



HAL
open science

L'avènement d'un nouveau droit sectoriel : le droit applicable aux personnels des chemins de fer

Stéphane Carré

► **To cite this version:**

Stéphane Carré. L'avènement d'un nouveau droit sectoriel : le droit applicable aux personnels des chemins de fer. Le droit des transports dans tous ses états, éditions Larcier, 2012. halshs-01420587

HAL Id: halshs-01420587

<https://shs.hal.science/halshs-01420587>

Submitted on 1 Apr 2023

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Chapitre I

CONDITIONS DE TRAVAIL ET LOI SUR LE SERVICE MINIMUM

Section I

L'avènement d'un nouveau droit sectoriel : le droit applicable aux personnels des chemins de fer

Stéphane CARRÉ

*Maître de conférences, I.U.T. Saint-Nazaire, Université de Nantes,
U.M.R. CNRS 3128 « Droit et changement social »*

Au cours du printemps 2010, une réforme réglementaire est parue dans une relative indifférence. Par un décret n° 2010-404 du 27 avril 2010, est institué un régime de la durée du travail du personnel de certaines entreprises de transport ferroviaire (J.O.R.F. du 28 avril). Or cette évolution est en réalité marquante car le droit social des transports ferroviaires était avant tout, et depuis fort longtemps, le droit d'une entreprise : la SNCF.

Le jalon que constitue ce décret est également à souligner du point de vue de son sujet : le temps de travail. C'est qu'en effet le droit social des transports doit l'essentiel de son particularisme aux règles spéciales en matière de durée et d'aménagement du temps de travail visant le personnel itinérant. Cette remarque s'accorde tout particulièrement aux cas du personnel des transports routiers et des transports urbains puisque ces salariés bénéficient largement des règles de droit commun liées au code du travail, nonobstant tout un ensemble de règles dérogatoires en matière de durée du travail⁽⁶⁹⁸⁾. La remarque correspond aussi

(698) V. tout spécialement les décrets n° 83-40 du 26 janv. 1983 (T.R.M.), n° 2000-118 du 14 fév. 2000 (pour le transport urbain de personnes) et n° 2003-1242 du 22 déc. 2003 (pour le transport interurbain de personnes).

étroitement au cas du personnel salarié des transports fluviaux⁽⁶⁹⁹⁾. Il correspond aussi au cas des transports maritime et aérien, avec cela de différent que les particularismes sont ici plus centrés sur le personnel navigant⁽⁷⁰⁰⁾, mais que les règles spéciales concernent alors d'autres matières que le seul temps de travail, pour concerner aussi des questions telles que la conclusion et la rupture des contrats, les règles de sécurité au travail, la discipline de bord...

Mais s'agit-il de l'émergence d'un droit sectoriel ou plutôt d'une résurgence ? Car, en effet, les chemins de fer ne sont pas apparus en 1938, date à laquelle la SNCF se substitua aux grands réseaux que furent le Paris-Lyon-Méditerranée, le Paris-Orléans, le réseau du Nord, etc.

Par ailleurs, il serait faux de croire qu'aucune réglementation du travail particulière, d'origine étatique, n'était plus applicable à ce secteur d'activité, nonobstant le statut des personnels SNCF. Pour des raisons très diverses, une législation spécifique du travail, assez hétéroclite, a toujours existé par-delà les règles conventionnelles ou purement statutaires décidées en interne à l'usage du seul personnel SNCF. Il est donc utile d'effectuer un rapide tour d'horizon de cette législation résiduelle avant de se pencher sur les tendances contemporaines (I). Mais pour ce qui est d'aujourd'hui, c'est bien le droit communautaire qui a été l'élément déclenchant, puis le principe implacable de cette évolution, en cassant les monopoles nationaux qui, partout en Europe, tendaient à ne laisser qu'une seule entreprise publique, sinon une seule administration d'État, entretenir, gérer et exploiter le réseau ferroviaire principal au sein de chaque pays membre (II). Puis, dès lors que différentes compagnies ferroviaires commencèrent en France à concurrencer effectivement la SNCF, il devenait urgent de fixer les règles du jeu. D'où l'apparition d'un droit national présentant des règles spécifiques (III).

(699) V. le décret n° 2007-14 du 4 janv. 2007 relatif à la durée du travail dans les entreprises de transport par voie de navigation intérieure (*J.O.R.F.* du 5 janvier).

(700) Ceci n'excluant pas totalement l'existence de certaines règles particulières propres aux personnels sédentaires, mais celles-ci étant alors d'inspirations différentes de celles applicables au personnel navigant et fixées d'ailleurs dans des textes distincts. De la sorte, bien des dispositions applicables aux marins ou aux pilotes d'aéronefs sont fixées par la loi au sein de ces instruments spécifiques que sont le code du travail maritime et le code de l'aviation civile. De plus, pour le personnel sédentaire, les particularismes sont moindres. Il existe, par exemple, des réglementations particulières en matière d'aménagement du temps de travail pour le personnel au sol des entreprises de transport aérien. On rappellera aussi le particularisme qui subsiste concernant la manutention portuaire (art. L. 511-1 et s. et R. 511-1 et s. du code des ports maritimes ; v. actuellement les arts. L. 5343-1 et s. du code des transports).

I. À L'ÉPOQUE DU MONOPOLE SNCF, UN DROIT SECTORIEL RÉSIDUEL

Nous rappellerons d'abord l'existence d'une réglementation de sécurité, applicable aux chemins de fer de façon transversale, et dont certaines dispositions avaient, et parfois ont encore, une incidence indirecte sur les conditions de travail des cheminots (A). Nous présenterons ensuite à grands traits la réglementation SNCF avant de nous pencher sur diverses niches sectorielles ayant subsisté malgré le monopole de l'entreprise publique, jusqu'à l'orée du XXI^e siècle (B).

A. L'existence d'une réglementation de sécurité

C'est certainement l'une des particularités les plus importantes du droit social des transports que l'influence de règles visant à la sécurité des transports (le code de la route est quasiment en son entier un droit pénal spécial visant à imposer un comportement spécifique sur la voie publique en vue d'assurer la sécurité des circulations), règles de sécurité dont certaines vont viser spécifiquement ceux intervenant à titre professionnel pour ou sur une infrastructure de transport, ce qui a pour conséquence de déterminer en partie les conditions de travail de ces professionnels. Dès lors, ces règles professionnelles entrent en concurrence ou complètent le droit du travail quand elles concernent des sujets qu'aborde également le droit social (hygiène et sécurité au travail, durée du travail, formes de rémunération, effectifs et division du travail dans l'entreprise, qualification...). C'est pourquoi il nous faut aborder cette réglementation de sécurité, en matière ferroviaire, pour constater que quelques-unes de ses dispositions ont, durant toute la seconde moitié du XX^e siècle, fixé certaines normes de travail applicables à l'ensemble des agents intervenant dans le secteur ferroviaire, qu'ils soient un personnel SNCF ou non et qu'il s'agisse du domaine public (1) ou non (2), ce qui tend à démontrer la nature à proprement parler basique de ces règles.

I. La sécurité ferroviaire sur le domaine public ferroviaire

Concernant le domaine public ferroviaire, il faut du moins citer le décret du 22 mars 1942 portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des voies ferrées d'intérêt général et d'intérêt local, dont les dispositions ont été en grande partie abrogées par le décret n° 2006/1279 du 19 octobre 2006 (v. *infra*). Ce texte décrit assez minutieusement quelles sont les obligations principales en matière d'exploitation et de sécurité en matière de chemins de fer et oblige ainsi, selon les dispositions qu'il comporte, les compagnies de chemins de fer, mais également les usagers et les agents de ces compagnies. Certaines de ces dispositions concernent tous les types de chemins de fer,

d'autres sont à destination de certaines catégories d'entre eux (chemins de fer d'intérêt général, tramways urbains...). On y trouve, par exemple, des règles sur l'éclairage des gares, la composition des trains. Mais on y trouve également quelques dispositions fixant l'organisation du travail : ainsi, l'article 14 indiquant qu'il est nécessaire d'avoir en nombre suffisant des agents pour assurer la surveillance et la manœuvre des aiguillages et signaux, l'article 46 indiquant la même chose pour l'entretien des voies et, plus globalement, les articles 82 et 83 exigeant aussi un personnel en nombre suffisant pour assurer la marche régulière du service. Tous ces textes précisent qu'en cas d'insuffisance constatée, l'État interviendra pour fixer les effectifs minimums⁽⁷⁰¹⁾. On peut encore citer l'article 19 indiquant que les locomotives et les autres véhicules ferroviaires doivent répondre aux conditions nécessaires pour assurer la sécurité des voyageurs et des agents, les articles 30, 31 et 31*bis* sur le personnel d'accompagnement des trains (conducteur, aide-conducteur, chef de train...), l'article 40 obligeant au contrôle des organes avant tout départ du convoi.

Mais qu'il nous soit permis de citer à part deux dispositions toujours en vigueur, assez savoureuses par les exigences qu'elles posent, et qui dénotent la volonté du législateur de l'époque de réfréner chez les agents quelques mauvaises habitudes ou une certaine tradition « d'insoumission ouvrière ». Il y a d'abord l'article 86 du décret du 22 mars 1942 qui pose : « Il est interdit d'introduire dans l'enceinte du chemin de fer, pour y être consommés par les agents, des boissons alcooliques autres que le vin, la bière, le cidre, le poiré ou l'hydromel non additionnés d'alcool »⁽⁷⁰²⁾. Il y a ensuite l'article 20 de la loi du 15 juillet 1845 disposant de deux années de prison pour les conducteurs et les « garde-freins » quittant leur poste pendant la marche du convoi.

2. La sécurité ferroviaire sur le domaine privé

Il existe des voies ferrées privées. Établies au sein des entreprises, ces infrastructures ferroviaires, qui parfois forment un véritable réseau, ont d'abord pour mission de raccorder l'entreprise au réseau national. Ces embranchements font

(701) C'est le décret du 11 décembre 1940 portant contrôle de l'État sur les chemins de fer ainsi que les transports par route et eau dans la métropole qui précise les modalités d'intervention de l'État afin d'assurer la sécurité sur les infrastructures de transport.

(702) L'article 86 ajoute qu'il est « interdit au personnel des hôtels établis dans l'enceinte du chemin de fer, des buffets, buvettes et wagons-restaurants, de vendre aux agents et employés du chemin de fer des boissons alcooliques autres que celles énumérées ci-dessus ».

Ces textes peuvent être rapprochés d'autres plus récents, comme l'article de l'arrêté du 6 août 2010 concernant la certification des conducteurs de train qui dispose qu'un « conducteur en service ne doit pas se trouver sous l'emprise de substances psychoactives telles que drogues, stupéfiants ou substances thérapeutiques détournées de leur usage normal. Un conducteur en service ne doit pas se trouver sous l'emprise d'un état alcoolique défini à l'article 11 du décret du 29 juin 2010 susvisé ».

passer les rails du domaine public au domaine privé de l'entreprise. Mais pour ces « installations terminales embranchées » (I.T.E.) là encore, une réglementation spéciale existe de longue date, dont le motif essentiel est la sécurité des agents et du personnel et, plus globalement de toute personne appelée à circuler sur ces voies ferrées. Un décret du 4 décembre 1915, plusieurs fois modifié, a ainsi fixé diverses règles de sécurité jusque dans les années quatre-vingt-dix⁽⁷⁰³⁾. Ce décret a été abrogé et remplacé par le décret n° 92-352 du 1^{er} avril 1992 « pris pour l'application de l'article L. 231-2 du code du travail et relatif aux mesures à prendre pour assurer la sécurité des travailleurs dans les établissements où il est fait usage de voies ferrées » (J.O.R.F. du 2 avril). Les dispositions de ce texte ont fait l'objet de modifications en vertu du décret n° 2006/1279 du 19 octobre 2006 susvisé, ce qui est tout à fait logique puisqu'il s'agit de règles de sécurité qui ne s'adressent pas seulement au seul personnel salarié de l'entreprise. Ces prescriptions obligent à diverses normes techniques (exemple : écartement minimal entre voies, dispositifs d'aiguillages...), de comportement (« Il est interdit de traverser la voie devant un véhicule en mouvement ou à moins de trois mètres du tampon le plus proche d'un véhicule arrêté et d'exploitation »), d'exploitation (vitesse limite des convois) ou de formation professionnelle⁽⁷⁰⁴⁾, en vue d'assurer la sécurité des personnes circulant sur ces emprises ferroviaires.

B. Le régime du travail SNCF

La loi de finance de 1937 exigeait du gouvernement qu'il refonde totalement le régime juridique des chemins de fer, alors fondé sur une convention de 1921. C'est un décret-loi du 31 août 1937 qui fonde la SNCF. Ce décret-loi approuve une convention du même jour entre les compagnies privées (P.L.M., P.O., Midi, Nord, Est), ainsi que les entreprises à capitaux publics que formaient les réseaux Alsace-Lorraine et État. Dans le conseil d'administration de la nouvelle entreprise, alors société d'économie mixte, cinq des dix-huit membres vont être des représentants du personnel. Ils sont nommés par décret sur proposition des organisations syndicales. La SNCF ne se substitue réellement aux réseaux qu'à compter du 1^{er} janvier 1938, date à laquelle les droits d'exploitation sont transmis à la nouvelle société

(703) Décret du 4 déc. 1915 portant règlement d'administration publique concernant les mesures à prendre pour assurer la sécurité des travailleurs sur les voies ferrées des établissements visés par l'article 65 du livre II du code du travail (J.O.R.F. du 20 déc.). Un décret n° 62-1039 du 27 août 1962 modifiait le texte de 1915. Un décret n° 79-461 du 6 juin 1979 précisait quelles étaient les mesures à prendre pour assurer la sécurité des travailleurs sur les voies ferrées établies dans les établissements agricoles.

(704) Un arrêté du 4 décembre 1992 portant application de l'article 21 du décret n° 92-352 du 1^{er} avril 1992 et relatif à la formation de certains personnels appelés à intervenir sur les voies ferrées (J.O.R.F. du 24 déc.) détermine précisément ce que sont ces exigences en matière de formation. Il fournit un référentiel des compétences que doivent acquérir les « accrocheurs », les « chefs de manœuvre » ou les « conducteurs d'engin » sur les réseaux privés.

(art. 1^{er} du décret-loi). L'article 38 prévoit que le personnel des « grands réseaux » est incorporé à cette date à la SNCF. L'article 39 organise le transfert des caisses de retraite des grands réseaux vers un nouvel organisme social et fixe les apports permettant la couverture des charges (cotisations, contributions de l'État...). Un décret du 6 août 1938 (J.O.R.F. du 24 août 1938) va venir fixer le régime d'assurance sociale du personnel SNCF (maladie, vieillesse, maternité, invalidité) (705).

Au départ, c'est une convention collective qui fixe le régime du travail à la SNCF (706). Car il faut attendre la loi n° 50-205 du 11 février 1950 (J.O.R.F. du 12 février) relative aux conventions collectives et aux procédures de règlement des conflits collectifs du travail (707), puis le décret n° 50-635 du 1^{er} juin 1950 (J.O.R.F. du 7 juin) pour que le personnel SNCF relève véritablement d'un statut particulier (708). C'est d'ailleurs par un décret n° 50-637 du même jour (J.O.R.F. du 7 juin) qu'est créée la Commission mixte du statut, permettant l'élaboration ultérieure des statuts du personnel SNCF, qui feront l'objet d'approbations ministérielles. Mais le « règlement du personnel SNCF », qui est un instrument distinct des statuts proprement dits, apparaît en réalité comme une législation composite, mi-réglementaire, mi-contractuelle, selon les matières abordées et ses modes d'élaboration (709). Enfin, c'est la loi du 3 octobre 1940 « relative au régime du travail des

(705) Un régime de retraite unifié et propre aux cheminots a été institué par les lois du 21 juillet 1909 (J.O.R.F. du 23 juil.) et du 28 déc. 1911. Le décret du 6 août 1938 a été récemment modifié et doit être complété par les décrets n° 2007-730 du 7 mai 2007 et n° 2007-1056 du 28 juin 2007 (caisses de prévoyance et de retraite) et par le décret n° 2008-639 du 30 juin 2008 sur les retraites du personnel SNCF.

(706) G. RIBEILL, *Le personnel de la SNCF (1937-1981), les cours successifs d'une entreprise publique*, 1982, rapport de recherche, ronéotype, p. 8. Cette convention peut être datée de mars 1938 et va être progressivement complétée de différents protocoles d'accord.

Avant cette date, il existait déjà un « statut » propre aux cheminots fixant des règles uniformes aux salariés des différents réseaux privés (P.L.M., P.O....). Ce statut fut préparé en 1919/1920 par une commission tripartite (État, syndicalistes, direction des grands réseaux) et consolidé par plusieurs sentences arbitrales (26 mars 1920, 15 sept. 1920 : v. C. CHEVANDIER, A. FUKASAWA, G. RIBEILL, « Les cheminots : un statut toujours en débat », in *Transports* 93, 1992, P.E.N.P.C., Paris, p. 48 ; F. CARON, *Histoire des chemins de fer en France*, 2005, tome II, Fayard, Paris, p. 668 et s. Sa nature juridique est évidemment incertaine, mais peut être assimilée à une convention collective.

(707) Cf. l'ancien art. L. 134-1 du code du travail excluant du régime des conventions collectives le personnel des entreprises publiques à statut. La possibilité de conclure de nouveau des conventions collectives en complément des règles statutaires va réapparaître par la loi n° 82-957 du 13 novembre 1982.

(708) F. SARAMITO, « Le droit applicable aux relations de travail à la SNCF. », *D.O.*, mai 1989, p. 161 ; sur le caractère hétéroclite du statut des cheminots SNCF, v. également C. CHEVANDIER, A. FUKASAWA, G. RIBEILL, « Les cheminots : un statut toujours en débat », *op. cit.*, p. 41 et s.

(709) F. SARAMITO, « Le droit applicable aux relations de travail à la SNCF. », *D.O.*, mai 1989, p. 166. Ces règlements d'exploitation avaient pour fondement la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer. F. SARAMITO voit en ces règlements des normes plutôt de nature contractuelle, même si certains d'entre eux exigent, de par la loi, une approbation ministérielle. Il faut cependant mettre à part les règlements du personnel en matière d'hygiène et de sécurité et en matière de discipline, dans la mesure où ces domaines relèvent du règlement intérieur d'entreprise (C. trav., art. L. 1311-1)

agents des chemins de fer de la Société nationale des chemins de fer français » (J.O.R.F. du 4 octobre) qui, indépendamment des règles propres à la SNCF, permet en particulier la mise en place d'un régime du travail spécifique au secteur ferroviaire, à la SNCF comme à ceux n'y travaillant pas, en visant aussi l'ensemble des agents des chemins de fer secondaires d'intérêt général, ceux des chemins de fer d'intérêt local, de même que le métropolitain de Paris et la Société de transport en commun de la région parisienne (art. 2) (710).

En matière de durée du travail, c'est sur le fondement de cette loi du 3 octobre 1940, mais également à l'appui de l'article 87 du décret du 22 mars 1942 (J.O.R.F. du 23 août) portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des voies ferrées d'intérêt général et d'intérêt local, énonçant que « le secrétaire d'État détermine, l'exploitant entendu, les dispositions relatives à la durée du travail qu'il juge nécessaire à la sécurité de l'exploitation », que vont être pris divers décrets fixant l'aménagement du temps de travail (711). L'article 1^{er} de la loi du 3 octobre 1940 indique notamment que le secrétaire d'État aux communications fixe par arrêté la durée maximale du travail du personnel de la SNCF et que, dans le cadre ainsi établi, des instructions de la direction homologuées par le secrétaire d'État déterminent le régime du travail. Mais c'est en réalité différents arrêtés ou décrets qui vont fixer l'aménagement du temps de travail à la SNCF : ainsi l'arrêté du 16 juin 1941, celui du 8 août 1979, et le décret n° 99-1161 du 29 décembre 1999 (712).

(710) Notons également que la loi n° 55-1032 (ancien art. 65 du code du travail, devenu l'anc. art. L.° 231-1-1 du même code) excluait notamment les entreprises de transport par fer des dispositions du code du travail en matière d'hygiène et de sécurité des travailleurs. Mais le même texte indiquait que des décrets (pris par le ministre des transports) pourraient permettre l'application en tout ou partie de ces mêmes dispositions, en vertu des règlements d'administration publique pouvant être décidés en certaines matières d'hygiène et de sécurité (anc. art. 67, devenu l'anc. art. L.° 231-2 du code du travail). De fait, un décret n° 60-72 du 15 janvier 1960 (J.O.R.F. du 22 janvier) portant application de la loi n° 55-1032 rendait applicable l'ensemble du chapitre I^{er} du livre II de l'ancien code du travail (« dispositions générales » en matière d'hygiène et de sécurité), en application de l'article 67, partie à ce chapitre. L'article 2 du décret du 15 janvier 1960 indiquait que les modalités d'application spécifiques à la SNCF seraient prises par un règlement du personnel soumis à l'approbation du ministre.

(711) Les différents arrêtés en matière de durée du travail à la SNCF ne visent cependant pas le décret de mars 1942, mais seulement la loi d'octobre 1940.

(712) On constate donc que, même discutée et préparée en interne, au sein de la SNCF, les règles en matière de durée du travail sortent du cadre de l'entreprise publique pour être officialisées au travers d'un règlement, c'est-à-dire d'un acte du pouvoir exécutif de l'État. Mais il est significatif aussi qu'une fois promulgué ce règlement (arrêté ou décret) fait l'objet d'une nouvelle traduction sous la forme d'un « règlement » SNCF (par exemple, le « P.S.4 » actuellement dénommé « R.H. 077 » et ses commentaires d'application, « RH 677 »). Pour prendre l'exemple du décret du 29 décembre 1999, il a donc été précédé d'un accord d'entreprise du 7 juin 1999 pour la mise en place des « trente-cinq heures » hebdomadaires dans l'entreprise. Finalement, le « P.S.4 » reprend le décret du 29 décembre 1999, l'assortit d'« instructions d'application SNCF » et annexe, en quelque sorte, l'accord du 7 juin 1999.

C. Le régime du travail des autres entreprises de transport ferroviaire

Indépendamment même des lignes de métro de la RATP ou des quelques lignes de tramways urbains qui vont perdurer dans l'après-guerre et jusqu'à nos jours (Saint-Étienne, Lille, Marseille), le monopole obtenu par la SNCF sur le réseau principal n'exclut pas complètement l'existence d'autres entreprises travaillant dans le secteur ferroviaire. À cela, il y a deux raisons. D'une part, certaines activités ont été sous-traitées par la SNCF (1). D'autre part, n'a pas eu lieu une disparition complète et instantanée des réseaux secondaires et locaux dans l'immédiat après-guerre, réseaux dont l'exploitation n'est en principe pas revenue à la SNCF (2).

I. Les activités ferroviaires sous-traitées

Certaines activités périphériques à la traction des trains, tenant soit à l'exploitation du réseau, soit à l'exploitation des trains, ont été de longue date effectuées par d'autres entreprises que la SNCF qui apparaissait ainsi comme le maître d'ouvrage d'opérations effectuées par d'autres. Par ailleurs, la Société nationale a pu, au moins en une circonstance, laisser à d'autres le soin d'assurer concurremment une prestation qu'elle-même effectuait : c'est la mise à disposition de wagons, puisqu'aux véhicules « réseau » s'ajoutaient les « wagons de particuliers », véhicules ferroviaires appartenant aux clients de la SNCF ou à des entreprises de location de wagons (713).

Du point de vue du droit social, si les entreprises intervenantes se devaient, et se doivent toujours, de respecter les dispositions du code du travail, certaines règles particulières ont pu être posées à l'endroit de ces secteurs spécifiques d'activité, complémentaires ou dérogoires du droit commun. Mais force est de constater que durant la période considérée (de l'après-guerre à la fin du XX^e siècle), le code du travail ne comportait quasiment aucune disposition spécifique en matière de chemins de fer.

Concernant l'exploitation des gares, des dépôts et des trains, quelques très rares dispositions du code du travail renvoyaient notamment au secteur ferroviaire, au moins implicitement (cela, indépendamment des règles du code visant les entreprises publiques ou les entreprises à statut, comme la SNCF).

(713) Mais on pourrait également citer la construction ferroviaire, sinon l'entretien des véhicules ferroviaires, puisqu'en certains pays la compagnie nationale de chemin de fer pouvait posséder ses propres ateliers de construction. Au demeurant, en France, des ateliers de réparation privés se sont toujours maintenus à côté des ateliers SNCF. Par exemple, les Ateliers bretons de réalisation ferroviaire (A.B.R.F.) à Chateaubriant (Loire-Atlantique) ou les Ateliers de Cannes La Bocca (C.L.B.I.).

Par exemple l'ancien article L. 221-20 (actuel L. 3132-6 du code du travail) autorisait l'emploi de travailleurs le jour du repos hebdomadaire, notamment pour les opérations de chargement et de déchargement dans les « stations ». Par ailleurs un décret du 22 octobre 1938, pris en application de la loi du 21 juin 1936 sur la semaine des quarante heures, concernait les entreprises privées intervenant sur le domaine public de la SNCF, dans les ateliers, bureaux, chantiers, entrepôts ou bureaux de la société nationale.

Mais c'est au niveau conventionnel que l'on trouve l'essentiel. Il existe ainsi une convention collective nationale de branche du personnel des entreprises de manutention ferroviaire et travaux connexes (714). Cette convention s'applique au personnel des entreprises intervenant pour le nettoyage du matériel roulant, des gares, chantiers et dépôts, ainsi que pour les opérations de chargement/déchargement de marchandises, de matériels, pour des opérations de portage de bagages... dès lors qu'il s'agit du réseau général ou du réseau des voies ferrées d'intérêt local (V.F.I.L.) Elle concerne aussi le personnel des entreprises opérant pour l'assistance au matériel roulant intervenant en environnement dédié (métro, par exemple) et concernant des opérations de nettoyage sur ce matériel, des opérations de nettoyage sur les voies, de la petite maintenance sur ledit matériel roulant (art. 1^{er}, a. et b. de la convention). Cependant, concernant l'entretien des voies ferrées (pose des rails et traverses, nivellement, bourrage...), il faut se reporter à la convention collective de branche des ouvriers des travaux publics du 15 décembre 1992, et qui n'est pas spécifiquement ferroviaire (715). De plus, aucune règle légale spécifique n'apparaît ici.

Il existe encore une convention collective nationale de branche et une réglementation particulière applicable à la restauration ferroviaire et à l'exploitation des places couchées dans les trains. En matière de durée du travail, il existait des textes d'application de la loi du 21 juin 1936 instituant la semaine de quarante heures. Ainsi, un décret n° 59-728 est promulgué le 11 juin 1959 (J.O.R.F. du 16 juin). Puis, un décret n° 73-1008 du 22 octobre 1973 fixe des règles particulières à destination des entreprises assurant la restauration et l'exploitation des places couchées dans les trains. Postérieurement, l'ordonnance du 16 janvier 1982 instituant la semaine des trente-neuf heures (anc. art. L. 212-1 du code du trav.) est complété par un décret n° 2003-849 du 4 septembre 2003 concernant la restauration ferroviaire, texte modifié par un décret n° 2006-1336 du 13 novembre 2006, dont l'article 17 abroge par ailleurs le règlement de 1973.

(714) Convention du 6 janvier 1970, I.D.C.C. 538, et textes conventionnels attachés.

(715) Convention du 15 décembre 1992, I.D.C.C. 1702 ; arrêté d'extension du 27 mai 1993, J.O.R.F. du 29 mai. Il existe aussi une convention collective à destination des ingénieurs assimilés et cadres des entreprises de travaux publics, en date du 1^{er} juin 2004.

Cette réglementation distingue clairement la situation du personnel sédentaire du personnel roulant.

Au niveau conventionnel, il faut donc citer une convention collective nationale de branche du 4 septembre 1984⁽⁷¹⁶⁾. Cette convention s'applique au personnel sédentaire et roulant en lien direct avec la restauration à bord des trains circulant sur le réseau national, à l'exclusion des entreprises n'assurant qu'un rôle de fournisseur par rapport aux entreprises assurant un service à bord. Cette convention inclut des annexes distinguant également des règles particulières au personnel sédentaire, roulant, ainsi qu'au personnel de la Compagnie internationale des wagons-lits (C.I.W.L.).

2. Les réseaux ferrés d'intérêt local

Au moment de la création de la SNCF, ce sont les réseaux du Nord, de l'Est, d'Alsace, le P.O., le P.L.M., le réseau du Midi et le réseau de l'État qui vont former le réseau SNCF. Mais la conjonction de ces différents réseaux ne forme pas tout le réseau français. Nonobstant l'existence de réseaux privés, tels les embranchements particuliers des usines (les « installations terminales embranchées » : v. *supra*), il existait un réseau secondaire que n'exploitaient pas les grands réseaux. À l'adresse de ces voies ferrées, une réglementation spécifique du travail, spécialement en matière de durée du travail, a perduré. Il s'agit de la réglementation des Voies ferrées d'intérêt local (V.F.I.L.). Au demeurant, l'alinéa 2 de l'article 38 du décret-loi du 31 août 1937, portant création de la SNCF, disposait que le personnel des compagnies et administrations contractantes en activité de service au 31 décembre 1937, sur des réseaux autres que ceux des grands réseaux, conservait les mêmes facultés d'intégration ou de réintégration que ceux dont ils pouvaient jouir précédemment.

Comme pour la réglementation SNCF, c'est la loi du 3 octobre 1940, relative au régime du travail des agents des chemins de fer de la Société nationale des chemins de fer français, qui fonde cette réglementation particulière puisqu'elle vise aussi dans son article 2 les agents des chemins de fer secondaires d'intérêt général et ceux des réseaux d'intérêt local. En application de cette loi est ainsi promulgué l'arrêté du 22 octobre 1941 sur la réglementation du travail des agents des réseaux secondaires d'intérêt général et des réseaux d'intérêt local (J.O.R.F. du 27 novembre). Ses dispositions concernent « les agents des réseaux secondaires d'intérêt général et des réseaux d'intérêt local, y compris les agents qui sont affectés aux lignes de la Société nationale des chemins de fer français affermées aux exploitants de ces réseaux, les agents affectés aux services

automobiles annexés ou substitués à ces réseaux et ceux des gares communes avec la Société nationale des chemins de fer français » (art. 1^{er}).

Aussi, non seulement les réseaux secondaires (par opposition aux « grands réseaux ») continuent-ils d'avoir leur propre législation du travail (il s'agit souvent de réseaux départementaux dont l'exploitation est concédée à une entreprise ferroviaire)⁽⁷¹⁷⁾, mais encore ceux qui, pourtant en principe passés sous exploitation SNCF, vont voir leur exploitation sous-traitée par la Société nationale. Il va par exemple en être ainsi du « réseau breton » et de certaines lignes du Morvan, voies ferrées d'intérêt général mais exploitées dans l'après-guerre et jusqu'à nos jours par la Société générale des chemins de fer économiques (dite S.E.), devenue en 1968 la société des Chemins de fer et transport automobile (C.F.T.A.). L'arrêté du 22 octobre 1941, toujours en vigueur, a de plus fait l'objet d'une importante réforme par un arrêté du 31 janvier 2007 (J.O.R.F. du 9 février).

II. L'INTRUSION DU DROIT COMMUNAUTAIRE

Cet espace juridique, que nous venons de décrire, qui fait cohabiter réseaux privés et réseaux publics, réseau général et réseau secondaire, la SNCF et divers prestataires de service, ne doit pas donner l'illusion d'une réelle diversité du paysage ainsi présenté : la SNCF domine et avec elle un droit social dont les particularismes en font d'abord un droit d'entreprise. Les quelques réseaux secondaires subsistant dépendent du réseau SNCF ou ne sont plus que des activités touristiques. La situation est la même pour les réseaux privés : les embranchements particuliers dépendent totalement du réseau SNCF. Les prestataires de services extérieurs ont quasiment pour seul donneur d'ordre l'entreprise nationale.

Cette situation vaut pour tout le territoire national et seulement pour ce territoire. Si les wagons et les voitures de voyageurs passent aisément les frontières, l'interpénétration des véhicules moteurs est l'exception, car chaque pays possède ses propres normes techniques de circulation et d'exploitation, mais également parce que chaque réseau national est un monopole d'État qui allie l'infrastructure à l'exploitation. Ce qui signifie, pour la France, qu'aucune circulation ferroviaire, qu'elle parte de l'étranger (trains internationaux) ou qu'elle soit assurée par une entreprise autre que la SNCF (véhicules de travaux appartenant à une entreprise prestataire) ne peut avoir lieu sans l'aval de la SNCF, elle-même sous l'étroit contrôle de l'État français. De même, les wagons de particuliers ne peuvent circuler sur le réseau français qu'après un agrément reçu de la SNCF : les « contrats d'immatriculation ».

En France, la situation va cependant évoluer profondément sous l'influence du droit communautaire. D'abord, le droit communautaire va casser les monopoles

(716) Convention du 4 septembre 1984, I.D.C.C. 1311 ; arrêté d'extension du 22 février 1985, J.O.R.F. du 7 mars.

(717) Par exemple, les chemins de fer de l'Hérault.

nationaux. Dès cet instant apparaîtra la possibilité à d'autres que les entreprises ou administrations « historiques » d'exploiter des convois. Apparaîtra aussi, *ipso facto*, la possibilité d'un droit social qui ne sera plus celui d'une entreprise en situation de monopole puisque bien des règles spécifiques avaient pour seul domaine d'application « le personnel SNCF » ou les « agents de la SNCF. » (A). Mais le droit communautaire va encore plus directement investir le champ ferroviaire en favorisant l'émergence d'un droit social et professionnel spécifique propre au secteur ferroviaire (B).

A. La remise en cause des monopoles nationaux

Cette histoire est connue de tous ceux qui ont fait leur l'observation du monde des transports depuis vingt ans. Elle est régulièrement retracée par divers auteurs, notamment sous son aspect juridique et ses conséquences économiques⁽⁷¹⁸⁾. Elle apparaît régulièrement en filigrane dans la presse du fait des soubresauts sociaux et des difficultés financières ou commerciales de la SNCF que cette évolution engendre. Il s'agit de la lente et difficile libéralisation du secteur ferroviaire par les instances communautaires. Nous n'allons donc rapidement la retracer que pour la compréhension générale du sujet et sous l'angle de ce qu'elle emporte du point de vue du droit social ou professionnel applicable à ce secteur d'activité.

C'est la directive n° 91/440 du 29 juillet 1991 (J.O.C.E. 24 août 1991, L. 237) relative au développement de chemins de fer communautaires qui est à la base de ce mouvement de libéralisation. La directive devait être transposée dans les différentes législations nationales des pays membres avant le 1^{er} janvier 1993. Ce texte pose d'abord le principe d'une séparation entre les gestionnaires d'infrastructure et les exploitants ferroviaires (art. 6). Or, dès l'instant où l'entreprise ferroviaire qui exploite les trains ne possède ni ne contrôle plus l'infrastructure, *i. e.* la voie ferrée et les mécanismes d'espacement des convois (signalisation, évitements...), il devient donc en principe aisé au gestionnaire de ces infrastructures d'accorder un droit de passage à d'autres exploitants, pourvu qu'il s'en présente⁽⁷¹⁹⁾. Le gestionnaire d'infrastructure va pouvoir

(718) Sur cette question, v. notamment O. SILLA, « Le second paquet ferroviaire : vers une régulation européenne des chemins de fer », *Rev. du Marché commun et de l'Union européenne*, sept. 2002, p. 516 et s. ; D. CHABALIER, « La tardive émergence de la politique européenne du rail », *Transports*, n° 434, novembre/décembre 2005, p. 376 et s. ; V. A. PROFILLIDIS, « La législation ferroviaire européenne », *Transports*, n° 435, janv./fév. 2006, p. 26 et s. ; P. DOMERGUE, « Le droit européen des transports ferroviaires », *Transports*, n° 459, janv./fév. 2010, p. 11 et s.

(719) La séparation entre gestionnaire d'infrastructure et exploitation ferroviaire est certainement une innovation institutionnelle majeure qui rompt avec la pratique quasi générale dans le monde d'entreprises ferroviaires intégrées (l'exploitant contrôlant, sinon possédant, entièrement l'infrastructure). Remarquons toutefois, pour prendre le cas des États-Unis, que dès l'origine, les

percevoir des redevances d'utilisation des exploitants utilisant les voies ferrées qu'il contrôle (art. 8). Le monopole des exploitants historiques est ainsi en puissance remis en cause. La directive n° 91/440 pose également l'indépendance de gestion de l'exploitant ferroviaire par rapport aux États. L'entreprise ferroviaire doit être gérée comme une entreprise commerciale (art. 5). Ainsi l'exploitant historique, s'il est maintenu, se trouve dans la possibilité d'agir comme n'importe quelle entreprise privée, tandis qu'une certaine égalité dans la gestion des entreprises devient possible en présence d'une pluralité d'exploitants ferroviaires. La directive n° 91/440 tire les conséquences des règles qui précèdent en organisant un début de concurrence entre exploitants par l'autorisation faite à de nouveaux entrants de tirer des convois concurremment aux entreprises historiques. L'ouverture est ici fort réduite. Dans un premier temps, il est seulement prévu qu'un opérateur formé d'un regroupement international de compagnies puisse exploiter un train, et seulement pour un trafic international ou un transport combiné international. Une entreprise ferroviaire (sans qu'il y ait regroupement) peut également exploiter des convois internationaux de transport combiné. Ces regroupements ou entreprises peuvent obtenir le transit des convois qu'elles ont constitués dans les pays où ils ne sont pas établis (art. 10).

Mais l'essentiel est dit. La suite n'est que l'approfondissement progressif de cette logique. Les règles communautaires qui vont alors se succéder vont ainsi établir à terme la concurrence entre exploitants pour tous les types de transports internationaux de marchandises par fer. Cela va avoir lieu d'abord sur des relations dédiées pour mars 2003 (dir. n° 2001/12 du 26 fév. 2001 qui autorise la mise en concurrence sur certaines lignes transfrontalières), puis une directive n° 2004/51 du 29 avril 2004 fixe la libéralisation du fret international pour l'ensemble des lignes en janvier 2006 et celle du fret intérieur à chaque pays au 1^{er} janvier 2007 (art. 1^{er}, § 2, a., modifiant l'art. 10 de la dir. n° 91/440), ce qui inclut donc le droit pour une compagnie étrangère d'assurer des trains intérieurs de marchandises sur le réseau d'un autre pays. Après quoi, une directive n° 2007/58 du 23 octobre 2007 libéralise les transports internationaux de voyageurs au 1^{er} janvier 2010. Par ailleurs, au travers du règlement communautaire n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route (dit « O.S.P. »), le marché du transport ferroviaire de proximité (transports régionaux et locaux) est également à terme acté. Enfin, tout un ensemble d'autres textes ou dispositions va permettre

voies ferrées, bien que construites par les compagnies elles-mêmes, devaient être juridiquement des « public highways ». Mais l'incapacité technique de faire circuler à cette époque des trains de compagnies concurrentes sur les mêmes rails, et la résistance de ces compagnies à cette règle, va empêcher la concrétisation de ce libre accès, nonobstant des accords ponctuels entre entreprises (S. CARRÉ, « La situation sociale des railroadmen à l'aune de l'évolution du système ferroviaire américain », *Rev. d'Histoire du Droit*, LXXIV, 2006, p. 355 et s., notamment p. 359).

d'accentuer le principe de la séparation entre exploitants ferroviaires et gestionnaires d'infrastructure ou de poser les bases d'une interopérabilité permettant dans le futur aux convois de chaque exploitant de passer plus aisément d'un réseau national à l'autre, sans être contraint par des normes techniques nationales différentes⁽⁷²⁰⁾.

B. Le droit communautaire, incubateur d'un droit social spécifique

Pour la plupart, les textes qui viennent sommairement d'être présentés ne sont pas porteurs d'un droit social spécifique⁽⁷²¹⁾. Tous ces instruments juridiques, qui sont au cœur de l'évolution des chemins de fer européens, n'ont permis, du point de vue du droit social, qu'à d'autres que les agents des administrations ou des sociétés à capitaux publics de travailler dans ce secteur d'activité. Cette évolution laisse ouverte la question du régime juridique des relations sociales applicables aux entreprises privées qui vont alors investir ce secteur. Or, en

(720) Les différents « paquets ferroviaires », ensemble de textes communautaires paraissant simultanément, ainsi que quelques directives isolées vont fixer ces évolutions successives. Rappelons qu'il y a d'abord un paquet innomé, parfois présenté comme le paquet « 0 », formé de la directive n° 95/18 du 19 juin 1995, concernant les licences des entreprises ferroviaires et de la directive n° 95/19 du 19 juin 1995, concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la perception de redevances d'utilisation de l'infrastructure. Puis est promulguée la directive n° 96/48 du 23 juillet 1996 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse.

Le premier paquet est formé des directives n° 2001/12 du 26 février 2001 modifiant la directive 91/440, de la directive n° 2001/13 du 26 février 2001 modifiant la directive 95/18 et de la directive modificative n° 2001/14 du 26 février 2001 visant de nouveau la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité. Quelques jours après, apparaît la directive 2001/16 du 19 mars 2001 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel.

Le deuxième paquet est formé de la directive n° 2004/49 du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18, ainsi que la directive 2001/14 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité. Il s'agit encore de la directive n° 2004/50 du 29 avril 2004 modifiant la directive 96/48 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et la directive 2001/16 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel.

Le troisième paquet est formé de la directive n° 2007/58 du 23 octobre 2007 (modifiant la directive 91/440 relative au développement de chemins de fer communautaires et la directive 2001/14 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire), de la directive 2007/59 du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté. Il faut ajouter la directive n° 2008/57 du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté, ainsi que la directive n° 2008/110 du 16 décembre 2008 modifiant la directive n° 2004/49 relative à la sécurité ferroviaire.

(721) Un seul texte, la directive 2007/59 du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train (J.O.U.E. du 3 déc. 2007, L. 315), illustre directement et principalement l'émergence d'un droit professionnel spécifique aux chemins de fer. Nous allons y revenir.

vertu du principe qu'en l'absence d'une règle spéciale, il est nécessaire de faire retour au droit commun, le droit du travail applicable aux nouvelles compagnies ferroviaires aurait pu être tout entier celui du droit commun du travail. Mais il n'en a pas été ainsi, du moins en France. Et là encore, le droit européen a facilité l'émergence d'un droit sectoriel en posant très rapidement le principe que le secteur des transports, de façon globale, échappait pour une part aux règles communautaires générales en matière de droit du travail (1). De plus, par la suite et de façon très discrète, le droit communautaire a commencé à poser directement quelques jalons concernant les professions cheminotes (2).

I. Le droit social communautaire et le secteur des transports : un traitement spécifique

Il est d'abord nécessaire d'indiquer que la politique sociale communautaire a été longue à émerger, se limitant au départ à mettre en place un marché du travail. Il s'agissait donc plutôt d'une politique de l'emploi. Il faut attendre le protocole annexé au traité de Maastricht (1992), permettant la mise en œuvre de la charte sociale européenne de 1989, puis le traité d'Amsterdam (1997), permettant l'intégration de dispositions de cette charte dans le traité constitutif, pour permettre le développement du droit social communautaire. Mais si, dans le cadre de cette évolution, des directives ou des règlements communautaires vont progressivement être décidés et publiés, qui sont applicables au secteur des transports⁽⁷²²⁾, il est un domaine qui va échapper au socle commun des dispositions fixées par les instances européennes, dès lors qu'elles auraient pu concerner ce secteur d'activité, il s'agit des dispositions en matière de durée et d'aménagement du temps de travail.

Concrètement, la directive n° 93/104 du 23 novembre 1993 (J.O.C.E., L. 307, 13 déc. 1993) qui, la première, aborde ce sujet exclut de ces dispositions le secteur des transports, tant pour les travailleurs sédentaires que pour les travailleurs itinérants⁽⁷²³⁾. Elle pose par ailleurs des dérogations pour certains

(722) Notamment la directive 89/391/C.E.E., 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.

(723) Auparavant, n'existait sur cette question qu'une résolution du Conseil du 18 déc. 1979 concernant l'aménagement du temps de travail (J.O.C.E., C. 001 et C. 002, 3 et 4 janv. 1980). Cette résolution, simple catalogue de recommandations, n'excluait aucun secteur d'activité. Elle indiquait cependant qu'une mise en œuvre de ses préconisations ne devrait se faire qu'en tenant compte d'une « différenciation par secteurs et domaines d'activité ». Mais l'article 1^{er}, § 3, de la directive de 1993 dispose d'emblée que sont exclus les « transports aériens, ferroviaires, routiers, maritimes, fluviaux et lacustres ». Ni la Commission ni le Parlement européen n'avaient souhaité cette exclusion, décidée par le Conseil. Les propos liminaires à la directive n° 2000/34 du 22 juin 2000 rappellent ce fait : « 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/C.E., et dans son avis du 20 février 1991, le Parlement européen n'a accepté aucune exclusion de ce genre ».

travailleurs qui, même s'ils ne sont pas salariés d'une entreprise de transport, ont des fonctions en rapport avec le transport (par exemple, parce que leur entreprise effectue des transports en compte propre). Souvent ces dérogations sont justifiées par la nécessité d'assurer la continuité d'un service public (services de collecte). Dès lors, va pouvoir s'engager une évolution des droits nationaux en matière d'aménagement du temps de travail, sous l'influence de cette directive, mais laissant de côté le secteur des transports, dont le secteur ferroviaire⁽⁷²⁴⁾. Néanmoins, cette possibilité n'a aucune incidence en France puisque, dans les années quatre-vingt-dix, aucune libéralisation n'est encore entrée dans les faits.

Cependant, le droit communautaire en matière de durée du travail connaît une évolution à compter de l'année 2000. La directive n° 2000/34/C.E. du 22 juin 2000 (J.O.C.E., L. 195, 1^{er} août 2000) apporte des modifications à la directive de 1993. Dans la réforme, le champ d'application du droit communautaire, en matière de durée du travail, s'élargit au secteur des transports. Pourtant, cette extension n'aboutit pas à un alignement sur le droit commun parce que la directive du 22 juin 2000 soit ne rend pas applicable à certaines fonctions exercées dans certains secteurs une partie de ces dispositions (que le travailleur soit sédentaire ou mobile), soit parce qu'elle exclut les « travailleurs mobiles » d'une partie des dispositions applicables (l'entreprise étant ou non une entreprise de transport, mais effectuant des services de transport). Ainsi l'article 17 autorise que certaines des dispositions ne soient pas mises en œuvre à l'adresse des travailleurs concernés par le transport de voyageurs sur des services de transport urbain régulier (dont RER, métros, tramways) et vis-à-vis de ceux qui, travaillant dans le secteur ferroviaire, ont des activités intermittentes ou travaillent à bord des trains, ou ceux ayant des horaires de travail liés aux horaires d'exploitation ou à la nécessité d'assurer la continuité du service. Par contre, l'article 17*bis* exclut certes l'application de certaines dispositions aux « travailleurs mobiles », mais ceux-ci ne comprennent étonnamment pas le personnel roulant des services de chemins de fer, seul étant visé le personnel routier, aérien ou des voies navigables (art. 2, § 7).

Enfin, cette directive incite à l'émergence d'un droit sectoriel non seulement parce qu'elle laisse de côté certains travailleurs du transport, pour la mise en œuvre d'une partie de ces dispositions, mais encore parce qu'elle indique ne pas s'appliquer dès lors que de nouveaux instruments communautaires seront venus légiférer en matière de durée du travail, fixant ainsi des prescriptions plus

(724) Concernant une description de cette même évolution, mais avec ses incidences en matière routière, v. S. CARRÉ, « Influence communautaire et ratiocinations nationales dans l'évolution du droit social applicable au secteur du transport routier de marchandises », *D.O.* sept. 2006, p. 417 et s.

spécifiques (art. 14)⁽⁷²⁵⁾. L'ensemble de ces dispositions sera repris par la directive n° 2003/88/C.E. du 4 novembre 2003 (J.O.C.E., L. 299 du 18 nov. 2003), qui maintient donc la possibilité de règles dérogatoires au droit commun communautaire, en matière de durée du travail, pour le personnel des chemins de fer⁽⁷²⁶⁾.

En matière d'aménagement du temps de travail, la directive n° 2003/88 du 4 novembre 2003 permet donc « l'arrimage » partiel du droit social ferroviaire sur le droit commun communautaire. Pour le reste, chaque État n'est donc pas soumis aux objectifs du droit communautaire. Les droits nationaux reprennent leur complète liberté, ce qui ne signifie pas qu'un droit spécifique va émerger. Le droit communautaire va tirer à lui les différents droits du travail nationaux. Mais il ne va influencer que partiellement le droit du travail applicable au secteur ferroviaire. Ce dernier peut donc, sur les matières non saisies par le droit communautaire, ne pas bouger. On peut de la sorte imaginer qu'un droit commun national va s'ébranler sous l'influence du droit communautaire, laissant cependant en l'état les règles applicables à ce secteur⁽⁷²⁷⁾. C'est alors, en quelque sorte, par défaut que le droit applicable aux cheminots va devenir un droit spécial. On peut aussi imaginer que l'État, faisant évoluer le droit commun sous l'influence du droit communautaire, décide également de la même évolution pour le secteur ferroviaire, ce que ne lui interdit pas le droit européen. On peut enfin constater que chaque État membre, devant faire évoluer son droit commun, décide à cette occasion d'agir également et de façon spécifique sur les règles applicables au secteur ferroviaire, soit qu'il agisse en toute liberté pour celles qui ne sont pas du ressort de la directive communautaire, soit qu'il agisse en respectant les seuils indiqués par la directive pour les matières n'échappant pas aux prescriptions communautaires.

(725) La directive originelle de 1993 posait déjà cette possibilité. De plus la directive n° 2000/34 n'est justement pas applicable aux gens de mer de la marine marchande puisque ceux-ci bénéficiaient déjà depuis peu d'une législation particulière au travers de la directive n° 1999/63/C.E. du 21 juin 1999.

(726) Il est utile de regarder précisément ce qui échappe ou non aux prescriptions communautaires, en fonction des exceptions inscrites à l'article 17 de la directive n° 2003/88. Pour le secteur ferroviaire et les emplois décrits, échappent à ces prescriptions les dispositions de l'art. 3 (droit à un repos quotidien de onze heures consécutives), de l'art. 6 (durée maximale moyenne de 48 heures sur 7 jours), de l'art. 8 (travail de nuit : 8 heures en moyenne par période de 24 heures), et de l'art. 16 (différentes périodes de référence pour le calcul des durées de travail). N'échappent pas aux prescriptions communautaires, le droit ferroviaire étant ici aligné au droit commun, les dispositions de l'art. 4 (pause après 6 heures de travail), de l'art. 5 (repos hebdomadaire de 24 heures, à quoi s'ajoute le repos journalier), de l'art. 7 (congé annuel de quatre semaines), des art. 9 à 12 (travail de nuit : évaluation sur la santé, garanties, informations aux autorités, protection), de l'art. 13 (rythme de travail : dispositions visant à atténuer la monotonie ou le rythme cadencé de certains postes).

(727) Soit que le droit ferroviaire, formé de règles spéciales, ne bouge pas à l'unisson du droit commun ; soit que le droit applicable au secteur ferroviaire étant celui du droit commun, le Législateur ne décide pas expressément « de le laisser à quai ».

En définitive, en matière d'aménagement du temps de travail, on remarque donc que la marge de manœuvre des États reste assez grande, à moins que des règles communautaires sectorielles ne viennent imposer des prescriptions spécifiques. Dans ce cas, les pays membres seraient tenus par ces règles sectorielles, prioritairement à celles de la directive n° 2003/88, et qu'il s'agisse des dispositions de droit commun applicables ou non au secteur ferroviaire en vertu de la répartition des matières effectuée par l'article 17. Pour le dire autrement, si le droit européen, en favorisant l'apparition de nouveaux opérateurs, a fortement incité les États membres à s'interroger sur le droit social qu'il convenait de mettre en œuvre à cette occasion, il n'a fourni que peu d'indications sur la direction à suivre. Comparativement au droit commun, il a même rendu une grande liberté aux États par le jeu des exclusions fixées à l'article 17 !

2. La timide apparition d'un droit professionnel communautaire spécifiquement ferroviaire

En matière de droit social, le droit commun communautaire laissant donc le champ libre à une grande variété de solutions, sinon à une forme d'anomie juridique pour le secteur ferroviaire, comment cet espace allait-il être utilisé ? À première vue, le droit social ferroviaire communautaire est actuellement constitué de deux instruments. Encore s'agit-il pour l'un d'un texte d'origine professionnelle puisqu'il s'agit d'un accord entre partenaires sociaux (a) et pour l'autre d'un texte de droit professionnel concernant la certification des machinistes. Car, plus généralement, c'est au travers d'un droit professionnel, facette discrète de l'organisation générale du système ferroviaire européen, qu'une partie du droit social ferroviaire semble également se construire, ici focalisée sur la seule question de la sécurité au travail comme partie prenante à la sécurité du système ferroviaire général (b).

a. L'accord sur les conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services transfrontaliers

Il est remarquable que, historiquement, le premier texte de droit social communautaire soit une convention collective conclue au niveau européen et non pas un texte d'origine étatique, initié et parachevé au travers des instances communautaires : il s'agit de l'accord du 27 janvier 2004 entre la Communauté européenne du rail (C.E.R.), côté patronal, et la Fédération européenne des travailleurs du transport (E.T.F.)⁽⁷²⁸⁾, côté salarial, sur certains aspects des conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière. Cette liberté que laissait donc le droit communautaire aux États

(728) *European Transport workers' Federation.*

membres de légiférer plus librement en matière d'aménagement du temps de travail dans le secteur ferroviaire, les partenaires sociaux s'en sont emparés. Notons également que cet accord intervient moins d'un an après la libéralisation du fret ferroviaire international prévue pour mars 2003. L'accord est entré en vigueur en juillet 2005, par le biais d'une directive n° 2005/47/C.E. du 18 juillet 2005 (J.O.U.E. du 27 juil. 2005, L. 195) qui, annexant la convention, invite les États membres à prendre des dispositions nécessaires à la mise en œuvre de celle-ci et à fixer des sanctions en cas de non-respect⁽⁷²⁹⁾.

Ce texte, nécessairement applicable aux équipages des trains (voyageurs et marchandises) pour les services transfrontaliers dépassant d'au moins quinze kilomètres une frontière nationale et pour un service transfrontalier dépassant une heure, détermine notamment une durée minimale pour les repos journaliers en résidence et hors résidence⁽⁷³⁰⁾, ainsi que pour les repos hebdomadaires⁽⁷³¹⁾,

(729) Dans les considérants de cette directive, le législateur communautaire rend hommage à cet accord. Cependant, sauf pour le transport routier et le transport fluvial (v. Livre blanc sur les secteurs exclus de la directive sur le temps de travail, 15 juillet 1997, p. 9, § 41, C.O.M. (97) 334 final), les partenaires sociaux sont arrivés à un pacte définitif. En maritime, il y a donc, de façon équivalente, la directive (C.E.) n° 1999/63 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 (E.C.S.A.) et la Fédération des syndicats des transports dans l'Union européenne (F.S.T.). Cet accord date du 30 septembre 1998. Toutefois, cet accord reprend en partie des dispositions de la convention internationale, O.I.T. n° 180. À cette première directive s'ajoute la directive 1999/95/C.E. du 13 décembre 1999, concernant l'application des dispositions relatives à la durée du travail des gens de mer à bord des navires faisant escale dans les ports de la Communauté. Cette directive vise à faire appliquer par tous les navires touchant un port communautaire, et quel que soit son pavillon, les dispositions de la directive n° 1999/63, quand elles reprennent ou s'inspirent de la convention O.I.T. n° 180 (ou n° 147). Dans l'aérien, il y a la directive 2000/79/C.E. du conseil du 27 novembre 2000 concernant la mise en œuvre de l'accord européen relatif à l'aménagement du temps de travail du personnel mobile dans l'aviation civile, conclu par l'Association des compagnies européennes de navigation aérienne (A.E.A.), la Fédération européenne des travailleurs des transports (E.T.F.), l'Association européenne des personnels navigants techniques (E.C.A.), l'Association européenne des compagnies d'aviation des régions d'Europe (E.R.A.) et l'Association internationale des charters aériens (A.I.C.A.). À l'inverse, pour la directive (C.E.) n° 2002/15 concernant l'aménagement du temps de travail dans les transports routiers, il est d'emblée indiqué dans la proposition de directive (C.O.M./98/0662 final ; S.Y.N./98/0319 ; J.O.C.E. C 43, 17 fév. 1999) qu'« 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, accord qui entrerait en vigueur sous la forme d'une décision du Conseil sur proposition de la Commission, conformément à l'article 4, § 2, de l'accord en matière de politique sociale ».

(730) Repos journalier en résidence, 12 heures, réductible à 9 heures. une fois par période de sept jours (cl. 3). Repos journalier hors résidence, 8 heures, et qui doit être suivi d'un repos en résidence (cl. 4).

(731) Durée minimale de 24 heures par période de 7 jours, repos hebdomadaire accouplé à un repos journalier de 12 heures. Mais le travailleur mobile doit bénéficier de 104 repos de 24 heures intégrant 52 repos hebdomadaires (24 heures + 12 heures chaque année). Ces repos hebdomadaires comprennent au moins 24 repos doubles (48 heures + 12 heures de repos journalier), dont 12 doivent inclure un dimanche ou un samedi (cl. 6).

impose aussi des temps de pause pour les conducteurs et le personnel d'accompagnement⁽⁷³²⁾ et des temps de conduite⁽⁷³³⁾. Les clauses de l'accord ne peuvent être « une justification valable pour réduire le niveau général de protection des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité » (clause 9), ce qui rend les normes, fixées par l'accord, supplétives, dans le cadre d'un ordre public social de protection, dès lors que des règles plus protectrices sont mises en œuvre dans une entreprise ou un pays donné. Les articles 2.1 et 2.2 de la directive n° 2005/47 du 18 juillet 2005 indiquent de façon similaire que les normes fixées à l'accord forment des exigences minimales qu'il est possible d'améliorer.

b. La sécurité ferroviaire, vecteur d'un droit professionnel

Le second instrument communautaire touchant directement et principalement le personnel ferroviaire concerne la capacité professionnelle des machinistes à conduire les trains. Cet instrument est la directive n° 2007/59/C.E. du Parlement européen et du conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté (J.O.U.E. du 3 déc. 2007, L. 315)⁽⁷³⁴⁾. Elle est l'un des textes du « troisième paquet ferroviaire » (v. note *supra*). Il s'agit d'abord d'un texte à visée professionnelle et sécuritaire. Effectivement dans ses considérants, il est indiqué que « les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires établissent leur système de gestion de la sécurité de manière à ce que le système ferroviaire soit en mesure d'atteindre au moins les objectifs de sécurité communs, qu'il soit conforme aux règles nationales de sécurité, ainsi qu'aux exigences de sécurité définies dans les spécifications techniques d'interopérabilité (S.T.I.) »⁽⁷³⁵⁾. Au demeurant, l'article 13 de la directive

(732) Pour les conducteurs, nécessité d'une pause d'au moins 45 minutes pour une durée journalière de travail dépassant 8 heures. Nécessité d'une pause d'au moins 30 minutes pour une durée journalière de travail allant de 6 heures à 8 heures. Une partie de la pause « devrait » être donnée entre la 3^e et la 6^e heure. Pour le personnel d'accompagnement, une pause d'au moins 30 minutes est nécessaire après 6 heures de travail (cl. 5).

(733) Le temps de conduite (temps de conduite programmés intégrant les interruptions de conduite programmées, hors temps de mise en service et hors service de l'engin) journalier ne peut dépasser 9 heures pour une prestation de jour et 8 heures pour une prestation de nuit (cl. 7). La prestation de nuit est une durée de travail d'au moins 3 heures durant une période nocturne, définie comme une période d'au moins 7 heures incluant toujours la période allant de minuit à 5 heures du matin (cl. 2).

(734) Il faut compléter ce texte par le règlement communautaire n° 36/2010 du 3 décembre 2009 relatif aux modèles communautaires pour la licence de conducteur de train, l'attestation complémentaire, la copie certifiée conforme de l'attestation complémentaire et le formulaire de demande de licence de conducteur de train, en vertu de la directive 2007/59/C.E. (J.O.U.E. du 19 janv. 2010, L. 13) et par la décision n° 2010/17 de la Commission du 29 octobre 2009 relative à l'adoption des fondamentaux des registres des licences des conducteurs de trains et des attestations complémentaires (J.O.U.E. du 13 janv. 2010, L. 8).

(735) 1^{er} considérant de la directive n° 2007/59, rappelant en cela les objectifs de la directive n° 2004/49 du 29 avril 2004.

n° 2004/49 concernant la sécurité des chemins de fer indique que les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructures sont responsables du niveau de formation des conducteurs et du personnel de bord qu'ils emploient. Il ne s'agit pas d'un texte visant à encadrer les relations entre le personnel salarié et les employeurs. Il n'en reste pas moins un texte conditionnant la capacité d'emploi des conducteurs de trains, en pratique tous salariés, et obligeant les employeurs à n'embaucher et à ne garder que le personnel approprié.

Les considérants introductifs de la directive n° 2007/59 rappellent d'ailleurs que les dispositions de ce texte devraient favoriser la mobilité professionnelle des machinistes tant d'un pays membre de l'Union à l'autre que d'une entreprise ferroviaire à l'autre. Cette directive dispose qu'une licence professionnelle de conducteur de train ne peut être attribuée qu'après une formation générale et professionnelle minimale, ainsi qu'après un contrôle médical et psychologique adapté aux futures fonctions du postulant. En principe, la licence ne peut être délivrée à un candidat avant l'âge de vingt ans⁽⁷³⁶⁾. Cette licence est valide (sans procédure de reconnaissance mutuelle) entre les pays membres de l'Union (art. 7)⁽⁷³⁷⁾. Elle est assortie d'une attestation complémentaire indiquant les infrastructures sur lesquelles le titulaire est autorisé à conduire et le matériel roulant que le titulaire est en capacité de piloter (art. 4)⁽⁷³⁸⁾. Des annexes à la directive décrivent de façon minutieuse quel doit être le contenu des formations et le niveau d'aptitude requis⁽⁷³⁹⁾.

La directive relative à la certification des conducteurs de train se présente en réalité comme le développement de la directive n° 2004/49 en matière de sécurité ferroviaire et des directives en matière d'interopérabilité ferroviaire, qui sont au fondement de ce droit professionnel, sinon d'un certain niveau de protection du travailleur. La directive n° 2004/49 du 29 avril 2004 (modifiée par la directive n° 2008/110 du 16 décembre 2008, J.O.U.E. du 23 déc. 2008, L. 345) en matière de sécurité ferroviaire accorde pourtant une faible place aux conditions de travail comme élément constituant de la sécurité ferroviaire. Si les objectifs de sécurité visent tout autant la sécurité des usagers que celle du personnel, les normes définies concernent avant tout les constituants matériels du mode ferroviaire (matériel roulant, infrastructure : homologation, entretien...).

(736) Mais l'âge minimal d'obtention peut être réduit à dix-huit ans. Dans ce cas, la licence n'est temporairement valide que dans l'État d'obtention (art. 10).

(737) La licence est valide dix ans, mais le conducteur est soumis à un contrôle régulier de son aptitude physique, psychique et professionnelle.

(738) On remarquera le parallèle avec les licences d'exploitant ferroviaire (autorisant globalement une entreprise à assurer cette activité sur l'ensemble du territoire de l'Union européenne) et les certificats de sécurité (permettant à cet exploitant d'assurer la traction de trains sur des lignes spécifiées).

(739) Jusqu'à la couleur, et ses nuances, de la toile de fond et de la typographie de la carte attestant de la licence, afin de permettre son uniformisation (annexe I, point 2, e. et f.).

Il est cependant exigé que les entreprises fournissent aux autorités publiques des informations sur les niveaux d'exigence demandés au personnel, sa formation... au titre des systèmes de gestion de la sécurité et au titre de l'attribution des certificats et agréments de sécurité. C'est lors des enquêtes faisant suite aux accidents ou aux incidents que les conditions de travail semblent être le plus directement appréhendées, les informations pouvant porter sur l'organisation de l'entreprise, la manière dont les ordres sont transmis et respectés, le temps de travail du personnel impliqué (cf. les différentes annexes à la directive).

De même, la directive n° 2008/57 du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du réseau ferroviaire au sein de la Communauté (et remplaçant deux directives en matière d'interopérabilité, l'une pour le réseau conventionnel, l'autre pour le réseau à grande vitesse)⁽⁷⁴⁰⁾ engendre des résultats similaires à la directive n° 2004/49 en matière de droit professionnel et de droit du travail⁽⁷⁴¹⁾. Elle agit comme un métadroit influant plus ou moins directement sur la constitution d'un droit professionnel, sinon d'un niveau de droit social applicable aux personnels des chemins de fer. De la sorte, les 24^e et 25^e considérants soulignent que l'interopérabilité doit garantir la qualification des personnels et prendre en considération les questions d'hygiène et de sécurité au travail pour le personnel nécessaire à l'exploitation et à l'entretien des différents sous-systèmes ferroviaires⁽⁷⁴²⁾. Aussi, quand un élément d'un sous-système doit être homologué ou modifié, l'avis des partenaires sociaux est requis au travers d'un comité de dialogue sectoriel⁽⁷⁴³⁾. Mais ce sont surtout les annexes de la directive

(740) L'interopérabilité a pour objectif l'harmonisation des normes techniques en vigueur sur les différents réseaux nationaux communautaires. Pour cela, des normes européennes ont été fixées, qui ne sont pas par elles-mêmes obligatoires. Mais des spécifications techniques d'interopérabilité (S.T.I.) viennent, au travers de cette directive, donner une véritable valeur normative à certaines de ces normes. Le système ferroviaire a été décomposé en six sous-systèmes : infrastructures, systèmes de contrôle-commande et de signalisation, énergie, matériel roulant, exploitation et gestion du trafic, entretien et applications télématiques au service des passagers et au service du fret. « Pour chacun de ces sous-systèmes, il faut, pour l'ensemble de la Communauté, préciser les exigences essentielles et déterminer les spécifications techniques nécessaires pour y satisfaire, notamment en ce qui concerne les constituants et les interfaces. Ce même système se décompose en éléments respectivement fixes et mobiles comprenant, d'une part, le réseau, constitué de lignes, de gares, de terminaux et de tout type d'équipement fixe nécessaire pour en assurer l'exploitation sûre et continue et, d'autre part, l'ensemble des véhicules circulant sur ce réseau » (26^e considérant).

(741) Les précédentes directives n° 96/48/C.E. et n° 2001/16/C.E. en matière d'interopérabilité sont abrogées avec effet à compter du 19 juillet 2010 par l'article 40 de la directive n° 2008/57/C.E.

(742) Mais, caractéristique d'une approche purement fonctionnelle en termes seulement d'interopérabilité, et non pas en termes de protection sociale du travailleur, le 25^e considérant précise que l'objectif de la directive n'est pas d'opérer l'harmonisation des conditions de travail des cheminots.

(743) Art. 6, § 8 de la directive n° 2008/57 ; v. par ailleurs la décision n° 98/500/C.E. du 20 mai 1998. Il est à souligner également que les partenaires sociaux siègent au conseil d'administration de l'agence de sécurité ferroviaire institué au niveau européen qui, au demeurant, joue un rôle par rapport au personnel du secteur ferroviaire (v. le règlement communautaire n° 881/2004 instituant cette agence européenne, ainsi que le règl. n° 1335/2008 définissant l'action de l'agence de sécurité ferroviaire).

qui permettent d'apprécier en quoi ce texte peut conduire à certaines exigences en matière de sécurité au travail, sinon en termes de procès de travail. L'annexe II définit notamment le sous-système de l'« exploitation et gestion du trafic » comme comprenant en particulier les « procédures » nécessaires à l'exploitation, dont la conduite des trains et la qualification professionnelle des personnels de bord. L'annexe III en matière d'« exigences essentielles » indique qu'en matière de sécurité et de santé, dispositifs et matériaux doivent pouvoir être utilisés en toute sécurité. Pour chaque sous-système (infrastructure, matériel roulant...), il est de nouveau rappelé que des procédures doivent être mises en place permettant leur utilisation en toute sécurité, ce qui, concernant l'exploitation et la gestion du trafic, inclut la qualification du personnel de bord et des centres de contrôle, mais également l'ergonomie des postes impliquant des utilisations télématiques. Nous allons voir ultérieurement comment ces objectifs ont été déclinés en droit français.

III. L'APPARITION D'UN DROIT SOCIAL FERROVIAIRE EN FRANCE

L'impact du droit social communautaire ferroviaire doit être précisément appréhendé. La directive n° 2007/59 du 23 octobre 2007 s'applique à tous les machinistes, même à ceux qui n'assurent que des services de manœuvre loin de toute frontière nationale. Elle oblige le conducteur à des contrôles médicaux et professionnels, sinon linguistiques, réguliers. Presque personne n'en réchappe⁽⁷⁴⁴⁾. Par contre la directive n° 2005/47 du 18 juillet 2005, permettant la mise en œuvre de l'accord du 27 janvier 2004, ne s'applique qu'aux conducteurs assurant la circulation de convois internationaux. Très nombreux seront donc les machinistes qui n'en connaîtront pas les conséquences, en matière d'aménagement du temps de travail. Pour faire une comparaison, la différence avec le droit routier est ici très importante, car la directive n° 2002/15 sur la durée du travail des conducteurs routiers concerne tous les chauffeurs sur poids lourds ou de transports en commun interurbains, même pour des trajets locaux. S'ajoute à cette directive toute la réglementation sur les temps de conduite, qui est de plus d'application directe (règlement communautaire n° 561/2006 du 15 mars 2006).

En matière d'aménagement du temps de travail, cela signifie qu'il faut en revenir globalement à la liberté accordée aux États membres par l'article 17 de la directive n° 2003/88 du 4 novembre 2003 de ne pas respecter certaines de ses prescriptions pour le personnel roulant (machinistes et personnel de bord) et le

(744) Cette directive n'est cependant pas applicable aux conducteurs d'engins ferroviaires légers (tramways...) ou de métros. Elle n'est pas non plus applicable aux conducteurs opérant sur des infrastructures ferroviaires totalement isolées du système ferroviaire européen ou celles qui sont temporairement fermées pour cause de travaux. Elle ne concerne enfin pas ceux qui ne travaillent que sur des voies privées où jamais aucun convoi extérieur ne circule (art. 2).

personnel d'exploitation sédentaire (aiguilleurs, horairistes...). Il y a là peut-être une explication à la célérité avec laquelle les partenaires sociaux se sont entendus : en s'accordant sur les conditions de travail du personnel roulant des trains internationaux, ils évitent ou reculent le moment où les instances européennes, constatant l'absence d'une réglementation communautaire dans le secteur ferroviaire, pourraient se décider à agir et à légiférer de façon globale, y compris pour les fonctions et les métiers n'appelant pas à des migrations transnationales...

Mais que va faire l'État français de cette liberté d'action pour l'instant préservée ? Nous avons précédemment esquissé quelques scénarii. En matière d'aménagement du temps de travail, une possibilité est donc de ne rien faire. Bien que le droit communautaire n'impose rien pour certains métiers du secteur ferroviaire, à défaut d'une réglementation spécifique, force est de revenir au droit commun, y compris dans ses aspects ayant connu une évolution du fait de la transposition en droit national des directives n° 93/104, n° 2000/34 et n° 2003/88. Les nouveaux opérateurs ferroviaires sont alors soumis aux dispositions générales du code du travail. Le personnel SNCF reste soumis à sa propre réglementation (par exemple, le décret n° 99-1161 du 29 décembre 1999). C'est d'ailleurs le scénario de départ : les « nouveaux entrants » (Véolia, E.C.R., Séco Rail...) ont suivi intégralement le droit commun du travail. Il semblerait également que la réglementation V.F.I.L. ait été parfois mise en œuvre.

Pouvait-on se satisfaire d'une telle situation ? Une chose est aujourd'hui certaine : l'État, mais également les partenaires sociaux, ce qui laisse entendre que les raisons de ce choix ont au moins partiellement à voir avec la recherche d'une paix sociale (protection d'un certain niveau de conditions de travail et de garantie d'emploi au travers d'un encadrement des conditions de la concurrence), ont fait le choix d'une réglementation particulière au secteur ferroviaire. Au niveau des conditions de travail, et plus précisément en ce qui concerne la durée du travail, le législateur et les partenaires sociaux ont agi à tour de rôle, l'un préparant les conditions sur la base desquelles l'autre pouvait agir. Et de ce mouvement, la SNCF est restée largement en marge, bien qu'elle soit nécessairement (économiquement et socialement) concernée par ces réformes et qu'elle ait été d'ailleurs un acteur des négociations (A) ⁽⁷⁴⁵⁾.

Mais concernant les règles professionnelles venant en soutien des règles d'exploitation, le droit communautaire et la réglementation SNCF sont devenus déterminants, poussant à une certaine uniformisation (B). Car ici, les questions de sécurité, sinon les conditions de base du bon fonctionnement du système ferroviaire prévalent. Les considérations socio-économiques sont

secondaires, ou plus précisément sont subséquentes. Les compagnies ferroviaires ne peuvent avoir d'activité viable économiquement que si les trains circulent avec un haut degré de sécurité, ce qui, dans un système aussi techniquement intégré que l'est le chemin de fer, suppose que tous les intervenants soient soumis strictement aux mêmes règles d'exploitation (dans une situation donnée). Or l'uniformisation des procédures d'exploitation et la capacité des compagnies à les respecter ont nécessairement des conséquences en matière professionnelle et sociale.

A. La mise en œuvre à pas mesurés d'une réglementation sectorielle en matière de conditions de travail

La directive n° 2003/88, rappelons-le, ne s'applique que partiellement aux personnels des chemins de fer. Le secteur ferroviaire, pour les emplois décrits dans cet instrument, échappe à ses prescriptions en ce qui concerne le droit à un repos quotidien de 11 heures consécutives (art. 3), la durée maximale moyenne de 48 heures sur 7 jours (art. 6), le travail de nuit (art. 8), et pour les différentes périodes de référence pour le calcul des durées de travail (art. 16). Aussi, c'est par un intitulé un peu forcé qu'une ordonnance n° 2004-1197 du 12 novembre 2004 a porté « transposition de directives communautaires modifiant le code du travail en matière d'aménagement du temps de travail dans le secteur des transports » (J.O.R.F. du 14 nov.), même si, bien entendu, pour certains modes de transport ou pour certaines catégories de personnel, l'évolution s'avérait juridiquement nécessaire.

Concernant le secteur des chemins de fer, ce texte de droit national allait aboutir à modifier certaines dispositions du code du travail (anc. art. L. 122-25-1-1, L. 212-18, L. 213-2, L. 213-11, L. 220-3), aujourd'hui reprises dans le code des transports, au chapitre I^{er} du titre II du livre III de la 1^{re} partie de ce code (art. L. 1321-1 et s.). Pour l'essentiel, ces dispositions de droit du travail ont pour objectif de permettre des dérogations aux règles en matière de cycles de travail ⁽⁷⁴⁶⁾, à la détermination du travail de nuit ou à la définition du travailleur de nuit, à la durée du repos minimal quotidien, généralement par voie réglementaire ultérieure ou en favorisant la possibilité d'accords dérogatoires, sinon d'une décision administrative, à défaut d'un tel accord. Aussi, un peu comme la directive n° 2003/88, cette ordonnance autorise à ce qu'il soit pris certaines libertés par rapport au droit commun (et dans les limites qu'elle fixe) plus qu'elle ne définit précisément ces normes dérogatoires. Cependant, ce texte montre la voie en autorisant, pour l'avenir, des dérogations. Le choix est donc

(745) La SNCF est membre de l'Union des transports publics (U.T.P.), organisation patronale signataire des récents accords de branche.

(746) Mais les dérogations en matière de décompte des heures supplémentaires (périodes de référence), en matière de repos compensateur et pour la durée maximale hebdomadaire du travail ne vont concerner que les secteurs routiers et fluviaux.

fait au niveau national d'un droit spécifique mais qui, en 2004, reste encore en devenir⁽⁷⁴⁷⁾.

Deux remarques doivent ici être faites. D'abord, les dispositions de l'ordonnance de 2004 ne fixent donc pas directement des règles spécifiques mais en ménagent la possibilité ultérieure. Ensuite, ces dispositions légales écartent le plus souvent le cas de la SNCF, sinon « les entreprises exploitant des voies ferrées d'intérêt local », la RATP ainsi que « les entreprises de transport public urbain régulier de voyageurs »⁽⁷⁴⁸⁾. Métros et tramways échappent donc au champ d'application de ces règles.

Et, de façon similaire au droit communautaire, c'est une convention collective qui, la première, est apparue en date, donnant un véritable contenu à ce droit sectoriel. Il s'agit de l'accord du 14 octobre 2008 relatif à l'organisation et à l'aménagement du temps de travail dans le fret ferroviaire. Les partenaires sociaux ont donc su prendre le pas sur l'État, mais avec son assentiment, concernant ces conditions de travail⁽⁷⁴⁹⁾. En effet, avant octobre 2008, il fut bien établi un décret n° 2007-353 du 17 mars 2007 « relatif à la durée quotidienne du travail des travailleurs de nuit et au repos hebdomadaire applicables à certains salariés du secteur des transports et modifiant le code du travail » (J.O.R.F.

(747) Il faut ici souligner que l'action du droit communautaire, dans l'évolution des systèmes ferroviaires, doit être relativisée. Dans de nombreux pays, les systèmes ferroviaires, et les droits nationaux qui les organisaient, ont évolué alors que les instances européennes n'avaient pas encore finalisé les règles qu'elles allaient mettre en place. En fait, certains pays (Allemagne, Suède, Pays-Bas, Grande-Bretagne...) ont pris les devants par rapport aux différentes et lentes étapes de la libéralisation du rail (en particulier concernant la séparation de l'infrastructure et de l'exploitation ou la mise en place d'une concurrence entre exploitants), sinon ont pu inspirer le législateur européen par les expériences mises en place. Quant à la Suisse, elle a adapté sa législation ferroviaire dans le sens voulu par l'Union européenne, alors qu'elle n'y était pas juridiquement contrainte. Selon un schéma similaire, certains d'États membres sont allés au-delà des exigences communautaires dans la transformation de leur droit national. Sur ces points, v. E. DESFOUGÈRES, « Vers un retour de l'État en droit des transports grâce au droit communautaire ? » ; *Transports*, mai/juin 2001, p. 178 et s. ; D. CHABALIER, « La tardive émergence de la politique européenne du rail », *Transports*, n° 434, novembre/décembre 2005, p. 376 et s. ; L. Gard, « Étude d'impact du droit communautaire sur les réglementations étatiques des transports », *Cahiers de droit européen*, 2008, n° 3/4, p. 255 (qui parle de « perméabilité » du droit national aux politiques communautaires, en constatant que les États prennent prétexte du droit européen pour initier des réformes nationales au-delà de ce qu'exigent les directives communautaires).

(748) Par contre, ces dispositions sociales visent non seulement les entreprises de transport ferroviaire mais aussi le personnel des entreprises assurant la restauration ou l'exploitation des places couchées dans les trains (al. 1 de L. 1321-1 C. transp.).

(749) Quant à l'accord, il a été en quelque sorte homologué par les pouvoirs publics puisqu'il a fait l'objet d'un arrêté d'extension permettant, avec quelques réserves, son application à l'ensemble des employeurs du secteur d'activité qu'il couvre : arrêté du 9 juillet 2009 portant extension d'un accord conclu dans le secteur du transport ferroviaire (J.O.R.F. du 17 juil.). Cette convention avait été précédée de deux accords de méthode en date du 6 juin 2007 fixant l'un la procédure de négociation en Commission mixte paritaire, l'autre le champ d'application du futur accord.

du 18 mars). Mais ce décret, qui vient préciser certains éléments restés en suspens dans les dispositions de l'ordonnance de 2004 « botte en touche ». Assez court, il précise que la période de référence mentionnée au II de l'article L. 213-11 de l'ancien code du travail pour le calcul de la durée quotidienne du travail des travailleurs de nuit des transports terrestres est de quinze jours (y compris dans le secteur ferroviaire), sauf pour le personnel roulant des entreprises exploitant les places couchées dans les trains, ou la période de référence est de quatre semaines (art. R. 213-11, anc. code trav.). Il précise également, ce qui d'ailleurs entre dans l'objet de cette étude, le régime particulier du personnel assurant dans les trains la restauration ou l'exploitation des places couchées (art. 4 du décret instaurant les articles R. 221-23 à R. 221-26 de l'anc. code trav.). Mais surtout, à l'article 3, il est indiqué que « dans un délai de dix-huit mois, à compter de la publication du présent décret, un décret pris en application des articles L. 212-2 et L. 212-18 du code du travail fixera, après négociation entre les organisations d'employeurs et de salariés intéressées, les modalités d'aménagement du temps de travail dans les entreprises de transport ferroviaire non soumises à des règles spéciales [i. e. la SNCF et la RATP] en tenant compte ou de la convention ou de l'accord de branche conclu entre les organisations d'employeurs et de salariés, ou, à défaut d'accord, des résultats de la négociation. »

Nous ne rentrerons pas dans le détail de cette convention du 14 octobre 2008 pour laquelle l'État a temporisé, tandis qu'il nous faut éclairer certains points utiles à notre propos. Cet accord marque d'abord le lien avec la transformation progressive du système ferroviaire français, sous l'influence du droit communautaire, en indiquant ne s'appliquer qu'au fret ferroviaire et en indiquant que des négociations ultérieures seront engagées concernant le transport ferroviaire de voyageurs : l'évolution du droit social conventionnel va donc suivre la libéralisation graduelle de l'exploitation ferroviaire. En deuxième lieu, notons que cet accord établit d'emblée un lien avec le droit professionnel qui, parallèlement, se met en place en donnant une définition du personnel roulant et du personnel sédentaire affecté à des tâches de sécurité conformes aux définitions fixées par l'arrêté du 30 juillet 2003, relatif aux conditions d'aptitude physique et professionnelle et à la formation du personnel habilité à l'exercice de fonctions de sécurité sur le réseau ferré national⁽⁷⁵⁰⁾. En troisième lieu, constatons que cet accord ne rompt pas avec le droit d'obédience ferroviaire déjà existant : on y trouve les techniques d'organisation mises en œuvre depuis fort longtemps à la SNCF ou dans le secteur des V.F.I.L. : notions de « résidence », de « zone de résidence » et de repos « hors résidence », notions de « grande

(750) J.O.R.F. du 24 août. Dans sa rédaction au 1^{er} janvier 2008 (depuis, l'arrêté du 30 juillet 2003 a notamment été modifié par un arrêté du 17 juin 2009 et du 6 avril 2010).

période de travail » et de « repos périodiques », ainsi que de son encadrement (heures de début et de fin), compte tenu des aléas d'une exploitation ferroviaire (possibilité de retard dans le départ et l'arrivée des trains) ⁽⁷⁵¹⁾. Il est à noter à ce sujet qu'à des périodes concomitantes l'aménagement du temps de travail a été refondu ou a fait l'objet de réformes partielles, tant à la SNCF que dans le secteur des V.F.I.L. ⁽⁷⁵²⁾ En quatrième lieu, soulignons que cet accord liminaire n'est pas conçu comme un instrument autonome : « le présent accord sera partie intégrante de la convention collective nationale de branche du transport ferroviaire » est-il précisé en introduction ⁽⁷⁵³⁾. Et de fait, cet accord a été complété récemment par un nouveau texte conventionnel en date du 8 septembre 2010 concernant les contrats de travail (recrutement, rupture du contrat), les classifications (définition des emplois...) et les rémunérations dans le secteur du fret ferroviaire ⁽⁷⁵⁴⁾.

Et c'est donc compte tenu de l'accord du 14 octobre 2008, véritable « accord pré législatif », que le gouvernement a promulgué le décret n° 2010-404 du 27 avril 2010, instituant un régime de la durée du travail du personnel

⁽⁷⁵¹⁾ Cette proximité entre les différentes législations ne doit pas être, à notre sens, comprise de manière totalement essentialiste. Certes, si les normes sont similaires, c'est parce qu'il existe des besoins proches auxquels il faut répondre : par exemple, la circulation d'un train en pleine ligne ne peut pas être interrompue arbitrairement parce que le machiniste constate qu'il est en passe d'outrepasser la durée maximale du travail... Mais la manière globalement commune de répondre à ce type de problème correspond manifestement à la reproduction de solutions déjà dégagées. En cela, le mimétisme du vocabulaire plaide pour une telle interprétation. Déjà G. DE TARDE soutenait que le droit se diffuse souvent par un phénomène d'imitation (G. DE TARDE, *Les transformations du droit*, 1891, Berg International Éditeurs, 1994, 216 p.).

⁽⁷⁵²⁾ Pour les V.F.I.L., arrêté du 31 janvier 2007 (J.O.R.F. du 9 février) modifiant un arrêté du 22 oct. 1941. Pour la SNCF, le décret n° 1161 du 29 décembre 1999 relatif à la durée du travail du personnel de la Société nationale des chemins de fer français a évolué spécialement au travers du décret n° 2006-5 du 4 janvier 2006 (J.O.R.F. du 5 janv.), du décret n° 2008-119 du 7 février 2008 (en relation avec la loi du 21 août 2007 sur le dialogue social ; J.O.R.F. du 10 février), du décret n° 2008-1198 du 19 novembre 2008 (J.O.R.F. du 20 déc.). Ces décrets visent bien souvent le droit communautaire ferroviaire ou du travail. Ainsi, le décret du 4 janvier 2006 cite la directive n° 2003/88/C.E. en matière d'aménagement du temps de travail (l'arrêté du 31 janv. 2007 concernant les V.F.I.L. fait de même). Le décret du 19 nov. 2008 cite la directive n° 2004/49 et la directive n° 2005/47 concernant l'accord du 29 avril 2004. Soulignons par ailleurs que la réglementation sur la durée du travail à la RATP avait aussi été refondue (abrogation des arrêtés de 1942) par un décret n° 2006-516 du 5 mai 2006 qui visait la directive n° 2003/88/C.E. Mais cette réforme a été anéantie par une décision du Conseil d'État du 25 juin 2007 (n° 294 557) annulant ce décret pour un vice de forme.

⁽⁷⁵³⁾ Une annexe à cet accord définit les règles du jeu entre la convention de branche tout entière et les accords de groupe, d'entreprise ou d'établissement qui viendraient à être ultérieurement conclus : la convention de branche admet qu'ils dérogent aux dispositions qu'elle pose à condition que ces dérogations soient prévues à l'avance dans la convention de branche, et dans les limites qui y sont inscrites.

⁽⁷⁵⁴⁾ Cet accord n'a été signé que de la C.F.T.C. et la C.G.C., côté salarial. Pour autant, un avis portant sur l'extension de cet accord est paru au J.O.R.F. du 16 nov. 2010.

de certaines entreprises de transport ferroviaire, exemple même d'une « loi négociée » ⁽⁷⁵⁵⁾. Pourtant, on constatera que ce décret n'est officiellement pas la reprise de l'accord de 2008. Les visas introductifs ne le citent pas alors même qu'ils rappellent l'existence de la directive n° 2005/47/C.E. du 18 juillet 2005 concernant l'accord entre la C.E.R. et l'E.T.F. Au demeurant, ce décret traite du cas particulier du personnel roulant effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière (art. 10 à 14) et reprend les dispositions de cet accord tout en effectuant la coordination de ces règles avec d'autres dispositions du décret ⁽⁷⁵⁶⁾. Pour le reste, il va de soi que ce décret recoupe l'accord du 14 octobre 2008, avec cependant quelques décalages dus au rôle distinct que jouent l'un et l'autre texte ⁽⁷⁵⁷⁾. Par contre, il faut souligner que le décret du 27 avril 2010 ne se veut pas le fondement commun d'un droit qui serait applicable à tous les cheminots et à partir duquel pourraient s'embrancher diverses règles plus spécifiques à destination de différents sous-secteurs. Son article 1^{er} indique qu'il « n'est pas

⁽⁷⁵⁵⁾ Il existe sur les rapports entre la loi et la négociation collective une abondante littérature, d'autant que la tendance contemporaine est d'inciter les partenaires sociaux à négocier, quitte à transcrire après tout ou partie de l'accord dans un texte de loi ; v., par exemple, dès 1972, M. VERDIER et P. LANGLOIS, « Aux confins de la théorie des sources du droit : une relation nouvelle entre la loi et l'accord collectif », *Rec. D.* 1972, p. 258 ; v. aussi, par exemple, M. BONNECHÈRE, « La loi, la négociation collective et l'ordre public en droit du travail : quelques repères », *D.O.* 2001, p. 411 ; G. BORENFREUND, M. A. SOURIAU, « Les rapports de la loi et de la convention collective : une mise en perspective », *D.S.* 2003, p. 72.

De nos jours, au niveau interprofessionnel, les négociations préalables à une réforme législative de droit du travail ont été institutionnalisées par la loi du 31 janv. 2007, puis celle du 21 janvier 2008 (sur cette question, v. N. MAGGI-GERMAIN, « Sur le dialogue social », 2007, *D.S.*, p. 798).

⁽⁷⁵⁶⁾ Mais le décret précise certains éléments qui complètent l'accord du 27 janvier 2004 annexé à la directive de 2005. Par exemple, à la conduite des trains « d'autres tâches peuvent s'ajouter [...] dans les limites des durées maximales quotidiennes et hebdomadaires de travail définies par les articles L. 3121-34 à L. 3121-36 du code du travail et par l'article L. 213-11 du code du travail ancien » (aujourd'hui, l'art. L. 1321-6 et s. du code des transports, sur le travail de nuit).

⁽⁷⁵⁷⁾ À grands traits, constatons d'abord les convergences. Comme l'accord, ce texte concerne le seul secteur du transport ferroviaire de marchandises. Les techniques d'organisation propres au secteur ferroviaire, dans la tradition de ce qui existe à la SNCF ou aux V.F.I.L., sont évidemment reprises dans le décret : notions de « résidence », de « grande période de travail », repos par roulement, dépassements d'amplitude de travail liés aux impératifs ou aux aléas de l'exploitation ferroviaire, distinction entre personnel roulant (*i.e.* le « personnel de route » qu'il faut distinguer de celui uniquement dévolu aux manœuvres et aux circulations à l'intérieur des dépôts), personnel sédentaire et personnel sédentaire affecté à des tâches essentielles de sécurité. Bien entendu, le décret reprend certains seuils, compte tenu de la législation (code du travail ou des transports) et de l'accord préalablement conclu. Mais le décret est moins précis sur un certain nombre de points parce que son objectif est d'abord d'articuler le droit du secteur ferroviaire au droit commun (donner un contenu aux dérogations prévues par ce dernier) tandis que l'accord vise à préciser le droit applicable. Par exemple, l'accord de 2008 encadre précisément les repos périodiques du personnel roulant, en fixant les horaires de début et de fin, ce que le décret n'entreprend pas. De plus, l'accord aborde seul certaines questions qui n'entrent pas dans l'objet précis du décret, puisqu'il s'agit d'aménagements complémentaires (conventions de forfait, récupération des heures perdues...).

applicable aux personnels soumis à des règles spéciales »⁽⁷⁵⁸⁾. Les réglementations particulières à la SNCF et aux V.F.I.L., forment donc des territoires juridiques radicalement différents, comme si le droit social ferroviaire était un archipel, mais dont chaque île aurait un écosystème assez semblable.

B. Règles professionnelles et sécurité ferroviaire

Mais cette image d'un archipel n'est pas de mise concernant le droit professionnel. Car dans le système ferroviaire qui se met progressivement en place depuis vingt ans, fondé sur l'utilisation partagée de l'infrastructure entre de multiples compagnies ferroviaires qui de surcroît sont appelées à circuler sur des réseaux divers qu'elles ne contrôlent plus, seule l'unicité la plus grande possible des conditions et règles d'exploitation est à même de garantir la sécurité des circulations ferroviaires, sans oublier que l'uniformité de ces règles est l'une des conditions nécessaires à la constitution d'un marché unique du secteur ferroviaire dans l'espace communautaire parce qu'elle doit faciliter la concurrence internationale par l'aplanissement des différences d'exploitation entre réseaux nationaux.

Au niveau communautaire et en matière d'exploitation, rappelons que le droit national va avoir pour substrat la directive n° 2004/49 du 29 avril 2004 en matière de sécurité ferroviaire, la directive n° 2007/59 du 23 octobre 2007 concernant les licences de conducteurs de trains et la directive n° 2008/57 du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté. Mais des textes communautaires antérieurs ont pu également jouer un rôle avant d'être supplantés au gré de la parution des « *paquets ferroviaires* » successifs. Car, pour le droit français, souvent on constate déjà au moins deux strates, dans un terrain légal et réglementaire extrêmement dense. Par exemple, outre le basculement de différentes lois non codifiées vers la partie législative du code des transports (aujourd'hui, art. L. 2000-1 et s.)⁽⁷⁵⁹⁾, le décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire abroge plusieurs règlements

(758) Ce particularisme, datant de la loi du 3 octobre 1942, se trouve aussi consacré par l'actuel article L. 1321-1 du code des transports qui exclut d'appliquer aux agents de la SNCF, de la RATP et des transports urbains de voyageurs les dispositions générales en matière de durée du travail, présentées dans le code des transports, ainsi que les dispositions du titre II du livre I^{er} de la troisième partie du code du travail.

(759) Au premier rang, citons la LOTI (loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982) dont, en matière ferroviaire, bien des dispositions vont être modifiées en vertu de la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports (J.O.R.F. du 6 janvier); v. aussi la loi n° 97-135 du 13 février 1997 créant R.F.F., la loi n° 2002-3 du 3 janvier 2002 relative à la sécurité des infrastructures et systèmes de transport, la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 modifiée, relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports (certification des conducteurs de train).

antérieurs promulgués entre 2000 et 2005 en application des premiers textes communautaires et des premières lois de transpositions⁽⁷⁶⁰⁾.

Quoi qu'il en soit, pour s'en tenir aux textes légaux et réglementaires toujours en vigueur aujourd'hui, on constate que très rapidement des règles professionnelles, ou du moins des règles appelant à une prise en considération des conditions de travail des cheminots, vont poindre de façon collatérale aux normes permettant la mise en place du nouveau système ferroviaire français et européen. Et si, de ce point de vue, la loi est peu prolixe, mises à part les dispositions relatives à la conduite des trains (v. les art. L. 2221-8 à L. 2221-10 du C. des transports), les règlements nous apprennent beaucoup. Mais d'emblée la SNCF a ici un rôle central et unificateur. De la sorte, le décret n° 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de Réseau ferré de France, dans sa rédaction originelle, indiquait déjà que R.F.F. définissait les objectifs et principes de gestion relatifs au fonctionnement et à l'entretien des installations techniques et de sécurité sur le réseau ferré national, ainsi que ceux relatifs à la gestion du trafic et des circulations sur ce réseau (art. 7), tout en faisant de la SNCF le maître d'œuvre délégué (art. 6 et 11)⁽⁷⁶¹⁾.

De façon plus précise, le décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferré national⁽⁷⁶²⁾ fixe un certain nombre d'exigences qui ont indubitablement une incidence sur le travail des cheminots. Ainsi, dans sa version originelle comme dans son état actuel, ce texte rappelle que le droit d'accès au réseau suppose que l'entreprise ferroviaire ait les moyens en personnels nécessaires pour assurer la traction des convois (art. 4). Il en découle un pouvoir de contrôle sur les moyens humains mis en œuvre. Or l'obtention et le maintien de la licence d'exploitant ferroviaire imposent que l'entreprise fasse la démonstration

(760) Tel le décret n° 2000-286 du 30 mars 2000 relatif à la sécurité du réseau ferré national (pris en application des directives n° 91/440, 95/18 et 95/19 et de la loi n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public « Réseau ferré de France »), le décret n° 2001-129 du 8 février 2001 portant transposition de la directive n° 96/48 du 23 juillet concernant l'interopérabilité du système ferroviaire à grande vitesse (et pris aussi en application de la loi n° 97-135), le décret n° 2005-276 du 24 mars 2005 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel et à grande vitesse (ou l'on retrouve le visa de la loi n° 97-135) et toute une partie du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferré national.

(761) Notons que dès l'origine il est attribué un droit de regard de R.F.F. sur l'entretien des embranchements particuliers (voies privées) dès lors qu'ils sont reliés au réseau ferré national. La SNCF participe de concert aux conditions d'entretien de ces installations terminales (art. 24). Cette mission de contrôle est également décrite par le décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006, aux articles 11 à 13 (V. *infra*).

(762) J.O.R.F. du 8 mars 2003. Ce décret, toujours en vigueur mais de nombreuses fois remanié (décrets n° 2006-1279 du 19 oct. 2006, n° 2006-1534 du 6 déc. 2006, n° 2008-148 du 18 fév. 2008, n° 2008-1234 du 20 nov. 2008, n° 2010-932 du 24 août 2010, n° 2010-1023 du 1^{er} sept. 2010...) a notamment pour visa la loi n° 97-135 et plusieurs directives communautaires s'étendant de 1991 à 2001.

de sa capacité à gérer (« organisation de gestion ») de façon sûre une exploitation ferroviaire (art. 6) et qu'aucun des dirigeants n'ait été condamné de façon définitive à certaines infractions en matière de droit social (art. 8) ⁽⁷⁶³⁾. Les articles 11 et 12 permettent l'organisation d'un contrôle étroit et permanent du maintien des conditions d'obtention de la licence. L'article 14 concernant les certificats de sécurité, aujourd'hui abrogé mais repris au travers d'un article du décret du 19 octobre 2006, était encore plus précis en visant comme condition à l'obtention de ce certificat l'aptitude professionnelle des personnels affectés aux fonctions de sécurité, ainsi qu'aux règles de maintenance du matériel roulant (*infra*).

Quant au décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires, il est donc tout aussi crucial quant à l'émergence d'un droit professionnel. Pêle-mêle, ce texte indique que les règles d'organisation de l'exploitation sont publiées par le ministre (art. 3) après avis des organisations représentatives d'employeurs et de salariés (art. 4), que le personnel exerçant des tâches de sécurité doit recevoir une formation professionnelle et être habilité (art. 6) tandis que les articles 7 et 8 fixent pour mission à l'Établissement public de sécurité ferroviaire de mener des audits de sécurité pouvant déboucher sur la suspension ou le retrait de toute autorisation d'exploitation ou de mise en service en cas de manquement ⁽⁷⁶⁴⁾. Concernant la sécurité des circulations, ce décret met en place des indices de sécurité qui doivent être transmis à R.F.F. et à l'E.P.S.F. (art. 16), indique que R.F.F. et tout exploitant ferroviaire doivent veiller au respect des consignes de sécurité qu'ils mettent en place (art. 11), soumet — nous l'avons déjà remarqué — l'obtention des certificats de sécurité à la démonstration que l'entreprise saura mettre en œuvre les conditions relatives à l'organisation d'un système de gestion de la sécurité (Partie A du certificat) et qu'il a recruté un personnel formé et apte à tenir des fonctions de sécurité (Partie B du certificat) ⁽⁷⁶⁵⁾. Concernant les conducteurs de train, il en découle aujourd'hui tout un corpus d'exigences professionnelles (aptitudes physiques, psychologiques, niveau minimal de formation...), fixées par un décret n° 2010-708 du 29 juin 2010 relatif à la certification des conducteurs de trains. Ainsi, en

(763) Cette organisation de gestion doit évidemment tenir compte du document de référence du réseau transmis par R.F.F. dans lequel sont décrites « les conditions dans lesquelles les entreprises qui utilisent le réseau ferré national mettent en œuvre la réglementation relative à l'utilisation de l'infrastructure » (art. 17, f.).

(764) Le décret n° 2006-369 du 28 mars 2006 relatif aux missions et aux statuts de l'Établissement public de sécurité ferroviaire attribue à l'E.P.S.F. le pouvoir d'accorder ou de retirer les licences de conducteurs et de contrôler et d'homologuer les organismes de formation professionnelle à la sécurité (art. 2, j.).

(765) Art. 20 ; v. également l'art. 23 sur les certificats de sécurité des entreprises travaillant en sous-traitance pour la SNCF, ainsi que les art. 25 à 27 concernant l'aptitude physique et professionnelle des personnels chargés de fonction de sécurité, ainsi que l'habilitation par l'E.P.S.F. des centres de formation chargés de préparer ledit personnel à ces fonctions.

vertu de ce texte, le postulant ne peut devenir machiniste avant l'âge de vingt ans s'il est appelé à effectuer des services internationaux (dix-huit ans, autrement). De plus, à partir de sa cinquante-sixième année, le certificat d'aptitude physique doit être renouvelé chaque année (contre tous les trois ans, avant cet âge).

Des arrêtés sont encore venus détailler les règles de sécurité. On pourrait analyser de près l'arrêté du 26 août 2003 relatif aux modalités d'exploitation du réseau ferré national ⁽⁷⁶⁶⁾, l'arrêté du 30 juillet 2003 relatif aux conditions d'aptitudes physique et professionnelle et à la formation, l'évaluation des compétences professionnelles et l'habilitation à l'exercice de fonctions de sécurité sur le réseau ferré national ⁽⁷⁶⁷⁾, l'arrêté du 6 août 2010 concernant la certification des conducteurs de trains ⁽⁷⁶⁸⁾. Mais parmi eux, l'arrêté du 23 juin 2003 relatif à la réglementation de sécurité applicable sur le réseau ferré national est caractéristique d'un élargissement radical de la réglementation SNCF à tout un secteur d'activité ⁽⁷⁶⁹⁾. Car il est pour l'essentiel constitué en annexes d'une longue liste de « règlements, consignes et notices » (aujourd'hui, quarante-cinq « règlements et textes ») qui étaient ceux, jusque dans leur séquence et appellation, des normes d'exploitation de l'entreprise SNCF ⁽⁷⁷⁰⁾. Ces règles qui peuvent en particulier

(766) Arrêté du 26 août 2003 (J.O.R.F. du 2 oct.), modifié par l'arrêté du 12 août 2008, qui détaille les tâches ressortissant de l'exploitation et les mesures de contrôle et d'information réciproques que se doivent R.F.F. et les compagnies ferroviaires pour la sécurité des circulations.

(767) Arrêté du 30 juillet 2003 (J.O.R.F. du 24 août), modifié par des arrêtés du 30 décembre 2008, du 17 juin 2009, du 22 décembre 2009, du 6 août 2010, du 30 novembre 2010. Cet arrêté comprend des annexes extrêmement fournies (une cinquantaine de pages) détaillant de manière minutieuse les conditions d'aptitudes physique (ex : acuité visuelle), psychologique (psychomotricité, capacités cognitives...) et professionnelle (connaissance, mise en œuvre des connaissances...) pour chaque fonction type.

(768) Mais encore l'arrêté du 30 novembre 2010 concernant les manœuvres d'installations de sécurité.

Signalons encore l'arrêté du 14 avril 2008 relatif au certificat de sécurité en matière ferroviaire, dont l'art. 4 impose en particulier la communication à l'E.P.S.F. de la liste des personnels affectés à des tâches de sécurité pour toute demande d'un certificat de sécurité, tandis que l'art. 6 (modifié par l'art. 1^{er} de l'arrêté du 6 avril 2010) indique que constituent des modifications essentielles en matière de sécurité toute nouvelle organisation ou nouvelles tâches liées à la sécurité, ainsi que l'apparition de nouvelles catégories de personnel lié à sécurité.

(769) Cet arrêté (J.O.R.F. du 30 juillet) a fait l'objet de nombreuses modifications : arrêté du 7 décembre 2006 (J.O.R.F. du 8 déc.), arrêté du 12 août 2008 (J.O.R.F. du 28 août), arrêté du 17 juin 2009 (J.O.R.F. du 21 juin) relatif aux travaux d'infrastructure sur le réseau ferré national et modifiant l'arrêté du 30 novembre 2010 (J.O.R.F. du 4 déc.) relatif à la manœuvre des installations de sécurité simples.

(770) Au quotidien, le rôle moteur et unificateur de la SNCF se mesure également aux fonctions de surveillance qu'il tient de son rôle de « gestionnaire d'infrastructure délégué ». Le décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 (art. 11 à 13) donne ainsi mission à certains agents SNCF, étant donné qu'ils sont mandatés par R.F.F., de contrôler la bonne application des consignes de sécurité, de mener des enquêtes et de communiquer à R.F.F. et à l'E.P.S.F. le résultat de leurs investigations. Ces personnels sont astreints au secret professionnel par rapport à leur propre entreprise, en tant qu'elle agit comme exploitant ferroviaire. Mais c'est évidemment à partir d'une culture d'entreprise propre à la SNCF que ces agents vont interpréter leur mission de surveillance.

concerner l'équipement en personnel des trains et la protection du personnel le long des voies (art. 2) sont actuellement classées en deux groupes : l'un, relatif à la sécurité des circulations, renvoyant principalement à un « référentiel infrastructures » (I.N.), l'autre, relatif à la sécurité du personnel, renvoyant au « référentiel ressources humaines » (R.H.). Mais le « référentiel infrastructures » comporte également des normes professionnelles (par exemple, l'I.N. 1516 et 1520 sur les « Conditions d'exercice de la fonction de conducteur »)⁽⁷⁷¹⁾.

Toute cette réglementation de sécurité incite l'exploitant ferroviaire à un certain niveau de respect de la réglementation sociale ou, plus exactement, l'oblige à faire la démonstration que l'organisation du travail est en adéquation avec les règles de sécurité, ce qui peut aller au-delà du strict respect du droit du travail par le contrôle complémentaire des moyens humains mis en œuvre au jour le jour pour assurer l'exploitation des trains. Elle oblige aussi directement les agents de la compagnie, du moins ceux en relation directe avec l'exploitation des trains, à conduire leurs tâches selon des procédures préétablies, sur lesquelles l'employeur a peu de prises, et dont l'irrespect peut engager non seulement la responsabilité civile, pénale et administrative de l'entreprise, mais aussi constituer une faute professionnelle pour le salarié. Cette réglementation de sécurité induit ainsi deux types d'incidence en matière sociale : d'une part, un contrôle spécifique de l'application du droit commun du travail et, d'autre part, des règles obligeant à une attitude professionnelle spécifique, tout à la fois garante de meilleures conditions de travail (par exemple, par l'obligation d'un personnel en nombre suffisant) et de sujétions particulières (respect de procédures).

Conclusion

Le décret n° 99-1161 du 29 décembre 1999 relatif à la durée du travail du personnel de la Société nationale des chemins de fer français restait un droit d'inspiration essentiellement française : c'est suite à un accord d'entreprise permettant la mise en œuvre de la durée légale du travail à trente-cinq heures que la réglementation de la durée du travail SNCF avait été refondue (l'arrêté du 8 août 1979, sur la même question, avait été abrogé à cette occasion). Par comparaison, les réformes successives du décret de 1999 ont manifestement pour point de départ le droit communautaire. De même, le décret n° 2010-404 du 27 avril 2010 relatif au régime de la durée du travail du personnel des entreprises assurant un transport de fret ferroviaire vise le droit communautaire ou une

(771) La version originelle comportait des référentiels plus variés, plus proches encore de ce que pouvait être la réglementation SNCF. Il y avait des textes relevant des référentiels « voyageurs », « fret », « commercial », « traction », « transport », « ressources humaines », « personnel », etc. Il était possible de consulter ces règlements annexés par internet, qui apparaissaient sur des documents à en-tête de la SNCF.

réglementation française prenant sa source dans les règles sociales européennes des (ainsi le décret n° 2007-353 concernant le travail de nuit dans certains secteurs du transport).

Mais, qui plus est, le droit invoqué à l'appui de ce droit social récent ou émergent est encore celui qui, brique après brique, construit le nouveau système ferroviaire européen. Car, par-delà la directive n° 2005/47 relative à l'accord du 29 avril 2004, sont encore cités la directive n° 2004/49/C.E. du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer et le décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire. La réglementation de sécurité n'influence donc pas seulement le droit applicable au personnel parce qu'elle comporte accessoirement des règles professionnelles dont la mise en œuvre vient se conjuguer au droit du travail pour fixer les conditions d'emploi des cheminots de l'exploitation. La réglementation de sécurité influence directement le droit social parce qu'il devient nécessaire de coordonner règles professionnelles et règles sociales, ce que le droit social entérine dans un sens précis puisqu'il indique se soumettre si nécessaire aux règles de sécurité⁽⁷⁷²⁾.

Il nous semble important de relever cette caractéristique justement parce que le droit social ferroviaire, sortant du giron de l'entreprise SNCF, devient pleinement un nouveau droit sectoriel des activités du transport, et qu'ainsi se donne à voir un phénomène normatif « historique » (il n'est pas courant qu'advienne ainsi tout un pan réglementaire) dont on constate qu'il reproduit spontanément des traits caractéristiques constatés ailleurs. Car ce canevas d'un droit sécuritaire, imposant notamment des règles professionnelles qui, nécessairement, doivent être conciliées avec le droit social et, en tout état de cause, participent aux conditions de travail et d'emploi des personnels assurant des fonctions de sécurité, se retrouve pour tous les moyens de transport, sans exception.

Mais, si du point de vue de la sécurité ferroviaire, il était impératif de fixer certaines règles professionnelles applicables à toutes les compagnies ferroviaires exploitant des trains concurremment sur les mêmes voies ferrées, d'un point de vue social, rien n'obligeait strictement à l'apparition d'un droit du travail

(772) Traduction de cet entrelacement, l'accord du 8 septembre 2010 relatif au contrat de travail et aux classifications rappelle dès son article 1^{er} l'importance de la sécurité ferroviaire pour les conditions de recrutement des salariés des entreprises ferroviaires. Cet article rend responsable l'employeur du suivi des examens d'aptitude. Enfin, l'ensemble du titre II de l'accord, « Classifications et rémunérations » vise à encadrer la possible polyvalence pour les emplois assurant des fonctions de sécurité, afin que l'accumulation ou la concomitance de tâches distinctes ne puisse venir obérer la sécurité ferroviaire (interdiction de la concomitance des tâches et répartition stricte de ces dernières en cours de journée : art. 6.3 de l'accord). Les polyvalences admissibles font l'objet de contreparties en matière de rémunération. L'arrêté du 30 juillet 2003 relatif aux conditions d'aptitudes physique et professionnelle des personnels habilités à assurer des fonctions de sécurité est régulièrement visé par cet accord.

particulier, si ce n'est certains impératifs d'exploitation liés à l'existence d'une main-d'œuvre mobile attachée de façon indéfectible à l'errance des convois qu'elle dirige. C'est pourquoi les dispositions sociales nouvelles sont tout autant une tentative de conciliation avec les règles sociales en vigueur chez l'opérateur historique dans une recherche inaboutie d'assurer une certaine égalité dans le jeu de la concurrence entre sociétés de chemins de fer.

Section 2

1^{er}
cor
cor

d'u
ent
pré
cet