

**Objet: projet de loi n° 6179 portant**

- 1. transposition de la directive 2005/47/CE du Conseil du 18 juillet 2005 concernant l'accord entre la Communauté européenne du rail/CER et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) sur certains aspects des conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière dans le secteur ferroviaire ;**
- 2. modification du Code du Travail. (3702BJO)**

*Saisine : Ministre du Travail et de l'Emploi (5 août 2010)*

<b>AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE</b>
---------------------------------------

L'objet du présent projet de loi vise à transposer la directive 2005/47/CE du Conseil du 18 juillet 2005 concernant l'accord entre la Communauté européenne du rail (CER) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) sur certains aspects des conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière dans le secteur ferroviaire, ci - après la « Directive », par l'introduction d'un nouveau chapitre au Code du Travail.

### **Résumé**

La Chambre de Commerce salue l'extension par le présent projet de loi des dispositions en vigueur en matière de conditions de travail, contenues dans le Statut du personnel des chemins de fer luxembourgeois, aux travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière. D'une manière générale, cette extension permettra de clarifier et d'homogénéiser le cadre légal existant, d'une part et de faire bénéficier cette catégorie de salariés, de conditions de travail plus favorables, d'autre part.

Le présent projet de loi fait une application conforme de la directive 2005/47/CE. Celle-ci étant une directive d'harmonisation minimum, le présent projet de loi reprend les dispositions nationales déjà en vigueur applicables au personnel des CFL qui s'avèrent plus favorables aux salariés concernés que celles prévues par le droit communautaire.

La Chambre de Commerce relève toutefois des divergences dans le libellé du projet de loi qui s'écarte de celui de la Directive. En ce qui concerne le champ d'application, le projet de loi prévoit en effet que les conditions de travail concernant les travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière, s'appliqueront « *à l'exception du trafic de passagers transfrontalier local et régional, dépassant d'au moins quinze kilomètres la frontière luxembourgeoise et pour lequel au moins deux certificats de sécurité sont requis de l'entreprise ferroviaire* », alors que l'application de l'accord annexé à la Directive est facultative « *Pour le trafic de passagers transfrontalier local et régional, et pour le trafic fret transfrontalier ne dépassant pas 15 kilomètres au-delà de la frontière, ainsi que pour le trafic entre les gares frontières officielles.....* ».

Le même commentaire s'applique au temps de conduite sur rail et aux pauses (Article L.-215-9), d'une part et au repos hebdomadaire (Article L.215-13) des conducteurs et du personnel d'accompagnement, en raison de l'ajout des termes dans le projet de loi « *pour les parcours à grand distance* », au regard des Clauses 5 et 6 de la Directive qui s'adressent sans restriction, à tous les travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière.

Afin d'améliorer la lisibilité du dispositif, la Chambre de Commerce suggère de regrouper toutes les définitions dans un article unique, au début du nouveau chapitre V du Livre II du Code du travail.

Pour des raisons de sécurité juridique et de conformité formelle par rapport aux termes de la Directive, elle est d'avis qu'il convient de modifier l'accord dans le bout de phrase à 3<sup>ème</sup> ligne du 2<sup>ème</sup> alinéa du nouvel article L. 215-1 du Code du travail, pour lire :

« ...à l'exception du trafic de passagers transfrontalier local et régional... ».

#### Appréciation du projet de loi :

	Incidence
Compétitivité de l'économie luxembourgeoise	n.a.
Impact financier sur les entreprises	0
Transposition de la directive	+
Simplification administrative	-
Impact sur les finances publiques	n.d.

Appréciations:    ++    :    très favorable  
                      +    :    favorable  
                      0    :    neutre  
                      -    :    défavorable  
                      - - :    très défavorable  
                      n.a. :    non applicable  
                      N.d. :    non disponible

\* \* \*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce peut approuver le présent projet de loi, sous réserve de la prise en compte de ses commentaires.

#### Considérations générales

L'objectif de la Directive vise la mise en œuvre de l'accord conclu le 27 janvier 2004, entre les partenaires sociaux européens du secteur, c'est-à-dire, la Communauté européenne du rail (CER) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) sur certains aspects des conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière dans le secteur ferroviaire, ci - après l'« Accord ».

#### Le contexte

La Directive s'inscrit dans le cadre général de l'interopérabilité du système ferroviaire européen<sup>1</sup>. Ce concept repose sur l'idée qu'un réseau ferroviaire mieux intégré doit permettre à l'Union européenne de réduire l'utilisation du transport routier et les effets nuisibles qui l'accompagnent.

La Chambre de Commerce rappelle que suite à l'adoption de la Directive, la Commission européenne a présenté une analyse socio-économique de l'évolution des conditions de travail dans le secteur ferroviaire, dans laquelle elle met en avant les retombées économiques positives attendues de l'essor des liaisons transfrontalières<sup>2</sup>.

Elle a estimé que l'emploi devrait connaître une progression dans le secteur ferroviaire, dans les années à venir. C'est la raison pour laquelle, il importe de garantir des conditions sociales

<sup>1</sup> Les services d'interopérabilité sont définis par la clause 2 point 1 de l'Accord comme étant des « services transfrontaliers pour lesquels au moins deux certificats de sécurité, tels qu'ils sont exigés par la directive 2001/14/CE sont requis par des entreprises ferroviaires ».

<sup>2</sup> Communication de la Commission au Conseil du 15 décembre 2008 sur l'impact économique et social de l'accord annexé à la directive 2005/47/CE, conclu le 27 janvier 2004 entre les partenaires sociaux, sur certains aspects des conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière dans le secteur ferroviaire, COM (2008) 855-Final.

favorables aux travailleurs mobiles, tout en tenant compte des besoins des entreprises ferroviaires. Ainsi, la Commission européenne s'était montrée favorable à une approche intégrée afin que l'aménagement du temps de travail se fasse en cohérence avec l'obligation de protéger la santé et la sécurité des travailleurs.

C'est dans ce contexte que les États membres se sont engagés à garantir un équilibre entre vie professionnelle et vie familiale, notamment en parvenant à un consensus avec les partenaires sociaux sur la question des jours de repos au lieu de résidence. Dans ce contexte également, l'implication des partenaires sociaux vise à garantir des conditions de travail satisfaisantes pour les salariés effectuant des services d'interopérabilité ferroviaire.

## **I. Rappel du cadre réglementaire européen**

C'est à la Charte sociale européenne signée à Turin le 18 octobre 1961 et à la Charte communautaire des droits sociaux fondamentaux des travailleurs datée de 1989 que reviennent l'initiative d'avoir exprimé pour la première fois l'importance pour les États membres de garantir les droits sociaux fondamentaux tout « *en tenant compte de la diversité des pratiques nationales, en particulier dans le domaine des relations conventionnelles, ainsi que de la nécessité de maintenir la compétitivité de l'économie de la Communauté*<sup>3</sup> ».

Le présent projet de loi, tout comme la Directive, s'inscrivent dans le contexte de la perspective de la réalisation du marché intérieur du secteur du transport ferroviaire et visent la protection des droits sociaux fondamentaux, en particulier la protection de la santé et la sécurité des salariés concernés<sup>4</sup>. Cet objectif doit cependant également s'attacher à prendre en compte les exigences de flexibilité de fonctionnement des entreprises de transport ferroviaire, en veillant à ne pas imposer de contraintes administratives, financières et juridiques, susceptibles de contrarier le développement des petites et moyennes entreprises.

Il convient de préciser que la Directive met en œuvre le principe de subsidiarité étant donné que les objectifs ne peuvent être réalisés de manière suffisante par les États membres eux-mêmes. L'article 2 de la Directive précise par ailleurs que les États membres peuvent maintenir ou introduire des dispositions plus favorables. La Directive précise encore en son article 2 paragraphe 2 qu'elle ne peut servir à justifier une protection moindre des travailleurs concernés, lorsque la législation nationale existante le prévoit.

La Chambre de Commerce rappelle par ailleurs que la Directive 2003/88/CE du Parlement européen et du Conseil du 4 novembre 2003 concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail ci - après la « Directive 2003 », prescrit les obligations générales minimales de sécurité et de santé, en matière d'aménagement du temps de travail. Une des modifications introduites par la Directive 2003 par rapport à la directive 93/104/CE du 23 novembre 1993<sup>5</sup> visait l'extension de son champ d'application aux travailleurs mobiles qui en étaient exclus jusqu'alors. (Article 1<sup>er</sup> paragraphe 3 de la Directive 2003).

Le Considérant n<sup>o</sup> 9 de la Directive 2003 précise cependant qu'elle « *s'applique aux travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontière à l'exception des dispositions plus spécifiques contenues dans la présente directive et dans l'accord y annexé* ». L'article 20 paragraphe 1<sup>er</sup> alinéa 1<sup>er</sup> prévoit en outre que les dispositions en matière de « Repos journalier » (Article 3), « Temps de pause » (Article 4), « Repos hebdomadaire » (Article 5) et de « Durée du travail de nuit » (Article 8) ne s'appliquent pas aux travailleurs mobiles et, en particulier

<sup>3</sup> Déclaration finale du Comité des Ministres du Conseil de l'Europe, 11 octobre 1997.

<sup>4</sup> En conformité avec l'article 137 du Traité instituant les Communautés européennes (le Traité de Nice).

<sup>5</sup> 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<sup>er</sup> août 2000, p.41).

aux personnes travaillant dans le secteur du transport ferroviaire (Article 17 paragraphe 3 point e ii)).

L'article 17 paragraphe 1<sup>er</sup> de la Directive 2003 prévoit cependant quant à lui, que des dérogations aux principes énoncés peuvent en partie être octroyées pour certaines activités, tant en matière de travail de nuit que d'aménagement du temps de travail lorsque « ...la durée du temps de travail, en raison des caractéristiques particulières de l'activité exercée, n'est pas mesurée et/ou prédéterminée par les travailleurs eux-mêmes ..... ».

Cette dérogation vise également, mais seulement en ce qui concerne le travail journalier et les temps de pause, les activités de 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* » (Article 17 paragraphe 4 point 4) a) de la Directive 2003)

La Chambre de Commerce précise que la Directive est entrée en vigueur le 18 juillet 2005. Son article 4 qui fixe le délai imparti aux Etats membres pour se mettre en conformité avec ses dispositions, après consultation des partenaires sociaux, expirait le 27 juillet 2008.

## **II. La transposition de la Directive et la mise en œuvre de l'Accord dans le projet de loi**

Au Luxembourg, en matière ferroviaire, le règlement grand-ducal du 24 août 2007 portant modification du statut du personnel des chemins de fer luxembourgeois, ci - après le « Règlement », a déjà transposé partiellement la Directive en intégrant les dispositions communautaires. En matière de durée du travail, le paragraphe 8 de l'article 52 du Règlement a en effet défini le temps de conduite sur rail.

### **A. Champ d'application**

Du point de vue formel, le titre 1<sup>er</sup> du Livre II du Code du Travail est complété par un nouveau chapitre V libellé « *Durée du travail des salariés chargés des fonctions de conduite d'un engin de traction sur rail ou d'accompagnement d'un train* ».

L'Accord s'applique aux travailleurs mobiles des chemins de fer affectés à des services d'interopérabilité transfrontière effectués par des entreprises ferroviaires. Ainsi, en vertu de la Clause 2 de l'Accord, il faut entendre par « travailleur mobile », tout travailleur membre de l'équipage d'un train, affecté à des services transfrontaliers pour lesquels au moins deux certificats de sécurité tels qu'exigés par la directive 2001/14/CE<sup>6</sup> sont requis des entreprises ferroviaires.

En effet, du point de vue *rationae personae*, l'alinéa 1<sup>er</sup> de l'article L.215-1 du présent projet de loi précise que celui-ci s'applique au personnel de bord salarié au service d'une entreprise de transport par rail établie au Luxembourg ou exerçant une activité sur le réseau ferroviaire luxembourgeois, à savoir les conducteurs d'engins de traction sur rail et le personnel d'accompagnement de train.

Du point de vue de son périmètre d'application, l'Accord laisse en effet la faculté pour les Etats membres d'étendre le bénéfice de ses dispositions

- au trafic de passagers transfrontalier local et régional dans son ensemble ainsi qu'au fret transfrontalier (Clause 1 alinéa 2) et,
- au trafic entre les gares frontières officielles spécifiées en annexe de l'Accord ainsi qu'aux trains sur les « relations transfrontalières » qui commencent et se terminent sur l'infrastructure du même Etat membre et utilisent l'infrastructure d'un autre Etat membre, sans s'y arrêter (Clause 1 alinéa 3).

---

<sup>6</sup> Directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière.

Le présent projet de loi se limite aux services d'interopérabilité transfrontière, à l'exception du trafic de passagers transfrontalier local et régional, que pour autant que ceux-ci « dépassent d'au moins quinze kilomètres la frontière luxembourgeoise » et, est donc pris en conformité avec les termes de l'Accord. (Article II - Nouvel article L.215-1 2<sup>ème</sup> alinéa, 3<sup>ème</sup> ligne du Code du travail)

#### B. Les principales dispositions de l'Accord

L'Accord prévoit par ailleurs des normes minimales concernant les conditions de travail, le temps de conduite, les temps de pause, le repos journalier et les périodes de repos hebdomadaire dont les principales dispositions sont exposées ci - après et pour lesquelles, la Chambre de Commerce indique pour plus de facilité les articles concernés du projet de loi sous avis.

S'agissant du **temps de conduite sur rail**, toutes les définitions figurant respectivement aux Clauses 2 et 7 de l'Accord et qui figuraient déjà dans le Règlement au paragraphe 8 de l'Article 52, sont reprises à l'identique sous le nouvel article L-215-9 du Code du Travail.

- Ainsi, le « temps de conduite sur rail » se définit comme « *la durée d'une activité programmée durant laquelle le conducteur est responsable de la conduite d'un engin de traction, à l'exclusion du temps prévu pour la mise en service et pour la mise hors service de l'engin. Il inclut les interruptions programmées quand le conducteur est responsable de la conduite de l'engin de traction* » (paragraphe 1<sup>er</sup>);
- la « durée du temps de conduite sur rail » - ne peut être supérieure à neuf heures pour une prestation de jour et à huit heures pour une prestation de nuit entre deux repos journaliers (paragraphe 2), et
- la « durée du temps de conduite maximale sur rail, par période de deux semaines » - est limitée à quatre-vingt heures (paragraphe 3).

En matière de **repos journalier à la résidence**, la clause 2 de l'Accord reconnaît notamment aux travailleurs mobiles une période minimale de repos journalier de douze (12) heures consécutives tandis que le nouvel article L. 215-7 paragraphe 2 du Code du Travail fixe la durée normale du repos journalier à quatorze (14) heures par période de vingt-quatre (24) heures.

En matière de **repos journalier hors résidence**, la clause 4 de l'Accord prévoit pour les tours de service grande distance, une durée minimale de huit (8) heures consécutives par période de vingt-quatre heures, comparée à neuf (9) heures, (Nouvel article L. 215-7 paragraphe 3 point a) du Code du Travail) ;

Par ailleurs, l'Accord introduit le principe selon lequel un repos journalier hors résidence doit être suivi par un repos journalier à la résidence. La Chambre de Commerce souligne que la législation luxembourgeoise impose déjà dans le Règlement ce principe aux employeurs des entreprises ferroviaires, au bénéfice des travailleurs visés par les services d'interopérabilité transfrontière.

En matière de **pauses**, en ce qui concerne les conducteurs, l'Accord prévoit alternativement que si la durée du travail d'un conducteur est supérieure à huit heures, une pause d'au moins quarante-cinq minutes sera assurée pendant la journée de travail. Pour les cas où cette durée du travail se situe entre six et huit heures, la pause sera d'au moins trente minutes (Clause 5 point a)).

En ce qui concerne le personnel d'accompagnement, la Clause 5 point b) de l'Accord prévoit d'assurer en faveur du personnel d'accompagnement, une pause de trente minutes si le temps de travail est supérieur à six heures. (Nouvel article L.215-9 du Code du Travail paragraphe 7).

En cas de retard des trains, il est précisé que les pauses peuvent être adaptées au cours de la journée de travail (Nouvel article L.215-9 du Code du Travail paragraphe 8).

S'agissant du **repos hebdomadaire**, tout travailleur mobile effectuant des services d'interopérabilité transfrontière a droit notamment à une période minimale de repos interrompu d'une durée de vingt-quatre heures, auxquelles s'ajoutent les douze heures de repos journalier (Nouvel article L.215-13 du Code du Travail).

La Chambre de Commerce relève que le présent dispositif intègre un certain nombre de définitions déjà présentes dans le Règlement mais qui ne figurent pas dans l'Accord. Il définit ainsi le cadre légal applicable aux conditions de travail des travailleurs mobiles affectés à des services d'interopérabilité transfrontière, de manière beaucoup plus spécifique et plus stricte que la Directive et donc, en conformité avec cette dernière qui prévoit que « .... *les Etats membres et/ou les partenaires sociaux devraient pouvoir conserver des dispositions plus favorables* » (Considérant n<sup>o</sup> 16). Ces définitions sont intégrées par l'ajout de nouvelles dispositions dans le Code du Travail et concernent :

- l'« amplitude » ou le « tour de service » (Article L.215-4) ;
- la « grande distance » (Article L. 215-5) ;
- la durée planifiée du temps de conduite ininterrompu sur rail qui ne peut dépasser cinq heures, sauf pour la durée encore nécessaire pour garantir une pause à la première occasion de garage du train (Article L-215-9 paragraphe 4) ;
- la « mise à disposition » (Article L-215-10) ;
- les « coupures » (Article L.215-11) ainsi que des précisions concernant
  - o le nombre de coupures maximum par tour de service ;
  - o les plages horaires endéans desquelles s'effectuent les coupures, non compris le temps réservé aux repas ;
  - o la durée minimum et maximum d'une coupure ;
  - o la prise en compte du casse-croûte dans le temps de travail, à l'exception du personnel sur rail et sur route,
- « la période de travail » qui s'entend comme « *des tours de service assurés entre deux repos hebdomadaires* » (Article L.215-12) ;
- le « repos hebdomadaire » (Article L.215-13) ;
- le repos de compensation et les heures supplémentaires (Articles L.215-13 et L.215-14) ;
- le « tour de nuit » (Article L.215-15 paragraphe 1<sup>er</sup>) ;
- le « cycle d'alternance » (Article L. 215-17) ;
- le repos journalier supplémentaire de treize heures une fois maximum entre deux repos hebdomadaires et trois fois maximum au cours d'un mois ou d'une période de référence de quatre semaines (Article L. 215-5 paragraphe 3 point b) ;
- la durée maximale planifiée entière de repos journalier hors résidence et les tours de service adjacents respectivement de
  - o vingt - huit (28) si le repos a une durée de neuf heures;
  - o vingt - neuf (29) heures si le repos a une durée de dix heures;
  - o trente (30) heures si le repos a une durée égale ou supérieure à onze heures (Article L. 215-7 paragraphe 4).

La Chambre de Commerce souligne que ces dispositions déjà en vigueur dans la législation luxembourgeoise sont plus favorables que la Directive en ce sens qu'elles sont plus précises et partant plus favorables, soit ajoutent une protection supplémentaire aux salariés visés.

Ce traitement plus favorable concerne notamment

- la durée de l'« amplitude » (ou « tour de service »),
- le repos journalier de 14 heures par période de vingt-quatre heures, complété par un repos journalier de treize heures consécutives (au maximum une fois entre deux repos

hebdomadaires et trois fois maximum au cours d'un mois ou d'une période de référence de quatre semaines) ;

- la définition du temps de travail, ainsi que
- la durée normale du repos hebdomadaire et du repos isolé.

### **Observations préliminaires**

La Chambre de Commerce déplore un certain manque de lisibilité dans la version actuelle du dispositif qui, selon elle, résulte de deux facteurs. En effet, dans le projet de loi sous avis, les définitions soient disséminées à travers diverses dispositions. Par ailleurs, un tableau de concordance entre la Directive/l'Accord et les dispositions projetées, ainsi que le recommande le Considérant n° 20 de la Directive, aurait également été utile. Afin d'améliorer la lisibilité du présent projet de loi, elle suggère de regrouper toutes les définitions dans un article unique, au début du nouveau chapitre V du Livre II du Code du Travail.

### **Commentaire des articles**

#### **Concernant l'article I. - Objet**

Cet article définit l'objet principal du projet de loi sous avis, à savoir la transposition de la Directive et la mise en œuvre de l'Accord qui y est annexé. L'entrée en vigueur de la Directive a donné force obligatoire à l'Accord dans tous les Etats membres.

La Chambre de Commerce souligne qu'au Luxembourg, le Règlement se réfère uniquement au statut du personnel des chemins de fer luxembourgeois visé par l'arrêté grand-ducal modifié du 26 mai 1930<sup>7</sup>, à l'exclusion des salariés des autres entreprises, privées ferroviaires.

L'annexe VI de la convention collective pour les salariés de la CFL Cargo S.A. définit actuellement les conditions de travail applicables au personnel de cette société. Par le biais de cette annexe, les salariés de la société de fret privée sont assimilés aux salariés tombant sous le statut des CFL en ce qui concerne certaines conditions de travail. Il s'agit en l'occurrence de la longueur des prestations, du temps de travail hebdomadaire, de la durée du temps de pause durant une prestation, de la durée du travail de jour ou de nuit, de l'heure de démarrage d'une prestation, de la régularité et la prévisibilité du temps de travail, du nombre des prestations à la suite du mode d'organisation du travail.

La Chambre de Commerce est favorable à l'extension des dispositions ayant trait à la santé, à la sécurité et au temps de travail à certaines catégories de personnel des chemins de fer luxembourgeois, réalisée par l'intégration de certaines dispositions contenues aux articles 52 et 53 du Règlement, dans le Code du Travail.

Dans la perspective d'une croissance du marché ferroviaire transfrontalier, cette harmonisation permettra de clarifier et de rendre plus fiable le cadre légal existant, tant pour les travailleurs mobiles des chemins de fer que pour les entreprises concernées.

A défaut de mettre en place un outil de référence unique qui bénéficierait à l'ensemble des salariés du secteur ferroviaire, l'extension réalisée par le présent projet de loi constitue à tout le moins une avancée puisqu'elle homogénéise les conditions de travail visant la catégorie des travailleurs mobiles, puisque désormais les salariés de la société CFL Cargo bénéficieront des

---

<sup>7</sup> Arrêté grand-ducal du 26 mai 1930 portant approbation du texte codifié du Statut du personnel des chemins de fer luxembourgeois, tel que modifié, Mémorial n°24 du 07 juin 1930, p.433.

mêmes conditions de travail que le personnel des chemins de fer luxembourgeois. Ceci devrait par conséquent, permettre d'éviter une compétition basée uniquement sur ces différences de traitement.

## **Concernant l'article II.**

L'article II du présent projet de loi visant à introduire une série de nouveaux articles dans le Code du Travail luxembourgeois que la Chambre de Commerce, se propose pour des raisons de lisibilité de numéroter, pour les besoins du présent avis.

### **a) Nouvel article L.215-1 - Champ d'application du nouveau Chapitre V sous le Livre I, Titre II du Code du Travail**

#### Article L.215-1 2<sup>ème</sup> alinéa, 3<sup>ème</sup> ligne

Cette disposition n'exclut par rapport à l'Accord annexé à la Directive et concernant les nouvelles mesures à adopter, le trafic de passagers transfrontalier local et régional, que pour autant que celui-ci « *dépasse d'au moins quinze kilomètres la frontière luxembourgeoise* ».

La Chambre de Commerce note que les auteurs du présent projet de loi ont fait usage de l'option laissée par l'alinéa 2 de la Clause 1 de l'Accord qui laisse la faculté aux Etats membres d'étendre le bénéfice des conditions de travail aux travail mobiles affectés au « *trafic de passagers transfrontalier et local, et pour le trafic de fret transfrontalier ne dépassant pas 15 kilomètres au-delà de la frontière* ».

D'une manière générale, elle relève que les auteurs du présent projet de loi ont fait application du principe de subsidiarité. Elle s'interroge cependant s'il ne convient pas d'interpréter le libellé de l'Accord et, en particulier la limite maximum de « *15 km au-delà de la frontière* » comme s'appliquant uniquement au trafic de fret transfrontalier et non au trafic de passagers local et régional ainsi que le prévoit le texte de transposition.

Par ailleurs, aux vues du fait que le dispositif n'exclut expressément ni le trafic de fret transfrontalier ni le trafic entre les gares frontières officielles, la Chambre de Commerce comprend que les travailleurs mobiles affectés à ces catégories particulières de trafic bénéficieront par extension des mêmes conditions de travail que celles applicables au travailleurs mobiles.

A titre formel, la Chambre de Commerce note que la disposition qui est libellée comme suit « *...à l'exception du trafic de passagers transfrontalier local et régional et qui dépassent d'au moins quinze kilomètres la frontière luxembourgeoise* », dans le premier membre de la phrase, orthographe le mot « transfrontalier » au pluriel, alors que celui-ci qui est orthographié au singulier dans l'Accord et se rapporte logiquement au mot « trafic ».

Afin de ne pas altérer la signification de la phrase, la Chambre de Commerce recommande aux auteurs du présent projet de loi de modifier le libellé actuel pour lire :

« *...à l'exception du trafic de passagers transfrontalier local et régional...* ».

### **b) Nouveaux articles L. 215-2 et L.215-3 du Code du Travail – « jour » et « journée de travail », définitions**

Ces articles ne suscitent pas de commentaires particuliers de la part de la Chambre de Commerce.

**c) Nouvel article L. 215-4 du Code du Travail - « amplitude » ou « tour de service », définitions**

Cette disposition intègre dans le Code du travail les définitions déjà présentes dans le Règlement mais qui ne figurent pas dans l'Accord annexé à la Directive.

La Chambre de Commerce relève que ces définitions ont été intégrées dans le Règlement conformément au principe de subsidiarité énoncé à l'article 2 de la Directive qui autorise les États membres à maintenir ou introduire des dispositions plus favorables. Elles sont effectivement plus favorables dans la mesure où elles encadrent de manière plus précise la durée du travail des personnels de bord des entreprises ferroviaires établies au Luxembourg et des travailleurs mobiles affectés à des services d'interopérabilité et leur apportent par conséquent plus de garanties. Il en est ainsi sous cet article en ce qui concerne

- l' « amplitude » ou le « tour de service » qui se définit comme « le temps compris entre le début et la fin du travail journalier, comprenant les heures de travail, les périodes de réserve à disposition et les coupures (paragraphe 1<sup>er</sup>) ainsi que sa durée minimale et maximale » (paragraphe 2 et 3);
- la durée maximum des tours de service « grande distance » (paragraphe 3) et des tours de service de nuit, pour les conducteurs (paragraphe 4);
- le nombre maximum de tours de service entre deux repos hebdomadaires y compris ceux intervenant entre deux périodes consécutives, situées entre deux repos hebdomadaires (paragraphe 5).

**d) Nouvel article L. 215-5 du Code du Travail - Grande distance, définition**

Cet article ne suscite pas de commentaires particuliers de la part de la Chambre de Commerce.

**e) Nouvel article L-215-6 du Code du Travail - Services d'interopérabilité transfrontalière, définition**

Cet article ne suscite pas de commentaires particuliers de la part de la Chambre de Commerce.

**f) Ajout d'un article L-215-7 du Code du Travail - Repos journalier**

Cet article qui reprend les dispositions actuellement en vigueur dans le Règlement prévoit des dispositions additionnelles.

Premièrement, en *matière de repos journalier à la résidence*

- la définition du « repos journalier », entendue comme « *le temps compris entre deux amplitudes consécutives à l'exception des périodes de repos hebdomadaire ou de compensation intercalées entre lesdites amplitudes* » (paragraphe 1<sup>er</sup>), et
- la durée normale du repos journalier est fixée à quatorze (14) heures par période de vingt-quatre (24) heures, comparée à la durée minimale de douze (12) heures, fixée à la clause 2 de l'Accord (paragraphe 2).

En plus de l'Accord, le présent projet de loi prévoit un repos journalier de treize (13) heures consécutives, au maximum une fois entre deux repos hebdomadaires et trois fois maximum au cours d'un mois ou d'une période de référence de quatre (4) semaines (paragraphe 3 point b).

Deuxièmement, en *matière de repos journalier hors résidence*, les dérogations actuellement en vigueur sont maintenues dans un sens plus favorable que celles prévues dans l'Accord. Ainsi, pour les tours de service grande-distance et, lorsque ce type de repos est prévu, il

sera d'une durée minimale de neuf (9) heures consécutives par période de vingt-quatre heures (paragraphe 3 point a)), comparée à huit (8) heures aux termes de l'Accord (Clause 4).

Par ailleurs le principe selon lequel un *repos journalier hors résidence* doit être suivi par un repos journalier à la résidence, prévu à la Clause 4 de l'Accord et déjà présent dans le Règlement, est maintenu (paragraphe 5).

#### **g) Nouvel article L-215-8 du Code du Travail - Temps de travail**

La Clause 2 de l'Accord définit le « temps de travail » comme « *toute période durant laquelle le travailleur est au travail, à la disposition de son employeur et dans l'exercice de son activité et de ses fonctions, conformément aux législations et/ou aux pratiques nationales* ».

Le présent article maintient à l'identique la définition actuellement en vigueur dans le Règlement. Cette définition, plus spécifique que celle proposée par l'Accord inclut la réserve à disposition<sup>8</sup> et les temps alloués pour les différentes prestations à la prise et à la fin du service, à l'exclusion de la durée des coupures<sup>9</sup>, du temps consacré au déshabillage, lavage et rhabillage, de la durée des trajets.

La Chambre de Commerce est d'avis qu'en raison de ses composantes propres, cette définition procure davantage de garanties au personnel de bord et aux salariés opérant des services d'interopérabilité transfrontière que celle de l'Accord.

#### **h) Nouveaux articles L.-215-9 du Code du Travail - Temps de conduite sur rail et pauses**

L'Accord prévoit respectivement pour les conducteurs dont la durée du travail est supérieure à huit (8) heures, une pause d'au moins quarante-cinq (45) minutes pendant la journée de travail et de trente (30) minutes lorsque le temps de travail est situé entre six (6) et huit (8) heures et, pour les personnels d'accompagnement, une pause d'au moins trente minutes si le temps de travail est supérieur à six (6) heures.

Dans la mesure où l'article L.215-9 ajoute respectivement aux paragraphes 6 (conducteurs) et 7 (personnel d'accompagnement), les termes « *pour les parcours à grande distance* » par rapport à la Clause 5 de l'Accord, la Chambre de Commerce s'interroge si cette disposition n'est pas moins protectrice que les dispositions contenues dans l'Accord qui n'opèrent pas cette distinction et, dès lors si lesdits termes ne devraient pas être supprimés.

#### **i) Nouveaux articles L.215-10 à L.215-12 du Code du Travail - « Réserve à disposition », « coupures », « période de travail »**

Ces dispositions ne suscitent pas de commentaires particuliers de la part de la Chambre de Commerce.

#### **j) Nouvel article L.215-13 du Code du Travail - Repos hebdomadaire**

La Clause 6 de l'Accord qui vise le repos hebdomadaire alloué aux travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontière est transposée à l'article L.215-13 du présent projet de loi. Les règles d'attribution du repos hebdomadaire qui visaient jusqu'à présent le personnel des chemins de fer effectuant des trajets de « grande distance » sont étendues à tous les salariés visés par le Chapitre V du Code du Travail.

<sup>8</sup> La « *réserve à disposition* est une période de simple présence pendant laquelle l'agent est obligé d'être présent à son poste et de se tenir prêt à respectivement exécuter ou à reprendre à tout moment ses obligations de service», Article 52 point 10 du Règlement.

<sup>9</sup> Les « *Coupures* sont des interruptions de service pendant lesquelles l'agent peut disposer librement de son temps», Article 52 point 11 du Règlement.

Alors que l'Accord ne prévoit pas de définition, l'alinéa 1<sup>er</sup> de l'article L.215-13 définit le « repos hebdomadaire » comme « *un repos accordé consécutivement à une période de travail en vertu de la semaine de travail de quarante heures réparties sur cinq jours* »

Conformément à la Clause 6 alinéa 1<sup>er</sup> de l'Accord, tout travailleur mobile effectuant des services d'interopérabilité transfrontière a droit à une période minimale de repos interrompu d'une durée de vingt-quatre heures, auxquelles s'ajoutent les douze heures de repos journalier prévu à la Clause 3.

Le travailleur mobile dispose par ailleurs de cent quatre périodes de repos de vingt-quatre heures, incluant les périodes de vingt-quatre heures des cinquante - deux (52) repos hebdomadaires, comprenant :

- douze repos doubles (de quarante-huit heures plus le repos journalier de douze heures) comprenant le samedi et le dimanche, et
- douze repos doubles (de quarante-huit heures plus le repos journalier de douze heures) sans garantie qu'un samedi ou un dimanche y soit inclus.

Le présent projet de loi prévoit quant à lui quatre repos hebdomadaires isolés ou doubles au cours d'un mois ou au cours d'une période de référence de quatre semaines, soit un total de 208 périodes de repos au cours de l'année. (Paragraphe 3)

Compte tenu du fait que la durée normale du repos isolé est de 38 heures (soit un repos de vingt-quatre heures consécutives et une durée de repos journalier de 14 heures) et celle du repos double de 62 heures, les dispositions luxembourgeoises sont plus favorables que celles de l'Accord. En effet, le nombre minimum d'heures au titre des périodes de repos simples et doubles est respectivement de 36 et 60 heures aux termes de l'Accord, alors que le projet de loi propose un repos isolé de 38 heures et de 62 heures pour le repos double (Paragraphe 7 et 8).

De même, au regard de l'obligation de prévoir un minimum de périodes de repos hebdomadaires tombant un dimanche, la protection de cette catégorie de travailleurs est mieux assurée puisque l'Accord en prescrit un minimum de douze (Clause 6 3<sup>ième</sup> alinéa), alors que le présent projet de loi en prévoit dix-sept. (Paragraphe 11).

Toutefois, le même commentaire que celui fait au point h) ci - avant, s'impose au sujet des termes « parcours à grande distance » utilisés au paragraphe 12 de cet article, alors que cette distinction n'est pas opérée à la Clause 6 de l'Accord.

#### **k) Nouvel article L.215-14 du Code du Travail - Reprise des définitions du repos compensatoire et des heures supplémentaires**

Cette disposition ne suscite pas de commentaires particuliers de la part de la Chambre de Commerce.

#### **l) Nouvel article L.215-15 du Code du Travail - Tour de nuit et roulements**

##### Article L. 215-15 paragraphe 1<sup>er</sup>

Aux termes de la Clause 2 de l'Accord, la « prestation de nuit » s'entend comme « *toute prestation d'au moins trois heures pendant la période nocturne* ». Elle correspond à la définition du « tour de nuit » contenue dans le Règlement qui est reprise à l'identique à l'article L. 215-15 paragraphe 1<sup>er</sup> du présent projet de loi. Elle est cependant encadrée de conditions plus strictes et donc plus favorables pour les salariés concernés.

Il en va de même en ce qui concerne les tours de nuit et les roulements qui sont plus favorables aux salariés concernés - conducteurs et personnel d'accompagnement - que les dispositions à transposer.

**m) Nouvel article L. 215-16 du Code du Travail - Mentions obligatoires pour les roulements**

Alors que jusqu'à présent l'article 52 point 16 du Règlement imposait dans le cadre de chaque service ou partie de service l'indication de mentions obligatoires à indiquer préalablement à l'établissement des roulements, afin de se conformer aux dispositions en vigueur, le présent projet de loi reprend l'essentiel de ces mentions, mais les impose désormais à chaque entreprise et partie d'entreprise (Article L.215-16 paragraphe 1<sup>er</sup>).

Cette disposition ne suscite pas de commentaires particuliers de la part de la Chambre de Commerce, hormis le fait qu'il en résultera nécessairement un surcroît de charges administratives.

**n) Nouvel article L. 215-17 du Code du Travail- Définition du cycle d'alternance et de roulement**

Cette disposition ne suscite pas de commentaires particuliers de la part de la Chambre de Commerce.

\* \* \*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce peut approuver le présent projet de loi sous réserve de la prise en compte de ses commentaires.

BJO/TSA