

**N° 6179<sup>7</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2010-2011

---

---

**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**

\* \* \*

**RAPPORT DE LA COMMISSION DU TRAVAIL ET DE L'EMPLOI**

(2.5.2011)

La Commission se compose de: M. Lucien LUX, Président; M. Roger NEGRI, Rapporteur; Mme Diane ADEHM, MM. André BAULER, Fernand ETGEN, Léon GLODEN, André HOFFMANN, Ali KAES, Mme Viviane LOSCHETTER, M. Marc SPAUTZ, Mme Vera SPAUTZ et M. Lucien WEILER, Membres.

\*

**I. PROCEDURE LEGISLATIVE**

Le projet de loi sous objet a été déposé à la Chambre des Députés par M. le Ministre du Travail, de l'Emploi et de l'Immigration Nicolas Schmit en date du 20 août 2010.

Le projet de loi a fait l'objet d'avis des chambres professionnelles, à savoir de la Chambre des Métiers le 17 août 2010, de la Chambre des Salariés le 18 octobre 2010 et de la Chambre de Commerce le 17 janvier 2011. Le Conseil d'Etat a avisé le projet de loi le 15 février 2011 et il a rendu un avis complémentaire le 8 avril 2011.

Dans sa réunion du 23 septembre 2010, la Commission du Travail et de l'Emploi a désigné M. Roger Negri comme rapporteur du projet de loi et elle a entendu la présentation générale du projet de loi par le Gouvernement.

Dans sa réunion du 3 mars 2011, la Commission a procédé à l'examen du texte du projet de loi ainsi que de l'avis du Conseil d'Etat. Dans cette même réunion, la Commission a adopté trois amendements parlementaires au projet de loi.

Dans sa réunion du 2 mai 2011, la Commission a examiné l'avis complémentaire du Conseil d'Etat avant d'adopter le présent rapport.

\*

## II. LA DIRECTIVE 2005/47/CE

La directive 2005/47/CE s'inscrit dans le cadre général de l'interopérabilité du système ferroviaire européen. Un réseau ferroviaire mieux intégré est censé permettre à l'Union européenne de réduire l'utilisation du transport routier et par ce biais les effets néfastes qui en découlent. L'implication des partenaires sociaux garantit des conditions de travail satisfaisantes pour les employés des services d'interopérabilité ferroviaire.

La directive en question vise à mettre en œuvre l'accord sur certains aspects des conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière, conclu 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).

L'accord établit un équilibre entre la nécessité d'assurer une protection de la santé et de la sécurité de ces travailleurs et les exigences d'une flexibilité de fonctionnement des entreprises de transport ferroviaire dans la perspective d'un espace ferroviaire intégré.

L'accord reconnaît aux travailleurs une période de repos journalier de 12 heures consécutives et des pauses de 30 à 45 minutes. Il limite le temps de conduite journalière à 9 heures en poste de jour et 8 heures en poste de nuit.

Quant aux employeurs, ils bénéficient d'une plus grande flexibilité puisqu'ils peuvent exceptionnellement réduire les périodes de repos journalier à 9 heures au lieu des 11 prévues par la directive sur le temps de travail.

Les Etats membres peuvent maintenir ou introduire des dispositions plus favorables que celles prévues par la directive. De plus, la directive en question ne peut servir à justifier une protection moindre des travailleurs concernés lorsque cette dernière est prévue par la législation nationale existante.

\*

## III. OBJET ET CONTENU DU PROJET DE LOI

Ayant dépassé depuis un certain temps le délai de transposition de la directive 2005/47/CE, fixé au 27 juillet 2008, la Commission européenne a adressé le 1er octobre 2008 une lettre de mise en demeure à dix-sept Etats membres, dont le Grand-Duché de Luxembourg pour faute de prise des mesures de transposition requises. Le 25 juin 2009, la Commission européenne a également entamé une procédure d'infraction sous forme d'un avis motivé à l'encontre du Luxembourg.

La transposition en droit national 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, s'avère donc urgente.

L'accord susmentionné a été conclu le 27 janvier 2004, et il a pour but de protéger la santé et la sécurité des salariés concernés dans la perspective de la réalisation du marché intérieur du secteur du transport ferroviaire.

A cet endroit, il importe de souligner que la base de l'accord en question a déjà été adopté par le règlement grand-ducal du 24 août 2007, qui intégrait les dispositions communautaires dans le statut du personnel des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL). Le statut en question ne s'applique pourtant qu'aux seuls agents des CFL, à l'exclusion des salariés des autres entreprises ferroviaires, dont les conditions de travail dépendent des négociations collectives.

Le projet de loi vise finalement la transposition „entière“ de la directive 2005/47/CE en droit national et il généralise, par son intégration au Code du travail, l'application du contenu de la directive susmentionnée sur base d'un régime unique et non discriminatoire des conditions de travail à tous les salariés du secteur ferroviaire.

De plus, le présent projet de loi vise, tout comme la directive et l'accord, à protéger la santé et la sécurité des salariés concernés dans la perspective de la réalisation du marché intérieur du secteur du transport ferroviaire.

Etant donné que la directive laisse aux Etats membres la possibilité de définir les termes de l'accord conformément aux législations et pratiques nationales, le présent projet de loi s'inspire largement des dispositions existantes en la matière; à savoir, les articles 52 et 53 du règlement grand-ducal du 24 août 2007 concernant le statut du personnel des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL).

\*

#### **IV. AVIS DES CHAMBRES PROFESSIONNELLES**

##### **1. La Chambre des Métiers**

La Chambre des Métiers ayant rendu son avis le 17 août 2010, n'a pas formulé de remarques particulières à l'égard du projet de loi étant donné que l'artisanat n'est pas directement concerné.

##### **2. La Chambre des Salariés**

La Chambre des Salariés (CSL) approuve le projet de loi en tant que premier pas vers l'uniformisation des conditions des salariés du secteur ferroviaire. Dans ce contexte, la CSL considère que le présent projet de loi devrait être l'occasion pour parfaire l'homogénéité en la matière en incluant l'intégralité des dispositions statutaires des Chemins de fer Luxembourgeois (CFL) et notamment l'entière des articles 52 et 53 desdits statuts dans le Code du travail.

Selon la CSL, une telle démarche aurait l'avantage d'éviter des difficultés d'interprétation résultant de l'éparpillement des différents textes législatifs et réglementaires.

A part quelques remarques ponctuelles, la CSL exprime son approbation au projet de loi.

##### **3. La Chambre de Commerce**

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 CFL, aux travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière, étant donné qu'elle permet de clarifier et d'homogénéiser le cadre légal existant.

La Chambre de Commerce déplore pourtant un certain manque de lisibilité du projet de loi et, pour y remédier, suggère de regrouper toutes les définitions dans un article unique.

\*

#### **V. AVIS DU CONSEIL D'ETAT**

Le Conseil d'Etat approuve la démarche préconisée, tout comme l'emplacement choisi dans le Code du travail dans le cadre d'un chapitre V du titre premier du Livre II.

Dans ses considérations générales, le Conseil d'Etat souligne encore que l'avantage réel du projet réside dans le fait qu'il sera applicable pour „les services d'interopérabilité transfrontalière“, qui sont définis comme étant ceux pour lesquels au moins deux certificats de sécurité, tels que prévus par la directive 2001/14/CE, sont requis, ceci d'après l'accord du 27 janvier 2004. Le Conseil d'Etat ajoute que le projet fixe les conditions de travail des salariés mobiles des chemins de fer à l'exception du trafic de passagers local et régional et qui dépasse d'au moins quinze kilomètres la frontière luxembourgeoise.

Pour le détail, il est renvoyé au chapitre suivant „Commentaire des articles“.

\*

## VI. COMMENTAIRE DES ARTICLES

Tout comme le Conseil d'Etat, la Commission du Travail et de l'Emploi n'entend pas entrer dans le détail des mesures techniques prévues par le projet gouvernemental, et qui traduisent un accord intervenu avec les partenaires sociaux des CFL. La Commission se limite donc aux articles ayant fait l'objet d'observations du Conseil d'Etat respectivement ayant donné lieu à des amendements parlementaires.

### *Article I du texte gouvernemental initial (supprimé)*

Le Conseil d'Etat propose de supprimer cet article qui se limitait à rappeler l'objet du projet de loi consistant dans la transposition de la directive européenne précitée.

Selon le Conseil d'Etat, cette disposition n'a aucun contenu normatif et est dès lors superfétatoire.

La commission se rallie à ces vues; l'article I du texte gouvernemental initial est dès lors supprimé et l'article II devient l'article unique du projet de loi.

### *Article unique (Article II du texte gouvernemental initial)*

Cet article introduit dans le titre premier du Livre II du Code du travail un nouveau chapitre V qui régira dorénavant la „Durée de travail des salariés chargés des fonctions de conduite d'un engin de traction sur rail ou d'accompagnement d'un train“.

#### *Article L. 215-2 du Code du Travail*

Au titre d'observation préliminaire, le Conseil d'Etat relève que le texte gouvernemental a comme particularité de s'articuler dans pratiquement chaque paragraphe autour d'une „définition“ qui est ensuite mise en application par une disposition pratique.

Pour des raisons de lisibilité, le Conseil d'Etat propose de réagencer le texte par analogie à la disposition du texte du chapitre IV du Titre premier du Livre II du Code du travail, et de regrouper les définitions sous un seul article en début du chapitre V en projet.

La commission reprend cette proposition du Conseil d'Etat et elle procède au réagencement du texte et aux adaptations de la numérotation des articles et paragraphes ainsi que des références qui en découlent.

Il en ressort que l'ensemble des définitions ayant figuré aux articles L. 215-2 à L. 215-13, L. 215-15 et L. 215-17 sont retirées de ces articles et regroupées sous les points (1) à (14) à l'article L. 215-2 du Code du travail.

Les articles dont le contenu se limitait à une définition spécifique sont supprimés de sorte que la numérotation des articles subséquents doit être adaptée en conséquence.

Ce réagencement textuel et l'ensemble des adaptations de la numérotation des articles et des références qui en découlent ont fait l'objet de l'amendement parlementaire 1.

Dans son avis complémentaire du 8 avril 2011, le Conseil d'Etat n'a pas d'observation à formuler à l'endroit de cet amendement.

#### *Article L. 215-5 (Article L. 215-8 du texte gouvernemental)*

A l'article L. 215-8 (2), deuxième tiret, du texte gouvernemental la fixation d'une partie du temps de travail, à savoir „les temps alloués pour les différentes prestations à la prise et à la fin du service“, est remise à un règlement interne.

La Commission du Travail et de l'Emploi se rallie aux développements juridiques qui amènent le Conseil d'Etat à s'opposer formellement à cette disposition, alors que l'aménagement du temps de travail est une matière réservée à la loi par la Constitution.

Par conséquent, la commission propose un amendement parlementaire 2 ayant pour objet de supprimer le bout de phrase „qui sont à fixer par règlement interne“ et de remplacer l'expression „les temps alloués ...“ par celle de „les temps nécessaires“.

Le deuxième tiret aura donc la teneur amendée suivante:

*„les temps nécessaires alloués pour les différentes prestations à la prise et à la fin du service qui sont à fixer par règlement interne.“*

A noter que suite à l'amendement parlementaire 1, le paragraphe (2) de l'article L. 215-8 devient le paragraphe (1) de l'article L. 215-5.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat approuve cet amendement parlementaire et n'a pas d'autre observation à faire.

*Article L. 215-9 (Article 215-14 (1) du texte gouvernemental)*

Le Conseil d'Etat estime qu'il y a lieu de redresser cet article tel que proposé, dans la mesure où en fin de paragraphe les termes „ou conventionnelle“ ne donnent pas de sens. Si effectivement est visée une période de référence différente de celle prévue à l'article L. 215-8 (4), le Conseil d'Etat estime qu'il faut écrire: „ou une période fixée conventionnellement“, ceci sans pouvoir dépasser la période de référence visée par le texte légal, conformément aux principes généraux applicables en droit du travail.

La commission se rallie à cette proposition du Conseil d'Etat. Le paragraphe (1) de l'article L. 215-9 aura donc la teneur suivante:

*„(1) Est à considérer comme heure supplémentaire toute heure travaillée au-delà de huit heures par jour et quarante heures par semaine en moyenne pendant une période de référence visée à l'article L. 215-5, paragraphe (3) ou une période fixée conventionnellement.“*

*Article L. 215-11 (Article L. 215-16 du texte gouvernemental)*

Le Conseil d'Etat s'interroge sur le bien-fondé de la disposition du paragraphe (3) selon laquelle les roulements et tous documents relatifs au service des salariés sont à tenir à la disposition du ministre ayant le travail dans ses attributions, ceci en l'absence de sanction dans le texte gouvernemental initial.

Compte tenu de l'amendement 3 ci-dessous introduisant un article L. 215-12 nouveau prévoyant précisément des sanctions applicables en cas de non-respect des dispositions du chapitre V nouveau du Code du travail, la Commission considère que cette observation du Conseil d'Etat est devenue sans objet.

*Article L. 215-12 nouveau*

Le Conseil d'Etat demande sous peine de refus de la dispense du second vote constitutionnel que le projet de loi soit complété d'un régime de sanctions, ceci afin de le rendre conforme à l'article 4 de la directive qui exige expressément des sanctions applicables.

La Commission du Travail et de l'Emploi reconnaît la pertinence de l'argumentation du Conseil d'Etat. Par conséquent et par analogie aux sanctions prévues par le Code du travail au chapitre premier relatif à la durée de travail en général, la commission propose un amendement parlementaire 3 ayant pour objet d'ajouter au nouveau Chapitre V un article L. 215-12 nouveau ainsi libellé:

*„Art. L. 215-12. Les infractions et les tentatives d'infraction aux dispositions du présent chapitre ainsi qu'à ses règlements d'exécution sont punies d'une amende de 251 à 15.000 euros.“*

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat propose d'omettre les sanctions en cas de tentatives d'infraction, la sanction en cas d'infraction réelle devant largement suffire pour faire respecter les dispositions légales.

La Commission du Travail et de l'emploi se rallie à cette proposition du Conseil d'Etat. Dans le texte précité les termes „et les tentatives d'infraction“ sont donc supprimés.

\*

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

\*

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

**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**

**Article unique.**— Le titre premier du Livre II du Code du travail est complété par un nouveau chapitre V de la teneur suivante:

**„Chapitre V— Durée de travail des salariés chargés  
des fonctions de conduite d'un engin de traction sur rail  
ou d'accompagnement d'un train**

**Art. L. 215-1.** Le présent chapitre s'applique, en général, à tous les salariés chargés respectivement des fonctions de conduite d'un engin de traction sur rail ou d'accompagnement d'un train, désignés ci-après respectivement „conducteur(s)“ et „personnel d'accompagnement“, et occupés par une entreprise de transport par rail établie au Luxembourg ou exerçant son activité sur le réseau ferroviaire luxembourgeois.

Il fixe, en particulier, les conditions de travail des salariés mobiles des chemins de fer affectés à des services d'interopérabilité transfrontalière effectués par des entreprises ferroviaires à l'exception du trafic de passagers transfrontaliers local et régional, et qui dépassent d'au moins quinze kilomètres la frontière luxembourgeoise.

**Art. L. 215-2.** Au sens du présent chapitre on entend par:

- (1) jour: la journée de calendrier comptée de zéro à vingt-quatre heures;
- (2) jour de travail: l'amplitude et le repos journalier adjacent;
- (3) amplitude ou tour de service: le temps compris entre le début et la fin du travail journalier, elle comprend les heures de travail, les périodes de réserve à disposition et les coupures;
- (4) grande distance: tout trafic transfrontalier nécessitant, sans préjudice du paragraphe (2) de l'article L. 215-3, un repos journalier hors résidence;
- (5) services d'interopérabilité transfrontalière: tout trafic, 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;
- (6) repos journalier: le temps compris entre deux amplitudes consécutives, abstraction faite, le cas échéant, des périodes de repos hebdomadaire ou de compensation intercalées entre lesdites amplitudes;
- (7) durée de travail: le temps pendant lequel le salarié est à la disposition de l'employeur;
- (8) temps de conduite sur rail: 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;
- (9) réserve à disposition: une période de simple présence pendant laquelle le salarié 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;
- (10) coupures: des interruptions de service pendant lesquelles le salarié peut disposer librement de son temps;

- (11) période de travail: les tours de service assurés entre deux repos hebdomadaires;
- (12) repos hebdomadaire: un repos accordé consécutivement à une période de travail en vertu de la semaine de travail de quarante heures réparties sur cinq jours;
- (13) tour de nuit: un tour de service tombant dans une période déterminée de la nuit;
- (14) cycle d'alternance ou roulement: la période pendant laquelle tous les salariés occupés à un même roulement passent alternativement par les tours de service prévus à ce roulement.

**Art. L. 215-3.** (1) Sans préjudice des dispositions du paragraphe (2) ci-après, la durée de l'amplitude ne doit pas être inférieure à six heures et ne doit normalement pas dépasser dix heures.

(2) Toutefois, elle peut être portée à quatorze heures pour les tours de service „grande-distance“ comprenant des trajets de retour effectués haut-le-pied comme voyageur en dehors du roulement normal qui ne peut dépasser dix heures.

(3) Pour les conducteurs, le maximum de l'amplitude planifiée est fixé à huit heures pour le tour de service de nuit. Si, à la suite de retards ou d'imprévus, l'amplitude dépasse huit heures, le conducteur bénéficiera d'une compensation en nature égale au temps presté au-delà de huit heures.

En cas de concours de ce cas de figure avec celui prévu au paragraphe (2) de l'article L. 215-9, le conducteur concerné bénéficiera de celle des deux dispositions qui est la plus favorable dans son chef.

(4) En principe, les tours de service entre deux repos hebdomadaires ne doivent pas excéder le nombre de sept. Toutefois, ce nombre peut être porté à huit pour des raisons de service pour le personnel d'accompagnement.

Dans deux périodes consécutives, situées chacune entre deux repos hebdomadaires, il ne doit pas y avoir plus de quinze tours de service.

**Art. L. 215-4.** (1) La durée normale du repos journalier est fixée à quatorze heures.

(2) Par dérogation aux paragraphes (1) et (3), la durée du repos journalier peut être réduite à un minimum

- a) de neuf heures consécutives pour les tours de service grande-distance prévoyant que le repos journalier est pris hors résidence,
- b) de treize heures consécutives, une fois entre deux repos hebdomadaires et trois fois au plus au cours respectivement d'un mois ou de la période de référence de quatre semaines prévue au paragraphe (3) de l'article L. 215-5.

(3) La durée planifiée entière du repos journalier hors résidence et des tours de service adjacents ne doit pas dépasser

- vingt-huit heures si le repos a une durée de neuf heures,
- vingt-neuf heures si le repos a une durée de dix heures,
- trente heures si le repos a une durée égale ou supérieure à onze heures.

Si pour des raisons de service, les limites de respectivement vingt-huit, vingt-neuf ou trente heures ne peuvent être respectées, le salarié bénéficiera d'une compensation en nature égale au temps de dépassement.

(4) Un repos journalier hors résidence doit être suivi par un repos journalier à la résidence.

**Art. L. 215-5.** (1) En dehors des prestations effectives de service, comptent comme travail

- la réserve à disposition;
- les temps nécessaires alloués pour les différentes prestations à la prise et à la fin du service.

(2) Ne sont pas considérés comme service et partant ne comptent pas comme travail

- sans préjudice des dispositions du paragraphe (4) de l'article L. 215-7, la durée des coupures;
- le temps consacré au déshabillage, lavage et rhabillage;
- la durée des trajets effectués entre le domicile et le lieu de la prise de service, service d'attache ou lieu de rassemblement, et vice-versa.

(3) Sans préjudice des dispositions des paragraphes (4) et (5) suivants, la durée de travail normale est de huit heures par jour et ne peut excéder une moyenne de quarante heures par semaine calculée sur une période de référence de quatre semaines consécutives.

(4) La durée de travail journalière maximale est de dix heures, sous réserve du respect de la moyenne de huit heures par jour et de quarante heures par semaine telle que définie au paragraphe (3) ci-dessus.

(5) Le maximum du travail par semaine est de quarante-huit heures.

Toutefois, si par le concours de circonstances imprévues les quarante-huit heures planifiées sont dépassées, le salarié concerné doit assurer son service jusqu'au moment de sa relève officielle, sans qu'elles puissent pour autant être bonifiées additionnellement comme heures supplémentaires au sens du paragraphe (1) de l'article L. 215-9.

(6) Par semaine au sens des paragraphes (3), (4) et (5), il y a lieu d'entendre chacune des quatre périodes isolées de sept jours de la période de référence visée au paragraphe (3).

(7) Au cas où des raisons de service nécessitent un décalage du début du service au-delà de quatre heures, le salarié concerné a droit à une compensation en nature correspondant à cent pour cent du temps de décalage.

La compensation visée ci-dessus n'est pas à considérer comme service ouvrant droit à des heures supplémentaires conformément aux dispositions du paragraphe (1) de l'article L. 215-9 et n'est due qu'aux salariés, qui effectuent bénévolement des tours de service sans que le préavis réglementaire n'ait été observé.

**Art. L. 215-6.** (1) Sans préjudice des dispositions du paragraphe (3) de l'article L. 215-3, 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.

(2) La durée du temps de conduite sur rail maximale par période de deux semaines est limitée à quatre-vingt heures.

(3) Sans préjudice des dispositions des paragraphes (5) et (7) suivants, la durée planifiée du temps de conduite ininterrompue sur rail ne peut pas dépasser cinq heures, sauf pour la durée du trajet encore nécessaire pour garantir une pause à la première occasion de garage du train.

(4) Tous les tours de service des conducteurs doivent prévoir une pause de vingt-cinq minutes située entre deux trains consécutifs et comprenant le temps prévu pour le changement d'engin, sans prestation de manœuvre, ou de poste. Si des contraintes de service ne permettent pas de planifier la pause telle que définie ci-devant dans un ou plusieurs tours de service, ceci est à considérer comme dérogation aux conditions de travail.

(5) Pour les parcours à grande distance, la durée de la pause des conducteurs sera d'au moins quarante-cinq minutes si l'amplitude planifiée dépasse huit heures; elle sera d'au moins trente minutes si l'amplitude planifiée est inférieure ou égale à huit heures.

(6) Pour les parcours à grand distance, la durée de la pause du personnel d'accompagnement sera de trente minutes si l'amplitude planifiée est supérieure à six heures.

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

**Art. L. 215-7.** (1) La coupure compte entièrement dans la durée de l'amplitude de service.

(2) Il ne peut y avoir plus d'une coupure dans un tour de service.

(3) La durée de la coupure ne peut ni être inférieure à soixante minutes, ni être supérieure à cent vingt minutes.

(4) Sont considérées comme travail les coupures qui ne comprennent pas en tout ou en partie les heures réputées comme temps normal des repas et qui sont fixées de sept à neuf heures, de douze à quatorze heures et de dix-huit à vingt heures.



(5) En aucun cas la coupure ne peut servir de motif pour une prolongation de la durée de service.

**Art. L. 215-8.** (1) Le salarié 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 hebdomadaires. Dans toute la mesure du possible, il y a lieu de les liquider sous forme de repos double.

(2) Au cours respectivement d'un même mois ou de la période de référence de quatre semaines prévue au paragraphe (3) de l'article L. 215-5 il doit y avoir en principe quatre repos hebdomadaires isolés ou doubles qui sont fixés à l'avance au roulement.

En cas d'attribution d'un repos non fixé préalablement, le salarié concerné doit en être informé quarante-huit heures à l'avance.

(3) Exceptionnellement, sur demande des salariés ou si les nécessités de service l'exigent, des jours de repos hebdomadaire peuvent être déplacés, pourvu que les dispositions du paragraphe (3) de l'article L. 215-3 soient respectées et que le salarié intéressé en ait été informé dans le délai précité.

(4) Au cas où des raisons de service nécessitent la suppression d'un repos hebdomadaire planifié, sans qu'il soit possible d'en aviser le salarié concerné au moins quarante-huit heures avant le début prévu dudit repos, celui-ci a droit à une compensation en nature correspondant à 50% de la durée du travail presté.

La compensation visée ci-dessus n'est pas à considérer comme service ouvrant droit à des heures supplémentaires conformément aux dispositions du paragraphe (1) de l'article L. 215-9.

(5) Lorsqu'un repos hebdomadaire tombe sur deux journées, c'est la seconde qui compte comme journée de repos.

(6) En principe, la durée normale d'un repos isolé est de trente-huit heures et se compose d'un repos de vingt-quatre heures consécutives augmenté de la durée du repos journalier précédent ou suivant.

(7) En principe, la durée normale d'un repos double est de soixante-deux heures et se compose de deux repos de vingt-quatre heures consécutives augmentés de la durée du repos journalier précédent ou suivant.

(8) Si, en application du paragraphe (2) de l'article L. 215-6, la durée du repos journalier est inférieure à quatorze heures, la durée du repos hebdomadaire, telle qu'elle est fixée aux deux paragraphes précédents, peut être réduite de deux heures au maximum.

(9) Les repos visés au paragraphe (6) commenceront au plus tard à vingt-et-une heures et prendront fin au plus tôt à six heures. Les repos visés au paragraphe (7) commenceront au plus tard à vingt-deux heures et prendront fin au plus tôt à cinq heures.

(10) Annuellement dix-sept de ces repos doivent tomber sur un dimanche.

(11) Sans préjudice des dispositions du paragraphe (10), les repos hebdomadaires accordés aux salariés effectuant des parcours à grande distance sont liquidés de façon à ce qu'ils bénéficient

- par période de sept jours, d'au moins un repos isolé: dans les roulements des salariés visés par le présent paragraphe, le nombre des tours de service entre deux repos hebdomadaires de toute période comprenant effectivement une prestation grande-distance telle que définie à l'article L. 215-2 ne doit pas excéder six;
- annuellement, de douze repos doubles comprenant le samedi et le dimanche;
- annuellement, de douze repos doubles sans garantie qu'un samedi ou un dimanche y soit inclus.

(12) Les repos hebdomadaires et/ou les repos de compensation peuvent être combinés jusqu'à concurrence de trois au maximum, avec une durée normale de quatre-vingt-six heures et une durée minimale de quatre-vingt-quatre heures. Il ne peut être dérogé à la présente disposition que sur demande expresse du salarié concerné.

(13) En cas de congé de maladie, les repos hebdomadaires initialement prévus pour cette période suivant le roulement respectif sont considérés comme pris.

(14) Les salariés peuvent disposer librement de leur temps pendant leur repos.

**Art. L. 215-9.** (1) Est à considérer comme heure supplémentaire toute heure travaillée au-delà de huit heures par jour et quarante heures par semaine en moyenne pendant une période de référence visée à l'article L. 215-5, paragraphe (3) ou une période fixée conventionnellement.

(2) Sans préjudice des dispositions du paragraphe (1), est à considérer comme travail supplémentaire toute prestation d'un salarié effectuée au-delà de la durée programmée du tour de service, abstraction faite d'un temps de carence de quinze minutes.

(3) Les heures supplémentaires peuvent être liquidées par fractions inférieures à huit heures.

**Art. L. 215-10.** (1) Est considéré comme tour de nuit:

- a) pour les conducteurs, tout tour qui empiète sur la période comprise entre une et quatre heures, sous réserve que le tour de service qui commence entre trois et quatre heures comporte des prestations effectives de conduite ou de manœuvres prévues selon les documents horaires endéans cette période,
- b) pour le personnel d'accompagnement, tout tour qui empiète sur la période de une à trois heures.

(2) En principe, les roulements ne peuvent comprendre pour un même salarié plus de quatre tours de nuit consécutifs. Toutefois, pour des raisons d'organisation rationnelle du service, cette limite peut être relevée à cinq.

(3) Le nombre total des tours de nuit d'un roulement ne doit pas excéder, pour un même salarié, le tiers du nombre des jours de travail du cycle.

(4) Pour les conducteurs, la limite fixée au paragraphe (3) est portée à 50% de tous les tours de service dans les roulements comportant des tours de service évoluant sur grande distance.

(5) Tout service doit être organisé de manière à ne pas comprendre deux périodes de travail consécutives comportant chacune de façon prépondérante des tours de nuit.

(6) Il n'y aura pas de prise de service entre vingt-trois et trois heures, sauf pour les parcours à grande distance, où ces limites sont fixées à vingt-quatre et trois heures. Si pour des raisons de service, ces conditions ne peuvent pas être respectées sur les parcours à grande distance, le salarié bénéficiera d'une compensation en nature égale à 50% du temps presté avant trois heures.

**Art. L. 215-11.** (1) Pour chaque entreprise et partie d'entreprise il est établi des roulements tels que définis ci-après qui indiquent par ordre de succession les différents tours de service.

(2) Les roulements sont établis en conformité avec les dispositions du présent chapitre et mentionnent:

- soit le numéro du train ou la nature du service;
- la catégorie de salariés;
- la durée du service par jour et par roulement avec indication de l'heure de la prise et de la fin de service;
- la durée de l'amplitude;
- la durée du travail;
- la durée des repos;
- la durée des coupures;
- la durée de la réserve à disposition;
- le distributeur de service;
- le cycle d'alternance;
- la date de mise en vigueur.

(3) Les roulements et tous documents relatifs au service des salariés sont à tenir à la disposition du ministre ayant le travail dans ses attributions.

(4) Les roulements doivent être établis de manière que les dimanches de repos soient équitablement répartis sur toute l'année entre les divers salariés.

**Art. L. 215-12.** Les infractions aux dispositions du présent chapitre ainsi qu'à ses règlements d'exécution sont punies d'une amende de 251 à 15.000 euros.“

Luxembourg, le 2 mai 2011

*Le Rapporteur,*  
Roger NEGRI

*Le Président,*  
Lucien LUX

