



CHAMBRE DES SALARIES
LUXEMBOURG

18 octobre 2010

AVIS I/69/2010

relatif au projet de loi 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 ;

..... AVIS

Par lettre du 30 juillet 2010, Réf. : NS/GT/cb, Monsieur Nicolas Schmit, ministre du Travail, de l'Emploi et de l'Immigration, a soumis le présent projet de loi à l'avis de la Chambre des salariés.

Le présent projet de loi opère la transposition en droit luxembourgeois de la directive 2005/47/CE du Conseil du 18 juillet 2005 concernant l'accord entre la Communauté européenne du rail et la Fédération européenne des travailleurs des transports (l'accord), sur certains aspects des conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière.

1. La directive de 2005

1.1. Le champ d'application

Cet accord et partant la directive, s'applique aux travailleurs mobiles des chemins de fer affectés à des services d'interopérabilité transfrontalière, effectués par des entreprises ferroviaires.

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 dont la liste est annexée à l'accord, l'application de l'accord est facultative.

L'accord est également facultatif pour les trains sur «les relations transfrontalières» qui commencent et se terminent également sur l'infrastructure du même État membre et utilisent l'infrastructure d'un autre État membre sans s'y arrêter (ce qui peut donc être considéré comme une opération de transport national).

1.2. Les notions importantes définies par l'accord

L'accord définit les **services d'interopérabilité transfrontalière**, 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 des entreprises ferroviaires.

Est **travailleur mobile** effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière, tout travailleur membre de l'équipage d'un train, affecté à des services d'interopérabilité transfrontalière pour plus d'une heure sur la base d'une prestation journalière.

Le **temps de travail** est 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.

Par **période de repos** on entend toute période qui n'est pas du temps de travail.

Est une **période nocturne**, toute période d'au moins sept heures, telle que définie par la législation nationale, comprenant en tout cas l'intervalle compris entre vingt-quatre et cinq heures.

Est une **prestation de nuit**, toute prestation d'au moins trois heures de travail pendant la période nocturne.

On entend par **repos hors résidence**, le repos journalier qui ne peut être pris à la résidence normale du personnel mobile.

Est un **conducteur**, tout travailleur chargé de conduire un engin de traction.

Le **temps de conduite** est 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 reste responsable de la conduite de l'engin de traction.

Repos journalier à la résidence

Le repos journalier à la résidence doit être d'une durée **minimale de douze heures consécutives par période de vingt-quatre heures**.

Il peut être réduit à un **minimum de neuf heures consécutives une fois par période de sept jours**. Dans ce cas, les heures correspondant à la différence entre le repos réduit et les douze heures seront ajoutées au repos journalier à la résidence qui suit.

Néanmoins un repos journalier réduit de façon significative ne pourra pas être fixé entre deux repos journaliers hors résidence.

Repos journalier hors résidence

Le repos hors résidence a une **durée minimale de huit heures consécutives par période de vingt-quatre heures**. Un repos journalier hors résidence doit être suivi par un repos journalier à la résidence.

Il est recommandé de veiller au confort de l'hébergement du travailleur mobile en repos hors résidence.

Temps de pause

En ce qui concerne les conducteurs :

Si la durée du temps de travail d'un conducteur est **supérieure à 8 heures**, une pause **d'au moins quarante-cinq minutes** sera assurée pendant la journée de travail, ou lorsque le temps de travail se situe entre **six heures et huit heures**, cette pause sera **d'au moins trente minutes** et sera assurée pendant la journée de travail.

Le moment de la journée et la durée de la pause seront suffisants pour permettre une récupération effective du travailleur.

Les pauses peuvent être adaptées au cours de la journée de travail en cas de retard de trains.

Une partie de la pause devrait néanmoins être donnée entre la troisième et la sixième heure de travail.

Toutes ces règles ne sont pas applicables s'il y a un second conducteur. Dans ce cas, les conditions d'octroi sont fixées au niveau national.

En ce qui concerne le personnel d'accompagnement :

Pour le personnel d'accompagnement, une pause de **trente minutes** sera assurée si le temps de travail est **supérieur à six heures**.

Repos hebdomadaire

Tout travailleur mobile effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière bénéficie, par période de **sept jours**, d'une **période minimale de repos ininterrompu d'une durée de vingt-quatre heures** auxquelles **s'ajoutent les douze heures de repos journalier**.

Chaque année, le travailleur mobile dispose de **cent quatre périodes de repos de vingt-quatre heures**, incluant les périodes de vingt-quatre heures des cinquante-deux 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.

Temps de conduite

La durée du temps de conduite 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.

La durée du temps de conduite maximale par période de deux semaines est **limitée à quatre-vingts heures**.

Contrôle

Un tableau de service indiquant les heures quotidiennes de travail et de repos du personnel mobile doit être tenu pour veiller au respect des dispositions du présent accord. Les éléments concernant les heures réelles de travail seront disponibles. Le tableau de service doit être conservé au sein de l'entreprise pendant au moins un an.

Clause de non-régression

En vertu de la clause 9 de l'accord, la mise en œuvre de l'accord ne doit en aucun cas constituer une justification valable pour réduire le niveau général de protection des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière.

Les États membres peuvent évidemment introduire des dispositions plus favorables que celles prévues par la directive.

La directive 2005/47/CE a dû être **transposée** dans les Etats membres pour au plus tard le **27 juillet 2008**.

2. Le projet de loi

Le présent projet de loi opère la transposition en droit national de la directive 2005/47 par l'introduction au Code du Travail d'un nouveau chapitre relatif à la durée de travail des salariés chargés des fonctions de conduite d'un engin de traction sur rail ou d'accompagnement d'un train.

Cette directive européenne avait déjà fait l'objet d'une transposition (nationale partielle) par règlement grand-ducal du 24 août 2007, qui intégrait les dispositions communautaires dans le statut du personnel des chemins de fer luxembourgeois.

Or, ledit statut ne s'applique qu'au personnel des chemins de fer luxembourgeois, à l'exclusion des salariés des autres entreprises (privées) ferroviaires, dont les conditions de travail dépendent, le cas échéant, de négociations collectives: Néanmoins, l'actuelle convention collective pour les salariés de la CFL cargo S.A. prévoit au titre de la réglementation des conditions de travail que « les dispositions afférentes font l'objet de l'annexe (VI) ». Cette annexe VI correspond au règlement grand-ducal précité du 24 août 2007. Par cette clause s'opère donc l'assimilation des salariés de l'entreprise ferroviaire privée CFL cargo S.A. aux salariés tombant sous le statut du personnel des chemins de fer luxembourgeois en ce qui concerne l'application de certaines conditions de travail.

Le présent projet de loi généralise, par son intégration au Code du Travail, l'application du contenu de la directive 47/2005 sur base d'un régime unique et non discriminatoire des conditions de travail à tous les salariés du secteur en cause.

La Chambre des salariés approuve pleinement ce premier pas vers l'uniformisation des conditions de travail des salariés du secteur ferroviaire.

Outre la reprise textuelle des dispositions de la directive 47/2005, le projet de loi intègre- pour partie au moins- la version actuelle des statuts du personnel des CFL (notamment les articles 52 et 53 issus du règlement grand-ducal du 24 août 2007) ainsi que certaines mesures d'exécutions élaborées par les partenaires sociaux des CFL en interprétation des dispositions du statut.

La CSL est d'avis que le législateur devrait mettre un terme à l'imbricatio de textes régissant les conditions de travail des salariés du secteur ferroviaire. En effet, le présent projet de loi devrait être l'occasion pour parfaire l'homogénéité en la matière en incluant l'intégralité des dispositions statutaires des CFL et notamment l'entièreté des articles 52 et 53 desdits statuts dans le code du travail. Telle démarche aurait l'avantage d'éviter des difficultés d'interprétation résultant de l'éparpillement des différents textes législatifs et réglementaires.

2.1. Remarques ponctuelles

Plus particulièrement, certaines dispositions statutaires ont été répertoriées dont la prise en compte peut s'avérer nécessaire dans le cadre du présent projet de loi, voire dont la prise en considération est susceptible d'être réaménagée :

- Dans un souci de prévisibilité de la règle de droit et plus particulièrement en vue de garantir la sécurité en matière ferroviaire, il y a lieu d'enlever à l'article L-215-9 le mot « *planifié* ». Alternativement, en maintenant le mot « planifié », il pourrait être préférable de faire abstraction du bout de phrase « *sauf pour la durée du trajet encore nécessaire pour garantir une pause à la première occasion de garage du train* ».
- Pour le cas où l'intégration pure et simple des dispositions prévues aux articles 52 et 53 des statuts ne serait pas retenue, il y a néanmoins lieu de prendre en compte dans le cadre du nouvel article L.215-13 point (14) du code du travail la situation du personnel de réserve [article 13.11, alinéa 2 des statuts] stipulant que « *pour le personnel de réserve, chaque période de maladie de 7 jours calendriers d'affilée entraîne la réduction de deux périodes de repos visées au point 13.1* » [des statuts] [cet article 13.1 dispose que « *l'agent dispose en moyenne d'autant de repos que l'année considérée compte de samedis et dimanches, dans le respect des dispositions légales en matière de repos hebdomadaire. Dans toute la mesure du possible, il y a lieu de les liquider sous forme de repos double* »]. Il en est de même pour la disposition prévue à l'article 13.13 des statuts, prévoyant que « *quand deux époux, respectivement deux agents vivant en partenariat, qui travaillent dans un même service le désirent, leurs repos tombant un dimanche et, pour autant que le service le permette, leurs autres jours de repos doivent coïncider* », disposition pour laquelle un point supplémentaire pourrait être inséré dans l'article L.215-13 projeté du Code du Travail.
- A l'article projeté 215-14 (1) du Code, la Chambre des salariés demande à supprimer les mots finaux « *ou conventionnelle* ».

Par ailleurs, à la fin de cet article L.215-14, il pourrait être utile d'y inclure des références par rapport aux majorations dues en cas de prestation d'heures supplémentaires. A ce titre, les références existantes dans les statuts [14.3] pourraient servir de source d'inspiration :

14.3 : Les heures supplémentaires sont majorées de cinquante pour cent et liquidées en principe en nature jusqu'au 31 décembre de l'exercice au cours duquel elles ont été prestées, voire au cours du 1^{er} trimestre de l'exercice subséquent. Chaque fois que les heures supplémentaires ainsi calculées atteignent 8 heures, un repos de compensation d'une durée de vingt-quatre heures augmentée de la durée du repos journalier précédent ou suivant est à accorder. Les repos de compensation n'interviennent pas dans le calcul des repos visés au paragraphe 13, point 13.1. Les majorations relatives aux heures supplémentaires non liquidées au 31 mars de l'exercice suivant celui au cours duquel elles ont été prestées sont liquidées d'office en espèces.

- A l'article L.215-16 [2] prévoyant les mentions du roulement, manque l'indication relative au service d'attache, celle quant au poste et l'indication graphique de la durée du service hebdomadaire et quotidien, données répertoriées à l'article 16.1 des statuts.
- Le projet de loi devrait encore inclure un point supplémentaire à l'article L.215-16 de la teneur suivante : [sur base de l'article 16.2 des statuts] :

L.215-16 [5] : Les délégués du personnel intéressé sont habilités à prendre connaissance des tableaux de service et des roulements avant leur mise en vigueur et, le cas échéant, à présenter leurs observations. Il en est de même pour toute modification non occasionnelle de ces tableaux ou roulements donnant lieu à une rectification correspondante. Les tableaux de service et roulements, approuvés par le Chargé de Gestion compétent, sont affichés ou déposés dans le local de service de la catégorie du personnel auquel ils s'appliquent.

Sous la réserve de la prise en considération de ses remarques formulées dans son avis, la Chambre des salariés émet son approbation au présent projet de loi.

Luxembourg, le 18 octobre 2010

Pour la Chambre des salariés,

La direction



René PIZZAFERRI



Norbert TREMUTH

Le président



Jean-Claude REDING

L'avis a été adopté à l'unanimité.