans toutefois être supérieure à trois mois.**

En ce qui concerne le transport routier de marchandises, le décret précité du 31 mars 2005 a fixé à trois mois cette période de référence.

3°) Le droit au repos compensateur

Selon les dispositions en vigueur de l'article L. 212-5-1 du code du travail, l'attribution des repos compensateurs obéit aux règles suivantes :

– au-delà de 41 heures par semaine, toute heure supplémentaire effectuée ouvre droit à un repos compensateur de 50 % dans les limites d'un contingent annuel conventionnel d'heures supplémentaires (ou contingent réglementaire de 180 heures) ;

– au-delà de 41 heures par semaine, si le contingent est épuisé, toute heure supplémentaire effectuée donne droit à un repos compensateur de 100 %.

Ce repos compensateur doit être pris dans une période maximale de deux mois après l'ouverture du droit.

Le nouvel article L. 212-18 du code du travail prévoit que, pour les salariés du secteur routier et fluvial, le droit à repos compensateur est déterminé « *en fonction du seul nombre d'heures supplémentaires effectuées* », ce qui écarte la référence au contingent annuel d'heures supplémentaires, mais également la distinction entre les entreprises de moins de 20 salariés et les autres.

En pratique, les repos compensateurs seront attribués en fonction d'un barème d'heures supplémentaires déterminé par décret.

S'agissant, par exemple, du transport routier de marchandises, l'article 7 du décret du 31 mars 2005¹ pris en application de l'ordonnance prévoit ainsi que l'attribution des repos compensateurs obéit aux règles suivantes :

. lorsque le temps de service est décompté sur moins de quatre mois, la durée du repos compensateur trimestriel est de :

A partir de la 41 ^{ème} heure et jusqu'à la 79 ^{ème} heure supplémentaire effectuée par trimestre	1 journée
A partir de la 80 ^{ème} heure et jusqu'à la 108 ^{ème} heure supplémentaire effectuée par trimestre	1,5 journée
Au-delà de la 108 ^{ème} heure supplémentaire effectuée par trimestre	2,5 journées

¹ Décret n°2005-306 du 31 mars 2005 relatif à la durée du travail dans les entreprises de transport routier de marchandises.

. lorsque le temps de service, après accord, est décompté sur quatre mois, la durée du repos compensateur quadrimestriel est de :

A partir de la 55 ^{ème} heure et jusqu'à la 105 ^{ème} heure supplémentaire effectuée par quadrimestre	1 journée
A partir de la 106 ^{ème} heure et jusqu'à la 144 ^{ème} heure supplémentaire effectuée par quadrimestre	2 journées
Au-delà de la 144 ^{ème} heure supplémentaire effectuée par quadrimestre	3 journées

Le nouvel article L. 218-11 du code du travail **allonge, en outre, à trois mois** (contre deux mois dans le droit commun) **le délai maximal dans lequel ce repos compensateur doit être pris.**

4°) La durée maximale hebdomadaire de travail

Dans le droit en vigueur (article L. 212-7 du code du travail), la durée hebdomadaire moyenne calculée sur douze semaines ne peut dépasser 44 heures, voire 46 heures si une convention ou un accord collectif étendu par décret l'a autorisé, cette durée ne pouvant toutefois dépasser 48 heures sur une semaine donnée (maximum absolu).

Le nouvel article L. 212-18 du code du travail porte, pour les salariés des entreprises de transport routier et de navigation intérieure, **la durée maximale hebdomadaire calculée sur trois mois** (et non plus douze semaines) à **46 heures**, indépendamment de la conclusion d'une convention ou d'un accord collectif.

* L'article L. 218-11 (*nouveau*) du code du travail prévoit, par ailleurs, que des accords collectifs ou de simples accords d'entreprise pourront déroger à l'ensemble des dérogations établies par décret en ce qui concerne :

- l'aménagement et la répartition des horaires de travail à l'intérieur de la semaine ;
- les conditions de recours aux astreintes ;
- les modalités de récupération des heures de travail perdues ;
- la période de référence pour le calcul de la durée maximale hebdomadaire moyenne de travail et sur laquelle sont décomptées les heures supplémentaires, dans la limite de quatre mois ;
- l'amplitude de la journée ;
- et enfin les coupures.

Votre rapporteur pour avis précise que « l'amplitude de la journée de travail » désigne la durée entre la fin d'un repos hebdomadaire ou quotidien et le début du repos suivant, incluant le temps de travail proprement dit et les éventuelles coupures.

Ces dernières se rencontrent particulièrement dans le secteur du transport routier de voyageurs, où elles sont, par exemple, induites par l'alternance, dans les transports réguliers, d'heures de pointe et d'heures creuses ou encore, dans le secteur des cars de tourisme, par les « temps morts » correspondant au temps d'attente des passagers entre deux visites. Les coupures ne sont pas considérées comme du temps de travail dès lors que le salarié peut vaquer à des occupations personnelles, mais elles sont rémunérées parce qu'elles correspondent à un repos sous contrainte.

Enfin, le nouvel article L. 212-18 du code du travail tend à autoriser des **dérogations conventionnelles à la durée maximale hebdomadaire** (48 heures et 44 heures en moyenne sur douze semaines consécutives) et quotidienne (10 heures de travail) pour le personnel navigant travaillant sur des **bateaux exploités en relèves** et dont le temps de travail est annualisé.

Aux termes de l'article L. 212-8 du code du travail, les conventions ou accords d'annualisation du temps de travail doivent respecter ces durées maximales. Or, cela pose problème actuellement dans le secteur de la batellerie où les **bateaux sont souvent exploités « en relèves »**.

Ce mode d'organisation, propre à la batellerie, consiste à faire travailler sur un même bateau deux équipes en alternance, une semaine sur deux, afin de permettre une exploitation en continu. Le personnel navigant de chaque équipe assure de longues journées de travail durant les semaines où il est en service, mais bénéficie, en contrepartie, de larges plages de repos à terre.

L'ordonnance permet donc qu'une convention ou un accord collectif **de branche** (et non un simple accord d'entreprise) déroge à ces durées maximales pour les salariés navigants de ces bateaux.

(Article L. 212-19 [nouveau] du code du travail)

Cet article tend à **exclure l'application du régime du forfait pour les salariés roulants du secteur du transport routier**.

L'article L. 212-15-3 du code du travail prévoit, en effet, que la durée du travail peut être déterminée par des forfaits conclus sur une base annuelle pour les cadres, mais également pour « *les salariés itinérants non cadres dont la durée du travail ne peut être prédéterminée ou qui dispose d'une réelle autonomie dans l'organisation de leur emploi du temps pour l'exercice des responsabilités qui leur sont confiées* ».

Cette disposition, qui est issue de la loi n° 2000-37 de réduction du temps de travail du 19 janvier 2000, vise à tenir compte des caractéristiques de l'activité des cadres en prévoyant qu'ils assurent sur l'année un forfait déterminé d'heures ou de jours de travail, qui définit en creux les périodes non travaillées. Les salariés itinérants non cadres, auxquels elle s'applique aussi, sont en pratique les voyageurs représentants placiers (VRP).

Il a parfois été question de rendre cette disposition applicable aux routiers. Cela n'est pourtant pas souhaitable, compte tenu des difficultés que pose ce système en terme de contrôle. Il apparaît donc nécessaire d'exclure explicitement l'application du régime du forfait pour le personnel roulant du transport routier.

Article 4 de l'ordonnance -

(Article L. 220-3 [nouveau] du code du travail) -

Repos quotidien et pauses

Cet article, qui complète le chapitre préliminaire du titre II du livre II du code du travail, consacré au repos quotidien, par un nouvel article L. 220-3, tend à prévoir des possibilités de **dérogations par décret** aux dispositions législatives applicables en matière de **repos quotidien** et de **pauses** dans le secteur des transports.

Il est à lire parallèlement à l'article 6 de l'ordonnance, qui tend à rendre applicables à certains salariés des entreprises de transport les articles L. 220-1 et L. 220-2 du code du travail, relatifs l'un au droit au repos quotidien, l'autre au droit à des temps de pause.

Il convient de rappeler que jusqu'à l'ordonnance du 12 novembre 2004, ces deux articles du code n'étaient pas applicables aux personnels roulants et navigants du secteur des transports. L'article 7 de la loi du 13 juin 1998 de réduction du temps de travail¹ les avaient en effet exclu de leur champ d'application dans la mesure où ils n'étaient pas « couverts » par la directive 93/104 « Temps de travail ». Depuis lors, la directive 2000/34 a étendu le champ d'application de la directive 93/104, rendant nécessaire l'introduction dans la loi nationale de dispositions relatives au temps de repos et de pause pour ces salariés.

Le premier alinéa du nouvel article L.220-3 du code du travail prévoit que, s'agissant des salariés des entreprises de transport concernés par le champ de l'ordonnance (transport routier, transport ferroviaire et transport fluvial, à l'exception des transports publics urbains et des entreprises à statut), un décret peut, à défaut d'accord et lorsque les caractéristiques particulières de l'activité le justifient, prévoir les conditions dans lesquelles il peut être dérogé à

¹ Loi n°98-461 du 13 juin 1998 d'orientation et d'incitation à la réduction du temps de travail, dite « loi Aubry I ».

l'obligation d'un repos quotidien d'une durée minimale de onze heures consécutives.

Rappelons que dans le droit commun (article L. 220-1 du code du travail), tout salarié a droit à un repos quotidien d'une durée minimale de onze heures consécutives. Cependant, il peut être dérogé conventionnellement à ce droit, dans des conditions fixées par décret, notamment pour des activités caractérisées par la nécessité d'assurer une continuité du service ou par des périodes d'intervention fractionnées.

Le deuxième alinéa du nouvel article L. 220-3 prévoit, par ailleurs, que pour les personnels roulants ou navigants des entreprises de transport précitées – à l'exception toutefois des entreprises de transport routier –, un accord ou une convention peut autoriser le remplacement de la période de pause par une période équivalente de repos compensateur attribuée au plus tard avant la fin de la journée suivante.

L'article L. 220-2 du code du travail, qui s'applique dans le droit commun, prévoit, quant à lui, que pour six heures travaillées, tout salarié bénéficie d'un temps de pause d'une durée minimale de vingt minutes, sauf dispositions conventionnelles plus favorables.

Enfin, pour les salariés roulants des entreprises de transport routier, le troisième alinéa de l'article L. 220-3 indique qu'ils bénéficient d'une pause d'au moins trente minutes lorsque leur temps total de travail quotidien est supérieur à six heures et d'une pause d'au moins quarante-cinq minutes lorsque leur temps de travail quotidien total excède neuf heures, ces pauses pouvant être subdivisées en périodes d'une durée d'au moins quinze minutes chacune. En outre, il est précisé que ces dispositions ne sauraient réduire les pauses dues à raison du temps de conduite en application du règlement 3820/85 du 20 décembre 1985 harmonisant certaines dispositions sociales dans le domaine des transports par route.

Article 5 de l'ordonnance -

(Article L. 221-1 du code du travail) -

Repos hebdomadaire

Cet article, qui modifie l'article L. 221-1 du code du travail, **rend applicables aux salariés des entreprises de transport routier et ferroviaire** – à l'exception des entreprises à statut – les dispositions du chapitre premier du titre II du livre II du code du travail, consacré au **repos hebdomadaire**, selon des **modalités fixées par décret en Conseil d'Etat**.

Les dispositions de ce chapitre prévoient notamment l'obligation d'un repos hebdomadaire (article L. 221-2 du code du travail) d'une durée minimale de 36 heures consécutives (article L. 221-4) et qui doit être donné le dimanche (article L. 221-5).

Jusqu'à l'ordonnance du 12 novembre 2004, l'article L. 221-1 du code du travail prévoyait bien l'application de ces dispositions aux salariés de la batellerie, selon des modalités fixées par décret en Conseil d'Etat, mais pas à ceux des entreprises de transport routier et ferroviaire, dès lors qu'ils n'étaient pas couverts par le champ de la directive 93/104 « Temps de travail ».

Il convenait donc de compléter le champ d'application de l'article L. 221-1 du code du travail, qui prévoit désormais que l'ensemble des dispositions du code du travail relatives au repos hebdomadaire s'appliquent, non plus seulement aux salariés de la navigation intérieure, mais aussi à ceux des entreprises de transport routier et ferroviaire, et « selon des modalités fixées par décret en Conseil d'Etat ».

Paragraphe II -

Ratification avec modification de l'article 2 de l'ordonnance du 12 novembre 2004

Le paragraphe II de l'article unique du projet de loi tend à ratifier **l'article 2 de l'ordonnance** du 12 novembre 2004, consacré au travail de nuit, sous réserve de l'adoption d'un certain nombre de modifications.

Article 2 de l'ordonnance -

(Article L. 213-11 [nouveau] du code du travail) -

Travail de nuit

Cet article vise à prévoir, pour le **personnel navigant ou roulant des entreprises de transport routier, fluvial ou ferroviaire** –à l'exception des entreprises à statut–, l'introduction dans le code du travail d'une **législation encadrant le recours au travail de nuit**.

En effet, les dispositions relatives au travail de nuit introduites assez récemment dans le code du travail par la loi n° 2001-397 du 9 mai 2001

relative à l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes, ne s'appliquaient pas aux salariés navigant ou roulant du secteur des transports¹.

Dans ce domaine, les seules règles applicables en la matière étaient celles d'un accord de novembre 2001, qui ne portait, en réalité, que sur la rémunération du travail de nuit.

La directive 2000/34 modifiant la directive 93/104 et la directive 2003/88 la codifiant ayant finalement encadré le travail de nuit des salariés du transport, il importait d'en tirer les conséquences en droit national.

Celui-ci se conformant déjà aux minima communautaires s'agissant des travailleurs « non mobiles », il était en réalité seulement nécessaire de transposer les dispositions relatives aux travailleurs mobiles. Votre rapporteur pour avis rappelle, à cet égard, que ces dispositions imposent aux Etats membres de définir, pour les personnels roulants ou navigants, une période de nuit **d'au moins quatre heures prises dans l'intervalle minuit-sept heures** et de **limiter à dix heures la durée de travail quotidien** des personnels travaillant durant cette période.

L'article 2 de l'ordonnance complète, en conséquence, le chapitre III du titre Ier du livre II du code du travail, consacré au travail de nuit, par une section 3 intitulée « *Dispositions particulières relatives à certains salariés* » et composée d'un nouvel article L. 213-11.

* Le I de cet article L. 213-11 (*nouveau*) définit **le travail de nuit** pour le personnel navigant ou roulant du secteur des transports comme étant celui effectué entre **22 heures et 5 heures du matin** (période de nuit).

Il précise que toute période de sept heures consécutives comprise entre 21 heures et 7 heures et comprenant l'intervalle entre 24 heures et 5 heures peut être substituée à la période précitée par convention au niveau de la branche ou de l'entreprise voire, à défaut de convention et lorsque les caractéristiques particulières de l'activité de l'entreprise le justifient, par l'inspecteur du travail après consultation des délégués syndicaux et avis du comité d'entreprise ou des délégués du personnel s'ils existent.

Le 1° du paragraphe II de l'article unique du présent projet de loi tend à inscrire à l'article L. 213-11 (*nouveau*) du code du travail une référence à l'article L. 213-2 du code du travail qui définit le travailleur de nuit au sens du droit commun. Ceci permet de préciser que, pour les roulants et navigants du secteur des transports, **le travailleur de nuit** est un travailleur qui accomplit, soit au moins deux heures par semaine, selon son horaire de travail habituel, au moins trois heures de son temps de travail durant la période de nuit précitée, soit un nombre minimal d'heures de travail de nuit au cours d'une période de référence, ce nombre minimal d'heures et cette période de référence étant fixés par accord de branche

¹ C'est l'article 224 de la loi n°2002-73 du 17 janvier 2002 de modernisation sociale qui les a explicitement exclus du bénéfice de ces dispositions.

étendu ou par décret en Conseil d'Etat pris après consultation des syndicats d'employeurs et de salariés représentatifs.

* Le II du nouvel article L. 213-11 indique que **la durée du travail effectuée par un travailleur de nuit ne peut excéder huit heures en moyenne** par période de 24 heures sur une période de référence définie par convention de branche étendue ou, à défaut, par décret en Conseil d'Etat pris après consultation des organisations syndicales représentatives au plan national des employeurs et des salariés des secteurs concernés.

Il peut toutefois être dérogé à cette durée maximale quotidienne par accord de branche étendu ou par accord d'entreprise en contrepartie de repos compensateurs. S'agissant des personnels roulants des entreprises de transport ferroviaire et des personnels des entreprises assurant la restauration et l'exploitation des places couchées dans les trains, il est précisé que la durée de ces repos compensateurs doit être équivalente aux dépassements de la durée maximale quotidienne du travail.

Afin de prendre en compte **l'organisation particulière du travail dans le secteur de la batellerie**, fondé sur l'alternance de deux équipes différentes une semaine sur deux (« exploitation en relèves »), l'Assemblée nationale a ajouté au paragraphe II de l'article unique un 2° qui tend à compléter le II du nouvel article L. 213-11 du code du travail. La disposition ainsi introduite prévoit que pour les personnels navigants de la navigation intérieure, une convention ou un accord de branche **peut porter la durée quotidienne maximale de dix à douze heures par période de vingt-quatre heures**, sous réserve qu'ils bénéficient, en plus des jours de repos et des congés légaux, de « *repos supplémentaires en nombre suffisant* ».

L'Assemblée nationale a également ajouté un alinéa qui tend à **exclure les salariés roulant du secteur routier du bénéfice des dispositions limitant à huit heures en moyenne** la durée maximale quotidienne du travail effectuée par un travailleur de nuit (3° du paragraphe II de l'article unique).

* Le III de l'article L.213-11 (*nouveau*) prévoit que **la durée maximale quotidienne de droit commun de dix heures**, prévue à l'article L. 212-1 du code du travail, **s'applique aux salariés roulants du transport routier accomplissant, sur une période de vingt-quatre heures, une partie de leur travail dans l'intervalle compris entre 24 heures et 5 heures**. Une dérogation à ce maximum est toutefois possible en cas de circonstances exceptionnelles, dans des conditions et selon des modalités fixées par décret pris après consultation des organisations syndicales représentatives au plan national des employeurs et des salariés du secteur.

Par un 4° ajouté au paragraphe II de l'article unique, l'Assemblée nationale a complété la rédaction du III de l'article L.213-11 (*nouveau*) du code du travail afin de tenir compte de la modification qu'elle a apportée au paragraphe II

de ce même article en vue de ne pas appliquer aux travailleurs de nuit routiers roulants la limitation à huit heures de la durée quotidienne moyenne du travail prévues pour les travailleurs de nuit.

Le III de l'article L. 213-11 du code du travail prévoit donc désormais que la durée maximale de travail quotidien de dix heures s'applique aussi aux salariés roulants du transport routier lorsqu'ils sont travailleurs de nuit.

* Enfin, l'Assemblée nationale a introduit un 5° au paragraphe II de l'article unique du projet de loi, visant à compléter l'article L. 213-11 (*nouveau*) du code du travail par un IV tendant à **rendre l'article L. 213-3 du code du travail inapplicable aux salariés roulants ou navigants du secteur des transports.**

L'article L. 213-3 du code du travail fixe à huit heures la durée quotidienne maximale de travail effectuée par un travailleur de nuit et à quarante heures la durée hebdomadaire de travail des travailleurs de nuit calculée sur une période quelconque de douze semaines consécutives, cette limite pouvant être portée à quarante-quatre heures par convention.

Il était nécessaire de prévoir que ces dispositions de droit commun ne s'appliquent pas aux salariés mobiles des entreprises de transport pour lesquels le nouvel article L. 213-11 fixe des règles particulières.

Paragraphe III -

Ratification avec modification de l'article 3 de l'ordonnance du 12 novembre 2004

Le paragraphe III de l'article unique du présent projet de loi tend à **ratifier l'article 3 de l'ordonnance** sous réserve de la suppression de son second alinéa.

Article 3 de l'ordonnance -

(Articles L. 122-25-1-1 et L. 213-2 du code du travail) -

Coordination

Cet article se compose de **deux dispositions de coordination** visant à faire référence au nouvel article L.213-11 du code du travail, relatif au travail de nuit des salariés roulants et navigants du secteur des transports, d'une part à

l'article L. 122-25-1-1 du même code, qui concerne le travail de nuit des femmes enceintes ou ayant accouché, d'autre part à l'article L. 213-2 du code du travail, qui définit le travailleur de nuit.

Le paragraphe III de l'article unique revient sur cette dernière coordination, par cohérence avec le 1° du paragraphe II (*voir infra*), qui inscrit au nouvel article L.213-11 une référence à la définition de droit commun du travailleur de nuit figurant à l'article L. 213-2 du code du travail.

Paragraphe IV -

Ratification avec modification de l'article 6 de l'ordonnance du 12 novembre 2004

Le paragraphe IV de l'article unique tend à ratifier l'article 6 de l'ordonnance, sous réserve de la correction d'une erreur formelle.

Article 6 de l'ordonnance -

(Article 7 de la loi n°98-461 du 13 juin 1998) -

Extension au personnel mobile du transport routier et fluvial de la l'application de la législation relative au repos quotidien et aux pauses

L'article 6 de l'ordonnance modifie l'article 7 de la loi n° 98-461 du 13 juin 1998 d'orientation et d'incitation à la réduction du temps de travail, dite « loi Aubry I », afin de rendre applicables aux salariés roulants et navigants du secteur des transports les articles L. 220-1 et L. 220-2 du code du travail relatifs au repos quotidien et aux pauses pendant le travail.

La loi du 13 juin 1998 avait exclu l'application des articles L. 220-1 et L. 220-2 du code du travail aux salariés mobiles des transports dès lors que ceux-ci ne relevaient pas, à l'époque, du champ d'application de la directive 93/104 dite « Temps de travail ».

La nouvelle rédaction de l'article 7 prend donc en compte l'extension du champ d'application de la directive précitée, en n'écartant plus l'application des articles L. 220-1 et L. 220-2 du code du travail que pour les seuls personnels navigants de l'aviation civile et les personnels employés sur les navires.

Le paragraphe IV de l'ordonnance apporte une correction à cette disposition en supprimant la mention des personnels employés sur les navires, qui ne relèvent pas du code du travail, mais du code du travail maritime.

Votre commission pour avis vous propose d'adapter cet article unique sans le modifier.

*

* *

Réunie le mercredi 1^{er} juin 2005, votre commission des Affaires économiques a donné un avis favorable à l'adoption du présent projet de loi.

EXAMEN EN COMMISSION

Au cours de sa réunion du 1^{er} juin 2005, la commission des affaires économiques a procédé à l'examen du rapport pour avis de M. Yannick Texier sur le projet de loi n° 287 (2004-2005) ratifiant l'ordonnance n° 2004-1197 du 12 novembre 2004 portant transposition de directives communautaires et modifiant le code du travail en matière d'aménagement du temps de travail dans le secteur des transports.

Evoquant le déplacement récent du Bureau de la commission des affaires économiques à Bruxelles et son entretien avec M. Jacques Barrot, commissaire européen en charge des transports, **M. Jean-Paul Emorine, président**, a insisté sur l'implication déterminante de celui-ci dans le dossier de l'harmonisation des temps de travail et de conduite des chauffeurs routiers à l'échelle européenne.

Après avoir souligné la dimension très politique d'un texte d'apparence technique, **M. Daniel Reiner** a regretté que le gouvernement tire prétexte d'une transposition de directives communautaires, dont l'objectif était d'élever le niveau des normes sociales dans certains pays européens, pour imposer aux transporteurs routiers français un recul du droit du travail qui leur est applicable. Il a considéré que ce sont des démarches comme celles-ci qui alimentent le sentiment anti-européen d'une partie de l'opinion publique. Rappelant qu'il était à l'origine de la saisine pour avis de la commission des affaires économiques sur ce texte, il s'est interrogé sur le recours formé devant le Conseil d'Etat contre l'ordonnance et son premier décret d'application du 31 mars 2005. Observant que la mise en œuvre de ces mesures allait se traduire par un allongement de la durée du travail, une réduction significative du nombre de repos compensateurs et par une perte de revenu liée à la modulation des heures supplémentaires, il a considéré qu'elle allait également à l'encontre de l'objectif de sécurité routière et contredisait l'ambition d'une politique de report modal en faveur du transport ferroviaire et fluvial. Enfin, il a déploré l'insuffisance des contrôles exercés sur les chauffeurs routiers étrangers pratiquant le cabotage.

M. Jean-Paul Emorine, président, a rappelé que l'enjeu était le maintien des entreprises de transport françaises. Il a estimé qu'une meilleure harmonisation européenne permettrait d'améliorer les contrôles et a cité, à titre d'exemple, la prochaine mise en service à l'échelle européenne du chronotachygraphe numérique qui, a-t-il fait valoir, allait faciliter le contrôle du temps de travail des conducteurs routiers.

Ayant considéré qu'il n'était pas satisfaisant qu'un des décrets d'application ait été publié avant la ratification de l'ordonnance, **M. Yannick Texier, rapporteur pour avis**, a indiqué que le Conseil d'Etat ne s'était pas encore prononcé sur le recours. Il a rappelé que compte tenu du différentiel de compétitivité dont souffrent les entreprises françaises de transport routier, c'étaient la survie économique de ce secteur et sa capacité à créer des emplois

qui étaient en jeu. Il a également fait observer que l'ordonnance ne faisait que prévoir la possibilité de dérogations qui, a-t-il insisté, restent modérées par rapport à celles qu'autorise la directive. Par ailleurs, il a considéré qu'un recul du pavillon routier français ne bénéficierait pas au transport ferroviaire et fluvial, mais plutôt aux transporteurs routiers étrangers, eu égard aux avantages de la route pour assurer le transport des marchandises d'un point à un autre. Enfin, il a fait valoir que le règlement européen n° 3820 du 20 décembre 1985 relatif aux temps de conduite, qui impose aux chauffeurs routiers des interruptions régulières de leur travail, continuait à s'appliquer et garantissait le maintien des règles de sécurité routière.

Considérant que le fret ferroviaire était voué à se développer, compte tenu des faibles marges désormais offertes par la route pour absorber l'augmentation du trafic, **M. Jean-Paul Emorine, président**, a souhaité que l'ouverture à la concurrence dynamise le transport ferroviaire de marchandises. Il a regretté, par ailleurs, l'abandon en 1997 du projet de liaison fluvial à grand gabarit entre le Rhin et le Rhône, qui aurait permis de faire face à l'engorgement prévisible du réseau routier.

M. François Gerbaud a tout d'abord constaté que le cabotage était à l'origine de distorsions de concurrence. Evoquant le rapport qu'il avait remis, avec M. Hubert Haenel, au Premier ministre, sur ce sujet, il s'est déclaré favorable au développement du fret ferroviaire, regrettant à cet égard les réactions de rejet manifestées par les cheminots français à l'occasion de la mise en circulation récente du premier train privé de marchandises en Moselle. Il a plaidé en faveur de la création d'une taxe, analogue à celles en vigueur en Allemagne et en Suisse, sur les camions étrangers transitant par la France sans y apporter de valeur ajoutée. Ayant également mis l'accent sur l'intérêt de développer le transport combiné, il a invité la commission des affaires économiques à prêter attention à ce sujet.

M. Gérard Bailly s'est tout d'abord fait l'écho de l'inquiétude exprimée par les salariés et les chefs d'entreprise du transport routier de son département face à l'intensification de la concurrence. Il a noté que le problème du niveau élevé des coûts de production, et en particulier du coût du travail, se posait à d'autres secteurs exposés à la concurrence étrangère, comme la lunetterie et la fabrication de jouets. Constatant l'augmentation récente du nombre de transporteurs étrangers sur les routes françaises, il s'est prononcé pour le développement du fret ferroviaire et a lui aussi regretté l'abandon du projet de canal Rhin-Rhône. Enfin, il a plaidé en faveur de la relance de grands programmes d'infrastructures ferroviaires, dans une perspective d'aménagement du territoire.

Après avoir mis en cause certains discours démagogiques entendus pendant la campagne référendaire, **M. Dominique Braye** a considéré que la « régression sociale » ne résidait pas dans l'allongement du temps de travail, mais dans la dégradation des conditions de travail induite par la mise en œuvre des 35 heures. Soulignant le retard de compétitivité de l'Union européenne par rapport aux autres ensembles régionaux à l'échelle mondiale, il a constaté

l'impossibilité d'une harmonisation européenne « vers le haut » et a plaidé en faveur de mesures réalistes.

Relevant que le contrôle des chauffeurs d'origine étrangère pratiquant le cabotage était rendu difficile par l'obstacle de la langue, **M. Yannick Texier, rapporteur pour avis**, a plaidé en faveur d'une meilleure maîtrise des langues étrangères par les corps de contrôle. S'agissant de la taxation des poids lourds en transit sur le territoire français, il a souligné que la directive européenne, dite « Euro-vignette », en cours de révision, permettrait d'avancer dans cette direction.

Après avoir souhaité que soit respectée la réponse des Français au référendum du 29 mai dernier, **M. Bruno Retailleau** a mis l'accent sur la concurrence déloyale liée à la pratique du cabotage. Mettant en cause le manque de contrôles et les lacunes de la réglementation applicable, il a appelé la commission des affaires économiques à prendre des initiatives dans ce domaine. Il a souhaité savoir, par ailleurs, si le décret de 2003 autorisant la location transfrontalière de véhicules avec chauffeur avait été rapporté.

Revenant sur le résultat négatif du référendum sur le traité constitutionnel et sur la crise de confiance qu'il reflétait, **M. Dominique Mortemousque** a estimé qu'un dossier tel que celui du transport routier devait donner l'occasion de relancer la concertation avec ses partenaires européens, mais également de mieux expliquer aux Français les enjeux de la concurrence à l'échelle européenne.

M. Benoît Huré a tout d'abord indiqué que les problèmes de distorsion de concurrence entre Etats membres se poseraient de plus en plus à l'avenir. Evoquant le poids des charges sociales en France, il s'est interrogé sur l'opportunité d'asseoir le financement de la politique sociale et environnementale sur le facteur travail. Enfin, il a suggéré d'inventer un dispositif inspiré des montants compensatoires monétaires afin, notamment, de corriger les distorsions de concurrence entre les Etats membres.

En réponse aux interventions des commissaires, **M. Yannick Texier, rapporteur pour avis**, a convenu que le message du 29 mai 2005 devait être entendu. Après avoir insisté sur la nécessité d'un renforcement des contrôles pour lutter contre le cabotage irrégulier, il a précisé que la location transfrontalière de véhicules avec chauffeurs avait été récemment interdite, mais que les contrats en cours demeuraient toutefois valables.

Puis la commission a donné, à la majorité, un avis favorable à l'adoption du rapport de M. Yannick Texier, le groupe socialiste votant contre.

ANNEXE I -

**ORDONNANCE N° 2004-1197 DU 12 NOVEMBRE 2004
PORTANT TRANSPOSITION DE DIRECTIVES
COMMUNAUTAIRES ET MODIFIANT LE CODE DU TRAVAIL
EN MATIÈRE D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE DANS
LE SECTEUR DES TRANSPORTS**

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DES TRANSPORTS, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DU TOURISME ET DE LA MER

Ordonnance n° 2004-1197 du 12 novembre 2004 portant transposition de directives communautaires et modifiant le code du travail en matière d'aménagement du temps de travail dans le secteur des transports

NOR: EQUX0400244R

Le Président de la République,

Sur le rapport du Premier ministre, du ministre de l'emploi, du travail et de la cohésion sociale et du ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer,

Vu la Constitution, notamment l'article 38 ;

Vu le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil du 20 décembre 1985 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route ;

Vu la directive 2000/34/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 2000 modifiant la directive 93/104/CE du Conseil concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail afin de couvrir les secteurs et activités exclus de ladite directive, dont les dispositions ont été reprises par 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 ;

Vu le code du travail ;

Vu la loi n° 98-461 du 13 juin 1998 d'orientation et d'incitation relative à la réduction du temps de travail ;

Vu la loi n° 2004-237 du 18 mars 2004 portant habilitation du Gouvernement à transposer par ordonnance des directives communautaires et à mettre en œuvre certaines dispositions du droit communautaire, notamment ses articles 1^{er} et 7 ;

Le Conseil d'Etat entendu ;

Le conseil des ministres entendu,

Ordonne :

Article 1^{er}

Le chapitre II du titre I^{er} du livre II du code du travail est complété par une section 7 ainsi rédigée :

« Section 7

« Dispositions particulières relatives à certains salariés du secteur des transports

« Art. L. 212-18. – Les dispositions de la présente section s'appliquent aux salariés des entreprises de transport routier, de navigation intérieure, de transport ferroviaire ainsi que des entreprises assurant la restauration et exploitant les places couchées dans les trains. Toutefois elles ne s'appliquent pas aux salariés, soumis à des règles spéciales, de la Société nationale des chemins de fer français, des entreprises exploitant des voies ferrées d'intérêt local, de la Régie autonome des transports parisiens et des entreprises de transport public urbain régulier de voyageurs.

« Des décrets, pris après consultation des organisations syndicales représentatives au plan national des employeurs et des salariés des secteurs d'activité mentionnés au premier alinéa et au vu, le cas échéant, des résultats des négociations intervenues entre ces dernières, déterminent les conditions dans lesquelles il peut être dérogé :

« 1° Pour l'ensemble des salariés de ces entreprises, aux dispositions de l'article L. 212-7-1, afin de permettre l'organisation de la durée du travail sous forme de cycles de travail d'une durée pouvant aller jusqu'à douze semaines et sans que la répartition du travail à l'intérieur d'un cycle se répète à l'identique d'un cycle à l'autre ;

« 2° Pour les salariés des entreprises de transport routier et de navigation intérieure :

« a) A l'article L. 212-5, pour la période de référence servant au décompte des heures supplémentaires, sans que la période de référence soit supérieure à trois mois ;

« b) A l'article L. 212-5-1, en vue de déterminer le droit à un repos compensateur en fonction du seul nombre des heures supplémentaires effectuées et porter à trois mois au plus le délai dans lequel ce repos doit être pris ;

« c) A l'article L. 212-7, en ce qui concerne la durée maximale hebdomadaire moyenne de travail, dans la limite de quarante-six heures par semaine, calculée sur une période de référence de trois mois.

« Il peut être dérogé, par convention ou accord collectif étendu ou par convention ou accord d'entreprise ou d'établissement à celles des dispositions de ces décrets qui sont relatives à l'aménagement et à la répartition des horaires de travail à l'intérieur de la semaine, aux conditions de recours aux astreintes, aux modalités de récupération des heures de travail perdues, à la période de référence sur laquelle est calculée la durée maximale hebdomadaire moyenne de travail et sont décomptées les heures supplémentaires, dans la limite de quatre mois, à l'amplitude de la journée de travail et aux coupures.

« Il peut être dérogé par convention ou accord collectif de branche étendu aux dispositions du deuxième alinéa de l'article L. 212-8 pour le personnel navigant travaillant sur des bateaux exploités en relèves.

« Art. L. 212-19. – Le second alinéa du II de l'article L. 212-15-3 relatif aux salariés itinérants non cadres n'est pas applicable aux salariés appartenant au personnel roulant des entreprises de transport routier. »

Article 2

Le chapitre III du titre I^{er} du livre II du code du travail est complété par une section 3 ainsi rédigée :

« Section 3

« Dispositions particulières relatives à certains salariés du secteur des transports

« Art. L. 213-11. – Les dispositions de la présente section s'appliquent aux salariés appartenant au personnel roulant ou navigant des entreprises de transport routier, de navigation intérieure, de transport ferroviaire ainsi que des entreprises assurant la restauration et exploitant les places couchées dans les trains. Toutefois, elles ne s'appliquent pas aux salariés, soumis à des règles spéciales, de la Société nationale des chemins de fer français, des entreprises exploitant des voies ferrées d'intérêt local, de la Régie autonome des transports parisiens et des entreprises de transport public urbain régulier de voyageurs.

« I. – Tout travail entre 22 heures et 5 heures est considéré comme travail de nuit.

« Une autre période de sept heures consécutives, comprise entre 21 heures et 7 heures mais comprenant en tout état de cause l'intervalle entre 24 heures et 5 heures, peut être substituée à la période fixée à l'alinéa précédent par une convention ou un accord collectif étendu ou une convention ou un accord d'entreprise ou d'établissement. A défaut d'accord et lorsque les caractéristiques particulières de l'activité de l'entreprise le justifient, cette substitution peut être autorisée par l'inspecteur du travail après consultation des délégués syndicaux et avis du comité d'entreprise ou des délégués du personnel s'ils existent.

« II. – La durée quotidienne de travail effectuée par un travailleur de nuit ne peut excéder huit heures en moyenne par période de vingt-quatre heures sur une période de référence définie par convention ou accord collectif étendu ou, à défaut, par décret en Conseil d'État pris après consultation des organisations syndicales représentatives au plan national des employeurs et des salariés des secteurs d'activité intéressés.

« Il peut être dérogé à la durée quotidienne de travail fixée à l'alinéa précédent par convention ou accord collectif étendu ou par convention ou accord d'entreprise ou d'établissement, sous réserve que ces conventions ou accords prévoient en contrepartie des périodes de repos compensateur dont ils déterminent la durée. Pour les personnels roulants des entreprises de transport ferroviaire et les personnels des entreprises assurant la restauration ainsi que l'exploitation des places couchées dans les trains, ces conventions ou accords doivent prévoir des périodes équivalentes de repos compensateur.

« III. – Lorsqu'un salarié appartenant au personnel roulant d'une entreprise de transport routier accomplit, sur une période de vingt-quatre heures, une partie de son travail dans l'intervalle compris entre 24 heures et 5 heures, la durée quotidienne de son travail ne peut excéder dix heures conformément au second alinéa de l'article L. 212-1. Il ne peut être dérogé à ces dispositions qu'en cas de circonstances exceptionnelles, dans des conditions et selon des modalités fixées par décret pris après consultation des organisations syndicales représentatives au plan national des employeurs et des salariés du secteur. »

Article 3

Au premier alinéa de l'article L. 122-25-1-1 du code du travail, les mots : « à l'article L. 213-2 » sont remplacés par les mots : « aux articles L. 213-2 et L. 213-11 ».

Aux deuxième et troisième alinéas de l'article L. 213-2 du code du travail, les mots : « à l'article L. 213-1-1 » et : « de l'article L. 213-1-1 » sont remplacés, respectivement, par les mots : « aux articles L. 213-1-1 et L. 213-11 » et : « des articles L. 213-1-1 et L. 213-11 ».

Article 4

Le chapitre préliminaire du titre II du livre II du code du travail est complété par un article L. 220-3 ainsi rédigé :

« *Art. L. 220-3.* – Les dispositions du présent article s’appliquent aux salariés des entreprises de transport routier, de navigation intérieure, de transport ferroviaire ainsi que des entreprises assurant la restauration et exploitant les places couchées dans les trains. Toutefois elles ne s’appliquent pas aux salariés, soumis à des règles spéciales, de la Société nationale des chemins de fer français, des entreprises exploitant des voies ferrées d’intérêt local, de la Régie autonome des transports parisiens et des entreprises de transport public urbain régulier de voyageurs.

« A défaut d’accord prévu à l’article L. 220-1 et lorsque les caractéristiques particulières de l’activité le justifient, un décret peut prévoir les conditions dans lesquelles il peut être dérogé à la durée minimale de repos quotidien fixée à onze heures consécutives.

« En outre, par dérogation à l’article L. 220-2, pour les personnels roulants ou navigants des entreprises relevant du premier alinéa ci-dessus à l’exception des entreprises de transport routier, une convention ou un accord collectif étendu ou une convention ou un accord d’entreprise ou d’établissement peut prévoir le remplacement de la période de pause par une période équivalente de repos compensateur attribuée au plus tard avant la fin de la journée suivante.

« Les salariés appartenant au personnel roulant des entreprises de transport routier bénéficient d’une pause d’au moins trente minutes lorsque le temps total de leur travail quotidien est supérieur à six heures, le temps de pause étant porté à au moins quarante-cinq minutes lorsque le temps total de leur travail quotidien est supérieur à neuf heures. Les pauses peuvent être subdivisées en périodes d’une durée d’au moins quinze minutes chacune. L’application de ces dispositions ne peut avoir pour effet de réduire les pauses dues à raison du temps de conduite en application du règlement (CEE) n° 3820/85 du 20 décembre 1985 relatif à l’harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route. »

Article 5

Le second alinéa de l’article L. 221-1 du code du travail est remplacé par les dispositions suivantes :

« Pour les salariés des entreprises de transport routier, de navigation intérieure, de transport ferroviaire et des entreprises assurant la restauration ainsi que l’exploitation des places couchées dans les trains, elles s’appliquent selon des modalités fixées par décret en Conseil d’Etat. Elles ne s’appliquent pas aux salariés, soumis à des règles spéciales, de la Société nationale des chemins de fer français, des entreprises exploitant des voies ferrées d’intérêt local, de la Régie autonome des transports parisiens et des entreprises de transport public urbain régulier de voyageurs. »

Article 6

L’article 7 de la loi du 13 juin 1998 susvisée est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Art. 7.* – Les dispositions des articles L. 220-1 et L. 220-2 du code du travail ne s’appliquent pas aux personnels navigants de l’aviation civile et aux personnels employés sur les navires. »

Article 7

Le Premier ministre, le ministre de l’emploi, du travail et de la cohésion sociale, le ministre de l’équipement, des transports, de l’aménagement du territoire, du tourisme et de la mer, le ministre délégué aux relations du travail et le secrétaire d’Etat aux transports et à la mer sont responsables, chacun en ce qui le concerne, de l’application de la présente ordonnance, qui sera publiée au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 12 novembre 2004.

JACQUES CHIRAC

Par le Président de la République :

Le Premier ministre,
JEAN-PIERRE RAFFARIN

*Le ministre de l’équipement, des transports,
de l’aménagement du territoire,
du tourisme et de la mer,*
GILLES DE ROBIEN

*Le ministre de l’emploi, du travail
et de la cohésion sociale,*
JEAN-LOUIS BORLOO

Le ministre délégué aux relations du travail,
GÉRARD LARCHER

*Le secrétaire d’Etat aux transports
et à la mer,*
FRANÇOIS GOULARD

ANNEXE II - LES DIRECTIVES

– Directive 2000/34/CE du Parlement européen et du conseil du 22 juin 2000 modifiant la directive 93/104/CE du Conseil concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail afin de couvrir les secteurs et activités exclus de ladite directive.

– Directive 2003/88/CE du Parlement européen et du conseil du 4 novembre 2003 concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail (cette directive s'est substituée à la directive 93/104, dans le droit communautaire en vigueur).

– Directive 2002/15/CE du Parlement européen et du conseil du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier.

DIRECTIVE 2000/34/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**du 22 juin 2000****modifiant la directive 93/104/CE du Conseil concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail afin de couvrir les secteurs et activités exclus de ladite directive**

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 137, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission ⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité économique et social ⁽²⁾,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ⁽³⁾, au vu du projet commun approuvé le 3 avril 2000 par le comité de conciliation,

considérant ce qui suit:

- (1) L'article 137 du traité prévoit que la Communauté soutient et complète l'action des États membres en vue d'améliorer le milieu de travail pour protéger la santé et la sécurité des travailleurs. Les directives adoptées sur la base dudit article doivent éviter d'imposer des contraintes administratives, financières et juridiques telles qu'elles contrarieraient la création et le développement de petites et moyennes entreprises.
- (2) La directive 93/104/CE du Conseil du 23 novembre 1993 concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail ⁽⁴⁾ fixe des prescriptions minimales de sécurité et de santé en matière d'aménagement du temps de travail, applicables aux périodes de repos journalier, aux temps de pause, au repos hebdomadaire, à la durée maximale hebdomadaire de travail, au congé annuel ainsi qu'à certains aspects du travail de nuit, du travail posté et du rythme de travail. Il convient de modifier cette directive pour les raisons suivantes.
- (3) Les transports routiers, aériens, ferroviaires, maritimes et fluviaux, la pêche maritime, les autres activités en mer ainsi que les activités des médecins en formation sont exclus du champ d'application de la directive 93/104/CE du Conseil.
- (4) Dans sa proposition du 20 septembre 1990, la Commission n'a exclu aucun secteur et aucune activité du champ d'application de la directive 93/104/CE, et dans son avis du 20 février 1991, le Parlement européen n'a accepté aucune exclusion de ce genre.
- (5) La santé et la sécurité des travailleurs doivent être protégées sur le lieu de travail, non pas parce qu'ils relèvent

d'un secteur particulier ou exercent une activité particulière, mais parce qu'il s'agit de travailleurs.

- (6) En ce qui concerne la législation sectorielle applicable aux travailleurs mobiles, une approche parallèle et complémentaire s'impose pour ce qui est des dispositions relatives à la sécurité des transports et à la santé et la sécurité des travailleurs concernés.
- (7) Il convient de tenir compte de la nature spécifique des activités en mer et des activités des médecins en formation.
- (8) La protection de la santé et de la sécurité des travailleurs mobiles dans les secteurs et activités exclus doit également être garantie.
- (9) Les dispositions existantes concernant le congé annuel et l'évaluation de la santé applicables au travail de nuit et au travail posté doivent être étendues aux travailleurs mobiles dans les secteurs et les activités exclus.
- (10) Les dispositions existantes en matière de temps de travail et de repos doivent être adaptées pour les travailleurs mobiles dans les secteurs et les activités exclus.
- (11) Tous les travailleurs doivent disposer de périodes de repos suffisantes. La notion de repos doit être exprimée en unités de temps, c'est-à-dire en jours, heures et/ou fractions de jour ou d'heure.
- (12) Un accord européen relatif au temps de travail des gens de mer a été mis en œuvre à l'aide d'une directive du Conseil ⁽⁵⁾, sur proposition de la Commission, conformément à l'article 139, paragraphe 2, du traité. En conséquence, les dispositions de la présente directive ne sont pas applicables aux gens de mer.
- (13) Dans le cas de ceux des «pêcheurs à la part» qui ont un statut d'employé, il appartient aux États membres de fixer, conformément à l'article 7 de la directive 93/104/CE du Conseil, les conditions d'obtention et d'octroi du congé annuel, y compris les modalités de paiement.
- (14) Les normes spécifiques prévues par d'autres instruments communautaires en ce qui concerne, par exemple, les périodes de repos, le temps de travail, le congé annuel et le travail de nuit de certaines catégories de travailleurs doivent prévaloir sur les dispositions de la directive 93/104/CE du Conseil telle que modifiée par la présente directive.

⁽¹⁾ JO C 43 du 17.2.1999, p. 1.

⁽²⁾ JO C 138 du 18.5.1999, p. 33.

⁽³⁾ Avis du Parlement européen du 14 avril 1999 (JO C 219 du 30.7.1999, p. 231), position commune du Conseil du 12 juillet 1999 (JO C 249 du 19.9.1999, p. 17) et décision du Parlement européen du 16 novembre 1999 (non encore parue au Journal officiel). Décision du Parlement européen du 17 mai 2000 et décision du Conseil du 18 mai 2000.

⁽⁴⁾ JO L 307 du 13.12.1993, p. 18.

⁽⁵⁾ Directive 1999/63/CE du Conseil du 21 juin 1999 concernant l'accord relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer, conclu par l'association des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération des syndicats des transports dans l'Union européenne (FST) (JO L 167 du 2.7.1999, p. 33).

- (15) À la lumière de la jurisprudence de la Cour de justice des Communautés européennes, la disposition concernant le repos du dimanche doit être supprimée.
- (16) Dans son arrêt dans l'affaire C-84/94, Royaume-Uni contre Conseil ⁽¹⁾, la Cour de justice a estimé que la directive 93/104/CE du Conseil était conforme aux principes de subsidiarité et de proportionnalité énoncés à l'article 5 du traité. Il n'y a aucune raison de supposer que ledit arrêt ne s'applique pas à des règles comparables concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail dans les secteurs et les activités exclus,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

La directive 93/104/CE est modifiée comme suit:

- 1) À l'article 1^{er}, le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. La présente directive s'applique à tous les secteurs d'activités, privés ou publics, au sens de l'article 2 de la directive 89/391/CEE, sans préjudice des articles 14 et 17 de la présente directive.

Sans préjudice de l'article 2, point 8, la présente directive ne s'applique pas aux gens de mer, tels que définis dans la directive 1999/63/CE du Conseil du 21 juin 1999 concernant l'accord relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer conclu par l'Association des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération des syndicats des transports dans l'Union européenne (EST) (*).

(*) JO L 167 du 2.7.1999, p. 33.»

- 2) À l'article 2, le texte suivant est ajouté:

«7. "travailleur mobile": tout travailleur faisant partie du personnel roulant ou navigant qui est au service d'une entreprise effectuant des services de transport de passagers ou de marchandises par route, air ou voie navigable;

8. "activité offshore": l'activité accomplie principalement sur une ou à partir d'une installation offshore (y compris les installations de forage), directement ou indirectement liée à l'exploration, à l'extraction ou à l'exploitation de ressources minérales, y compris les hydrocarbures, et la plongée en liaison avec de telles activités, effectuée à partir d'une installation offshore ou d'un navire;

9. "repos suffisant": le fait que les travailleurs disposent de périodes de repos régulières dont la durée est exprimée en unités de temps et qui sont suffisamment longues et continues pour éviter qu'ils ne se blessent eux-mêmes ou ne blessent leurs collègues ou d'autres personnes et qu'ils ne nuisent à leur santé, à court ou à plus long terme, par suite de la fatigue ou d'autres rythmes de travail irrégulier.»

- 3) À l'article 5, l'alinéa suivant est supprimé:

«La période minimale de repos visée au premier alinéa comprend, en principe, le dimanche.»

- 4) L'article 14 est remplacé par le texte suivant:

«Article 14

Dispositions communautaires plus spécifiques

La présente directive ne s'applique pas dans la mesure où d'autres instruments communautaires contiennent des prescriptions plus spécifiques en matière d'aménagement du temps de travail concernant certaines occupations ou activités professionnelles.»

- 5) À l'article 17, le point 2.1 est remplacé par le texte suivant:

«2.1. aux articles 3, 4, 5, 8 et 16:

a) pour les activités caractérisées par un éloignement entre le lieu de travail et le lieu de résidence du travailleur, comme les activités offshore, ou par un éloignement entre différents lieux de travail du travailleur;

b) pour les activités de garde, de surveillance et de permanence caractérisées par la nécessité d'assurer la protection des biens et des personnes, notamment lorsqu'il s'agit de gardiens ou de concierges ou d'entreprises de gardiennage;

c) pour les activités caractérisées par la nécessité d'assurer la continuité du service ou de la production, notamment lorsqu'il s'agit:

i) des services relatifs à la réception, au traitement et/ou aux soins donnés par des hôpitaux ou des établissements similaires, y compris les activités des médecins en formation, par des institutions résidentielles et par des prisons;

ii) des personnels travaillant dans les ports ou dans les aéroports;

iii) des services de presse, de radio, de télévision, de productions cinématographiques, des postes ou télécommunications, des services d'ambulance, de sapeurs-pompiers ou de protection civile;

iv) des services de production, de transmission et de distribution de gaz, d'eau ou d'électricité, des services de collecte des ordures ménagères ou des installations d'incinération;

v) des industries dans lesquelles le processus de travail ne peut être interrompu pour des raisons techniques;

vi) des activités de recherche et de développement;

vii) de l'agriculture;

viii) des travailleurs concernés par le transport de voyageurs sur des services de transport urbain régulier;

- d) en cas de surcroît prévisible d'activité, notamment:

i) dans l'agriculture;

ii) dans le tourisme;

iii) dans les services postaux;

⁽¹⁾ Recueil 1996, p. I-5755.

e) pour les personnes travaillant dans le secteur du transport ferroviaire:

- i) dont les activités sont intermittentes;
- ii) qui accomplissent leur temps de travail à bord des trains ou
- iii) dont les activités sont liées aux horaires de transport et à l'assurance de la continuité et de la régularité du trafic;».

6) À l'article 17, paragraphe 2, le texte suivant est ajouté:

«2.4. à l'article 6 et à l'article 16, paragraphe 2, dans le cas des médecins en formation:

- a) en ce qui concerne l'article 6, pour une période transitoire de cinq ans à partir du 1^{er} août 2004:
 - i) les États membres peuvent disposer d'un délai supplémentaire n'excédant pas deux années, si nécessaire, pour tenir compte de difficultés à respecter les dispositions sur le temps de travail en ce qui concerne leurs responsabilités en matière d'organisation et de prestation de services de santé et de soins médicaux. Au moins six mois avant la fin de la période transitoire, l'État membre concerné informe la Commission et lui expose ses raisons, de manière à ce qu'elle puisse émettre un avis, après les consultations appropriées, dans un délai de trois mois après la réception de ces informations. S'il ne se conforme pas à l'avis de la Commission, l'État membre justifie sa décision. La notification et la justification par l'État membre, ainsi que l'avis de la Commission, sont publiés au *Journal officiel des Communautés européennes* et sont transmis au Parlement européen;
 - ii) les États membres peuvent encore disposer d'un délai supplémentaire d'une année, si nécessaire, pour tenir compte de difficultés particulières à faire face aux responsabilités précitées. Ils respectent la procédure décrite au point i).

Dans le cadre de la période transitoire:

- iii) les États membres veillent à ce que, en aucun cas, le nombre d'heures de travail hebdomadaire ne dépasse une moyenne de 58 heures pendant les trois premières années de la période transitoire, une moyenne de 56 heures pendant les deux années suivantes et une moyenne de 52 heures pour toute période supplémentaire;
- iv) l'employeur consulte les représentants du personnel en temps utile afin de parvenir, si possible, à un accord sur les arrangements applicables pendant la période transitoire. Dans les limites fixées au point iii), cet

accord peut porter sur:

- le nombre moyen d'heures de travail hebdomadaire pendant la période transitoire et
- les mesures à prendre pour ramener le temps de travail hebdomadaire à une moyenne de 48 heures avant la fin de la période transitoire;

b) en ce qui concerne l'article 16, paragraphe 2, pour autant que la période de référence ne dépasse pas douze mois pendant la première partie de la période transitoire visée au point a) iii) et six mois par la suite.»

7) Les articles suivants sont ajoutés:

«Article 17 bis

Travailleurs mobiles et activité offshore

1. Les articles 3, 4, 5 et 8 ne s'appliquent pas aux travailleurs mobiles.
2. Les États membres prennent toutefois les mesures nécessaires pour garantir que ces travailleurs mobiles ont droit à un repos suffisant, sauf dans les circonstances prévues à l'article 17, point 2.2.
3. Sous réserve du respect des principes généraux concernant la protection de la sécurité et de la santé des travailleurs, et sous réserve d'une consultation de partenaires sociaux intéressés et d'efforts pour encourager toutes les formes pertinentes de dialogue social, y inclus la concertation si les parties le souhaitent, les États membres peuvent, pour des raisons objectives ou techniques ou pour des raisons ayant trait à l'organisation du travail, porter la période de référence visée à l'article 16, point 2, à douze mois pour les travailleurs qui accomplissent principalement une activité offshore.
4. Le 1^{er} août 2005, la Commission révisé, après avoir consulté les États membres et les employeurs et les travailleurs au niveau européen, la mise en œuvre des dispositions applicables aux travailleurs offshore sous l'aspect de la santé et de la sécurité en vue de présenter au besoin les modifications appropriées.

Article 17 ter

Travailleurs à bord des navires de pêche en mer

1. Les articles 3, 4, 5, 6 et 8 ne s'appliquent pas aux travailleurs à bord des navires de pêche en mer battant pavillon d'un État membre.
2. Les États membres prennent toutefois les mesures nécessaires pour garantir que tout travailleur à bord d'un navire de pêche en mer battant pavillon d'un État membre a droit à un repos suffisant et pour limiter le nombre d'heures de travail à une moyenne de 48 heures par semaine, calculée sur la base d'une période de référence ne dépassant pas douze mois.

3. Dans les limites fixées aux paragraphes 2, 4 et 5, les États membres prennent les mesures nécessaires pour garantir, compte tenu de la nécessité de protéger la sécurité et la santé de ces travailleurs:

- a) que les heures de travail sont limitées à un nombre maximal d'heures qui ne doit pas être dépassé dans une période donnée ou
- b) qu'un nombre minimal d'heures de repos est assuré dans une période donnée.

Le nombre maximal d'heures de travail ou le nombre minimal d'heures de repos sont précisés par des dispositions législatives, réglementaires ou administratives, par des conventions collectives ou des accords entre les partenaires sociaux.

4. Les limites pour les heures de travail ou de repos sont établies comme suit:

- a) le nombre maximal d'heures de travail ne dépasse pas:
 - i) 14 heures par période de vingt-quatre heures et
 - ii) 72 heures par période de sept joursou
- b) le nombre minimal d'heures de repos n'est pas inférieur à:
 - i) 10 heures par période de vingt-quatre heures et
 - ii) 77 heures par période de sept jours.

5. Les heures de repos ne peuvent être scindées en plus de deux périodes, dont l'une d'une durée d'au moins six heures, et l'intervalle entre deux périodes consécutives de repos ne doit pas dépasser quatorze heures.

6. Conformément aux principes généraux de protection de la santé et de la sécurité des travailleurs, et pour des raisons objectives ou techniques liées à l'organisation du travail, les États membres peuvent autoriser des dérogations, y compris en ce qui concerne l'établissement de périodes de référence, aux limites fixées aux paragraphes 2, 4 et 5. Ces dérogations doivent, dans la mesure du possible, être conformes aux normes fixées mais peuvent tenir compte de périodes de congé plus fréquentes ou plus longues, ou de l'octroi de congés compensatoires aux travailleurs. Ces dérogations peuvent être établies au moyen:

- i) de dispositions législatives, réglementaires et administratives, pour autant qu'une consultation, lorsqu'elle est possible, des représentants des employeurs et des travailleurs concernés ait lieu et que des efforts soient faits pour encourager toutes les formes pertinentes de dialogue social
- ou
- ii) de conventions collectives ou d'accords entre les partenaires sociaux.

7. Le capitaine d'un navire de pêche en mer a le droit d'exiger d'un travailleur à bord les heures de travail nécessaires à la sécurité immédiate du navire, des personnes à bord ou de la cargaison, ou en vue de porter secours à d'autres navires ou d'autres personnes en détresse en mer.

8. Les États membres peuvent prévoir que les travailleurs à bord des navires de pêche en mer qui, en vertu de la législation ou de la pratique nationale, ne peuvent pas être exploités pendant une période donnée de l'année civile supérieure à un mois prennent leur congé annuel conformément à l'article 7 pendant la période en question.»

Article 2

1. Les États membres adoptent les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 1^{er} août 2003, ou s'assurent que, d'ici cette date, les partenaires sociaux ont mis en place les dispositions nécessaires par voie d'accord, les États membres devant prendre toute disposition nécessaire leur permettant d'être à tout moment en mesure de garantir les résultats imposés par la présente directive. En ce qui concerne les médecins en formation, ce délai est fixé au 1^{er} août 2004. Ils en informent immédiatement la Commission.

2. Lorsque les États membres adoptent les dispositions visées au paragraphe 1, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

3. Sans préjudice du droit des États membres de développer, eu égard à l'évolution de la situation, des dispositions législatives, réglementaires ou contractuelles différentes dans le domaine du temps de travail, pour autant que les exigences minimales prévues dans la présente directive soient respectées, la mise en œuvre de la présente directive ne constitue pas une justification valable pour réduire le niveau général de protection des travailleurs.

4. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions de droit interne qu'ils ont déjà adoptées ou qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

Article 3

Au plus tard le 1^{er} août 2009, la Commission, après avoir consulté les États membres et les partenaires sociaux au niveau européen, examine le fonctionnement des dispositions en ce qui concerne les travailleurs à bord de navires de pêche en mer et vérifie en particulier si ces dispositions sont toujours appropriées, notamment pour ce qui est de la santé et de la sécurité, en vue de présenter au besoin les modifications appropriées.

Article 4

Au plus tard le 1^{er} août 2005, et après avoir consulté les États membres, les employeurs et les travailleurs au niveau européen, la Commission dresse le bilan du fonctionnement de ces dispositions pour ce qui concerne les travailleurs du secteur du transport de voyageurs sur des services de transport urbain régulier, afin de présenter au besoin les modifications appropriées afin d'assurer une approche cohérente et adaptée dans ce secteur.

Article 5

La présente directive entre en vigueur à la date de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Article 6

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Luxembourg, le 22 juin 2000.

Par le Parlement européen

La présidente

N. FONTAINE

Par le Conseil

Le président

J. SÓCRATES

Déclaration de la Commission concernant le repos dominical

La Commission déclare qu'elle fera le bilan de la situation dans les États membres en ce qui concerne la législation relative au repos dominical dans son prochain rapport sur la mise en œuvre de la directive sur le temps de travail (93/104/CE).

Déclaration de la Commission concernant la mise en œuvre de l'article 1^{er}, paragraphe 6

La Commission déclare que, avant de se prononcer, elle entend consulter les partenaires sociaux au niveau européen et les représentants des États membres en vue de faire connaître son avis trois mois après avoir reçu la notification de l'État membre.

DIRECTIVE 2003/88/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL
du 4 novembre 2003
concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 137, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ⁽²⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) La directive 93/104/CE du Conseil du 23 novembre 1993 concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail ⁽³⁾, qui fixe des prescriptions minimales de sécurité et de santé en matière d'aménagement du temps de travail, applicables aux périodes de repos journalier, aux temps de pause, au repos hebdomadaire, à la durée maximale hebdomadaire de travail, au congé annuel ainsi qu'à certains aspects du travail de nuit, du travail posté et du rythme de travail, a été modifiée de façon substantielle. Il convient, dans un souci de clarté, de procéder à une codification des dispositions en question.
- (2) L'article 137 du traité prévoit que la Communauté soutient et complète l'action des États membres en vue d'améliorer le milieu de travail pour protéger la santé et la sécurité des travailleurs. Les directives adoptées sur la base dudit article doivent éviter d'imposer des contraintes administratives, financières et juridiques telles qu'elles contrarieraient la création et le développement de petites et moyennes entreprises.
- (3) Les dispositions de la directive 89/391/CEE du Conseil du 12 juin 1989 concernant la mise en œuvre de mesures visant à promouvoir l'amélioration de la sécurité et de la santé des travailleurs au travail ⁽⁴⁾, restent pleinement applicables aux domaines couverts par la présente directive, sans préjudice des dispositions plus contraignantes et/ou spécifiques contenues dans celle-ci.
- (4) L'amélioration de la sécurité, de l'hygiène et de la santé des travailleurs au travail représente un objectif qui ne saurait être subordonné à des considérations de caractère purement économique.

- (5) Tous les travailleurs doivent disposer de périodes de repos suffisantes. La notion de repos doit être exprimée en unités de temps, c'est-à-dire en jours, heures et/ou fractions de jour ou d'heure. Les travailleurs de la Communauté doivent bénéficier de périodes minimales de repos — journalier, hebdomadaire et annuel — et de périodes de pause adéquates. Il convient, dans ce contexte, de prévoir également un plafond pour la durée de la semaine de travail.
- (6) Il convient de tenir compte des principes de l'Organisation internationale du travail en matière d'aménagement du temps de travail, y compris ceux concernant le travail de nuit.
- (7) Des études ont démontré que l'organisme humain est plus sensible pendant la nuit aux perturbations environnementales et à certaines formes pénibles d'organisation du travail et que de longues périodes de travail de nuit sont préjudiciables à la santé des travailleurs et peuvent compromettre leur sécurité au travail.
- (8) Il y a lieu de limiter la durée du travail de nuit, y compris les heures supplémentaires, et de prévoir que, en cas de recours régulier à des travailleurs de nuit, l'employeur informe de ce fait les autorités compétentes, sur leur demande.
- (9) Il est important que les travailleurs de nuit bénéficient d'une évaluation gratuite de leur santé préalablement à leur affectation et à intervalles réguliers par la suite et que, s'ils souffrent de problèmes de santé, ils soient transférés dans la mesure du possible au travail de jour pour lequel ils sont aptes.
- (10) La situation des travailleurs de nuit et des travailleurs postés exige que le niveau de leur protection en matière de sécurité et de santé soit adapté à la nature de leur travail et que les services et moyens de protection et de prévention soient organisés et fonctionnent d'une façon efficace.
- (11) Les modalités de travail peuvent avoir des effets préjudiciables sur la sécurité et la santé des travailleurs. L'organisation du travail selon un certain rythme doit tenir compte du principe général de l'adaptation du travail à l'homme.
- (12) Un accord européen relatif au temps de travail des gens de mer a été mis en œuvre à l'aide de la directive 1999/63/CE du Conseil du 21 juin 1999 concernant l'accord relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer, conclu par l'Association des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération des syndicats des transporteurs dans l'Union européenne (FST) ⁽⁵⁾, fondé sur l'article 139, paragraphe 2, du traité. En conséquence, les dispositions de la présente directive ne sont pas applicables aux gens de mer.

⁽¹⁾ JO C 61 du 14.3.2003, p. 123.

⁽²⁾ Avis du Parlement européen du 17 décembre 2002 (non encore paru au Journal officiel) et décision du Conseil du 22 septembre 2003.

⁽³⁾ JO L 307 du 13.12.1993, p. 18. Directive modifiée par la directive 2000/34/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 195 du 1.8.2000, p. 41).

⁽⁴⁾ JO L 183 du 29.6.1989, p. 1.

⁽⁵⁾ JO L 167 du 2.7.1999, p. 33.

- (13) Dans le cas de ceux des «pêcheurs à la part» qui ont un statut d'employé, il appartient aux États membres de fixer, conformément à la présente directive, les conditions d'obtention et d'octroi du congé annuel, y compris les modalités de paiement.
- (14) Les normes spécifiques prévues par d'autres instruments communautaires en ce qui concerne, par exemple, les périodes de repos, le temps de travail, le congé annuel et le travail de nuit de certaines catégories de travailleurs doivent prévaloir sur les dispositions de la présente directive.
- (15) Compte tenu des questions susceptibles d'être soulevées par l'aménagement du temps de travail, il convient de prévoir une certaine souplesse dans l'application de certaines dispositions de la présente directive, tout en assurant le respect des principes de la protection de la sécurité et de la santé des travailleurs.
- (16) Il convient de prévoir que certaines dispositions de la présente directive peuvent faire l'objet de dérogations, opérées, selon le cas, par les États membres ou les partenaires sociaux. En cas de dérogation, des périodes équivalentes de repos compensateur doivent, en règle générale, être accordées aux travailleurs concernés.
- (17) La présente directive ne doit pas porter atteinte aux obligations des États membres concernant les délais de transposition des directives indiqués à l'annexe I, partie B,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

CHAPITRE 1

CHAMP D'APPLICATION — DÉFINITIONS

Article premier

Objet et champ d'application

1. La présente directive fixe des prescriptions minimales de sécurité et de santé en matière d'aménagement du temps de travail.
2. La présente directive s'applique:
 - a) aux périodes minimales de repos journalier, de repos hebdomadaire et de congé annuel ainsi qu'au temps de pause et à la durée maximale hebdomadaire de travail, et
 - b) à certains aspects du travail de nuit, du travail posté et du rythme de travail.
3. La présente directive s'applique à tous les secteurs d'activités, privés ou publics, au sens de l'article 2 de la directive 89/391/CEE, sans préjudice des articles 14, 17, 18 et 19 de la présente directive.

Sans préjudice de l'article 2, paragraphe 8, la présente directive ne s'applique pas aux gens de mer, tels que définis dans la directive 1999/63/CE.

4. Les dispositions de la directive 89/391/CEE s'appliquent pleinement aux matières visées au paragraphe 2, sans préjudice des dispositions plus contraignantes et/ou spécifiques contenues dans la présente directive.

Article 2

Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

1. «temps de travail»: toute période durant laquelle le travailleur est au travail, à la disposition de l'employeur et dans l'exercice de son activité ou de ses fonctions, conformément aux législations et/ou pratiques nationales;
2. «période de repos»: toute période qui n'est pas du temps de travail;
3. «période nocturne»: toute période d'au moins sept heures, telle que définie par la législation nationale, comprenant en tout cas l'intervalle compris entre 24 heures et 5 heures;
4. «travailleur de nuit»:
 - a) d'une part, tout travailleur qui accomplit durant la période nocturne au moins trois heures de son temps de travail journalier accomplies normalement;
 - b) d'autre part, tout travailleur qui est susceptible d'accomplir, durant la période nocturne, une certaine partie de son temps de travail annuel, définie selon le choix de l'État membre concerné:
 - i) par la législation nationale, après consultation des partenaires sociaux, ou
 - ii) par des conventions collectives ou accords conclus entre partenaires sociaux au niveau national ou régional;
5. «travail posté»: tout mode d'organisation du travail en équipe selon lequel des travailleurs sont occupés successivement sur les mêmes postes de travail, selon un certain rythme, y compris le rythme rotatif, et qui peut être de type continu ou discontinu, entraînant pour les travailleurs la nécessité d'accomplir un travail à des heures différentes sur une période donnée de jours ou de semaines;
6. «travailleur posté»: tout travailleur dont l'horaire de travail s'inscrit dans le cadre du travail posté;
7. «travailleur mobile»: tout travailleur faisant partie du personnel roulant ou navigant qui est au service d'une entreprise effectuant des services de transport de passagers ou de marchandises par route, air ou voie navigable;
8. «activité offshore»: l'activité accomplie principalement sur une ou à partir d'une installation offshore (y compris les installations de forage), directement ou indirectement liée à l'exploration, à l'extraction ou à l'exploitation de ressources minérales, y compris les hydrocarbures, et la plongée en liaison avec de telles activités, effectuée à partir d'une installation offshore ou d'un navire;

9. «repos suffisant»: le fait que les travailleurs disposent de périodes de repos régulières dont la durée est exprimée en unités de temps et qui sont suffisamment longues et continues pour éviter qu'ils ne se blessent eux-mêmes ou ne blessent leurs collègues ou d'autres personnes et qu'ils ne nuisent à leur santé, à court ou à plus long terme, par suite de la fatigue ou d'autres rythmes de travail irrégulier.

CHAPITRE 2

PÉRIODES MINIMALES DE REPOS — AUTRES ASPECTS DE L'AMÉNAGEMENT DU TEMPS DE TRAVAIL

Article 3

Repos journalier

Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que tout travailleur bénéficie, au cours de chaque période de vingt-quatre heures, d'une période minimale de repos de onze heures consécutives.

Article 4

Temps de pause

Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que tout travailleur bénéficie, au cas où le temps de travail journalier est supérieur à six heures, d'un temps de pause dont les modalités, et notamment la durée et les conditions d'octroi, sont fixées par des conventions collectives ou accords conclus entre partenaires sociaux ou, à défaut, par la législation nationale.

Article 5

Repos hebdomadaire

Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que tout travailleur bénéficie, au cours de chaque période de sept jours, d'une période minimale de repos sans interruption de vingt-quatre heures auxquelles s'ajoutent les onze heures de repos journalier prévues à l'article 3.

Si des conditions objectives, techniques ou d'organisation du travail le justifient, une période minimale de repos de vingt-quatre heures pourra être retenue.

Article 6

Durée maximale hebdomadaire de travail

Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que, en fonction des impératifs de protection de la sécurité et de la santé des travailleurs:

- la durée hebdomadaire du travail soit limitée au moyen de dispositions législatives, réglementaires ou administratives ou de conventions collectives ou d'accords conclus entre partenaires sociaux;
- la durée moyenne de travail pour chaque période de sept jours n'exécède pas quarante-huit heures, y compris les heures supplémentaires.

Article 7

Congé annuel

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que tout travailleur bénéficie d'un congé annuel payé d'au moins quatre semaines, conformément aux conditions d'obtention et d'octroi prévues par les législations et/ou pratiques nationales.

2. La période minimale de congé annuel payé ne peut être remplacée par une indemnité financière, sauf en cas de fin de relation de travail.

CHAPITRE 3

TRAVAIL DE NUIT — TRAVAIL POSTÉ — RYTHME DE TRAVAIL

Article 8

Durée du travail de nuit

Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que:

- le temps de travail normal des travailleurs de nuit ne dépasse pas huit heures en moyenne par période de vingt-quatre heures;
- les travailleurs de nuit dont le travail comporte des risques particuliers ou des tensions physiques ou mentales importantes ne travaillent pas plus de huit heures au cours d'une période de vingt-quatre heures durant laquelle ils effectuent un travail de nuit.

Aux fins du point b), le travail comportant des risques particuliers ou des tensions physiques ou mentales importantes est défini par les législations et/ou pratiques nationales ou par des conventions collectives ou accords conclus entre partenaires sociaux, compte tenu des effets et des risques inhérents au travail de nuit.

Article 9

Évaluation de la santé et transfert au travail de jour des travailleurs de nuit

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que:

- les travailleurs de nuit bénéficient d'une évaluation gratuite de leur santé, préalablement à leur affectation et à intervalles réguliers par la suite;
- les travailleurs de nuit souffrant de problèmes de santé reconnus, liés au fait que ces travailleurs accomplissent un travail de nuit, soient transférés, chaque fois que cela est possible, à un travail de jour pour lequel ils sont aptes.

2. L'évaluation gratuite de santé visée au paragraphe 1, point a), doit respecter le secret médical.

3. L'évaluation gratuite de santé visée au paragraphe 1, point a), peut faire partie d'un système national de santé.

*Article 10***Garanties pour travail en période nocturne**

Les États membres peuvent subordonner le travail de certaines catégories de travailleurs de nuit à certaines garanties, dans des conditions fixées par les législations et/ou pratiques nationales, pour des travailleurs qui courent un risque de sécurité ou de santé lié au travail durant la période nocturne.

*Article 11***Information en cas de recours régulier aux travailleurs de nuit**

Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que l'employeur qui a régulièrement recours à des travailleurs de nuit informe de ce fait les autorités compétentes, sur leur demande.

*Article 12***Protection en matière de sécurité et de santé**

Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que:

- a) les travailleurs de nuit et les travailleurs postés bénéficient d'un niveau de protection en matière de sécurité et de santé, adapté à la nature de leur travail;
- b) les services ou moyens appropriés de protection et de prévention en matière de sécurité et de santé des travailleurs de nuit et des travailleurs postés soient équivalents à ceux applicables aux autres travailleurs et soient disponibles à tout moment.

*Article 13***Rythme de travail**

Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que l'employeur qui envisage d'organiser le travail selon un certain rythme tienne compte du principe général de l'adaptation du travail à l'homme, notamment en vue d'atténuer le travail monotone et le travail cadencé en fonction du type d'activité et des exigences en matière de sécurité et de santé, particulièrement en ce qui concerne les pauses pendant le temps de travail.

CHAPITRE 4

DISPOSITIONS DIVERSES*Article 14***Dispositions communautaires plus spécifiques**

La présente directive ne s'applique pas dans la mesure où d'autres instruments communautaires contiennent des prescriptions plus spécifiques en matière d'aménagement du temps de travail concernant certaines occupations ou activités professionnelles.

*Article 15***Dispositions plus favorables**

La présente directive ne porte pas atteinte à la faculté des États membres d'appliquer ou d'introduire des dispositions législatives, réglementaires ou administratives plus favorables à la protection de la sécurité et de la santé des travailleurs ou de favoriser ou de permettre l'application de conventions collectives ou d'accords conclus entre partenaires sociaux plus favorables à la protection de la sécurité et de la santé des travailleurs.

*Article 16***Périodes de référence**

Les États membres peuvent prévoir:

- a) pour l'application de l'article 5 (repos hebdomadaire), une période de référence ne dépassant pas quatorze jours;
- b) pour l'application de l'article 6 (durée maximale hebdomadaire de travail), une période de référence ne dépassant pas quatre mois.

Les périodes de congé annuel payé, accordé conformément à l'article 7, et les périodes de congé de maladie ne sont pas prises en compte ou sont neutres pour le calcul de la moyenne;

- c) pour l'application de l'article 8 (durée du travail de nuit), une période de référence définie après consultation des partenaires sociaux ou par des conventions collectives ou accords conclus au niveau national ou régional entre partenaires sociaux.

Si la période minimale de repos hebdomadaire de vingt-quatre heures exigée par l'article 5 tombe dans cette période de référence, elle n'est pas prise en compte pour le calcul de la moyenne.

CHAPITRE 5

DÉROGATIONS ET EXCEPTIONS*Article 17***Déroгations**

1. Dans le respect des principes généraux de la protection de la sécurité et de la santé des travailleurs, les États membres peuvent déroger aux articles 3 à 6, 8 et 16 lorsque la durée du temps de travail, en raison des caractéristiques particulières de l'activité exercée, n'est pas mesurée et/ou prédéterminée ou peut être déterminée par les travailleurs eux-mêmes, et notamment lorsqu'il s'agit:

- a) de cadres dirigeants ou d'autres personnes ayant un pouvoir de décision autonome;
- b) de main-d'œuvre familiale, ou
- c) de travailleurs dans le domaine liturgique des églises et des communautés religieuses.

2. Les dérogations prévues aux paragraphes 3, 4 et 5 peuvent être adoptées par voie législative, réglementaire et administrative ou par voie de conventions collectives ou d'accords conclus entre partenaires sociaux, à condition que des périodes équivalentes de repos compensateur soient accordées aux travailleurs concernés ou que, dans des cas exceptionnels dans lesquels l'octroi de telles périodes équivalentes de repos compensateur n'est pas possible pour des raisons objectives, une protection appropriée soit accordée aux travailleurs concernés.

3. Conformément au paragraphe 2 du présent article, il peut être dérogé aux articles 3, 4, 5, 8 et 16:

- a) pour les activités caractérisées par un éloignement entre le lieu de travail et le lieu de résidence du travailleur, comme les activités *offshore*, ou par un éloignement entre différents lieux de travail du travailleur;
- b) pour les activités de garde, de surveillance et de permanence caractérisées par la nécessité d'assurer la protection des biens et des personnes, notamment lorsqu'il s'agit de gardiens ou de concierges ou d'entreprises de gardiennage;
- c) pour les activités caractérisées par la nécessité d'assurer la continuité du service ou de la production, notamment lorsqu'il s'agit:
 - i) des services relatifs à la réception, au traitement et/ou aux soins donnés par des hôpitaux ou des établissements similaires, y compris les activités des médecins en formation, par des institutions résidentielles et par des prisons;
 - ii) des personnels travaillant dans les ports ou dans les aéroports;
 - iii) des services de presse, de radio, de télévision, de productions cinématographiques, des postes ou télécommunications, des services d'ambulance, de sapeurs-pompiers ou de protection civile;
 - iv) des services de production, de transmission et de distribution de gaz, d'eau ou d'électricité, des services de collecte des ordures ménagères ou des installations d'incinération;
 - v) des industries dans lesquelles le processus de travail ne peut être interrompu pour des raisons techniques;
 - vi) des activités de recherche et de développement;
 - vii) de l'agriculture;
 - viii) des travailleurs concernés par le transport de voyageurs sur des services de transport urbain régulier;
- d) en cas de surcroît prévisible d'activité, notamment:
 - i) dans l'agriculture;
 - ii) dans le tourisme;
 - iii) dans les services postaux;
- e) pour les personnes travaillant dans le secteur du transport ferroviaire:
 - i) dont les activités sont intermittentes;
 - ii) qui accomplissent leur temps de travail à bord des trains, ou
 - iii) dont les activités sont liées aux horaires de transport et à l'assurance de la continuité et de la régularité du trafic;

f) dans les circonstances visées à l'article 5, paragraphe 4, de la directive 89/391/CEE;

g) en cas d'accident ou de risque d'accident imminent.

4. Conformément au paragraphe 2 du présent article, il peut être dérogé aux articles 3 et 5:

- a) pour les activités du travail posté, chaque fois que le travailleur change d'équipe et ne peut bénéficier entre la fin d'une équipe et le début de la suivante de périodes de repos journalier et/ou hebdomadaire;
- b) pour les activités caractérisées par des périodes de travail fractionnées dans la journée, notamment des personnels occupés aux activités de nettoyage.

5. Conformément au paragraphe 2 du présent article, il peut être dérogé à l'article 6 et à l'article 16, point b), dans le cas des médecins en formation, dans les conditions fixées du deuxième au septième alinéa du présent paragraphe.

En ce qui concerne l'article 6, les dérogations visées au premier alinéa sont autorisées pour une période transitoire de cinq ans à partir du 1^{er} août 2004.

Les États membres peuvent disposer d'un délai supplémentaire n'excédant pas deux années, si nécessaire, pour tenir compte de difficultés à respecter les dispositions sur le temps de travail en ce qui concerne leurs responsabilités en matière d'organisation et de prestation de services de santé et de soins médicaux. Au moins six mois avant la fin de la période transitoire, l'État membre concerné informe la Commission et lui expose ses raisons, de manière à ce qu'elle puisse émettre un avis, après les consultations appropriées, dans un délai de trois mois après la réception de ces informations. S'il ne se conforme pas à l'avis de la Commission, l'État membre justifie sa décision. La notification et la justification par l'État membre, ainsi que l'avis de la Commission, sont publiés au *Journal officiel de l'Union européenne* et sont transmis au Parlement européen.

Les États membres peuvent encore disposer d'un délai supplémentaire d'une année, si nécessaire, pour tenir compte de difficultés particulières à faire face aux responsabilités visées au troisième alinéa. Ils respectent la procédure décrite audit alinéa.

Les États membres veillent à ce que, en aucun cas, le nombre d'heures de travail hebdomadaire ne dépasse une moyenne de cinquante-huit heures pendant les trois premières années de la période transitoire, une moyenne de cinquante-six heures pendant les deux années suivantes et une moyenne de cinquante-deux heures pour toute période supplémentaire.

L'employeur consulte les représentants du personnel en temps utile afin de parvenir, si possible, à un accord sur les arrangements applicables pendant la période transitoire. Dans les limites fixées au cinquième alinéa, cet accord peut porter sur:

- a) le nombre moyen d'heures de travail hebdomadaire pendant la période transitoire, et
- b) les mesures à prendre pour ramener le temps de travail hebdomadaire à une moyenne de quarante-huit heures avant la fin de la période transitoire.

En ce qui concerne l'article 16, point b), les dérogations visées au premier alinéa sont autorisées pour autant que la période de référence ne dépasse pas douze mois pendant la première partie de la période transitoire visée au cinquième alinéa et six mois par la suite.

Article 18

Dérogations par voie de conventions collectives

Il peut être dérogé aux articles 3, 4, 5, 8 et 16 par voie de conventions collectives ou d'accords conclus entre partenaires sociaux au niveau national ou régional ou, en conformité avec les règles fixées par ces partenaires sociaux, par voie de conventions collectives ou d'accords conclus entre partenaires sociaux à un niveau inférieur.

Les États membres dans lesquels juridiquement il n'existe pas de système assurant la conclusion de conventions collectives ou d'accords conclus entre partenaires sociaux au niveau national ou régional, dans les matières couvertes par la présente directive, ou les États membres dans lesquels il existe un cadre législatif spécifique à cette fin et dans les limites de celui-ci, peuvent, conformément aux législations et/ou pratiques nationales, permettre des dérogations aux articles 3, 4, 5, 8 et 16 par voie de conventions collectives ou d'accords conclus entre partenaires sociaux au niveau collectif approprié.

Les dérogations prévues aux premier et deuxième alinéas ne sont admises qu'à condition que des périodes équivalentes de repos compensateur soient accordées aux travailleurs concernés ou que, dans des cas exceptionnels dans lesquels l'octroi de telles périodes de repos compensateur n'est pas possible pour des raisons objectives, une protection appropriée soit accordée aux travailleurs concernés.

Les États membres peuvent prévoir des règles:

- a) pour l'application du présent article par des partenaires sociaux, et
- b) pour l'extension des dispositions des conventions collectives ou accords conclus en conformité avec le présent article à d'autres travailleurs, conformément aux législations et/ou pratiques nationales.

Article 19

Limitations aux dérogations aux périodes de référence

La faculté de déroger à l'article 16, point b), prévue à l'article 17, paragraphe 3, et à l'article 18 ne peut avoir pour effet l'établissement d'une période de référence dépassant six mois.

Toutefois, les États membres ont la faculté, tout en respectant les principes généraux de la protection de la sécurité et de la santé des travailleurs, de permettre que, pour des raisons objectives ou techniques ou pour des raisons ayant trait à l'organisation du travail, les conventions collectives ou accords conclus entre partenaires sociaux fixent des périodes de référence ne dépassant en aucun cas douze mois.

Avant le 23 novembre 2003, le Conseil, sur la base d'une proposition de la Commission, accompagnée d'un rapport d'évaluation, réexamine les dispositions du présent article et décide des suites à y donner.

Article 20

Travailleurs mobiles et activité offshore

1. Les articles 3, 4, 5 et 8 ne s'appliquent pas aux travailleurs mobiles.

Les États membres prennent toutefois les mesures nécessaires pour garantir que ces travailleurs mobiles ont droit à un repos suffisant, sauf dans les circonstances prévues à l'article 17, paragraphe 3, points f) et g).

2. Sous réserve du respect des principes généraux concernant la protection de la sécurité et de la santé des travailleurs, et sous réserve d'une consultation des partenaires sociaux intéressés et d'efforts pour encourager toutes les formes pertinentes de dialogue social, y inclus la concertation si les parties le souhaitent, les États membres peuvent, pour des raisons objectives ou techniques ou pour des raisons ayant trait à l'organisation du travail, porter la période de référence visée à l'article 16, point b), à douze mois pour les travailleurs qui accomplissent principalement une activité offshore.

3. Au plus tard le 1^{er} août 2005, la Commission révisé, après avoir consulté les États membres et les employeurs et les travailleurs au niveau européen, le fonctionnement des dispositions applicables aux travailleurs offshore sous l'aspect de la santé et de la sécurité afin de présenter au besoin les modifications appropriées.

Article 21

Travailleurs à bord des navires de pêche en mer

1. Les articles 3 à 6 et 8 ne s'appliquent pas aux travailleurs à bord des navires de pêche en mer battant pavillon d'un État membre.

Les États membres prennent toutefois les mesures nécessaires pour garantir que tout travailleur à bord d'un navire de pêche en mer battant pavillon d'un État membre a droit à un repos suffisant et pour limiter le nombre d'heures de travail à une moyenne de quarante-huit heures par semaine, calculée sur la base d'une période de référence ne dépassant pas douze mois.

2. Dans les limites fixées au paragraphe 1, deuxième alinéa, et aux paragraphes 3 et 4, les États membres prennent les mesures nécessaires pour garantir, compte tenu de la nécessité de protéger la sécurité et la santé de ces travailleurs:

- a) que les heures de travail sont limitées à un nombre maximal d'heures qui ne doit pas être dépassé dans une période donnée, ou
- b) qu'un nombre minimal d'heures de repos est assuré dans une période donnée.

Le nombre maximal d'heures de travail ou le nombre minimal d'heures de repos sont précisés par des dispositions législatives, réglementaires ou administratives, par des conventions collectives ou des accords entre les partenaires sociaux.

3. Les limites pour les heures de travail ou de repos sont établies comme suit:

- a) le nombre maximal d'heures de travail ne dépasse pas:
 - i) quatorze heures par période de vingt-quatre heures et
 - ii) soixante-douze heures par période de sept jours,

ou

- b) le nombre minimal d'heures de repos n'est pas inférieur à:
 - i) dix heures par période de vingt-quatre heures et
 - ii) soixante-dix-sept heures par période de sept jours.

4. Les heures de repos ne peuvent être scindées en plus de deux périodes, dont l'une d'une durée d'au moins six heures, et l'intervalle entre deux périodes consécutives de repos ne doit pas dépasser quatorze heures.

5. Conformément aux principes généraux de protection de la santé et de la sécurité des travailleurs, et pour des raisons objectives ou techniques ou pour des raisons ayant trait à l'organisation du travail, les États membres peuvent autoriser des dérogations, y compris en ce qui concerne l'établissement de périodes de référence, aux limites fixées au paragraphe 1, deuxième alinéa, et aux paragraphes 3 et 4. Ces dérogations doivent, dans la mesure du possible, être conformes aux normes fixées mais peuvent tenir compte de périodes de congé plus fréquentes ou plus longues, ou de l'octroi de congés compensatoires aux travailleurs. Ces dérogations peuvent être établies au moyen:

- a) de dispositions législatives, réglementaires et administratives, pour autant qu'une consultation, lorsqu'elle est possible, des représentants des employeurs et des travailleurs concernés ait lieu et que des efforts soient faits pour encourager toutes les formes pertinentes de dialogue social, ou
- b) de conventions collectives ou d'accords entre les partenaires sociaux.

6. Le capitaine d'un navire de pêche en mer a le droit d'exiger d'un travailleur à bord les heures de travail nécessaires à la sécurité immédiate du navire, des personnes à bord ou de la cargaison, ou en vue de porter secours à d'autres navires ou d'autres personnes en détresse en mer.

7. Les États membres peuvent prévoir que les travailleurs à bord des navires de pêche en mer qui, en vertu de la législation ou de la pratique nationale, ne peuvent pas être exploités pendant une période donnée de l'année civile supérieure à un mois prennent leur congé annuel conformément à l'article 7 pendant la période en question.

Article 22

Dispositions diverses

1. Un État membre a la faculté de ne pas appliquer l'article 6 tout en respectant les principes généraux de la protection de la sécurité et de la santé des travailleurs et à condition qu'il assure, par les mesures nécessaires prises à cet effet, que:

- a) aucun employeur ne demande à un travailleur de travailler plus de quarante-huit heures au cours d'une période de sept jours, calculée comme moyenne de la période de référence visée à l'article 16, point b), à moins qu'il ait obtenu l'accord du travailleur pour effectuer un tel travail;

b) aucun travailleur ne puisse subir aucun préjudice du fait qu'il n'est pas disposé à donner son accord pour effectuer un tel travail;

c) l'employeur tienne des registres mis à jour de tous les travailleurs qui effectuent un tel travail;

d) les registres soient mis à la disposition des autorités compétentes qui peuvent interdire ou restreindre, pour des raisons de sécurité et/ou de santé des travailleurs, la possibilité de dépasser la durée maximale hebdomadaire de travail;

e) l'employeur, sur demande des autorités compétentes, donne à celles-ci des informations sur les accords donnés par les travailleurs pour effectuer un travail dépassant quarante-huit heures au cours d'une période de sept jours, calculée comme moyenne de la période de référence visée à l'article 16, point b).

Avant le 23 novembre 2003, le Conseil, sur la base d'une proposition de la Commission, accompagnée d'un rapport d'évaluation, réexamine les dispositions du présent paragraphe et décide des suites à y donner.

2. Les États membres ont la faculté, en ce qui concerne l'application de l'article 7, de faire usage d'une période transitoire maximale de trois ans à compter du 23 novembre 1996, à condition que pendant cette période transitoire:

- a) tout travailleur bénéficie d'un congé annuel payé de trois semaines, conformément aux conditions d'obtention et d'octroi prévues par les législations et/ou pratiques nationales, et
- b) la période de trois semaines de congé annuel payé ne puisse être remplacée par une indemnité financière, sauf en cas de fin de relation de travail.

3. Si les États membres exercent l'une ou l'autre des facultés prévues au présent article, ils en informent immédiatement la Commission.

CHAPITRE 6

DISPOSITIONS FINALES

Article 23

Niveau de protection

Sans préjudice du droit des États membres de développer, eu égard à l'évolution de la situation, des dispositions législatives, réglementaires et contractuelles différentes dans le domaine du temps de travail, pour autant que les exigences minimales prévues dans la présente directive soient respectées, la mise en œuvre de la présente directive ne constitue pas une justification valable pour la régression du niveau général de protection des travailleurs.

*Article 24***Rapports**

1. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions de droit interne qu'ils ont déjà adoptées ou qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

2. Les États membres font rapport à la Commission tous les cinq ans sur la mise en œuvre pratique des dispositions de la présente directive, en indiquant les points de vue des partenaires sociaux.

La Commission en informe le Parlement européen, le Conseil, le Comité économique et social européen et le comité consultatif pour la sécurité, l'hygiène et la protection de la santé sur le lieu de travail.

3. À partir du 23 novembre 1996, la Commission présente tous les cinq ans au Parlement européen, au Conseil et au Comité économique et social européen un rapport sur la mise en œuvre de la présente directive en tenant compte des articles 22 et 23 et des paragraphes 1 et 2 du présent article.

*Article 25***Examen du fonctionnement des dispositions en ce qui concerne les travailleurs à bord de navires de pêche en mer**

Au plus tard le 1^{er} août 2009, la Commission, après avoir consulté les États membres et les partenaires sociaux au niveau européen, examine le fonctionnement des dispositions en ce qui concerne les travailleurs à bord de navires de pêche en mer et vérifie en particulier si ces dispositions sont toujours appropriées, notamment pour ce qui est de la santé et de la sécurité, en vue de présenter au besoin les modifications appropriées.

*Article 26***Examen du fonctionnement des dispositions en ce qui concerne les travailleurs du secteur du transport de voyageurs**

Au plus tard le 1^{er} août 2005, et après avoir consulté les États membres, les employeurs et les travailleurs au niveau européen, la Commission examine le fonctionnement de ces dispositions en ce qui concerne les travailleurs du secteur du transport de voyageurs sur des services de transport urbain régulier, afin de présenter au besoin les modifications appropriées afin d'assurer une approche cohérente et adaptée dans ce secteur.

*Article 27***Abrogation**

1. La directive 93/104/CE (telle que modifiée par la directive figurant à l'annexe I, partie A) est abrogée, sans préjudice des obligations des États membres en ce qui concerne les délais de transposition figurant à l'annexe I, partie B.

2. Les références faites à la directive abrogée s'entendent comme faites à la présente directive et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe II.

*Article 28***Entrée en vigueur**

La présente directive entre en vigueur le 2 août 2004.

*Article 29***Destinataires**

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 4 novembre 2003.

Par le Parlement européen

Le président

P. COX

Par le Conseil

Le président

G. TREMONTI

ANNEXE I

PARTIE A

DIRECTIVE ABROGÉE, AVEC SA MODIFICATION

(visées à l'article 27)

Directive 93/104/CE du Conseil

(JO L 307 du 13.12.1993, p. 18)

Directive 2000/34/CE du Parlement européen et du Conseil

(JO L 195 du 1.8.2000, p. 41)

PARTIE B

DÉLAIS DE TRANSPOSITION

(visés à l'article 27)

Directive	Date limite de transposition
93/104/CE	23 novembre 1996
2000/34/CE	1 ^{er} août 2003 ⁽¹⁾

⁽¹⁾ 1^{er} août 2004 dans le cas des médecins en formation. Voir article 2 de la directive 2000/34/CE.

ANNEXE II

TABLEAU DE CORRESPONDANCE

Directive 93/104/CE	Présente directive
Articles 1 ^{er} à 5	Articles 1 ^{er} à 5
Article 6, partie introductive	Article 6, partie introductive
Article 6, point 1	Article 6, point a)
Article 6, point 2	Article 6, point b)
Article 7	Article 7
Article 8, partie introductive	Article 8, partie introductive
Article 8, point 1	Article 8, point a)
Article 8, point 2	Article 8, point b)
Articles 9, 10 et 11	Articles 9, 10 et 11
Article 12, partie introductive	Article 12, partie introductive
Article 12, point 1	Article 12, point a)
Article 12, point 2	Article 12, point b)
Articles 13, 14 et 15	Articles 13, 14 et 15
Article 16, partie introductive	Article 16, partie introductive
Article 16, point 1	Article 16, point a)
Article 16, point 2	Article 16, point b)
Article 16, point 3	Article 16, point c)
Article 17, paragraphe 1	Article 17, paragraphe 1
Article 17, paragraphe 2, partie introductive	Article 17, paragraphe 2
Article 17, paragraphe 2, point 2.1	Article 17, paragraphe 3, points a) à e)
Article 17, paragraphe 2, point 2.2	Article 17, paragraphe 3, points f) et g)
Article 17, paragraphe 2, point 2.3	Article 17, paragraphe 4
Article 17, paragraphe 2, point 2.4	Article 17, paragraphe 5
Article 17, paragraphe 3	Article 18
Article 17, paragraphe 4	Article 19
Article 17 bis, paragraphe 1	Article 20, paragraphe 1, premier alinéa
Article 17 bis, paragraphe 2	Article 20, paragraphe 1, deuxième alinéa
Article 17 bis, paragraphe 3	Article 20, paragraphe 2
Article 17 bis, paragraphe 4	Article 20, paragraphe 3
Article 17 ter, paragraphe 1	Article 21, paragraphe 1, premier alinéa
Article 17 ter, paragraphe 2	Article 21, paragraphe 1, deuxième alinéa
Article 17 ter, paragraphe 3	Article 21, paragraphe 2
Article 17 ter, paragraphe 4	Article 21, paragraphe 3
Article 17 ter, paragraphe 5	Article 21, paragraphe 4
Article 17 ter, paragraphe 6	Article 21, paragraphe 5
Article 17 ter, paragraphe 7	Article 21, paragraphe 6
Article 17 ter, paragraphe 8	Article 21, paragraphe 7
Article 18, paragraphe 1, point a)	—
Article 18, paragraphe 1, point b) i)	Article 22, paragraphe 1
Article 18, paragraphe 1, point b) ii)	Article 22, paragraphe 2
Article 18, paragraphe 1, point c)	Article 22, paragraphe 3
Article 18, paragraphe 2	—
Article 18, paragraphe 3	Article 23
Article 18, paragraphe 4	Article 24, paragraphe 1

Directive 93/104/CE	Présente directive
Article 18, paragraphe 5	Article 24, paragraphe 2
Article 18, paragraphe 6	Article 24, paragraphe 3
—	Article 25 ⁽¹⁾
—	Article 26 ⁽²⁾
—	Article 27
—	Article 28
Article 19	Article 29
—	Annexe I
—	Annexe II

⁽¹⁾ Directive 2000/34/CE, article 3.

⁽²⁾ Directive 2000/34/CE, article 4.

DIRECTIVE 2002/15/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**du 11 mars 2002****relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier**

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 71 et son article 137, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission ⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité économique et social ⁽²⁾,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ⁽³⁾, au vu du projet commun approuvé par le comité de conciliation le 16 janvier 2002,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil du 20 décembre 1985 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route ⁽⁴⁾ fixe des règles communes concernant les temps de conduite et de repos des conducteurs. Ledit règlement ne couvre pas les autres aspects de la durée du travail dans le transport routier.
- (2) La directive 93/104/CE du Conseil du 23 novembre 1993 concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail ⁽⁵⁾ permet d'adopter des prescriptions plus spécifiques en matière d'aménagement du temps de travail. Compte tenu de son caractère sectoriel, les dispositions de la présente directive prévalent sur la directive 93/104/CE en application de l'article 14 de cette dernière.
- (3) En dépit de négociations intensives entre les partenaires sociaux, il n'a pas été possible de parvenir à un accord au sujet des travailleurs mobiles dans le transport routier.
- (4) Il est, par conséquent, nécessaire de prévoir un ensemble de prescriptions plus spécifiques relatives à la durée du travail pour les transports routiers visant à assurer la sécurité des transports ainsi que la santé et la sécurité des personnes concernées.
- (5) Étant donné que les objectifs de l'action envisagée ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres et peuvent donc, en raison des dimensions ou des effets de l'action, être mieux réalisés au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la

présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

- (6) Le champ d'application de la présente directive couvre uniquement les travailleurs mobiles employés par une entreprise de transport établie dans un État membre qui participent à des activités mobiles de transport routier couvertes par le règlement (CEE) n° 3820/85 ou, à défaut, par l'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR).
- (7) Il convient de préciser que les travailleurs mobiles exclus du champ d'application de la présente directive, autres que les conducteurs indépendants, bénéficient de la protection de base prévue par la directive 93/104/CE. Cette protection de base comprend les règles en vigueur en matière de repos suffisant, de durée maximale moyenne hebdomadaire de travail, de congés annuels ainsi que certaines dispositions fondamentales applicables aux travailleurs de nuit, notamment les contrôles médicaux.
- (8) Les conducteurs indépendants étant inclus dans le champ d'application du règlement (CEE) n° 3820/85, mais étant exclus du champ d'application de la directive 93/104/CE, il convient d'exclure provisoirement ces conducteurs du champ d'application de la présente directive, conformément aux dispositions de son article 2, paragraphe 1.
- (9) Les définitions figurant dans la présente directive ne doivent pas constituer un précédent pour d'autres réglementations communautaires portant sur le temps de travail.
- (10) Afin d'améliorer la sécurité routière, d'éviter de fausser la concurrence et de garantir la sécurité et la santé des travailleurs mobiles couverts par la présente directive, ceux-ci devraient savoir avec précision, d'une part, quels sont les temps consacrés à des activités de transport routier qui sont considérés comme temps de travail et, d'autre part, quels sont les temps qui en sont exclus et sont considérés comme temps de pause, de repos ou de disponibilité. Ces travailleurs devraient avoir droit à des périodes de repos minimales quotidiennes et hebdomadaires, ainsi qu'à des pauses appropriées. Il est également nécessaire d'instaurer une limite maximale du nombre d'heures de travail hebdomadaires.
- (11) Des recherches ont montré que l'organisme humain est plus sensible la nuit aux perturbations induites par l'environnement, ainsi qu'à certaines formes lourdes d'organisation, et que de longues périodes de travail de nuit peuvent nuire à la santé des travailleurs et compromettre leur sécurité ainsi que la sécurité routière en général.

⁽¹⁾ JO C 43 du 17.2.1999, p. 4.

⁽²⁾ JO C 138 du 18.5.1999, p. 33.

⁽³⁾ Avis du Parlement européen du 14 avril 1999 (JO C 219 du 30.7.1999, p. 235), confirmé le 6 mai 1999 (JO C 279 du 1.10.1999, p. 270), position commune du Conseil du 23 mars 2001 (JO C 142 du 15.5.2001, p. 24) et décision du Parlement européen du 14 juin 2001 (non encore parue au Journal officiel). Décision du Parlement européen du 5 février 2002 et décision du Conseil du 18 février 2002.

⁽⁴⁾ JO L 370 du 31.12.1985, p. 1.

⁽⁵⁾ JO L 307 du 13.12.1993, p. 18. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2000/34/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 195 du 1.8.2000, p. 41).

- (12) Il est, par conséquent, nécessaire de limiter la durée du travail de nuit et de prévoir que les conducteurs professionnels qui effectuent du travail de nuit reçoivent une compensation appropriée pour leur activité et ne soient pas désavantagés en matière de formation.
- (13) Il convient que les employeurs gardent un enregistrement des dépassements de la durée maximale moyenne hebdomadaire de travail applicable aux travailleurs mobiles.
- (14) Il convient que les dispositions du règlement (CEE) n° 3820/85 concernant le temps de conduite pour les transports internationaux et nationaux de voyageurs, autres que les services réguliers, continuent de s'appliquer.
- (15) Il convient que la Commission contrôle la mise en œuvre de la présente directive et suive les développements intervenant dans les États membres dans ce domaine, et soumette au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social et au Comité des régions un rapport sur l'application des règles, ainsi que sur les conséquences des dispositions relatives au travail de nuit.
- (16) Il est nécessaire de prévoir que certaines dispositions pourront faire l'objet de dérogations arrêtées, selon le cas, par les États membres ou les partenaires sociaux. En règle générale, en cas de dérogation, les travailleurs concernés devraient bénéficier de périodes de repos compensatoire,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Objet

L'objet de la présente directive est de fixer des prescriptions minimales relatives à l'aménagement du temps de travail afin d'améliorer la protection de la sécurité et de la santé des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier ainsi que la sécurité routière et de rapprocher davantage les conditions de concurrence.

Article 2

Champ d'application

1. La présente directive s'applique aux travailleurs mobiles employés par des entreprises établies dans un État membre et participant à des activités de transport routier couvertes par le règlement (CEE) n° 3820/85 ou, à défaut, par l'accord AETR.

Sans préjudice des dispositions de l'alinéa ci-après, la présente directive s'applique aux conducteurs indépendants à compter du 23 mars 2009.

Au plus tard deux ans avant cette date, la Commission soumet un rapport au Parlement européen et au Conseil. Ce rapport analysera les conséquences de l'exclusion des conducteurs indépendants du champ d'application de la directive, eu égard notamment à la sécurité routière, aux conditions de concurrence, à la structure de la profession ainsi qu'aux aspects sociaux. Les conditions prévalant dans chaque État membre en ce qui concerne la structure du secteur des transports et l'environnement de travail de la profession de transporteur routier seront prises en compte. Sur la base de ce rapport, la Commis-

sion présente une proposition ayant pour objectif, le cas échéant:

- soit de fixer les modalités visant à inclure les travailleurs indépendants dans le champ d'application de la directive eu égard à certains conducteurs indépendants qui ne participent pas à des activités de transport routier dans d'autres États membres et qui sont soumis à des contraintes locales liées à des motifs objectifs, telles que la situation périphérique, la longueur des distances internes et des conditions de concurrence particulières,
- soit de ne pas inclure les conducteurs indépendants dans le champ d'application de la directive.

2. Les dispositions de la directive 93/104/CE s'appliquent aux travailleurs mobiles exclus du champ d'application de la présente directive.

3. Dans la mesure où la présente directive contient des dispositions plus spécifiques concernant les travailleurs mobiles exécutant des activités de transport routier, celle-ci prévaut sur les dispositions pertinentes de la directive 93/104/CE, en application de l'article 14 de cette dernière.

4. La présente directive complète les dispositions du règlement (CEE) n° 3820/85 et, en tant que de besoin, de l'accord AETR, qui prévalent sur les dispositions de la présente directive.

Article 3

Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

a) «temps de travail»:

- 1) dans le cas des travailleurs mobiles: 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, c'est-à-dire:
 - 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 et 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, etc.;
 - 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 et/ou définies par la législation des États membres;

2) dans le cas des conducteurs indépendants, cette définition s'applique à toute période comprise entre le début et la fin du travail, durant laquelle le conducteur indépendant est à son poste de travail, à la disposition du client et dans l'exercice de ses fonctions ou de ses activités, autres que les tâches administratives générales qui ne sont pas directement liées au transport spécifique en cours.

Sont exclus du temps de travail, les temps de pause visés à l'article 5, les temps de repos visés à l'article 6 ainsi que, sans préjudice de la législation des États membres ou d'accords entre partenaires sociaux prévoyant que de telles périodes sont compensées ou limitées, les temps de disponibilité visés au point b) du présent article.

b) «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 et/ou définies par la législation des États membres;

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

c) «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;

d) «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 ou pour son propre compte, des transports de voyageurs ou de marchandises par route;

e) «conducteur indépendant», toute personne dont l'activité professionnelle principale consiste à effectuer des transports de voyageurs ou de marchandises par route contre rémunération au sens de la législation communautaire sous couvert d'une licence communautaire ou de toute autre habilitation professionnelle pour effectuer lesdits transports, qui est habilitée à travailler à son propre compte et qui n'est pas

liée à un employeur par un contrat de travail ou par toute autre relation de subordination de travail, qui dispose de la liberté nécessaire pour l'organisation de l'activité visée, dont les revenus dépendent directement des bénéfices réalisés et qui est libre d'entretenir, à titre individuel ou en coopération avec d'autres conducteurs indépendants, des relations commerciales avec plusieurs clients.

Aux fins de la présente directive, les conducteurs qui ne satisfont pas à ces critères sont soumis aux mêmes obligations et bénéficient des mêmes droits que ceux prévus pour les travailleurs mobiles par la présente directive.

f) «personne exécutant des activités mobiles de transport routier», tout travailleur mobile ou conducteur indépendant qui exécute de telles activités;

g) «semaine», la période qui commence à 0 heure le lundi et prend fin à 24 heures le dimanche;

h) «période nocturne», toute période d'au moins quatre heures, telle que définie par la législation nationale, entre 0 heure et 7 heures;

i) «travail de nuit», tout travail accompli durant la période nocturne.

Article 4

Durée maximale hebdomadaire du travail

Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que:

a) la durée hebdomadaire moyenne du travail soit limitée à quarante-huit heures. La durée maximale hebdomadaire du travail peut être portée à soixante heures, pour autant qu'une moyenne de quarante-huit heures par semaine sur quatre mois ne soit pas dépassée. L'article 6, paragraphe 1, quatrième et cinquième alinéas, du règlement (CEE) n° 3820/85 ou, en tant que de besoin, l'article 6, paragraphe 1, quatrième alinéa, de l'accord AETR prévalent sur les dispositions de la présente directive, pour autant que les conducteurs visés ne dépassent pas une durée moyenne de quarante-huit heures par semaine sur quatre mois;

b) la durée du travail pour le compte de plus d'un employeur soit la somme des heures effectuées. L'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.

Article 5

Temps de pause

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que, sans préjudice du niveau de protection prévu par le règlement (CEE) n° 3820/85 ou, à défaut, par l'accord AETR, les personnes exécutant des activités mobiles de transport routier, sans préjudice de l'article 2, paragraphe 1, ne travaillent en aucun cas pendant plus de six heures consécutives sans pause. 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.

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

Article 6

Temps de repos

Aux fins de la présente directive, les apprentis et les stagiaires sont soumis, en matière de temps de repos, aux mêmes dispositions que celles dont bénéficient les autres travailleurs mobiles en application du règlement (CEE) n° 3820/85 ou, à défaut, de l'accord AETR.

Article 7

Travail de nuit

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que:

- si du travail de nuit est effectué, le temps de travail quotidien ne dépasse pas dix heures pour chaque période de vingt-quatre heures,
- le travail de nuit soit compensé conformément aux dispositions législatives nationales, aux conventions collectives, aux accords entre partenaires sociaux et/ou à la pratique nationale, et à condition que cette compensation ne soit pas de nature à compromettre la sécurité routière.

2. Au plus tard le 23 mars 2007 la Commission évalue, dans le cadre du rapport qu'elle établit conformément à l'article 13, paragraphe 2, les conséquences des dispositions prévues au paragraphe 1 du présent article. La Commission accompagne, le cas échéant, ce rapport de propositions appropriées.

3. La Commission présentera une proposition de directive contenant les dispositions relatives à la formation des conducteurs professionnels, y compris ceux qui effectuent un travail de nuit, et définissant les principes généraux de cette formation.

Article 8

Dérogations

1. Des dérogations aux articles 4 et 7 peuvent, pour des motifs objectifs ou techniques ou pour des raisons relatives à l'organisation du travail, être adoptées au moyen de conventions collectives, d'accords entre les partenaires sociaux ou, en cas d'impossibilité, de dispositions législatives, réglementaires et administratives, à condition que les représentants des partenaires sociaux concernés soient consultés et que des efforts soient consentis pour promouvoir toutes les formes pertinentes de dialogue social.

2. La possibilité de déroger à l'article 4 ne peut aboutir à la mise en place d'une période de référence dépassant six mois pour le calcul de la moyenne de la durée maximale hebdomadaire de travail de quarante-huit heures.

Article 9

Information et registres

Les États membres veillent à ce que:

- a) les travailleurs mobiles soient informés des prescriptions nationales pertinentes, du règlement intérieur de leur entreprise et des accords entre partenaires sociaux, notamment des conventions collectives et des accords d'entreprise éventuels, établis sur la base de la présente directive, sans préjudice de la directive 91/533/CEE du Conseil du 14 octobre 1991 relative à l'obligation de l'employeur d'informer le

travailleur des conditions applicables au contrat ou à la relation de travail⁽¹⁾;

- b) sans préjudice de l'article 2, paragraphe 1, le temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier soit enregistré. Les registres sont conservés au moins un an après l'expiration de la période couverte. Les employeurs sont responsables de l'enregistrement du temps de travail des travailleurs mobiles. Sur demande, l'employeur est tenu de remettre aux travailleurs mobiles une copie de l'enregistrement des heures prestées.

Article 10

Dispositions plus favorables

La présente directive ne porte pas atteinte à la faculté des États membres d'appliquer ou d'introduire des dispositions législatives, réglementaires ou administratives plus favorables à la protection de la sécurité et de la santé des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier ou à leur faculté de favoriser ou de permettre l'application de conventions collectives ou d'autres accords conclus entre partenaires sociaux plus favorables à la protection de la sécurité et de la santé des travailleurs mobiles. La mise en œuvre de la présente directive ne saurait justifier aucune réduction du niveau général de protection dont bénéficient les travailleurs visés à l'article 2, paragraphe 1.

Article 11

Sanctions

Les États membres arrêtent un régime de sanctions pour les infractions aux dispositions nationales adoptées en vertu de la présente directive et prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer l'application de ces sanctions. Celles-ci doivent être effectives, proportionnées et dissuasives.

Article 12

Négociations avec les pays tiers

En vue de l'application aux travailleurs mobiles employés par des entreprises établies dans un pays tiers d'une réglementation équivalente à celle prévue par la présente directive, la Communauté engagera des négociations avec les pays tiers concernés dès l'entrée en vigueur de la présente directive.

Article 13

Rapport

1. Tous les deux ans, les États membres soumettent un rapport à la Commission sur la mise en œuvre de la présente directive, en indiquant les vues des partenaires sociaux. Le rapport doit parvenir à la Commission au plus tard le 30 septembre suivant la date de clôture de la période biennale en cause. Cette période est la même que celle visée à l'article 16, paragraphe 2, du règlement (CEE) n° 3820/85.

⁽¹⁾ JO L 288 du 18.10.1991, p. 32.

2. La Commission établit tous les deux ans un rapport sur la mise en œuvre de la présente directive par les États membres, et sur les développements dans le domaine en question. La Commission transmet ce rapport au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social et au Comité des régions.

Article 14

Dispositions finales

1. Les États membres adoptent les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 23 mars 2005 ou s'assurent, que, d'ici cette date, les partenaires sociaux ont mis en place les dispositions nécessaires par voie d'accord, les États membres devant prendre toute disposition leur permettant d'être à tout moment en mesure de garantir les résultats imposés par la présente directive.

Lorsque les États membres adoptent les dispositions visées au premier alinéa, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions de droit interne qu'ils ont déjà adoptées

ou qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

3. Les États membres veillent à ce que les expéditeurs, les chargeurs, les commissionnaires de transport, les maîtres d'œuvre, les sous-traitants et les entreprises qui emploient des travailleurs mobiles respectent les dispositions pertinentes de la présente directive.

Article 15

Entrée en vigueur

La présente directive entre en vigueur le jour de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Article 16

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 11 mars 2002.

Par le Parlement européen

Le président

P. COX

Par le Conseil

Le président

J. PIQUÉ I CAMPS

ANNEXE III -

AUDITIONS CONDUITES PAR LE RAPPORTEUR POUR AVIS

– **M. Jean-Paul Deneuille**, délégué général de la **Fédération nationale du transport routier (FNTR)** et **Madame Florence Berthelot**, secrétaire générale ;

– **Mme Sylvette Concas**, secrétaire fédérale « transports de marchandises » et **M. Jean-Marc Lambert**, secrétaire fédéral « transports de voyageurs » de la **CGT-Fédération nationale des syndicats de transports** ;

– **M. Franck Gervais**, conseiller social et budgétaire du **ministre de l'Équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer**, **Mme Sophie Hug**, conseiller technique au cabinet du **secrétaire d'État aux transports et à la mer**, et **M. Jacques Perret**, sous-directeur du travail à la direction des transports terrestres ;

– **M. Gérard Apruzesse**, secrétaire général et **M. Thierry Ecoffard**, secrétaire général adjoint de **FO-Fédération nationale des transports**.

– **M. Hervé Cornède**, délégué général de la **Fédération des entreprises de transport et logistique de France (TLF)** et **Mme Laure Dubois**, déléguée aux affaires sociales ;

– **M. Jean-Pierre Morlin**, président de l'**Organisation des transporteurs routiers européens (OTRE)**, **M. Jean-Louis Nussac**, vice-président et **M. Gilles Mathélie-Guinlet**, secrétaire national ;

– **M. Thierry Cordier** de l'**Union fédérale route-CFDT**, **Mme Martine Pralong**, chargée du secteur maritime et **Mme Isabelle Le Goff**, conseiller juridique ;

– **M. Jean-François Dalaise**, président du Comité des Armateurs fluviaux (CAF) ;

– **M. Jacques-Henri Garban**, délégué général de l'**Association française du transport routier international (AFTRI)** et **Mme Françoise Antignac**, assistante ;

– **M. Patrice Huet**, président du **Syndicat départemental des ambulanciers privés du Val d'Oise (SDAP 95)** et **Mme Marie-Claire Lagadec**, responsable du cabinet juridique **Odyssée Consultants**.