

*Suivi de l'accord sur les conditions
d'utilisation des travailleurs
mobiles effectuant des services
d'interopérabilité transfrontalière*

FRANÇAISE



Suivi de l'accord sur les conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière*

1. Le Projet:

background et objectifs

1.1 Le cadre normatif 2

Le préambule du Projet: Clauses 10 et 11 de l'Accord signé le 27 janvier 2004 entre CER et ETF et introduit par la Directive 2005/47/CE

1.2 Les objectifs 3

Illustration des objectifs du Projet

1.3 Les modalités de déroulement du Projet 3

Illustration de la méthodologie relative au déroulement du Projet en se référant plus particulièrement à la composition du groupe de travail, aux phases de recherche, etc.

2. La première phase du Projet: enquête sur le niveau de mise en œuvre

2.1 Le questionnaire et les renseignements collectés .. 4

Illustration du moyen d'enquête utilisé et indication du nombre total de réponses obtenues et de l'origine des sujets interviewés

2.2 Évaluation des réponses 5

Illustration des principaux résultats de l'enquête

3. La seconde phase du Projet: visites auprès des entreprises choisies et Pays sélectionnés

3.1 Lieux de rencontre - Entreprises et organisations syndicales concernées 7

Description générale du déroulement des visites sur place et indication des Partenaires Sociaux concernés par le Projet

3.2 Principaux éléments étant ressortis des visites .. 8

Indication des aspects présentant un d'intérêt majeur

3.2.1 Rome 8

3.2.2 Paris 8

3.2.3 Vienne 9

3.2.4 Berlin 9

3.2.5 Predeal 9

3.2.6 Luxembourg 9

4. Évaluations finales

4.1 Mise en œuvre de l'Accord CER-ETF et de la Directive 2005/47/CE 9

Considérations sur le niveau de transposition et de mise en œuvre de l'Accord, d'après les questionnaires et les visites sur place

4.2 Questions traitées 10

Examen des questions ayant suscité des interpré-

tations controversées

4.2.1 Champ d'application de l'Accord (Clauses 1 et 2) 10

4.2.2 Temps de conduite (Clause 2) 11

4.2.3 Pauses (Clause 5) 11

4.2.4 Repos journalier hors résidence (Clause 4) 12

4.2.5 Repos journalier et hebdomadaire (Clauses 3 et 6) 12

4.2.6 Rapport entre les normes de la Directive CE et les normes nationales (législatives ou collectives) (Article 2 de la Directive CE) 12

4.2.7 Clause de non-régression (Clause 9; Article 2 de la Directive CE) 12

4.3 Indications pour le dialogue social - Premières conclusions 13

Sur la base des questions qui ont émergé et des opinions recueillies pendant les deux phases du Projet, indication des aspects qui, dans un futur proche, pourraient être examinés dans le cadre du dialogue social européen

5. Résumé des visites

5.1 Visite en Italie 14

5.2 Visite en France 17

5.3 Visite en Autriche 19

5.4 Visite en Allemagne 21

5.5 Visite en Roumanie 24

5.6 Visite au Luxembourg 26

Annexe

Annexe A 30

Accord CER-ETF du 27 janvier 2004 sur certains aspects des conditions de travail des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière dans le secteur ferroviaire et Directive 2005/47/CE du 18 juillet 2005

Annexe B 37

Questionnaire

Annexe C

Réponses au questionnaire (CD)

Annexe D

Diapositives présentées au cours des visites (CD)

* Le Projet est financé avec les fonds CE. La responsabilité des contenus du rapport incombe exclusivement à l'auteur. La Commission Européenne n'est pas responsable de l'usage qui pourrait être fait des informations figurant dans le rapport.

LE PROJET: BACKGROUND ET OBJECTIFS

1.1 Le cadre normatif

Le préambule du Projet: Clauses 10 et 11 de l'Accord siglé le 27 janvier 2004 entre la CER et l'ETF et introduit par la Directive 2005/47/CE

Au cours des quinze dernières années, les caractéristiques d'origine du marché ferroviaire européen se sont radicalement transformées. L'Union Européenne a dû faire face aux profondes mutations sociales et politiques qui ont concerné la nouvelle organisation de l'espace communautaire. La globalisation des marchés, le progrès technologique, la concurrence intermodale, l'Union économique et monétaire et les principes du marché intérieur de l'UE sur la libre circulation des marchandises et des personnes sont des éléments qui touchent tous les aspects de la vie sociale. Dans ce contexte, le transport sur rail a dû tenir compte de l'obstructionnisme et des nationalismes qui l'ont historiquement caractérisé, pour tenir un rôle crucial dans le processus d'intégration au sein des États membres. Dans le cadre de ce processus, nous avons assisté à une réduction considérable du personnel ferroviaire et la restructuration est encore en cours aujourd'hui.

Au cours de la période 2001-2007, les législateurs européens ont adopté trois Paquets ferroviaires qui ont conduit à une réorganisation totale du secteur ferroviaire, à l'ouverture progressive du marché du transport sur rail des marchandises en 2003, 2006 et 2007 et à la libéralisation des services ferroviaires internationaux du transport passagers à partir du 1^{er} janvier 2010. L'un des objectifs de la législation du secteur ferroviaire a été la création d'un espace ferroviaire européen unique se caractérisant par davantage de services ferroviaires d'interopérabilité transfrontalière.

Dans ce contexte, en 2002, les partenaires sociaux du secteur ferroviaire européen avaient décidé de leur propre initiative de négocier des normes minimales portant sur les conditions de travail applicables aux travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière. Les négociations furent engagées en 2003 et en janvier 2004, l'«Accord sur certains aspects des conditions de travail des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière» fut signé par les associations syndicales et les représentants d'entreprise du secteur ferroviaire européen, respectivement la CER, Communauté Européenne du Rail, et l'ETF, Fédération Européenne des Travailleurs des Transports. Les partenaires sociaux européens ont ensuite convenu de demander conjointement à la CE que l'Accord européen soit transposé sur Décision du Conseil. Bien qu'il ait été mis en œuvre sous forme de Directive CE contenant

des dispositions plus spécifiques que la réglementation générale de la Directive européenne sur le temps de travail, l'Accord s'inscrit dans le cadre de la réglementation européenne sur le temps de travail¹ et établit des règles sur les normes minimales en matière de conditions de travail applicables aux travailleurs mobiles effectuant des services de transport transfrontalier, en introduisant ainsi la réglementation générale de la Communauté et en régissant certaines dispositions telles que le repos journalier à la résidence, le repos journalier hors résidence, les pauses, le repos hebdomadaire et le temps de conduite. L'exigence normative est née après le constat du manque de normes minimales applicables à tout le secteur ferroviaire, de la non-homogénéité entre les systèmes des États membres, ainsi que de la nécessité de prévenir le risque de *dumping* social en établissant des normes minimales relatives aux règles communes applicables au transport transfrontalier.

Les signataires se sont donc rencontrés sur la base d'intérêts communs: définir des règles de compétition claires et prévenir la «concurrence déloyale».

Dans l'intention des signataires, l'Accord vise à mettre en œuvre les points suivants:

- le développement du transport ferroviaire qui exige la modernisation du système et le développement du trafic transeuropéen et, par conséquent, des services en interopérabilité;
- la nécessité de développer un trafic transfrontalier sûr et de protéger la santé et la sécurité des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière;
- la nécessité d'éviter une concurrence basée exclusivement sur les différences de conditions de travail;
- l'importance de développer les transports ferroviaires au sein de l'Union européenne;
- la conviction que ces objectifs seront atteints en créant des règles communes en matière de normes professionnelles minimales relatives aux travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière;
- la conviction que le nombre de travailleurs intéressés va s'accroître dans les prochaines années.

Conformément à la procédure prévue par l'Article 139 du Traité², l'Accord européen a marqué une étape importante dans le processus d'approfondissement du Dialogue Social européen dans le secteur du transport ferroviaire, en faisant ressortir la capacité des Partenaires Sociaux à tenir un rôle actif dans la définition autonome de conditions sociales et de mesures de sécurité relatives au secteur³.

L'importance de l'Accord est accentuée par la difficulté réelle des pourparlers, en ce qui concerne l'aspect délicat du temps de travail, celui-ci ayant connu une évolution complexe: la première phase d'approfondissement technique dans le cadre du «Groupe de Rome» composé des membres de la CER et présidé par Raymond Hara

¹ La Directive 93/104/CE, amendée par la Directive 2000/34/CE qui étend la réglementation de la première Directive aux secteurs précédemment exclus, parmi lesquels le secteur ferroviaire.

² L'Article 139, § 2 du Traité qui institue la Communauté européenne prévoit que les partenaires sociaux puissent demander conjointement que les accords conclus au niveau communautaire soient mis en œuvre sur décision du Conseil sur proposition de la Commission.

³ Pour reprendre les paroles du Commissaire européen à l'Emploi et aux Affaires sociales, Anna Diamantopoulou, qui a assisté à la cérémonie pour la signature de l'accord, l'Accord en effet "constitue la pierre angulaire d'un système ferroviaire sûr et interopérable. Il représente un excellent exemple d'équilibre entre flexibilité et sécurité".

(SNCF) a été suivie par la rédaction d'un texte embryonnaire. Successivement, des pourparlers ont été engagés. La négociation a été ensuite conduite par Johannes Ludwig (*CER*) et Norbert Hansen (*ETF*), et s'est conclue par la signature de l'Accord européen en janvier 2004.

Il faut considérer par ailleurs que, jusqu'à maintenant, le dialogue social européen s'était rarement concrétisé par des ententes contractuelles portant sur l'ensemble du secteur: ce qui représente un autre élément démontrant l'importance des ententes auxquelles les signataires sont parvenus.

Par ailleurs, les signataires ont voulu que le texte partagé soit transformé en directive.

L'Accord européen a été effectivement introduit en 2005 par la Directive 2005/47/CE. Le Conseil européen - conformément aux procédures (Article 139 du Traité) - a adopté intégralement et sans modification le texte de l'accord, en le rendant obligatoire pour tout le secteur ferroviaire et en fixant au 27 juillet 2008 le dernier délai pour sa mise en œuvre dans les États membres.

Le Projet «Suivi de l'accord sur les conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière» s'inscrit par conséquent dans la perspective d'introduire cette réglementation européenne, à la lumière des premières expériences de développement du transport en interopérabilité transfrontalière.

Les activités du Projet semblent en effet viser à introduire les deux clauses figurant dans l'Accord européen:

- la Clause 10 qui prévoit que les signataires suivent la mise en œuvre et l'application dudit Accord dans le cadre du Comité de dialogue social sectoriel;
- la Clause 11 qui prévoit que, deux ans après la signature de l'Accord, les parties évaluent les dispositions à la lumière des premières expériences de développement du transport en interopérabilité transfrontalière.

Ces prévisions constituent un engagement que les partenaires sociaux ont voulu ratifier dans l'Accord européen, en prévoyant une augmentation progressive du nombre de travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière.

Eu égard à l'évolution du marché ferroviaire européen, les signataires se sont donc accordés sur la possibilité

de lancer, dans le cadre du Comité de dialogue social, un projet permettant de suivre et d'évaluer, conjointement, les expériences existantes.

1.2 Les objectifs

Illustration des objectifs du Projet

L'objectif principal du Projet «Suivi de l'accord sur les conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière» est l'examen du niveau de mise en œuvre de l'Accord *CER-ETF* de 2004, à la lumière des premières expériences d'application dans les entreprises ferroviaires. Les activités du Projet ont par conséquent visé la réalisation d'une analyse conjointe afin de:

- mettre à jour les informations dont disposent les partenaires sociaux sur la situation actuelle et sur le processus de mise en œuvre de l'Accord;
- déterminer les critiques et les exigences signalées par les entreprises et par les délégations syndicales en matière de développement du transport en interopérabilité transfrontalière;
- évaluer les premières expériences de mise en œuvre des dispositions de l'Accord européen.

Outre faire connaître les exigences des partenaires sociaux quant à ladite réglementation à la lumière de l'évolution du marché, cette activité pourra également s'avérer utile en vue d'une révision des dispositions prévues par la Clause 12⁴ de l'Accord européen.

1.3 Les modalités de déroulement du Projet

Illustration de la méthodologie relative au déroulement du Projet en se référant plus particulièrement à la composition du groupe de travail, aux phases de recherche, etc.

La méthodologie choisie pour le Projet se caractérise par l'intégration des instruments typiques de l'approche statistique et quantitative avec les méthodes caractéristiques de l'analyse qualitative. Plus précisément, des rencontres

⁴ Cette clause prévoit que les signataires réexaminent les dispositions visées ci-dessus deux ans après la fin de la période de mise en œuvre de l'Accord, fixée sur Décision du Conseil, à savoir après 2010.



avec les représentants syndicaux et les représentants de certaines entreprises du secteur ferroviaire ont été prévues pour étayer le questionnaire semi-structuré.

Le Projet a par conséquent été structuré en 3 phases qui se sont articulées comme suit.

La première phase du Projet a prévu l'envoi d'un questionnaire, rédigé par le groupe de travail, contenant des sections thématiques, dont les plus significatives concernaient: les expériences applicatives de l'Accord, les nécessités inhérentes au développement du transport en interopérabilité transfrontalière et la fonctionnalité de l'Accord par rapport à l'évolution du marché ferroviaire.

Par contre, l'objectif de la seconde phase a été d'intégrer les informations tirées de l'enquête, réalisée par la distribution d'un questionnaire et la visite sur place de certaines entreprises ferroviaires. Pendant cette phase du Projet, des informations ont été directement collectées à travers l'observation active et la confrontation entre le groupe de travail et les représentants des partenaires sociaux des entreprises ferroviaires intéressées.

Au terme des visites programmées, le rapporteur du Projet, en collaboration avec le groupe de travail, a rédigé le présent rapport final. Ce produit final sera illustré dans le cadre du Comité de dialogue social.

Le groupe de travail qui a donné suite et application au Projet s'est structuré dans le cadre du Comité de dialogue social du secteur ferroviaire et a été coordonné par les *Ferrovie dello Stato*, en la personne d'Italo Inglese, rapporteur du Projet, assisté par Francesca Rango (*Trenitalia*).

Deux représentants des organismes centraux européens de représentation ont également pris part au groupe de travail en qualité de partenaires du Projet: Jean-Paul Preumont (*CER*) et Sabine Trier (*ETF*). Les autres membres du groupe de travail étaient: pour la partie entreprise, Michaela Eigenbauer (*ÖBB - Dienstleistungs Gesellschaft mbH* - Autriche), Raymond Hara (*SNCF* - France), Silke Streichert (*DB Mobility Logistics AG* - Allemagne): pour la partie syndicale, Josef Armingner (*Vida* - Autriche), Michael Bartl (*TRANSNET* - Allemagne), Maria Cristina Marzola (*FILT-CGIL* - Italie) et Serge Piteljon (*CGSP Cheminots* - Belgique).

Le groupe de travail a été assisté par un *staff* de projet, mis à disposition par les *Ferrovie dello Stato*, composé par Roberta Tomassini, Stella De Angelis, Silvia Cataldi et Mariapia Tordi.

LA PREMIÈRE PHASE DU PROJET: ENQUÊTE SUR LE NIVEAU DE MISE EN ŒUVRE

2.1 Le questionnaire et les renseignements collectés

Illustration du moyen d'enquête utilisé et indication du nombre total de réponses obtenues et de l'origine des sujets interviewés

Tel que prévu par le Projet, dans le cadre du groupe de travail, les Partenaires Sociaux ont collégialement élaboré un questionnaire (en quatre langues: anglais, français, allemand et italien) qui a ensuite été distribué aux entreprises ferroviaires, aux membres de la CER et aux organisations syndicales membres de l'ETF qui exercent leur activité dans le secteur des services de transport passagers et fret.

Le questionnaire a été divisé en quatre sections (voir Annexe B). L'objectif de la première section (Section A) était de vérifier l'existence ou l'absence de travailleurs mobiles rentrant dans le champ d'application de l'Accord européen, c'est-à-dire de travailleurs affectés aux services d'interopérabilité transfrontalière, et d'acquérir les données numériques relatives aux travailleurs concernés. La seconde section (Section B) visait à informer sur le niveau de mise en œuvre de l'Accord européen et sur les modalités selon lesquelles l'Accord en question aurait été mis en œuvre (négociation collective, au niveau national ou d'entreprise, ou par acte législatif), en faisant ressortir les obstacles ou les causes qui auraient éventuellement empêché sa mise en œuvre ou qui auraient posé des problèmes pour la mise en œuvre. La troisième section (Section C) a été élaborée principalement en vue d'analyser les matières réglementées en phase de mise en œuvre, y compris l'éventuelle introduction de dispositions plus favorables. La dernière section (Section D), dans une perspective à venir, a été préparée en vue de recevoir les suggestions et les indications des opérateurs (entreprises et organisations syndicales) sur des matières à approfondir davantage concernant le développement du transport en interopérabilité transfrontalière et sur des matières à débattre dans le cadre du dialogue social.

Le questionnaire a été envoyé en octobre 2008 aux membres de la CER et de l'ETF. Les réponses sont parvenues entre octobre et décembre 2008. Au total, 9 entreprises ferroviaires et 16 organisations syndicales ont répondu au questionnaire.

Les réponses ont concerné les Etats Membres suivants: l'Autriche, la Belgique, la Bulgarie, la Finlande, la France, l'Allemagne, l'Italie, la Lituanie, le Luxembourg, la Norvège, la République Tchèque, la Slovaquie, l'Espagne, la Suède, la Suisse et la Hongrie (16 Etats Membres au total). La répartition géographique des Etats Membres a confirmé l'intuition que les Partenaires Sociaux avaient eue en phase d'élaboration du Projet qui a ensuite été présenté à la Commission Européenne, à savoir qu'un échantillon représentatif d'entreprises ferroviaires exerçant leur activité dans le secteur du transport en interopérabilité transfrontalière aurait également concerné, outre les Etats Membres «habituels» de l'Europe continentale, ceux de l'Europe de l'Est et de

Composition du groupe de travail

CER		
• Italo INGLESE (<i>Rapporteur</i>)	FERROVIE DELLO STATO	ITALIE
• Jean-Paul PREUMONT	CER	BELGIQUE
• Michaela EIGENBAUER	ÖBB	AUTRICHE
• Raymond HARA	SNCF	FRANCE
• Silke STREICHERT	DB	ALLEMAGNE
ETF		
• Sabine TRIER	ETF	BELGIQUE
• Josef ARMINGNER	Vida	AUTRICHE
• Michael BARTL	TRANSNET	ALLEMAGNE
• Maria Cristina MARZOLA	FILT-CGIL	ITALIE
• Serge PITELJON	CGSP Cheminots	BELGIQUE

l'Europe du Nord, cela qui a été particulièrement significatif, étant donné leur position géographique sur le marché du transport ferroviaire, notamment eu égard aux «couloirs» européens.

Par conséquent, à côté de Etats Membres comme l'Italie, la France, l'Autriche, l'Allemagne et l'Espagne, d'autres Etats Membres ont répondu au questionnaire, comme la Bulgarie, la République Tchèque, la Slovaquie et la Hongrie (dans le premier cas, la réponse est venue des entreprises ferroviaires tandis que pour les autres, elle est venue des organisations syndicales) tandis que la Roumanie (*MARFA*), comme nous pouvons le voir au paragraphe relatif à cet argument (voir Section 3, Point 3.1), a fait l'objet de l'une des six visites du groupe de travail aux entreprises ferroviaires. Par ailleurs, la participation de la Suède, de la Norvège et de la Finlande s'est avérée particulièrement intéressante, notamment pour le caractère exhaustif des réponses obtenues.

Nous présentons ci-après une liste complète des destinataires du questionnaire, classés par Etats Membres: Autriche (entreprise ferroviaire: Groupe *ÖBB* appelé également *ÖBB*; organisation syndicale: *VIDA*), Belgique (organisation syndicale: *CGSP Cheminots*), Bulgarie (entreprises ferroviaires: *BDZ EAD* et *BDZ-Voyageurs EOOD*), Finlande (organisation syndicale: *VETURIMIESTEN LIITTO*), France (entreprise ferroviaire: *SNCF*; organisation syndicale: Fédération *CGT des Cheminots*), Allemagne (entreprise ferroviaire: *DB*; organisation syndicale: *Transnet*), Italie (entreprise ferroviaire: *FS-Trenitalia SpA*; organisations syndicales: *Filt-Cgil* et *Fit-Cisl*), Lituanie (entreprise ferroviaire: Chemins de fer de Lituanie), Luxembourg (entreprises ferroviaires: *Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL)* - *CFL Cargo*; organisation syndicale: *FNCTTFEL*), Norvège (organisations syndicales: *Norsk jernbaneforbund* et *Norsk lokomotivmannsforbund*), République Tchèque (organisation syndicale: *Odborového sdružení železničářů, OSŽ*), Slovaquie (organisation syndicale: *Odborové Združenie Železničiarov*), Espagne (organisations syndicales: *Unión General de Trabajadores (UGT)* et *Federación de Servicios a la Ciudadanía de CC.OO.*), Suède (association patronale: *ALMEGA*; organisation syndicale: *Facket för Service och Kommunikation, SEKO*), Suisse (entreprise ferroviaire: *BLS*) et Hongrie (organisation syndicale: *VDSZSZ*).

Questionnaire: réponses et Pays		
ENTREPRISES FERROVIAIRES	ORGANISATIONS SYNDICALES	
AUTRICHE	ÖBB GMBH	VIDA
FRANCE	SNCF	CGT
ALLEMAGNE	DB	TRANSNET
ITALIE	FS-TRENITALIA	FILT-CGIL / FIT-CISL
LUXEMBOURG	CFL	FNCTTFEL
SUÈDE	ALMEGA	SEKO
BELGIQUE		CGSP
BULGARIE	BDZ	
FINLANDE		VETURIMIESTEN LIITTO
LITUANIE	Chemins de fer de Lituanie	
NORVÈGE		Norsk Jernbaneforbund Norsk Lokomotivmannsforbund
RÉPUBLIQUE TCHÈQUE		OSŽ
SLOVAQUIE		Odborové Združenie Železničiarov
ESPAGNE		UGT, CC.OO
SUISSE	BLS	
HONGRIE		VDSZSZ

2.2 Évaluation des réponses

Illustration des principaux résultats de l'enquête

En ce qui concerne la section A, Point 1 du questionnaire portant sur l'existence de travailleurs mobiles rentrant dans le champ d'application de l'Accord européen, les informations recueillies dans les questionnaires remplis, puis traitées, ont fait ressortir tout d'abord qu'une grande majorité des sujets interviewés a donné des réponses affirmatives quant à l'existence de travailleurs mobiles rentrant dans le champs d'application de l'Accord européen (pour les entreprises ferroviaires: *ALMEGA, BDZ, BLS, CFL, DB, SNCF*; pour les organisations syndicales: *CGSP, FNCTTFEL, NORSK JERNBANEFORBUND, NORSK LOKOMOTIVMANNFORBUND, ODBOROVÉ ZDRUŽENIE ŽELEZNIČIAROV, OSŽ, SEKO, TRANSNET, UGT, VDSZSZ, VETURIMIESTEN LIITTO, VIDA*) (voir également les résumés des visites à Vienne, à Berlin et au Luxembourg).

Travailleurs mobiles: rentrant dans le champ d'application de l'Accord européen?		
	OUI	NON
VIDA		ÖBB
BDZ		FS-TRENITALIA
VETURIMIESTEN LIITTO		FILT-CGIL
SNCF		FIT-CISL
CGT		LITHUANIAN RAILWAYS
DB		CC.OO
TRANSNET		
CFL		
FNCTTFEL		
NORSK JERNBANEFORBUND		
NORSK LOKOMOTIVMANNFORBUND		
OSŽ		
ODBOROVÉ ZDRUŽENIE ŽELEZNIČIAROV		
UGT		
ALMEGA		
SEKO		
BLS		
VDSZSZ		
CGSP		

Toutefois, dans certains cas les réponses données par les entreprises ferroviaires et les organisations syndicales n'ont pas été univoques, signe qu'il s'agit d'un aspect controversé - ce qui est ressorti également par la suite au cours des visites auprès des entreprises ferroviaires (voir Section 4, Point 4.2.1 et Résumé de la Visite à Vienne) - qui vient du manque de clarté relatif à la notion de «travailleur mobile en interopérabilité» figurant dans l'Accord européen (Clauses 1 et 2).

En ce qui concerne l'accroissement du nombre de travailleurs mobiles au cours des dernières années (Section A, Point 3: «Au cours des dernières années, le nombre des travailleurs mobiles rentrant dans le champ d'application de l'Accord a-t-il augmenté?»), dans l'ensemble le nombre de réponses négatives équivaut au nombre de réponses positives (10 réponses négatives et, plus précisément, pour les entreprises ferroviaires: *BDZ, ÖBB*; pour les organisations syndicales: *CC.OO., FIT-CISL, NORSK JERNBANEFORBUND, ODBOROVÉ ZDRUŽENIE*



ŽELEZNIČAROV, UGT, VDSZSZ, VETURIMIESTEN LIITTO et VIDA: il y a eu 10 réponses positives: pour les entreprises ferroviaires: ALMEGA, BLS, CFL, DB e SNCF: pour les organisations syndicales: CGSP, NORSK LOKOMOTIVMANNFORBUND, OSŽ, SEKO et TRANSNET).

En ce qui concerne les réponses sur le niveau de mise en œuvre de l'Accord européen (Section B, Point 1: «Quel est le niveau de mise en œuvre des clauses figurant dans l'Accord CER-ETF?») - qu'il s'agisse de la mise en œuvre intégrale, partielle ou nulle de l'accord en question, ou des matières qui ont été mises en œuvre - les résultats des questionnaires ont fait ressortir des situations différentes⁵.

En outre, il a été observé que dans certains Pays la mise en œuvre de l'Accord européen n'a été que partielle (Belgique, France, Allemagne, Luxembourg, République Tchèque, Slovaquie et Suisse: voir Section 3, Points 3.2, 3.2.2, 3.2.5, 3.2.6 et les résumés des Visites à Paris, à Predeal et au Luxembourg), tandis que dans d'autres, l'Accord a été intégralement mis en œuvre (Autriche, Bulgarie, Finlande, Lituanie, Norvège et Suède). Très peu de Pays n'ont pas introduit l'Accord (Italie, Hongrie: pour l'Italie, voir Section 4, Point 4.1 et le Résumé de la Visite à Rome). Parfois les réponses d'un pays n'étaient pas été univoques comme, par exemple, dans le cas de l'Espagne.

Nous avons par contre enregistré une grande homogénéité dans les réponses concernant l'implication des partenaires sociaux dans le processus national de mise en œuvre de l'Accord européen (Section B, Point 4: «Au cas où l'Accord aurait été introduit dans le règlement national par la loi, les partenaires sociaux ont-ils été consultés ou, quoi qu'il en soit, impliqués dans le processus législatif?») (Autriche, Belgique, Bulgarie, France, Allemagne, Lituanie, Norvège, République Tchèque, Suède et Hongrie). Ceci démontre que, de ce point de vue, nous assistons dans l'ensemble à une convergence des règlements nationaux.

Quant aux matières qui ont été réglementées par l'Accord européen, aussi bien dans le cas où il aurait été in-

troduit par concertation collective qu'au cas où il aurait été introduit par la loi, les résultats du questionnaire ont fait apparaître qu'il n'est pas rare que des aspects non prévus par l'Accord (Section C, Points 1.2 et 1.3: «Le contrat collectif ou la modification d'un contrat collectif existant se sont-ils limités à reproduire les contenus de l'Accord européen? Si oui, pour quelles matières?») aient été également réglementés (Autriche, France, Allemagne, Luxembourg, République Tchèque, Slovaquie et Suisse).

Dans certains cas, la nouvelle réglementation a introduit des dispositions plus favorables que celles prévues par l'Accord européen (Luxembourg, Norvège, République Tchèque, Suède et Suisse: dans le cas de la France, la réglementation en vigueur prévoyait déjà des dispositions plus favorables: pour le Luxembourg, voir Résumé de la visite au Luxembourg), tandis que dans les autres cas, la mise en œuvre de l'Accord européen a représenté l'occasion de réexaminer la réglementation nationale (Slovaquie) (Section C, Point 1.7: «Dans quels domaines l'accord collectif de secteur et/ou d'entreprise a-t-il établi des dispositions plus favorables que les normes minimales prévues dans l'Accord CER-ETF?»).

Quand l'Accord européen a été introduit sur négociation collective, parmi les aspects qui ont fait l'objet de controverses entre les partenaires sociaux, ont été signalés: le repos hebdomadaire (Clause 6), les repos hors résidence (Clause 4), la définition de résidence, le temps de travail (Section C, Point 1.6: «Au cas où l'Accord européen aurait été introduit sur accord d'entreprise, quels sont les aspects qui ont suscité les controverses les plus importantes entre la direction de l'entreprise ferroviaire et les organisations syndicales?»).

En particulier, le «repos hors résidence» a été l'un des points le plus mentionné relativement aux questions posées dans la Section D du questionnaire, tant par les entreprises ferroviaires que par les syndicats. Ce qui démontre que pendant la période de transmission et de réception du questionnaire (octobre-décembre 2008), les Partenaires Sociaux européens n'ont pas

⁵ D'après une étude conduite par la Commission européenne et publiée en décembre 2008 [COM (2008) 855, 15 décembre 2008], la Directive CE a été transposée intégralement dans 8 pays, partiellement transposée dans 4 pays et n'a pas été transposée dans 13 pays.

interrompu les négociations relatives à la Clause 4 de l'Accord, comme cela a déjà été indiqué dans la note de bas de page de ladite Clause. Toutefois, nous signalons que ces négociations se sont caractérisées par une vive conflictualité.

En dehors du «repos hors résidence», les autres aspects de l'Accord qui mériteraient d'être ultérieurement approfondis sont: les contrôles sur l'application de l'Accord (Clause 8: CGSP, *NORSK LOKOMOTIVMANNNS-FORBUND*, *TRANSNET*, *VIDA*): la définition du champ d'application (Clauses 1 et 2: *VIDA*, *ÖBB*, relativement à l'utilisation «mixte»): l'extension au trafic ferroviaire national (*VIDA*): le régime des pauses (Clause 5: *OSŽ*, *SNCF*): le standard qualitatif des logements (*SEKO*) et la possibilité de connaître les services à l'avance CGT).

Parmi les matières qui devraient être les plus débattues dans le cadre du dialogue social européen (Section D, Point 2: «À votre avis, y-t-il des matières non réglementées par l'Accord CER-ETF qui mériteraient un débat dans le cadre du dialogue social européen?»), ont émergé en particulier, la formation, les retours d'expérience quand à l'ouverture des grands couloirs européens et l'impact des technologies y afférentes sur le personnel.

En définitive, l'examen des résultats de cette première phase du Projet a fait apparaître l'adhésion partielle des destinataires du questionnaire, c'est-à-dire des entreprises membres de la *CER* et des organisations syndicales adhérant à l'*ETF*. Toutefois, il faut remarquer qu'en général ces initiatives ne font pas l'objet d'une adhésion unanime. Quoi qu'il en soit, il ne faut surtout pas sous-estimer les réponses obtenues, ni du point de vue quantitatif ni du point de vue qualitatif. Il s'agissait donc, tel qu'indiqué au Paragraphe 2.1, d'entreprises et d'organisations syndicales représentatives de réalités significatives sur le plan stratégique pour le transport ferroviaire du point de vue géographique et économique.

Sur la base des réponses, on ne peut ignorer que, sur certains points, les questions ont occasionné des malentendus.

Ceci est le cas pour le champ d'application de l'Accord européen et, plus précisément, pour la définition de la notion de «travailleur mobile effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière», question controversée qui a également émergé pendant les visites sur place auprès des entreprises ferroviaires et qui a été amplement débattue (Clause 1: voir aussi la Section 4, Point 4.2.1).

Une autre question dont l'interprétation n'a pas été univoque est celle du «niveau de mise en œuvre de l'Accord» (voir Section 4, Point 4.1). Certains des interviewés ont affirmé que la Directive CE avait été introduite intégralement même quand, en réalité, la mise en œuvre n'avait concerné qu'une seule entreprise et non pas toutes les entreprises exerçant leur activité dans le secteur ferroviaire.

Nous avons ensuite relevé une certaine ambiguïté dans les réponses quant à la distinction entre mise en œuvre de l'Accord européen et mise en œuvre de la Directive CE. Dans les deux cas, les termes «Accord» et «Directive» ont été employés l'un pour l'autre ou comme synonymes (voir Section 4, Point 4.1).

LA SECONDE PHASE DU PROJET: VISITES AUPRÈS DES ENTREPRISES CHOISIES ET PAYS SÉLECTIONNÉS

3.1 Lieux de rencontre - Entreprises et organisations syndicales concernées

Description générale du déroulement des visites sur place et indication des Partenaires Sociaux concernés par le Projet

Tel que prévu par le Projet, le groupe de travail a visité six entreprises ferroviaires dans six pays européens: *FS* (Italie), *SNCF* (France), *ÖBB* (Autriche), *DB* (Allemagne), *CFR* (Roumanie) et *CFL* (Luxembourg).

Les visites sur place ont permis de collecter un grand nombre d'informations qui, bien que non exhaustives, ont fait apparaître un haut niveau d'intérêt et de d'information quant à l'état de mise en œuvre de l'Accord européen et aux critiques inhérentes audit processus de mise en œuvre.

Les entreprises et les Pays visités ont en effet présenté des expériences différentes liées à la différence de dimension des entreprises concernées, à l'aire géographique où elles exercent principalement leur activité, à la différence de conditions économiques et sociales, ainsi qu'à la variété de réglementations existant dans les six Pays.

Les informations recueillies ont fait ressortir quelques analogies (par exemple, entre l'Italie et la France et entre l'Allemagne et l'Autriche: voir Section 3, Points 3.2.1-3.2.4), mais aussi des différences notoires dues à la diversité des systèmes de relations industrielles (l'Allemagne et l'Autriche se caractérisent par des systèmes de co-détermination), à la position stratégique des entreprises ferroviaires par rapport à l'évolution du marché, aux respectives conditions de productivité et de compétitivité.

Les rencontres ont donné aux membres du groupe de travail l'occasion de collecter des informations non seulement sur le thème faisant spécifiquement l'objet de l'initiative, mais aussi sur le cadre normatif plus général existant dans les différents Pays et la façon dont les différentes entreprises ferroviaires ont choisi de s'équiper dans l'objectif de développer l'interopérabilité.

Parfois, aux rencontres qui avaient principalement pour but de comparer les points de vue des représentants des entreprises et des organisations syndicales ont participé des tiers, tels que les représentants de la Commission Européenne (en Italie et en Roumanie), le représentant de l'*ANSF* (Agence Nationale pour la Sécurité Ferroviaire) (Italie); un membre du Parlement Européen (Luxembourg) et les représentants d'entreprises privées et d'associations patronales (Italie, France, Autriche et Allemagne), ainsi qu'un représentant du Ministère (France).

Les organisations syndicales ayant pris part aux rencontres sont parmi les plus représentatives des différents Pays visités.

3.2 Principaux éléments étant ressortis des visites

Indication des aspects d'intérêt majeur

Nous pouvons remarquer que dans tous les Pays, les organisations syndicales ont manifesté de la considération pour l'Accord européen, à l'exception de l'Italie, où les représentants syndicaux ont exprimé la crainte que la transposition de la Directive CE puisse accroître le *dumping* social.

Les délégations syndicales ont souligné quelques critiques et quelques problèmes d'interprétation concernant certains aspects de la réglementation (voir par exemple, Section 3, Point 3.2.6).

Quand aux entreprises ferroviaires, elles ont souligné la nécessité d'introduire, dans certains cas, des modifications à certaines clauses (voir Section 3, Point 3.2.2) ou tout au moins, d'obtenir des éclaircissements partagés quant à l'interprétation de certaines dispositions (voir Section 3, Point 3.2.6).

Nous avons constaté dans l'ensemble que quelques questions ont représenté un point de discussion presque à chaque visite, que ce soit de la part des représentants des entreprises ou de celle des organisations syndicales (pour plus de détails, voir Section 4.), en l'occurrence, ces questions concernaient:

- le champ d'application de l'Accord européen/Directive CE et la distinction entre services nationaux et services transfrontaliers;
- l'application de la clause de non-régression;
- les contrôles sur l'application des dispositions de

l'Accord européen/Directive CE dans le cadre des services transfrontaliers.

Les questions et les principaux éléments ayant émergé en cours de Projet sont récapitulés dans les fiches ci-après⁶.

3.2.1 Rome

Visite en Italie, 11-13 février 2009 - Principales questions -

- La Directive n'a pas été mise en œuvre.
- Actuellement Trenitalia n'effectue pas de services d'interopérabilité transfrontalière.
- Concertation collective: 3 contrats collectifs de secteur coexistent; aucun de ces contrats est appliqué à tous les travailleurs du secteur.
- Les syndicats craignent que la transposition de l'Accord européen puisse augmenter le *dumping* social.
- Interprétation correcte de la clause de non-régression.

3.2.2 Paris

Visite en France, 24-25 mars 2009 - Principales questions -

- Différence entre la SNCF (régime spécial) et les autres sociétés (droit commun).
- L'Accord européen n'a été intégralement mis en œuvre que par la SNCF.
- Pour les autres entreprises, l'association patronale UTP a négocié une convention sur les services ferroviaires nationaux successivement signée par certaines organisations syndicales qui, toutefois, ne représentent pas la majorité des travailleurs du secteur.
- Critiques de l'Accord européen: disposition en matière de pauses pendant le service nocturne.



⁶ Ils doivent être évalués en tenant compte, quoi qu'il en soit, du fait qu'une analyse comparative au niveau transnational s'avère ardue étant donné les différences de traditions, d'organisations institutionnelles et de réalités sociales où ces éléments s'inscrivent. Les diversités observées devraient encourager les partenaires sociaux à résoudre tous les problèmes et à conclure des accords au niveau européen. Dans une enquête de ce genre, il faut avoir conscience du fait qu'il est problématique de sortir de son contexte une seule institution ou une seule règle faisant partie d'un système national de relations industrielles et de la comparer avec ce qui semble être l'institution ou la règle équivalente dans un autre pays. Il faut considérer par ailleurs que les problèmes communs ou analogues peuvent être résolus de façon différente dans des situations et dans des contextes nationaux différents les uns des autres

3.2.3 Vienne

Visite en Autriche, 2-3 avril 2009 - Principales questions -

- La Directive a été introduite et s'applique à toutes les entreprises.
- Controverse sur l'interprétation de la définition de « travailleur mobile effectuant des services d'interopérabilité transfrontalier » en se référant particulièrement à ceux qui assurent des services d'interopérabilité nationale et transfrontalière et à la clause sur le temps de conduite.
- Dans certains cas la Directive européenne s'avère plus favorable aux travailleurs que la réglementation nationale.

3.2.4 Berlin

Visite en Allemagne, 30 juin -1er juillet 2009 - Principales questions -

- Introduction imminente de la Directive CE en droit allemand (été 2009). Toutefois, les dispositions fondamentales prévues par l'Accord CER-ETF/Directive 2005/47/CE ont déjà été introduites. Ces dispositions ont été également réglementées par les accords salariaux ou par la Loi sur le Temps de Travail.
- Appréciation de la certitude juridique croissante manifestée avec la Directive 2005/47/CE.
- Problèmes principaux:
 - compétence des différents organes de contrôle de l'Allemagne;
 - différenciation entre services nationaux et interopérables et application des dispositions y afférentes;
 - définition de «home»;
 - services de transit en Suisse.
- Débat sur le principe de «territorialité», sur l'impact du dialogue social sur l'interprétation des clauses de l'Accord européen et sur quel point la clause de non-régression s'avère contraignante pour les législateurs des États membres.

3.2.5 Predeal

Visite en Roumanie, 22-24 septembre 2009 - Principales questions -

- La Directive CE a été partiellement introduite (en ce qui concerne les contenus) par la loi, sans que les Partenaires Sociaux n'aient été préalablement consultés.
- Actuellement, aucun conducteur de train ne rentre dans le champ d'application de l'Accord européen; les dispositions de l'Accord seraient applicables à environ 70 travailleurs mobiles (mais pas aux conducteurs de trains).
- Certaines normes européennes sont plus favorables aux travailleurs que les normes nationales.
- Outre la CFR, sont présentes 28 entreprises privées qui détiennent 51% du marché du transport ferroviaire marchandises. Ces entreprises jouissent d'un avantage concurrentiel, à savoir qu'elles bénéficient de charges sociales moins lourdes.

3.2.6 Luxembourg

Visite au Luxembourg, 5-6 novembre 2009 - Principales questions -

- La Directive CE a été partiellement adoptée dans la mesure où l'introduction s'est réalisée par ordonnance du Grand Duché seulement pour la CFL.
- La CFL a fait remarquer que la clause sur les pauses n'est pas claire en ce qui concerne la possibilité de fractionnement.
- Plus précisément, les organisations syndicales ont souligné les criticités suivantes:
 - le manque de dispositions en matière de contrôles et de sanctions;
 - le niveau de confort du logement des conducteurs de train qui doivent se reposer hors résidence;
 - la durée du repos hors résidence.
- La clause de non-régression est source de divergences interprétatives.

ÉVALUATIONS FINALES

4.1 Mise en œuvre de l'Accord CER-ETF et de la Directive 2005/47/CE

Considérations sur le niveau de transposition et de mise en œuvre de l'Accord, d'après les questionnaires et les visites sur place

D'après les réponses du questionnaire et les informations collectées à l'occasion des six visites sur place, il s'avère que, dans la majorité des Pays faisant l'objet de l'enquête, tant l'Accord européen que la Directive 2005/47/CE ont été mis en œuvre principalement par actes législatifs mais aussi, dans de nombreux cas, par des accords syndicaux et, parfois, aussi bien par intervention de la loi que par négociation collective. Dans certains pays, la loi ou les Partenaires Sociaux ne se sont pas limités à introduire les contenus de l'Accord européen ou de la Directive CE mais, à cette occasion, ont aussi réglementé d'autres aspects des conventions sur le temps de travail.

Il faut toutefois remarquer que, dans la plupart des cas de transposition de l'Accord européen ou de la Directive CE, cette mise en œuvre n'a été que partielle.

À ce propos, il faut distinguer les cas où la mise en œuvre n'a concerné qu'une partie des contenus de l'Accord européen/Directive CE (par exemple, en Roumanie; voir Résumé de la Visite à Predeal), des cas où la mise en œuvre des contenus, même si intégrale, n'a concerné qu'une seule entreprise ferroviaire (en général, l'entreprise ferroviaire «historique»), comme cela s'est passé en France et au Luxembourg (voir les résumés des Visites à Paris et au Luxembourg).

Dans cette seconde hypothèse, nous assistons à une transposition «à deux vitesses»: dans un premier temps, l'Accord a été introduit exclusivement eu égard à l'entreprise publique classique (par un contrat collectif transposé en droit national) et, dans un second temps, le processus de mise en place s'est étendu à toutes les autres entreprises du secteur ferroviaire. Ce phénomène de transposition «à deux vitesses» semble pouvoir être imputé au fait que dans des Pays comme la France et le Luxembourg, le personnel de l'entreprise ferroviaire classique a conservé un statut juridique particulier (qui l'assimile aux salariés de la fonction publique) qui ne s'applique pas au personnel des autres entreprises ferroviaires.

Le rapport professionnel des travailleurs des entreprises privées est régi par le droit commun. Dans le cas de l'entreprise publique, il a été introduit par décret ou par un règlement qui, vraisemblablement, requiert des délais plus courts que les délais nécessaires à la promulgation d'une loi.

Dans les deux cas examinés, (la France et l'Allemagne), nous avons observé la coexistence de deux situations différentes au sein d'une même entreprise (salariés ayant un statut de type public et salariés ayant un contrat de travail privé). Cette situation toutefois, n'a, dans le cas

d'espèce, eu aucune importance aux fins du processus de transposition de l'Accord; cette transposition a été intégrale dans les entreprises concernées par l'enquête.

Le cas italien (voir Résumé de la Visite à Rome), mérite une réflexion à part. Ni l'Accord européen ni la Directive CE n'ont encore été introduits, pour toute une série de raisons: 1) le Gouvernement semble vouloir laisser l'initiative aux partenaires sociaux; 2) les *Ferrovie dello Stato* qui en l'état actuel des choses, n'assurent pas de services d'interopérabilité tels que définis dans l'Accord, ne sont pas très motivés pour instaurer une concertation syndicale sur ce thème qui alourdirait les pourparlers en cours pour la définition du nouveau contrat collectif intéressant le secteur de la mobilité; 3) les organisations syndicales se sont déclarées formellement contre le contenu de l'Accord dès lors que, à leurs avis, il pourrait occasionner une réduction des niveaux de protection existants et encourager le *dumping* social dû aux interprétations divergentes de la clause de non-régression. Il faut, quoi qu'il en soit, tenir compte du fait qu'en Italie la négociation collective n'a pas d'autorité *erga omnes* et que, par conséquent, la Directive doit nécessairement être introduite par la loi.

D'ailleurs, au cours de la visite en Italie, nous avons constaté que la *SBB Cargo Italia*, qui assure des services d'interopérabilité sur le territoire italien, applique les normes minimales de l'Accord européen, même à défaut de transposition en droit italien.

Il a été souligné à plusieurs reprises, tant dans les réponses aux questionnaires que par les sujets qui ont participé aux rencontres dans les six Pays visités, la nécessité d'une transposition de l'Accord européen/Directive CE la plus uniforme possible, afin d'éviter toute discrimination entre les entreprises ferroviaires intervenant sur le même marché. Cette transposition ne doit pas être déformée par la seule application des normes minimales. Du point de vue des organisations syndicales, cela serait garanti de façon plus appropriée par des contrats collectifs nationaux obligatoires pour tout le secteur. À cet égard, il convient de remarquer qu'au cours des dernières années, de nouvelles entreprises sont entrées dans le secteur du transport ferroviaire, qui enregistre désormais un haut niveau de concurrence (pour ne citer que quelques exemples, en Autriche, 23 entreprises exercent leur activité sur le marché du transport marchandises, la Roumanie en compte 28; actuellement en Allemagne, 30 entreprises ferroviaires couvrent une part significative du volume total de trafic marchandises sur rail, tandis que plus de 300 entreprises détiennent une licence pour des services de transport marchandises susceptibles de développer leur activité à tout moment). Si l'Autriche applique le contrat collectif national obligatoire pour tout le secteur, il n'en est pas de même dans d'autres Pays.

En confirmation que l'objectif de l'Accord européen était l'introduction de normes minimales, nous avons pu constater que dans la plupart des pays pris en compte, la réglementation préexistante était plus favorable aux travailleurs. C'est l'inverse pour les dispositions portant sur les repos hebdomadaires (repos doubles) en vigueur dans certains Pays puisque les dispositions de l'Accord européen s'avèrent plus favorables que la réglementation nationale.

Il convient de souligner que d'après l'*ETF*, en aucun cas l'application uniforme de l'Accord ne peut signifier une réduction des conditions de travail existantes.

D'un point de vue général, l'évaluation des données acquises au cours des enquêtes porte à croire que nous sommes en présence d'un accroissement de l'«emploi en interopérabilité du personnel», qui se s'avère très progressif et sans fortes accélérations.

Ce dynamisme prudent est probablement dû aux nombreux obstacles qui existent encore (par exemple, barrières techniques, linguistiques, normatives).

En particulier, pour ce qui est des conditions de travail, celles-ci continuent à être régies par des normes nationales encore fortement différenciées.

L'Accord européen aborde seulement quelques-uns des aspects spécifiques du temps de travail mais représente certainement un pas décisif, mais non définitif, dans la perspective de promouvoir l'interopérabilité.

En règle générale, il faut considérer que pendant la période qui s'est écoulée entre l'enquête et les visites sur place, une nouvelle phase de mise en œuvre de la Directive CE a commencé puisque certains États membres étaient encore en train de conclure le processus d'introduction.

4.2 Questions traitées

Examen des questions ayant suscité des interprétations controversées

Il faut déclarer tout d'abord que d'après l'analyse faite au cours du Projet, il s'avère que, dans l'ensemble, l'application de l'Accord n'a pas déterminé des problèmes particuliers. En effet, il y a concordance de vue quant à l'interprétation d'un grand nombre de dispositions de l'Accord (par exemple, la plupart des définitions figurant dans la Clause 2, la Clause 3 sur le repos journalier à la résidence et la Clause 6 sur le repos hebdomadaire).

4.2.1 Champ d'application de l'Accord (Clauses 1 et 2)

L'une des questions les plus importantes ayant émergé des questionnaires et des visites sur place concerne le champ d'application de l'Accord européen et la définition de «travailleur mobile effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière».

Sur ce point, nous avons constaté l'existence d'interprétations divergentes. Cette divergence a influencé les réponses à la question sur le nombre de travailleurs intéressés, posée dans le questionnaire, en fournissant des indications non homogènes.

À ce propos, il y a une grande divergence d'opinions: par exemple, les représentants de l'*ÖBB* estiment que seul relève du cadre d'application de l'Accord européen le travailleur qui effectue des services d'interopérabilité tous les jours au moins une heure par jour (voir Résumé de la Visite à Vienne).

Attendu que plusieurs critères pourraient être pris en considération dans la détermination des travailleurs mobiles en fonction du temps de travail employé dans le transport transfrontalier, pendant la rencontre en Allemagne, il a été affirmé que le nombre des travailleurs

en question ne peut être déterminé que dans l'abstrait en se référant au personnel formé et autorisé spécialement pour ce type de travail.

Les plus gros problèmes sont nés de la dite «utilisation mixte des travailleurs mobiles»: des équipages qui consacrent une partie de leur temps de travail hebdomadaire/mensuel/annuel dans les services transfrontaliers et une autre partie dans les services nationaux. Dans plusieurs Pays - pour minimiser l'incertitude - les Partenaires Sociaux se sont mis d'accord sur une interprétation partagée concernant certaines dispositions qui pourraient être interprétées différemment et qui sont décisives pour la programmation des tours de travail.

À cet égard, il faut souligner que le personnel formé pour l'interopérabilité ne correspond pas nécessairement au personnel effectivement employé dans les services d'interopérabilité et que cela peut avoir représenté l'un des motifs pour lesquels des réponses apparemment incongrues ont émergé des questionnaires (Section A, Point 1). S'est ensuite posée la question de définir la notion de «travailleur membre de l'équipage d'un train affecté aux services d'interopérabilité transfrontalière». À ce propos, la question de savoir si cette notion pouvait aussi se référer au personnel roulant affecté aux wagons-lits ou affecté à la restauration, a été débattue.

Toujours eu égard au champ d'application de l'Accord européen, s'est posé le problème de l'interprétation du second alinéa de la Clause 1 dudit Accord européen qui se réfère au trafic passagers transfrontalier local et régional. Ce problème n'a été mentionné qu'à l'occasion de la réunion du Luxembourg attendu que dans ce petit État les principaux services de transport passagers assurent aussi les services transfrontaliers régionaux. En outre, il n'y a pas eu de concordance d'opinions sur l'applicabilité de la limite des 15 km soit pour le trafic marchandises soit pour le transport passagers transfrontalier local et régional, à cause de l'emplacement d'une virgule dans le texte de l'Accord. Toutefois, les Partenaires Sociaux ont exprimé l'opinion que l'interprétation aurait dû être entendue dans l'esprit des objectifs de l'Accord et de la limite des 15 km (formation linguistique et dispositions sur la sécurité).

4.2.2 Temps de conduite (Clause 2)

La notion de «temps de conduite» a été examinée sous les deux aspects suivants:

1) l'Accord européen définit le «temps de conduite programmé» et non le temps de conduite effectif. De là

naissent certains problèmes sur les horaires et les tours de travail quand ils sont organisés de façon telle que le temps de conduite effectif allonge systématiquement le temps de conduite programmé. La flexibilité visée dans l'Accord pour affronter des circonstances exceptionnelles imprévisibles serait, dans ce cas, utilisée de façon abusive. Dans un tel contexte, la nécessité d'enregistrer et de contrôler le temps de conduite s'avère d'une grande importance;

2) dans plusieurs Pays, on ne fait généralement aucune distinction entre temps de conduite et temps de travail. Ce manque de distinction génère un certain manque de clarté quant à l'interprétation du temps de travail total.

Il faut notamment signaler les divergences interprétatives qui sont apparues quant à l'application de la clause de non-régression. Ces divergences ont concerné principalement le temps de conduite/de travail, en particulier là où les dispositions nationales s'avéraient plus favorables que les dispositions de l'Accord sur les normes minimales.

Dans certains pays les représentants des organisations syndicales ont soulevé des critiques sur le fait que l'Accord européen ne prévoit pas de limites à la prestation de services nocturnes mais permet d'effectuer un service de nuit tous les jours de la semaine. En revanche, la plupart des contrats nationaux posent une limite au nombre de services de nuit et/ou aux services de nuit consécutifs dans l'intervalle d'une même semaine.

4.2.3 Pauses (Clause 5)

Le manque de clarté de la Clause 5 concernant les pauses a généré des problèmes d'interprétation, mis en évidence par des représentants de la CFL (voir Résumé de la visite au Luxembourg), plus précisément en ce qui concerne:

- possibilité de fractionnement des pauses (combien de fractions?);
- durée minimale d'une pause;
- modes d'application et mise en place temporelle de la pause dans une journée de travail.

Au cours des visites, la délégation constituée par les partenaires sociaux a discuté des cas où les pauses étaient programmées avant le début d'un tour de travail ou à la fin de ce dernier (France et Luxembourg). Il faut rappeler quoi qu'il en soit que dans un cas le temps de conduite programmé et/ou l'horaire programmé est en réalité inférieurs au temps maximum autorisé par l'Accord CER-ETF

7 En ce qui concerne la possibilité de fractionner les pauses, voir Conseil de l'Union Européenne, Comité des Représentants Permanents 9371/05, Soc. 234, Trans. 104, page 22.



ou par la Directive européenne sur le Temps de Travail. Quant à cette clause, une intervention éclairante serait opportune, qui tienne également compte de l'exigence, manifestée par la SNCF, de modifier la disposition en introduisant une dérogation éventuelle à la disposition en matière de pauses pendant le service de nuit, au moyen d'accords nationaux ou d'entreprises entre les Partenaires sociaux.

L'ETF a rappelé que la question du fractionnement des pauses avait fait l'objet d'une vive discussion au cours des pourparlers et que pour sa part le syndicat européen avait été exprimé l'avis selon lequel la possibilité de fractionnement en deux pauses distinctes n'aurait dû être admise que pour les pauses de 45 minutes.

Au cours des différentes visites, a aussi été soulevé le problème regardant la qualité des pauses: les conducteurs de train peuvent-ils s'éloigner de la locomotive et prendre leur pause loin de leur poste de travail effectif (locomotive), ou l'entreprise peut-elle imposer de se reposer à bord de la locomotive?

4.2.4 Repos journalier hors résidence (Clause 4)

Les organisations syndicales ont souligné la nécessité de définir exactement la durée du repos de façon à garantir la possibilité de jouir effectivement de huit heures consécutives. Ce temps devrait, par conséquent, être équivalent au repos effectif sans inclure les temps relatifs au déplacement vers le logement et du logement au lieu de travail.

4.2.5 Repos journalier et hebdomadaire (Clauses 3 et 6)

Les dispositions de l'Accord regardant le repos journalier et le repos hebdomadaire (Clauses 3 et 6) n'ont pas occasionné de contrastes interprétatifs.

Il faut souligner que les interprétations divergentes relatives au champ d'application de l'Accord ont surtout émergé dans des cas où les dispositions de l'Accord européen sur le repos hebdomadaire étaient plus favorables que les normes nationales. Les entreprises ont exprimé une préférence pour une interprétation restrictive du champ d'application, tandis que les organisations syndicales se sont montrées enclines à une position qui étende aussi les dispositions de l'Accord aux travailleurs mobiles affectés au seul trafic national. C'est le cas de l'Autriche.

4.2.6 Rapport entre les normes de la Directive CE et les normes nationales (législatives ou collectives) (Article 2 de la Directive CE)

L'un des objectifs principaux de l'Accord européen, et par conséquent de la Directive CE, est de garantir des règles communes en matière de normes minimales des conditions de temps de travail dans tous les Pays de l'UE relativement aux services d'interopérabilité (voir

les «Considérants» dans l'Accord), sans que cela ne comporte une réduction des conditions plus favorables existant au niveau national. Il a été observé que, dans la pratique, un problème de détermination de la norme applicable au cas concret pourrait se poser, là où la norme nationale n'est pas conforme à la norme européenne (voir 16^e «Considérant» de la Directive CE).

À ce propos, se pose le problème du rapport entre les dispositions de l'Accord européen/Directive CE et les normes d'ordre public (de caractère impératif) existant dans les différents pays de l'UE⁸. Selon la DB, les susdites dispositions l'emportent sur le principe de territorialité. Dans le cas contraire, l'objectif de l'Accord européen deviendrait vain (voir Résumé de la Visite à Berlin).

Au cours de ce débat, une question de nature théorique a été également soulevée quant à l'identification de la réglementation applicable aux services de cabotage dans le cadre ferroviaire (Accord européen ou Directive sur le détachement transnational des travailleurs). Pendant le débat mené sur ce point, à Paris, il a été discuté en particulier de la législation applicable en cas d'infractions, quand celles-ci sont commises sur le territoire d'un autre pays que celui d'origine (voir le Résumé de la visite à Paris).

4.2.7 Clause de non-régression (Article 2 de la Directive CE, Clause 9)

Il s'agit de l'un des aspects les plus importants et les plus controversés ayant émergé des débats lors des différentes visites sur place.

La question revêt du reste une importance qui transcende manifestement le champ d'application de l'Accord CER-ETF, puisque la clause de non-régression figure toujours dans les directives portant sur le travail. L'interprétation de la clause a aussi fait l'objet de décisions de la Cour de Justice des Communautés Européennes⁹.

À cet égard, d'autres aspects controversés ont été relevés:

- La clause concerne-t-elle uniquement la réglementation interne de première mise en œuvre des directives ou concerne-t-elle aussi les dispositions nationales successives qui modifient ou complètent les normes d'origine?
- Quel est le cadre dans lequel sont interdites les modifications péjoratives?
- La clause autorise-t-elle des «compensations» entre normes plus favorables et normes moins favorables?
- L'interdiction de réduire le niveau des conditions des travailleurs est-elle valable de façon permanente ou est-elle susceptible en revanche de disparaître avec le temps?

La première interprétation proposée soutient que la clause de non-régression ne s'applique que lorsque la réglementation nationale en vigueur régit les mêmes matières que celles visées dans l'Accord européen/Directive CE (tel que le temps de conduite, les pauses, le repos hors résidence, etc.). Si une même matière n'est pas réglementée par les normes nationales, la clause

⁸ La Cour de Justice des Communautés européennes (jugement du 19 juin 2008, C 319/06) a défini la norme d'ordre public comme la norme indispensable («cruciale») pour la protection de l'ordre politique, social et économique.

⁹ Avec le jugement Mangold et Angelidaki, la Cour de Justice a affirmé que le législateur national est libre d'introduire ou de maintenir des protections supérieures à celles prévues par la Directive, mais qu'il est tout aussi libre de réduire les protections nationales jusqu'au seuil minimum communautaire à condition que cette réduction ne soit pas alléguée comme prétexte dès lors que se rapportant exclusivement à la mise en œuvre de la Directive et dénuée de toute autre finalité.

de non-régression ne doit pas être appliquée. Cette interprétation a été fortement critiquée par les organisations syndicales car différentes dispositions, comme le repos hors résidence ou le temps de conduite, n'ont jamais été réglementées par les normes nationales. Généralement, elles sont réglementées par les contrats collectifs.

Dans certains petits États membres de l'UE, le «repos hors résidence» n'est pas pris en considération.

En ce qui concerne les contrats collectifs, certains Pays ne font pas la distinction entre temps de travail et temps de conduite eu égard aux conducteurs de train. En règle générale seul le temps de travail est réglementé, alors que l'Accord européen a introduit un nouvel élément.

Si la clause de non-régression était interprétée de façon rigide, elle ne serait pas du tout appliquée. Cela soulèverait une série de problèmes liés à la possibilité de définir des accords européens spécifiques au secteur ainsi que les nécessités y afférentes.

Une autre interprétation avancée postule en revanche que tous les contrats collectifs nationaux portant sur le travail et rentrant dans le contexte ferroviaire définissent «le niveau général de protection», auquel il faudrait se conformer même si l'Accord européen/la Directive CE devaient être appliqués. Cette même interprétation a été également avancée par le représentant de la Commission Européenne à l'occasion de sa visite en Italie. Selon l'avis des organisations syndicales, il faut appliquer le principe de la «disposition la plus favorable» (Convention OIT n° 94).

Selon une troisième interprétation (CFL, voir Résumé de la Visite au Luxembourg) devrait être considérée conforme à la clause de non-régression une réglementation nationale dont les clauses les moins favorables seraient compensées par des dispositions plus favorables.

Il y a de l'incertitude quant aux solutions à apporter aux problèmes sus-indiqués. Il est, quoi qu'il en soit, évident qu'une interprétation uniforme de la clause de non-régression dans les différents Pays représente la condition nécessaire fondamentale pour éviter toute

distorsion de la concurrence.

4.3 Indications pour le dialogue social - Premières conclusions

Sur la base des questions qui ont émergé et des opinions recueillies pendant les deux phases du Projet, indication des aspects qui, dans un futur proche, pourraient être examinées dans le cadre du dialogue social européen

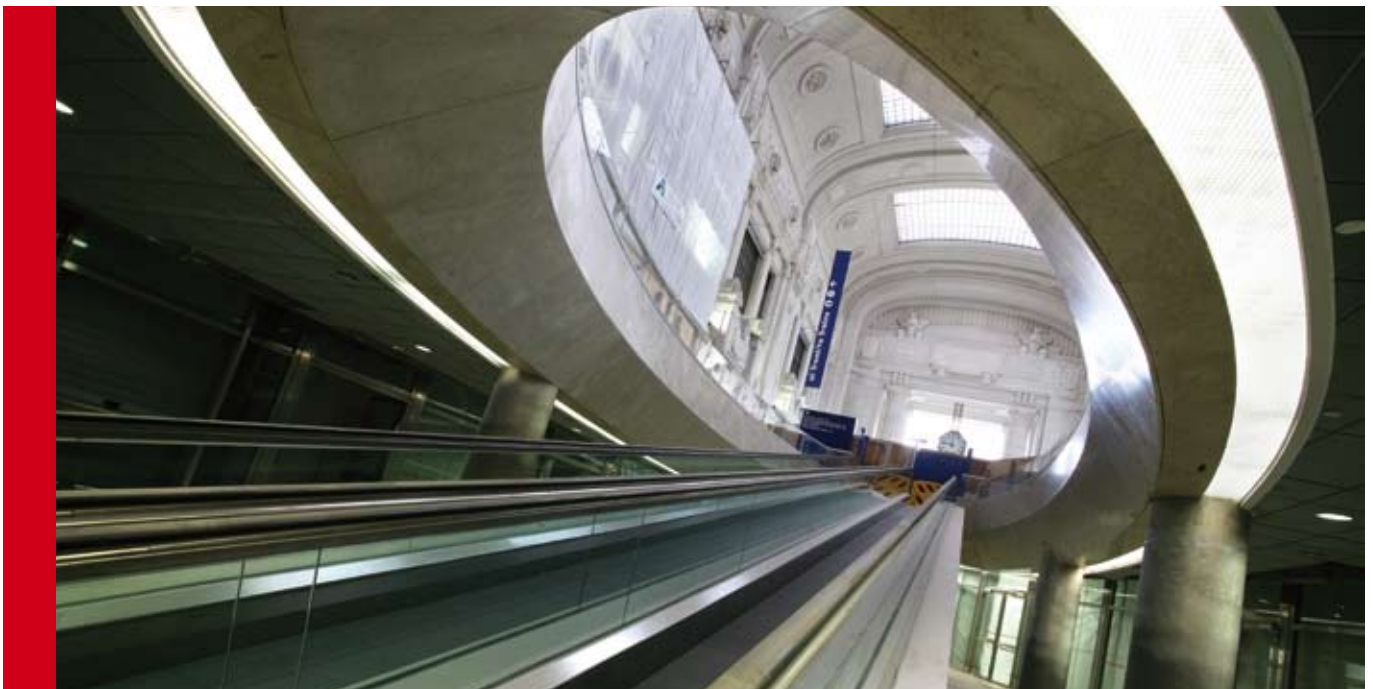
Le Projet a analysé la mise en œuvre de l'Accord européen et de la Directive 2005/47/CE dans un certain nombre de pays, tel qu'indiqué dans les Clauses 10 et 11 de l'Accord. Il est important d'observer que l'Accord européen en tant que tel n'a jamais été mis en discussion, de même qu'a été partagée dans l'ensemble la décision des Partenaires Sociaux d'introduire l'Accord européen par Directive CE. L'Italie reste une exception car la mise en œuvre de l'Accord européen interférerait avec les pourparlers en cours au niveau national sur l'élaboration d'un contrat de travail collectif unique pour le secteur.

L'analyse sur l'application effective de l'Accord européen s'est avérée plus difficile que prévu parce que les étapes du Projet procédaient pas à pas alors que l'échéance prévue pour la mise en œuvre de la Directive CE est une date fixée, et à cause du manque d'expérience approfondie en la matière.

Les aspects soulignés ci-dessus représentent des suggestions importantes pour le futur dialogue social, qui pourrait évaluer l'opportunité de réexaminer des clauses de l'Accord pour résoudre certaines ambiguïtés et donc augmenter le degré de certitude de la réglementation (Clause 12).

Ceci vaut en particulier pour les clauses susceptibles d'interprétations controversées regardant les thèmes sus-indiqués: champ d'application, définition de «travailleur mobile», notion de «temps de conduite», fractionnement des pauses, durée effective du repos hors résidence.

Quoi qu'il en soit, il faut signaler que certaines ambiguï-



tés ont été le résultat de compromis atteints en phase de négociation, et les partenaires sociaux européens ne pourront être en mesure de les éclaircir qu'après avoir accumulé plus d'expériences avec l'application effective de l'Accord européen.

Manifestement certaines questions relatives au rapport entre législation européenne et législation nationale ne rentrent pas dans le pouvoir d'intervention des parties intéressées. Toutefois ces dernières pourraient intervenir sur la clause de non-régression de l'Accord afin de mieux en définir la portée. Le fait que la clause de non-régression ait fréquemment fait l'objet d'examen lors des visites et parfois, de manière très controversée, porte à considérer l'impact qu'a une telle clause sur la capacité du dialogue social européen de conclure des accords au niveau européen.

Le groupe de travail a été en mesure d'identifier les clauses de l'Accord qui une fois appliquées pourraient conduire à des interprétations divergentes. Les questionnaires et les visites sur place ont fait émerger d'autres indications utiles et d'autres questions concrètes pour entreprendre un éventuel réexamen de certaines dispositions de l'Accord. Malgré cela, avancer des recommandations spécifiques sur des aspects qui pourraient faire l'objet d'amendements ou d'interventions innovantes, ne rentre pas dans le cadre du mandat.

Le groupe de travail peut seulement formuler des recommandations aux Partenaires Sociaux européens afin qu'ils tiennent dûment compte des exigences ayant émergé des réponses au questionnaire et des débats tenus à l'occasion des visites, quand ils doivent se préparer à revoir les dispositions de l'Accord européen sur la base de la Clause 12.

L'Accord européen du 27 janvier 2004 représente un compromis raisonnable entre la nécessité de développement de l'interopérabilité et la nécessité d'éviter le *dumping* social. Ce compromis est utile à la sauvegarde des conditions de concurrence loyale.

Le dialogue social est un instrument qui a démontré qu'il était particulièrement approprié à la production de normes qui tiennent compte des intérêts réciproques. Dans cette optique, le rôle des partenaires sociaux a été particulièrement apprécié par le Parlement européen et la Commission Européenne. Il est d'ailleurs évident que le dialogue entre les parties représente un processus en perpétuelle évolution qui doit refléter l'évolution de l'expérience. Il est significatif à ce propos, que la Clause 12 de l'Accord européen prévoit un réexamen des dispositions deux ans après la fin de la période de mise en œuvre fixée sur Décision du Conseil relativement à l'Accord.

Il s'agit donc d'un processus de production de normes sociales qui sont susceptibles d'être modifiées par les partenaires sociaux suite à des révisions successives partagées.

Les Partenaires Sociaux souhaitent par conséquent poursuivre la voie entreprise en vue d'arriver à des points d'équilibre plus avancés entre les intérêts respectifs par rapport au développement de l'interopérabilité.

RÉSUMÉ DES VISITES

5.1 Visite en Italie - Rome, 11-13 février 2009

La première visite du Projet «Suivi de l'accord sur les conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière» a eu lieu du 11 au 13 février 2009.

Déroulement des travaux

Dans l'après-midi du 11 février, une première rencontre a eu lieu avec les représentants syndicaux et, ensuite, avec les représentants des entreprises. Pour *Trenitalia* sont intervenus Marco Romani, Directeur des Ressources Humaines, et Giovanni Cassola, Responsable de la Division Passagers National/International, qui ont exposé, dans les grandes lignes, le point de vue de *Trenitalia* quant à l'évolution du marché européen.

Le 12 février la réunion a été introduite par le rapport de Domenico Braccialarghe, Directeur Général de la Direction des Ressources Humaines des FS, qui a souligné l'importance du dialogue social européen dans la perspective de modérer le développement de la concurrence et d'éviter le *dumping* social.

Est ensuite intervenu Alessandro Giuseppetti du réseau *Rete Ferroviaria Italiana (RFI)*, qui a exposé un rapport illustrant les projets qui concernent le RFI et les objectifs de ces projets, selon les diapositives jointes (voir Annexe D).

Puis Mauro Natali de *Trenitalia*, a pris la parole pour exposer la position de l'entreprise quant au développement de l'interopérabilité, en commentant contextuellement les diapositives jointes (voir Annexe D). Il a précisé que, en l'état actuel des choses, *Trenitalia* n'effectue pas de services d'interopérabilité transfrontalière et, par conséquent, n'applique pas l'Accord européen. Il a notamment souligné que le manque de réciprocité effective entre les différents Pays représente un obstacle au développement de l'interopérabilité. Le rapport de *SBB Cargo Italia* a été présenté par Giorgio Bernasconi (Responsable Sécurité et Qualité) et par Giovanni Mezzogori (Directeur de la Direction technique), qui ont fait remarquer entre autres que *SBB Cargo Italia* applique l'Accord européen et que son effectif affecté aux services d'interopérabilité transfrontalière compte environ 60 salariés. Les représentants de *SBB* ont eux-aussi présenté quelques diapositives (voir Annexe D).

Claudio Bargilli, représentant l'Agence Nationale pour la Sécurité des Chemins de Fer (ANSF), a déclaré qu'actuellement l'Italie compte environ 25 entreprises certifiées et 46 détenant une licence. Il a fait remarquer par ailleurs qu'actuellement, l'ANSF se réfère à l'Accord européen CER-ETF du 27 janvier 2004 concernant le permis de conduire européen pour le contrôle du niveau professionnel requis pour le personnel remplissant des fonctions de sécurité et à l'Accord CER-ETF du 27 janvier 2004 sur les conditions de travail des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopéra-



bilité (intégré dans la Directive 2005/47/CE, pas encore transposée en droit italien) pour le contrôle des conditions d'utilisation du personnel (voir Annexe D).

En fin de journée ont été présentés les rapports de Giorgio Usai, Directeur des Relations industrielles et des Affaires sociales de *Confindustria*, et de Stefano Bellomo, professeur de droit du travail à l'Université de La Pérouse. Le représentant de *Confindustria* a illustré l'évolution de la base associative de la confédération des entrepreneurs, à laquelle FS est inscrite. En particulier, Giorgio Usai a souligné le plus grand poids acquis par les entreprises de services publics ces dernières années par rapport à la base associative manufacturière traditionnelle. Stefano Bellomo, pour sa part, a affronté les questions juridiques regardant le rapport entre la Directive CE et le droit national, en s'arrêtant plus particulièrement sur l'efficacité de la clause de non-régression.

Au débat sur la position adoptée par les organisations syndicales italiennes ont participé activement toutes les organisations de représentation du transport ferroviaire (*FILT-CGIL*, *FIT-CISL*, *UILTRASPORTI*, *UGL Attività ferroviarie*, *Or.S.A. Ferrovie* et *FAST FerroVie*). L'échange d'idées et les réponses données par les représentants syndicaux ont fait ressortir une évaluation générale négative tant sur l'Accord européen que sur la Directive CE qui l'a introduit. Cette orientation semble essentiellement due à la crainte que l'introduction de l'Accord européen puisse accentuer le *dumping* social au lieu de le réduire, particulièrement dans le cas de l'Italie où les contrats collectifs sont dénués d'efficacité *erga omnes* et, dans ce secteur spécifique, au moins trois contrats de secteur coexistent pour le moment.

Au cours de la matinée du 13 février, Osvaldo Marinig, représentant de la *FIT-CISL*, a présenté un rapport sur la position des organisations syndicales, tandis que Sergio

Macciò est intervenu en qualité de représentant de l'association des entreprises du secteur (*Federtrasporto*). Pour finir, le représentant de la Commission Européenne, Lamine Diallo a clôturé les travaux en reprenant les différents arguments traités par les rapporteurs qui l'avaient précédé et en formulant également certaines considérations sur l'interprétation de la clause de non-régression et l'efficacité des directives européennes, même à défaut de norme nationale d'introduction.

Le système de relations industrielles dans lequel s'inscrit l'Accord européen

La Constitution italienne établit le principe de liberté syndicale. De ce principe découlent tant la liberté positive d'adhérer à une organisation de représentation des intérêts que la liberté négative de ne pas y adhérer. De là dérive comme autre conséquence que le contrat de travail collectif ne peut avoir une efficacité obligatoire pour qui (entreprises et travailleurs) n'est pas associé aux organisations contractantes. Une loi ou un acte administratif qui étendraient l'efficacité d'un contrat de travail collectif seraient contraires à la norme constitutionnelle. En Italie par conséquent, plusieurs contrats collectifs peuvent coexister au sein d'un même secteur de production C'est précisément le cas du secteur du transport ferroviaire où coexistent trois contrats de travail collectifs nationaux: le contrat des activités ferroviaires (appliqué par les entreprises ferroviaires du Groupe FS), le contrat des *autoferrotranvieri* (appliqué par les entreprises du transport public local), le contrat de la logistique (en vigueur auprès des entreprises du transport marchandises); il y a aussi des entreprises qui n'appliquent aucun contrat de travail collectif national, mais appliquent seulement des accords d'entreprise ou des accords individuels avec chaque travailleur.

La situation est encore plus complexe à cause du processus d'ouverture du marché en cours. L'entrée de nouvelles entreprises dans le secteur ferroviaire, spécialement celles qui ont leur siège dans un autre pays de l'UE, ne contribue certainement pas à uniformiser les différentes réglementations collectives existantes. Ces entreprises, bien qu'appliquant l'Accord européen, conserveraient un avantage compétitif étant donné qu'elles ne sont pas obligées d'appliquer un contrat de travail collectif national.

Pour résoudre ce problème, les organisations patronales et les syndicats des travailleurs ont décidé d'engager des pourparlers en vue de l'établissement d'un contrat de travail collectif unique pour le secteur. Il s'agit toutefois d'une négociation difficile dont la définition demandera beaucoup de temps, étant donné les différences considérables qui existent entre les différents contrats collectifs appliqués aujourd'hui.

Comparaison des positions

Le Groupe FS a été parmi les artisans de la négociation européenne qui s'est conclue avec la signature de l'Accord CER-ETF du 27 janvier 2004. Il est par conséquent évident que le Groupe FS n'est pas contraire à la transition de l'Accord européen en droit national. Il s'agit d'ailleurs d'une question dénuée d'effets pratiques dans l'immédiat étant donné que, dans l'état actuel des choses, les salariés du Groupe FS ne rentrent pas dans le champ d'application de l'Accord européen.

Les organisations syndicales sont d'un autre avis et confirment la divergence déjà manifestée en son temps au sein de l'ETF. Cette évaluation négative est également partagée par les organisations syndicales italiennes non associées à l'ETF.

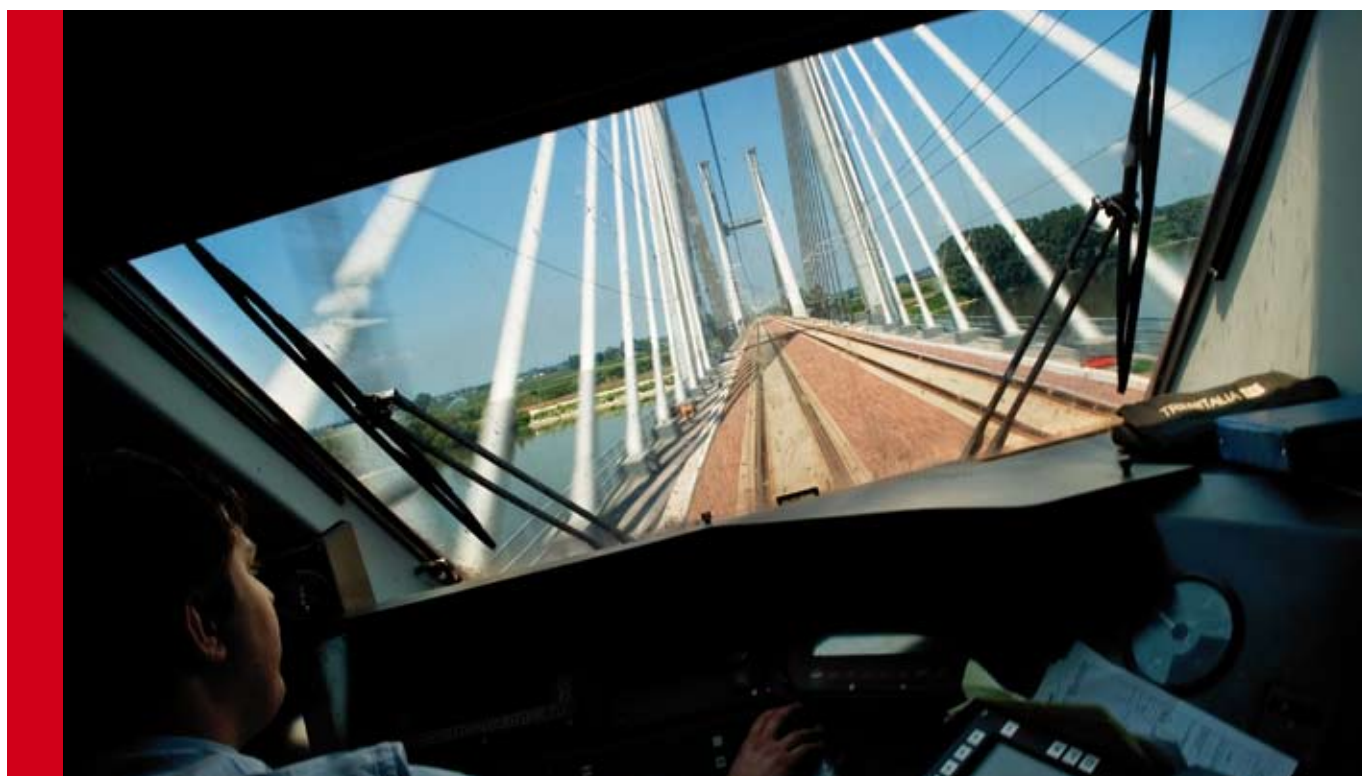
L'opinion des organisations syndicales est influencée par la comparaison entre la réglementation européenne et

la réglementation nationale. Cette comparaison fait ressortir que, particulièrement pour certains aspects tel que le temps de conduite, les normes nationales sont plus favorables aux travailleurs mobiles. La mise en œuvre de l'Accord européen par conséquent, pourrait, selon les organisations syndicales, comporter une diminution du niveau de protection des travailleurs ferroviaires.

Pour autant, la façon dont sera appliquée la clause de non-régression devient déterminante. Mais ladite clause donne lieu à des interprétations non uniformes. À ce propos, deux lignes interprétatives s'opposent substantiellement: la première tend à attribuer une très ample portée à la clause, en mesure d'exclure toute possibilité de modification péjorative de la réglementation nationale en vigueur; la seconde par contre, circonscrit le cadre d'efficacité de la clause aux conditions de travail applicables aux services d'interopérabilité transfrontalière, avec pour conséquence que la mise en œuvre de l'Accord européen n'empêcherait pas de modifier, de façon moins favorable aux travailleurs, les normes relatives au transport dans l'enceinte des frontières nationales.

Dans tous les cas, il faut considérer que, sur la base de l'Art. 2, Point 2 de la Directive 2005/47/CE, la mise en œuvre de la Directive «ne compromet pas le droit des États membres et/ou de la direction et des travailleurs, compte tenu d'éventuels changements de situation, de promulguer des dispositions législatives, réglementaires ou contractuelles différentes de celles qui existent au moment de l'adoption de la présente Directive, à conditions que les normes minimales qu'elles prévoient soient respectées».

Faute d'orientation interprétative univoque, la question reste encore ouverte et représente une source d'incertitude qui conditionne probablement l'évaluation des organisations syndicales quant aux effets de la mise en œuvre de l'Accord européen.



Rome, 11-13 février 2009 - Participants

Groupe de travail

Josef Arminger, *Vida / Autriche*
Michaela Eigenbauer, *ÖBB*
Raymond Hara, *SNCF*
Italo Inglese, *FS (Coordinateur du Projet)*
Maria Cristina Marzola, *Filt / Cgil / Italie*
Serge Piteljon, *CGSP / Belgique*
Jean-Paul Preumont, *CER*
Francesca Rango, *Trenitalia*
Silke Streichert, *DB Mobility Logistics AG*
Sabine Trier, *ETF*

Invités

Alessandro Giuseppetti, *Direction Stratégie - Marketing e Business Plan - RFI*
Mauro Natali, *Trenitalia*
Giorgio Bernasconi, *Responsable Sécurité et Qualité - SBB Cargo Italia*
Giovanni Mezzogori, *Directeur de la Direction technique - SBB Cargo Italia*
Claudio Bargilli, *Représentant ANSF-Agence nationale pour la Sécurité des Chemins de fer*
Giorgio Usai, *Directeur des Relations industrielles et des Affaires sociales - Confindustria*
Sergio Macciò, *Représentant Federtrasporto*
Stefano Bellomo, *Professeur en droit du travail - Université de La Pérouse*
Sandro Rocchi, *Représentant FILT-CGIL*
Osvaldo Marinig, *Représentant FIT-CISL*
Salvatore Ottonelli, *Représentant UILTRASPORTI*
Umberto Nespoli, *Représentant UGL FERROVIE*
Pietro Serbassi, *Représentant FAST FERROVIE*
Giulio Moretti, *Représentant Or.S.A. FERROVIE*
Lamine Diallo, *Représentant de la Commission Européenne - DG Emploi, Affaires sociales et Egalité des chances - Dialogue social - Relations industrielles*

5.2 Visite en France - Paris, 24-25 mars 2009

La visite de deux jours à Paris (24 et 25 mars 2009) s'est déroulée de la façon suivante: au cours de la première journée, les représentants des entreprises ferroviaires et de l'UTP (Union des Transports Publics en France) ont présenté leurs rapports, tandis que la deuxième journée a été consacrée en particulier à l'audition des points de vue des organisations syndicales.

Le point de vue des entreprises ferroviaires

Après un bref discours d'introduction d'Italo Inglese, Coordinateur du groupe de travail, sont intervenus Bernard Jamet et Marc Tressol (SNCF - DRH Département Développement Performance et Rémunérations). Les rapporteurs ont brièvement décrit (voir Annexe D) le système légal qui encadre la SNCF qui, en sa qualité d'ancien opérateur unique du secteur ferroviaire, a hérité d'un régime particulier qui la distingue des autres entreprises présentes aujourd'hui sur le marché. En effet, après l'ouverture du marché français à d'autres opérateurs ferroviaires, en 2003, la SNCF conserve encore un régime spécial qui n'est pas applicable aux autres entreprises, ces dernières étant par contre régies par le droit commun.

En ce qui concerne la mise en œuvre de l'Accord européen et de la Directive 2005/47/CE dans le règlement intérieur, l'Accord a été transposé en 2008 par Décret

n° 1198/2008 concernant exclusivement la SNCF.

Les représentants de la SNCF ont comparé, par conséquent, les contenus de l'Accord européen et la réglementation en vigueur à la SNCF, de laquelle il ressort qu'en général la réglementation applicable en France est plus favorable que la réglementation européenne. Le seul aspect critique, du point de vue de l'entreprise, est représenté par la disposition de l'Accord européen portant sur les pauses pendant le service de nuit. À cet égard, il a été relevé que cette disposition de l'Accord, puisqu'elle prévoit la jouissance obligatoire d'au moins une partie de la pause entre la troisième et la sixième heure du tour de travail de nuit, est considérée de façon défavorable par les travailleurs et par les organisations syndicales car elle «casse le rythme» de travail et prolonge le service de nuit.

Le rapport suivant a été présenté par Jean-Aimé Mougenot (SNCF - DDRH - Traction) et avait pour objet le conducteur de train dans les différentes activités ferroviaires. Jean Aimé Mougenot s'est en particulier arrêté sur les perspectives d'évolution des compétences, sur les parcours professionnels et sur le temps de travail, pour arriver à la conclusion que pratiquement toutes les dispositions de l'Accord européen sont appliquées par la SNCF. Jean-Aimé Mougenot a d'ailleurs souligné à son tour, la nécessité d'introduire, dans le cas d'une future révision de la Directive CE, la possibilité de déroger à la norme concernant les pauses pendant le service de nuit. Est ensuite intervenu le représentant du Ministère des

Transports français, Jean Michel Crandal, qui s'est arrêté sur l'état de l'introduction de la Directive CE en droit français, en soulignant que le processus ne s'est pas encore conclu dès lors que - comme mentionné ci-dessus - la réglementation européenne n'a pas encore été mise en œuvre en ce qui concerne les autres entreprises que la SNCF. En effet, pour ces dernières, une convention collective sur les services ferroviaires nationaux a été signée (en excluant les services transfrontaliers) qui n'a pas encore été étendue - sur ordonnance ministérielle - à tous les opérateurs de la catégorie.

Le représentant du Ministère français a ensuite ouvert un débat sur le thème des contrôles et des sanctions en cas de violation des normes de mise en œuvre de la Directive CE. À ce propos, le débat s'est focalisé sur la législation à appliquer en cas d'infractions, au cas où celles-ci seraient commises sur le territoire d'un autre pays que celui d'origine.

Ensuite, Sylvette Mougey (Responsable du Département Affaires Sociales) a pris la parole et décrit le rôle de l'UTPF. Elle a également parlé de la convention collective signée par cette association patronale sur les services ferroviaires nationaux. Sur ce dernier aspect, est intervenue Pascale De Ville, représentante de Veolia Cargo, en soulignant certaines différences existant entre la Directive CE et l'accord de secteur en vigueur en France. Pascale De Ville a ajouté par ailleurs que la différence la plus importante concernerait la réglementation des repos hors résidence¹⁰.

Le point de vue des organisations syndicales

La journée du 25 mars a été consacrée aux points de vue des organisations syndicales. Henri Wacsin (CGT - Confédération Générale du Travail) a présenté un rapport illustré par des diapositives, dont copie ci-jointe

(voir Annexe D). Après avoir illustré le système hiérarchique des sources légales et contractuelles en droit du travail français, le rapporteur a précisé qu'actuellement, trois situations différentes se profilent: 1) le régime applicable au personnel SNCF; 2) le régime applicable au personnel des entreprises soumises au contrat de travail collectif national VFIL (Voies Ferrées d'Intérêt Local) et 3) le régime du personnel des entreprises qui appliquent une autre réglementation collective ou qui n'en appliquent aucune.

Dans ce contexte le défi le plus important pour les organisations syndicales est de garantir à tous les travailleurs des chemins de fer un «cadre social harmonisé» afin d'éviter les effets du *dumping* social.

Ont suivi les interventions d'autres représentants syndicaux: Jean Michel Namy de la FGAAC (Fédération Générale Autonome des Agents de Conduite), Rémy Aufrère et Éric de Chateaufort de la CFDT (Confédération Française Démocratique du Travail).

Par ailleurs, un conducteur de train d'Euro Cargo Rail, représentant syndical de la CGT, a illustré son cas personnel, en fournissant des informations sur son temps de travail, sur son salaire et, en général, sur les conditions de travail relatives aux services d'interopérabilité. Le représentant syndical s'est plaint du fait que son employeur a violé les dispositions de l'Accord européen portant sur le temps de repos hors résidence et sur le temps de conduite. Il a notamment émis des critiques quant à la tendance des entreprises à ne pas planifier les services avec assez d'avance et à vouloir une flexibilité excessive du temps de travail.

S'en est suivi un débat au cours duquel ont été discutées, en particulier, les questions portant sur l'application correcte de la clause de non-régression et sur la distinction entre temps de conduite et temps de travail.

Paris, le 24-25 mars 2 - Participants

Groupe de travail

Josef Arminger, *Vida / Autriche*

Michaela Eigenbauer, *ÖBB*

Raymond Hara, *SNCF*

Italo Inglese, *FS (Coordinateur du Projet)*

Maria Cristina Marzola, *Filt / Cgil / Italie*

Serge Piteljon, *CGSP / Belgique*

Jean-Paul Preumont, *CER*

Francesca Rango, *Trenitalia*

Silke Streichert, *DB Mobility Logistics AG*

Sabine Trier, *ETF*

Invités

Bernard Jamet, Marc Tressol, *Département Développement Performance et Rémunérations - SNCF-DRH*

Jean-Aimé Mougnot, *SNCF - DDRH - Traction*

Sylvette Mougey, *Département Affaires sociales - UTPF*

Pascale De Ville, *Représentant Veolia Cargo*

Henri Wacsin, *CGT (Confédération Générale du Travail)*

Jean Michel Namy, *Représentant FGAAC (Fédération Générale Autonome des Agents de Conduite)*

Remy Aufrère, Eric de Chateaufort, *Représentants CFDT (Confédération Française Démocratique du Travail)*

Jean Michel Crandal, *Ministère des Transports (France)*

¹⁰ Détails: 1+1+1 au lieu de 1+1.

Considérations de synthèse

La réunion de Paris a permis d'exprimer certaines évaluations de synthèse tant par rapport aux résultats de la visite précédente à Rome que par rapport à la mise en œuvre de l'Accord européen dans la réglementation française.

Sur le premier aspect, nous pouvons relever certaines analogies qui regardent principalement la coexistence, tant en Italie qu'en France, de plusieurs réglementations collectives. Ce problème s'avère cependant plus important en Italie, où le contrat de travail collectif ne peut faire l'objet d'une extension par une mesure législative ou administrative, alors que cela est possible en France sur ordonnance ministérielle.

En France, le processus de transposition de la Directive CE n'a pas encore été complètement défini. Le problème de la mise en œuvre de la Directive CE pour les autres entreprises que la SNCF reste en effet ouvert. À cet égard, il faut remarquer que la convention collective concernant lesdites entreprises n'a été signée que par trois organisations syndicales, qui représentent moins de 20 % des travailleurs du secteur ferroviaire et, qui régit seulement les services ferroviaires nationaux en excluant les services transfrontaliers.

Il convient de remarquer par ailleurs, que cet Accord ne se conforme que partiellement à la réglementation européenne. Les différents rapports et les débats qui ont eu lieu ont fait émerger certaines questions qui assument une importance particulière aussi bien du côté patronal que du côté syndical. Nous énumérons ci-après les principales questions qui sont ressorties:

- la SNCF a mis l'accent à plusieurs reprises sur la nécessité de déroger à la clause de l'Accord européen portant sur les pauses pendant le service de nuit;
- la différence entre le régime applicable à la SNCF et celui des autres entreprises semble s'opposer à l'exigence d'uniformité de la mise en œuvre de l'Accord européen et, par conséquent, à la nécessité d'éviter toute circonstance pouvant favoriser le *dumping* social. Sur cet aspect, les représentants syndicaux français ont confirmé les difficultés considérables qu'ils rencontrent dans les actions visant à uniformiser les conditions de travail des différentes entreprises;
- du point de vue strictement légal, la réglementation des conditions de travail dans le transport ferroviaire en interopérabilité peut générer un problème de convergence/conflit entre les législations des différents pays: la question n'apparaît pas facile à résoudre et requiert d'être encore approfondie (sur la base des normes minimales);
- les représentants syndicaux ont souligné avec une certaine emphase que les entreprises associées à la CER doivent nécessairement respecter les dispositions de l'Accord européen, même à défaut de mise en œuvre complète de la Directive CE dans la réglementation nationale;
- pour finir, au cours du débat, tout comme lors de la visite précédente à Rome, s'est posée la question de l'interprétation correcte de la clause de non-régression et de la sauvegarde des conditions de travail actuellement plus favorables (par exemple, pour la France, la notion de «temps de travail» devrait prévaloir sur la notion de «temps de conduite»; dans le cas d'espèce, la France applique des conditions plus favorables).

5.3 Visite en Autriche - Vienne, 2-3 avril 2009

La visite de deux jours à Vienne (2 et 3 avril 2009) s'est déroulée de la façon suivante: au cours de la première journée, les représentants des entreprises ferroviaires ont présenté leurs rapports, tandis que les représentants de l'association des opérateurs ferroviaires, des organisations syndicales et des comités d'entreprises ont pris la parole au cours de la seconde journée.

Le point de vue des entreprises ferroviaires

La réunion a été ouverte avec les rapports de Peter Fesselmar et de Bernhard Nebel, représentants de l'*ÖBB-Personenverkehr AG*, qui ont comparé la réglementation européenne à la réglementation nationale en ce qui concerne le personnel d'accompagnement. Les rapports ont fait ressortir des différences entre la réglementation européenne et la réglementation applicable au personnel affecté aux services nationaux; en l'occurrence, la réglementation en matière de repos hebdomadaire, de repos journalier à la résidence et de repos hors résidence (voir Annexe D). Ces différences détermineraient un double régime: 1) une réglementation (plus favorable) applicable aux travailleurs affectés au service d'interopérabilité; 2) une réglementation (moins favorable) applicable aux travailleurs affectés au seul service domestique.

Selon l'avis des rapporteurs toutefois, le problème n'aurait aucun caractère d'actualité, étant donné qu'à ce jour, aucun salarié de l'*ÖBB* ne rentre dans le champ d'application de l'Accord européen.

Le rapport qui a suivi, présenté par Martin Figerl était consacré aux conducteurs de train affectés aux activités transfrontalières. À cet égard, après avoir indiqué le nombre de conducteurs de train qui effectuent des services transfrontaliers (voir Annexe D), Martin Figerl a exclu - en analogie avec ce qu'a affirmé son collègue au cours de l'intervention précédente - que les prévisions de l'Accord ne peuvent s'appliquer au personnel *ÖBB*, étant donné qu'aucun conducteur de train ne s'avère affecté au service transfrontalier pendant au moins une heure du temps de travail journalier. Martin Figerl a notamment souligné que l'application de l'Accord européen générerait un problème en ce qui concerne le repos hebdomadaire, dès lors qu'elle limiterait considérablement la possibilité de programmer des tours de travail soutenables sur le plan économique. Par conséquent, comme l'a fait remarquer le personnel d'accompagnement, il y aurait un problème de non-uniformité de traitement entre les conducteurs de train affectés au service transfrontalier et les conducteurs de trains affectés au seul service domestique.

Christian Kaiser, a ensuite pris la parole et illustré la situation de *Rail Cargo Austria* (voir Annexe D) - qui, à son avis, ne serait pas concerné par la réglementation européenne - et d'autres sociétés à 100 % contrôlées par *Rail Cargo Austria* intervenant dans certains pays limitrophes de l'Autriche.

Stefan Wiederin, représentant l'administrateur de l'infrastructure ferroviaire appartenant au Groupe *ÖBB*, a illustré en quelques mots les effets de la libéralisation commencée en avril 2001 (voir Annexe D). Actuellement, 23 entreprises exercent leur activité sur le marché, bien que, de fait, le monopole de l'*ÖBB* persiste

encore dans le transport passagers, et si l'on exclut les exceptions telles que le transport passagers de l'aéroport de Vienne au centre ville, géré par la CAT.

Quant au trafic marchandises, les nouvelles entreprises couvrent 11 % du marché.

L'entreprise qui gère l'infrastructure ferroviaire compte 11 000 salariés. Le Groupe ÖBB emploie 40 000 salariés au total.

Pour finir, est intervenu Robert Woppel, représentant l'association des opérateurs ferroviaires, et après avoir brièvement rappelé les modalités selon lesquelles, en 2008, la Directive CE avait été introduite en droit autrichien, il a illustré les contenus de la réglementation, en soulignant les différences entre la réglementation applicable aux travailleurs effectuant des services d'interopérabilité et la réglementation applicable au personnel affecté au service domestique (voir Annexe D).

Les différents rapports et les débats qui ont suivi ont fait ressortir dans l'ensemble, que les représentants des entreprises ont globalement évalué l'Accord européen de façon non positive, en soulignant en particulier, que:

- la réglementation européenne risque d'accentuer davantage le handicap compétitif existant par rapport au transport de marchandises sur roues (Jicha);
- la clause de l'Accord européen sur les repos hors résidence limite le développement du marché (Woppel);
- une extension des normes européennes au personnel qui travaille «autour du train» est souhaitable; en d'autres termes, les «sujets qui travaillent dans les aires relatives à la sécurité» devraient être clairement encadrés dans le champ d'application de la Directive CE (Nebel).

Le point de vue des organisations syndicales

Johann Ellersdorfer, représentant la VIDA, a décrit le processus de transposition de la Directive 2005/47/CE en droit national; actuellement la réglementation européenne doit être considérée comme intégralement introduite par la législation autrichienne (voir Annexe D). De la comparaison entre la réglementation européenne et la réglementation nationale, il ressort que les normes européennes garantissent aux travailleurs un niveau de protection globalement plus élevé que celui des normes nationales. Ceci vaut aussi pour les salariés de l'ÖBB, à l'origine exclus du droit commun, auxquels la législation générale a été graduellement étendue. Le contrat collectif signé en 2004 est applicable à toutes les entreprises du secteur, y compris à l'ÖBB, à l'exception des salariés qui conservent le statut des travailleurs du secteur public.

Des représentants de comités d'entreprises ont ensuite illustré la structure du Groupe ÖBB (voir Annexe D). Le Groupe ÖBB (également dénommé ÖBB) est organisé comme système subordonnée à une société holding.

En ce qui concerne la détermination des travailleurs rentrant dans le champ d'application de l'Accord européen, il a été observé qu'en Autriche, les services d'interopérabilité sont effectués en collaboration avec d'autres entreprises ferroviaires et que normalement, le personnel autrichien conduit le train jusqu'à la frontière mais ne la passe pas (Gerhard Tauchner). La question de la définition claire du personnel relevant du susdit champ d'application est d'autant plus compliquée que chez ÖBB les travailleurs effectuant des services d'interopérabilité assurent aussi des services sur

le réseau ferroviaire national. En d'autres termes, il n'y a pas de travailleurs mobiles exclusivement affectés aux services d'interopérabilité (Helmut Radlingmayr).

En dernier, est intervenu Werner Harrer, représentant du comité d'entreprise de l'ÖBB, qui a décrit le rôle du comité d'entreprise au sein de l'entreprise ferroviaire autrichienne, en soulignant que cet organe contribue au processus décisionnel puisqu'il est présent dans le conseil de surveillance de l'ÖBB.

Considérations de synthèse

Des informations qu'il a été possible de recueillir au cours de la visite, il est apparu que la situation autrichienne se démarque nettement de ce que l'on observe en Italie et en France.

Ceci est dû en particulier au fait qu'en Autriche l'Accord a été appliqué par acte législatif à toutes les entreprises du secteur (à l'exception des salariés ayant un statut de droit public qui ne rentrent pas dans le secteur ferroviaire). Contextuellement, certains contrats collectifs sur le temps de travail sont également appliqués, et fixent (mais pas seulement) les conditions de travail des travailleurs des chemins de fer. Les travailleurs sont représentés par une seule organisation syndicale.

De ce point de vue, nous ne rencontrons pas en Autriche les problèmes qui caractérisent les autres systèmes de relations industrielles; il en découle que le risque de *dumping* social semble se réduire.

Ceci dit, certaines critiques existent aussi en Autriche particulièrement en ce qui concerne la mise en œuvre des normes européennes sur les conditions de travail des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité. Un aspect saillant a été le caractère plus favorable aux travailleurs, souligné tant par les représentants des entreprises ferroviaires que par les représentants syndicaux, de la réglementation européenne par rapport à la réglementation nationale. Cet élément, naturellement apprécié par les représentants syndicaux, est vu d'un œil critique par les entreprises ferroviaires comme source possible de charges économiques plus lourdes.

Parmi les questions les plus importantes ayant émergé au cours de la rencontre à Vienne, il convient de signaler en particulier:

- l'incertitude sur l'interprétation de la définition de «champ d'application» dans l'Accord européen. Selon l'interprétation des représentants de l'ÖBB, seuls rentrent dans le champ d'application les travailleurs effectuant des services d'interopérabilité au moins une heure par jour, tous les jours. Sur la base de cette interprétation, les représentants sont arrivés à la conclusion selon laquelle, actuellement, pas un seul travailleur ne pourrait rentrer dans le champ d'application de l'Accord européen.

- la détermination des travailleurs rentrant dans le champ d'application de l'Accord européen est d'autant plus problématique que ces travailleurs assurent un service mixte, partiellement en interopérabilité et partiellement dans le transport domestique.

- il y a aussi de l'incertitude quant à l'interprétation de la norme sur le temps de conduite. À ce propos, il a été souligné qu'il est nécessaire d'éclaircir le concept d'«horaire programmé».

Vienne, 2-3 avril 2009 - Participants

Groupe de travail

Josef Armingier, *Vida / Autriche*
Michael Bartl, *Transnet / Allemagne*
Michaela Eigenbauer, *ÖBB*
Raymond Hara, *SNCF*
Italo Inglese, *FS (Coordinateur du Projet)*
Maria Cristina Marzola, *Filt / Cgil / Italie*
Serge Piteljon, *CGSP / Belgique*
Silke Streichert, *DB Mobility Logistics AG*
Roberta Tomassini, *FS*
Sabine Trier, *ETF*

Invités

Bernhard Nebel, Peter Fesselmar, *Représentants ÖBB-Personenverkehr AG*
Wolfgang Jicha, Martin Figerl, *Représentants ÖBB-Traktion GmbH*
Christian Kaiser, *Représentant Rail Cargo Austria AG*
Stefan Wiederin, *Représentant ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG*
Robert Woppel, Carmen Langer, *Représentants de la Chambre Fédérale de l'Économie autrichienne*
Johann Ellersdorfer, Roman Hebenstreit, Rudolf Kaiser, Bernd Brandstetter, Herald Voithl, *Représentants VIDA*
Roman Hebenstreit, Helmut Radlingmayr, Werner Harrer, Gerald Tauchner, *Représentants du comité d'entreprise - Groupe ÖBB*
Erich Edelmaier et al., *Représentants de comités d'entreprises*

5.4 Visite en Allemagne - Berlin, 30 juin - 1er juillet 2009

La visite de deux jours à Berlin (30 juin et 1er juillet 2009) s'est déroulée de la façon suivante: au cours de la première journée, les représentants de la *DB*, du comité d'entreprise et d'une association de petites et moyennes entreprises ferroviaires ont présenté leurs rapports, tandis que les autres opérateurs ferroviaires et les organisations syndicales ont pris la parole au cours de la seconde journée.

Arguments des rapports

Les représentants de *DB*, des associations d'entreprises et des organisations syndicales ont participé à la réunion en qualité de rapporteurs.

Les rapports portaient sur les thèmes suivants (Annexe D):

- structure actuelle et organigramme de la *DB* (Annette von Wedel);
- les questions les plus importantes de la politique législative européenne en matière de transport ferroviaire (Johann Metzner);
- le modèle de codétermination existant chez *Deutsche Bahn* (Michael Bartl);
- le niveau de mise en œuvre de l'Accord CER-ETF en ce qui concerne la structure de la réglementation allemande en matière de temps de travail (Lars Hünninghausen - Stefan Gottschlich; introduction imminente de la Directive CE par *Mobile Railway Workers Ordinance - EFPV*);
- les reflets de la mise en œuvre de l'Accord européen sur les conditions de travail des travailleurs effectuant des services transfrontaliers (Dieter Zöll);
- l'importance de l'Accord selon le point de vue d'une

association de petites et moyennes entreprises ferroviaires (VDV) particulièrement intéressées au développement du transport transfrontalier (Hans-Steffen Kerth);

- importance de l'Accord européen selon le point de vue d'une entreprise (*DB Schenker Rail*) en constante expansion dans le service du transport transfrontalier (Andreas Heid);
- la structure du Comité d'entreprise européen chez *DB* (Michael Bartl).

Évaluation de la mise en œuvre de l'Accord européen

En ce qui concerne la mise en œuvre de l'Accord européen et de la Directive 2005/47/CE, certaines dispositions fondamentales ont déjà été fixées. De plus, le temps de conduite, les conséquences des repos hors résidence et les jours de repos ont été réglementés par la Loi sur le temps de travail ou par d'autres accords salariaux intéressant tous les travailleurs (y compris les travailleurs affectés aux services nationaux). Nous pouvons ajouter que les dispositions ont déjà été amplement introduites et appliquées.

Comme la certitude juridique à l'étranger ne peut être sauvegardée que par la réception de la Directive CE par la réglementation nationale, la mise en œuvre ne pourra être achevée que lorsque la *Mobile Railway Workers Ordinance - EFPV* deviendra opérationnelle. L'entrée en vigueur est prévue pour l'été 2009¹¹.

Principales Questions et nécessités ayant émergé du débat

Certains rapporteurs (Hünninghausen, Heid) ont souligné l'intérêt croissant des entreprises à élargir la cer-

¹¹ Pendant que la Directive 2005/47/CE était introduite en droit allemand, l'«Eisenbahnpersonal-Verordnung» a été publié sur le Journal Officiel (Bundesgesetzblatt) en date du 28 août 2009. Il est entré en vigueur le 29 août 2009.

titude juridique, qui constitue la condition nécessaire au développement du transport transfrontalier. L'incertitude juridique pourrait être résolue seulement par transposition de la Directive 2005/47/CE et non pas par l'introduction d'accords volontaires.

Aujourd'hui la certitude est insuffisante car les réglementations nationales sont caractérisées par des différences importantes et le principe de territorialité s'oppose aux conditions de travail du personnel qui effectue des services de transport transfrontalier.

Les susdits rapporteurs supposent que la mise en œuvre de la Directive CE dans les différents pays comporterait, fondamentalement, une harmonisation des conditions de travail et, de fait le dépassement du principe de territorialité (exception faite pour la Suisse), avec des effets positifs sur le développement de l'interopérabilité.

Il a d'ailleurs été souligné qu'il est nécessaire de sauvegarder le principe de subsidiarité dans le rapport entre niveau européen et niveau national, également en ce qui concerne le dialogue social européen (Metzner).

DB a souligné quatre critiques dans le processus de mise en œuvre :

- Différenciation entre services nationaux et services d'interopérabilité et consécutive application des dispositions.
- Responsabilités distinctes des organismes de contrôle. Attendu que les départements nationaux pour la santé et la sécurité industrielle agiront en qualité d'organismes députés au contrôle de la Loi sur le temps de travail, l'*EBA* (l'Autorité Fédérale pour les Chemins de fer allemands) sera responsable du contrôle dans le cadre de la Directive 2005/47/CEE.
- Définition de «home» (résidence). Sa traduction en allemand conduirait à des significations différentes entre l'Accord original et sa version allemande. D'après les partenaires sociaux européens ce problème sera résolu.
- Services de transit en Suisse. Ces services ne rentreraient pas encore dans le champ d'application de la Directive CE.

Les représentants de *DB* ont expliqué qu'aux fins d'une formulation claire et précise des lignes directrices internes pour le responsable opérationnel des RU et des comités d'entreprises, ils s'attendent à ce qu'entre les entreprises et les organisations syndicales, des interprétations communes quant à l'application des dispositions, respectivement à l'Accord européen et à la Directive CE, soient adoptées avec la nouvelle réglementation allemande qui introduit la Directive 2005/47/CE.

Une critique de l'Accord *CER-ETF* qui concernait la clause sur les repos hors résidence a été résolue. À ce propos, il a été observé qu'il est contradictoire de poser une limite aux repos consécutifs hors résidence dans le transport transfrontalier quand cette limite n'existe pas dans la réglementation nationale sur le transport intérieur (Kerth).

Quant aux clauses de l'Accord qui donnent lieu à plusieurs interprétations, il a été déclaré que la tâche d'éclaircir plus amplement le sens de ces clauses incombe aux signataires (Trier).

En ce qui concerne le rapport entre normes européennes et normes nationales, il a été affirmé que la clause

de non-régression empêche les modifications péjoratives des conditions de travail nationales et que cela représente une contrainte tant pour le législateur que pour les partenaires sociaux (Trier).

Le rapport sur le modèle allemand de codétermination a mis l'accent sur les effets positifs d'un tel modèle, non seulement sur le plan social mais aussi sur le plan économique (Bartl).

La méthode coopérative a aussi inspiré la Directive CE 94/45 concernant les comités d'entreprises européens. Étant donné la présence de filiales des sociétés du Groupe *DB* dans de nombreux pays, un comité d'entreprise européen a été institué au sein de *Deutsche Bahn* conformément aux dispositions de cette même Directive.

Considérations de synthèse

De même que pour les visites précédentes, le débat mené à Berlin a aussi fait ressortir des questions pouvant donner lieu à plusieurs interprétations sur le plan juridique qui requièrent de plus amples approfondissements. Nous indiquons ci-après certaines des questions examinées.

- Tel que mentionné ci-dessus, selon l'opinion de certains des participants à la rencontre, la valeur ajoutée de l'Accord européen et de la Directive 2005/47/CE consiste essentiellement à fournir aux entreprises qui assurent des services d'interopérabilité transfrontalière un cadre de règles certaines sur certains aspects du temps de travail.

Toutefois, dans chaque État membre, des normes d'ordre public continuent à exister et sont appliquées à tout travailleur travaillant sur le territoire de l'État, même s'il vient d'un autre pays. Se pose par conséquent le problème du rapport entre les normes de la Directive CE et les normes à caractère impératif appliquées dans les différents pays. Il ne faut pas oublier à ce propos que la Directive CE, une fois introduite au niveau national, peut se transformer en normes à caractère impératif, éventuellement plus favorables aux travailleurs. En ce sens, il faut se rappeler qu'en matière de conditions de travail, l'introduction des directives ne peut comporter une dégradation des conditions de travail plus favorables existant au niveau national (voir l'Article 137 du Traité sur l'Union Européenne et la 16^e «Considérant» ainsi que l'Article 2 de la Directive 2005/47/CE).

Il faut souligner quoi qu'il en soit qu'indéniablement, l'intention des signataires de l'Accord européen était d'introduire une réglementation de certains aspects du temps de travail qui soit homogène pour toutes les entreprises ferroviaires du trafic transfrontalier. Cet objectif deviendrait vain si des normes nationales, non conformes aux prévisions de l'Accord, continuaient à être appliquées.

- Sur le plan strictement juridique, il ne semble pas exister de «monopole» des signataires sur l'interprétation des clauses de l'Accord européen.

L'Accord en effet, après intégration dans une directive et consécutive introduction dans les systèmes nationaux, sort du contexte du ressort des signataires, sans préjudice d'ailleurs, de la faculté des parties contractantes de conclure au niveau européen de nouveaux accords qui modifient le précédent.

Ce qui n'exclut pas qu'il convient aux signataires de s'entendre sur l'interprétation des clauses de l'Accord signé car, faute d'interprétation partagée, la certitude

du droit et le poids du dialogue social s'amouindrissent.

- En ce qui concerne la définition de «champ d'application» figurant dans l'Accord européen, plusieurs critères peuvent être envisagés pour la détermination des travailleurs mobiles par rapport au temps employé dans le transport transfrontalier. Compte tenu de cette difficulté interprétative, le nombre des travailleurs en question ne peut être déterminé que de façon abstraite en se référant au personnel spécialement formé et autorisé à cet effet.

- La question portant sur l'interprétation de la clause de non-régression a de nouveau été soulevée par le groupe de travail du Projet.

Incontestablement, cette clause empêche le législateur national de recevoir la Directive CE en introduisant des modifications péjoratives des conditions de travail réglementées par ladite Directive.

À cet égard, toutefois, certaines questions restent encore ouvertes:

- Cette contrainte a-t-elle une efficacité permanente

ou est-elle susceptible de disparaître avec le temps?

- Des modifications allant dans un sens moins favorable au travailleur sont-elles encore possibles en ce qui concerne les aspects touchant le temps de travail, non réglementés par la Directive?

- Au cas où la Directive serait introduite par acte législatif ou administratif, quelle marge de manœuvre reste-t-il encore à la négociation collective?

- D'un point de vue plus général, la rencontre a souligné les effets positifs du système de codétermination. Ce système, consolidé en Allemagne, est toutefois contesté, dans le pays-même, par une partie du monde de l'entreprise et, dans d'autres pays, également par les parties syndicales.

En tout état de cause, il ne semble pas que ce modèle puisse être facilement transplanté dans d'autres Pays européens où il existe d'autres formes de participation qui, quoi qu'il en soit, assurent aux organisations syndicales une grande capacité de contrôle et de partage des choix d'entreprise et des accords correspondants.



Berlin, 30 juin - 1er juillet 2009 - Participants

Groupe de travail

Josef Arminger, *Vida / Autriche*

Michael Bartl, *Transnet / Allemagne*

Michaela Eigenbauer, *ÖBB*

Raymond Hara, *SNCF*

Italo Inglese, *FS (Coordinateur du Projet)*

Serge Piteljon, *CGSP / Belgique*

Jean-Paul Preumont, *CER*

Francesca Rango, *Trenitalia*

Silke Streichert, *DB Mobility Logistics AG*

Sabine Trier, *ETF*

Invités

Stefan Gottschlich, *Agv MoVe, Employer's Association of the Mobility and Transport Service Providers, Department of Tariff Law, Focus Working Time*

Andreas Heid, *Conditions d'Occupation du Groupe - DB Schenker Rail*

Lars Hünninghausen, *Responsable des Contrats collectifs du Groupe, Politique sociale et tarifaire - DB AG*

Hans-Steffen Kerth, *Responsable du Département de Politique régulatrice du Secteur ferroviaire, Coordinateur de la Rail Freight Transport Division - VDV*

Johann Metzner, *Responsable Affaires européennes/Associations internationales - DB AG*

Annette von Wedel, *Responsable Ressources Humaines et Services, Programmes et Projets - DB Mobility Logistics AG*

Dieter Zöll, *Responsable Opérations/Directeur des Opérations ferroviaires (Eisenbahnbetriebsleiter) - DB Fernverkehr AG*

Karl-Heinz Zimmermann, *TRANSNET Union*

Sebastian Rüter, *Politique des Transports et Affaires internationales - TRANSNET Union*

Helmut Mundt, *Comité d'entreprise - DB Fernverkehr AG*

Markus Gamisch, *Comité d'entreprise C 03 - DB Schenker Rail*

Ingo Naumburger, *TG TRANSNET / GDBA*

5.5 Visite en Roumanie - Predeal, 22-24 septembre 2009

La cinquième visite du groupe de travail a eu lieu à Predeal (Roumanie) les 22, 23 et 24 septembre 2009.

Compétitivité et crise économique

Après une première rencontre avec les représentants des entreprises ferroviaires et des organisations syndicales, qui a eu lieu dans l'après-midi du 22 septembre, la visite s'est articulée sur deux jours: la journée du 23 septembre a été consacrée aux rapports des représentants des entreprises ferroviaires tandis que la journée du 24 septembre a été consacrée aux interventions des représentants syndicaux.

Tout d'abord, les rapporteurs ont illustré la situation du transport ferroviaire qui se caractérise actuellement par une forte concurrence entre les entreprises ferroviaires.

En Roumanie, outre la *CFR*, 28 entreprises privées détiennent 51 % du marché du transport marchandises sur rail. À cet égard, tant les représentants des entreprises ferroviaires que les représentants syndicaux ont fait observer que la situation des entreprises privées bénéficie d'un avantage concurrentiel (Mariana Florea, Gheorghe Popa). En particulier, en ce qui concerne les conditions de travail, les entreprises concurrentes bénéficient de charges moins lourdes: seulement deux entreprises privées appliquent le contrat collectif (les autres appliquent seulement des contrats individuels); il semblerait par ailleurs que les entreprises concurrentes ont tendance à violer les dispositions légales, en particulier, en ce qui concerne le temps de travail (Iulian Mantescu).

Cette situation est encore aggravée par la compétition avec les opérateurs venant d'autres pays et, surtout, avec les entreprises de transport sur route, qui jouissent elles aussi de conditions normatives plus favorables (Mantescu, Popa, Florin Dobrescu).

Le déséquilibre concurrentiel est également dû à une politique gouvernementale qui semble favoriser les opérateurs privés du secteur du transport (Popa).

La partie syndicale a également souligné que, dans les entreprises privées, le taux de syndicalisation est faible et que cela est reconductible au fait que les salariés de ces entreprises sont, en général, d'anciens salariés à la retraite qui étaient précédemment employés à la *CFR* (Mantescu).

Dans ce contexte très critique, la *CFR* a dû lancer un processus de restructuration qui prévoit l'externalisation de certaines activités et une considérable réduction du personnel. De fait, la *CFR Marfa*, opérationnelle dans le transport ferroviaire de marchandises a réduit le personnel de 1 100 postes au cours de la période janvier-septembre 2009 et prévoit le licenciement d'environ 6 350 salariés avant la fin de l'année. En septembre 2009, la *CFR Marfa* comptait 17 000 salariés (Ioan Paun, Florea). La *CFR Calatori*, qui intervient dans le transport ferroviaire passagers, a réduit le personnel d'environ 1 000 postes, passant de 17 000 à 16 000 salariés au cours de l'année 2009. Pour amortir l'impact social de la restructuration, on a recouru jusqu'à maintenant à des formes de préretraite. Le législateur est actuellement en

train d'examiner une proposition visant à instituer une période de vingt-quatre mois pendant lesquels les travailleurs exclus du cycle de production percevront une indemnité à la charge de l'État (Florea).

Évaluation de la mise en œuvre de l'Accord européen

En ce qui concerne la mise en œuvre de l'Accord européen et de la Directive 2005/47/CE, les représentants ont affirmé que la réglementation européenne a été introduite en grande partie mais pas intégralement, en droit roumain. Certaines dispositions concernant le repos hebdomadaire à la résidence ne s'avèrent pas encore avoir été transposées dans la législation roumaine (Mantescu).

La procédure de transposition de la Directive CE dans la réglementation nationale a été mise en œuvre sans consulter les Partenaires Sociaux.

En ce qui concerne le nombre de travailleurs intéressés par l'application de la réglementation, nous avons observé qu'actuellement aucun conducteur de train ne rentre dans le champ d'application de l'Accord européen (Florea).

Il a été affirmé par ailleurs qu'il y aurait environ soixante-dix travailleurs mobiles non conducteurs de train auxquels les dispositions de l'Accord pourraient être appliquées (Popa).

Les organisations syndicales ont exprimé leur appréciation concernant la réglementation européenne (Mantescu) qui, selon l'avis d'un représentant des entreprises ferroviaires, serait dans l'ensemble plus favorable aux travailleurs que la réglementation nationale (Adrian Taban).

Critiques rencontrées

La principale critique que les rapporteurs ont signalée concerne la concurrence déloyale qui place la *CFR* dans une situation d'infériorité par rapport aux entreprises privées. À ce propos, a été posé le problème de l'application effective des normes en matière de conditions de travail à tous les opérateurs, problème qui de toute évidence ne peut qu'être remis à une organisation plus incisive de l'activité d'inspection par l'autorité publique. De même qu'au cours des visites précédentes, différents points de vue ont émergés en ce qui concerne le champ d'application de l'Accord et la définition de «travailleur mobile effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière». En particulier, la question a été posée en se référant au personnel d'accompagnement affecté à la restauration et au service dans les voitures. Le groupe de travail a été informé que le personnel d'accompagnement affecté aux «wagons-lits» se repose dans le train pendant le jour à la gare ferroviaire de Venise avant le reprendre le voyage pour retourner en Roumanie.

Eu égard au processus de transposition de la Directive CE, il a été signalé que l'absence d'implication des partenaires sociaux s'oppose à l'Article 5 de la Directive en question, qui prévoit justement la nécessité d'appliquer «après consultation des Partenaires Sociaux».

Toutefois nous ne savons pas clairement quelles sont les conséquences pratiques du non respect de cette clause, devant exclure que ceci comporte la nullité de la réglementation nationale, spécialement là où celle-ci est conforme aux contenus de la Directive CE.

Predeal, 22-24 septembre 2009 - Participants

Groupe de travail

Josef Armingier, *Vida / Autriche*
Michael Bartl, *Transnet / Allemagne*
Michaela Eigenbauer, *ÖBB*
Raymond Hara, *SNCF*
Italo Inglese, *FS (Coordinateur du Projet)*
Maria Cristina Marzola, *Filt / Cgil / Italie*
Serge Piteljon, *CGSP / Belgique*
Jean-Paul Preumont, *CER*
Francesca Rango, *Trenitalia*
Silke Streichert, *DB Mobility Logistics AG*
Sabine Trier, *ETF*

Invités

Ioan Paun, *Directeur Ressources Humaines - CFR Marfa*
Liviu Răican, *Directeur Trafic - CFR Marfa*
Adrian Taban, *Directeur Opérations - CFR Marfa*
Serban Lacriteanu, *Conseiller Affaires internationales - CFR Marfa*
Martha Petcu, *Responsable Marketing Service - CFR Marfa*
Mariana Florea, *Directeur des Ressources Humaines - CFR Passengers*
Carmen Filipescu, *Directeur Affaires internationales - CFR Passengers*
Florin Dobrescu, *Président du « Drum de Fier », Fédération syndicale nationale*
Iulian Mantescu, *Président de la Fédération syndicale des conducteurs de trains*
Gheorghe Popa, *Président d'« Operation - Commercial », Fédération syndicale*
Ellen Durst, *Représentant de la Commission Européenne - DG Emploi, Affaires sociales et Egalité des chances*
- *Dialogue social - Relations industrielles*



5.6 Visite au Luxembourg - Luxembourg, 5-6 novembre 2009

La dernière visite du groupe de travail a eu lieu au Luxembourg les 5 et 6 novembre 2009 au siège de la CFL. À cette occasion, de même que lors des visites précédentes, le groupe de travail a eu la possibilité de recueillir des informations sur les points de vue des représentants d'entreprise et des organisations syndicales, ainsi que de poser des questions sur le niveau de mise en œuvre de l'Accord européen et de la Directive 2005/47/CE.

Réglementation européenne et droit national

Pendant la première phase de la réunion les représentants de la CFL ont illustré la situation existant au Luxembourg en ce qui concerne les conditions de travail, et plus particulièrement le temps de travail (Annexe D).

En l'état actuel des choses, l'introduction de la Directive CE peut être considérée seulement partielle, dès lors qu'elle a été transposée par ordonnance du Grand Duché uniquement pour la CFL.

Sous différents aspects, la Directive CE a été introduite avec des dispositions plus favorables aux travailleurs (par exemple, en matière de repos à la résidence, de repos hors résidence, de repos hebdomadaires).

Avant fin décembre 2009, le processus de transposition de la Directive CE en droit national devrait être terminé.

En ce qui concerne la réglementation juridique du personnel de la CFL, les salariés en question ont un statut public et sont par conséquent considérés à l'instar des fonctionnaires d'état: ceci sur la base des statuts du personnel qui remontent à une loi de 1920. Cette réglementation a été complétée avec le temps par des accords syndicaux dont les contenus ont été transmis aux statuts du personnel.

Enfin, seulement en 1996, une modification législative a exclu la CFL Cargo du statut public.

La CFL assure uniquement des services de transport passagers dans les limites du territoire national et - comme l'ont souligné les représentants de la CFL - des services régionaux transfrontaliers. Le service de transport marchandises longue distance est aussi assuré par la CFL Cargo.

Au Luxembourg, il n'y a pas d'entreprises de transport ferroviaire privées, à l'exception de la CFL Cargo qui, d'ailleurs, est liée à la CFL, bien qu'ayant un statut autonome. A été constituée entre la SNCF, la CFL Cargo et l'SNCB une *joint-venture* dénommée SIBELIT qui gère le service de transport marchandises transfrontalier et qui a son siège au Luxembourg.

Au sein de la CFL Cargo, née de la fusion de l'ancien opérateur de transport marchandises CFL et de l'ARCELOR MITTAL, une grande partie du personnel est formée par des salariés venant de CFL et - pour une petite minorité - d'anciens salariés d'ARCELOR. 50 conducteurs de train effectuent actuellement des services transfrontaliers.

Comparaison des positions

Les représentants de la CFL ont souligné, en particulier, la difficulté d'appliquer la clause de l'Accord portant sur les pauses. À ce propos, il a été observé que la clause n'est pas claire en ce qui concerne la possibilité de fractionner les pauses et les modes d'application de

ce fractionnement.

Il a été affirmé en outre que la mise en œuvre de l'Accord européen, réalisée avec des dispositions plus favorables sur certains points et moins favorables pour d'autres, ne devrait pas être considérée comme contraire à la clause de non-régression sur la base d'une évaluation d'ensemble.

Un représentant d'entreprise, intervenant sur la question du nombre de repos hors résidence, a déclaré que deux repos consécutifs hors résidence sont utiles dès lors que cela déterminerait des bénéficiaires sur le plan productif.

Enfin, il a été souligné qu'une introduction non contextuelle et non homogène de la Directive CE dans différents pays peut avoir des conséquences négatives pour l'entreprise ferroviaire.

C'est dans le sens d'une convergence souhaitable des réglementations des différents pays que s'est exprimé Georges Bach, membre luxembourgeois du Parlement européen, qui a présenté un rapport en soulignant l'importance du développement du transport intermodale et de la logistique.

Georges Bach a notamment affirmé que le problème des coûts externes devrait finalement être résolu au niveau européen, selon le principe «qui pollue paie».

Les organisations syndicales, pour leur part, ont signalé les aspects de l'Accord caractérisés par des critiques:

- le manque de dispositions concernant les contrôles et les sanctions (en particulier, en ce qui concerne les contrôles, les organisations syndicales souhaitent l'adoption du tachygraphe);
- au niveau du confort du logement des conducteurs de trains devant se reposer hors résidence;
- le manque de clarté de la clause portant sur les pauses;
- la durée du repos hors résidence devrait être calculée sur le repos effectif sans inclure le temps nécessaire aux déplacements vers le logement et du logement au poste de travail.

Contrairement au point de vue des représentants d'entreprise, les organisations syndicales ont affirmé être nettement contraires à l'hypothèse des repos consécutifs hors résidence.

Questions ouvertes

Au cours de cette visite également, le débat a fait apparaître l'existence de certaines questions pouvant encore faire l'objet de plusieurs interprétations.

Sur la possibilité de fractionnement des pauses, les opinions sont contrastantes: ETF soutient que seules les pauses de 45 minutes devraient être divisées en deux fractions, tandis que les représentants de la CER font remarquer que la clause est délibérément ambiguë car en réalité, les parties ne sont pas arrivées à un accord sur ce point.

Un autre aspect objet de débat a été celui qui concerne l'interprétation du 2^e alinéa de la Clause 1 de l'Accord: à cet égard, les opinions ne concordent pas sur l'application de la limite des 15 km non seulement au trafic marchandises mais aussi au transport passagers transfrontalier local et régional.

Comme nous l'avons vu ci-dessus, au cours de cette visite aussi, l'interprétation de la clause de non-régression a été source de divergences d'interprétation.

Luxembourg, 5-6 novembre 2009 - Partecipants

Groupe de travail

Josef Armingier, *Vida / Autriche*
Michael Bartl, *Transnet / Allemagne*
Michaela Eigenbauer, *ÖBB*
Raymond Hara, *SNCF*
Italo Inglese, *FS (Coordinateur du Projet)*
Maria Cristina Marzola, *Filt / Cgil / Italie*
Jean-Paul Preumont, *CER*
Francesca Rango, *Trenitalia*
Silke Streichert, *DB Mobility Logistics AG*
Sabine Trier, *ETF*

Ospiti

Nico Bollendorff, *CFL*
Albert Gerard, *CFL*
Danielle Licciardi, *CFL*
Bob Lary, *CFL*
Alain Henx, *CFL*
Chantal Diederich, *CFL Cargo*
Romain Schintgen, *CFL Cargo*
Charles Schlessler, *CFL Cargo*
Camille Bocker, *Représentant SYPROLUX*
Mylène Wagner, *Représentant SYPROLUX*
Marc Weydert, *Représentant SYPROLUX*
Guy Greivelding, *Représentant F.N.C.T.T.F.E.L.*
Jean-Marie Thoma, *Représentant F.N.C.T.T.F.E.L.*
Georges Merenz, *Représentant F.N.C.T.T.F.E.L.*
Vito Fasano, *Représentant F.N.C.T.T.F.E.L.*
Georges Bach, *Membre du Parlement européen*





Alta Velocità

Accorcia le distanze.
Fa crescere il Paese.

TRENITALIA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO

Annexe

Annexe A

Accord CER-ETF du 27 janvier 2004 sur certains aspects des conditions de travail des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière dans le secteur ferroviaire et Directive 2005/47/CE du 18 juillet 2005

Annexe B

Questionnaire

Annexe C

Réponses au questionnaire (CD)

Annexe D

Diapositives présentées au cours des visites (CD)

DIRECTIVE 2005/47/CE DU CONSEIL**du 18 juillet 2005****concernant l'accord entre la Communauté européenne du rail (CER) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) sur certains aspects des conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière dans le secteur ferroviaire**

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

dans le secteur du transport ferroviaire qui accomplissent leur temps de travail à bord des trains.

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 139, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission,

considérant ce qui suit:

- (6) La Communauté européenne du rail (CER) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) ont informé la Commission de leur volonté d'engager des négociations conformément à l'article 139, paragraphe 1, du traité.
- (1) La présente directive respecte les droits fondamentaux et observe les principes qui sont reconnus notamment par la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne; en particulier, le présent acte vise à assurer le plein respect de l'article 31 de ladite charte, lequel prévoit que tout travailleur a droit à des conditions de travail saines, sûres et dignes, ainsi qu'à une limitation de la durée maximale de travail et à des périodes de repos journalier et hebdomadaire, et à une période annuelle de congés payés.
- (2) Les partenaires sociaux peuvent, conformément à l'article 139, paragraphe 2, du traité, demander conjointement que les accords conclus au niveau communautaire soient mis en œuvre par une décision du Conseil sur proposition de la Commission.
- (3) Le Conseil a arrêté la directive 93/104/CE du 23 novembre 1993 concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail ⁽¹⁾. Les transports ferroviaires figuraient au nombre des secteurs d'activité exclus du champ d'application de ladite directive. Le Parlement européen et le Conseil ont arrêté la directive 2000/34/CE modifiant la directive 93/104/CE ⁽²⁾ afin de couvrir les secteurs et activités qui en étaient précédemment exclus.
- (4) Le Parlement européen et le Conseil ont arrêté la directive 2003/88/CE du 4 novembre 2003 concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail ⁽³⁾, laquelle a codifié et abrogé la directive 93/104/CE.
- (5) La directive 2003/88/CE prévoit qu'il peut être dérogé à ses articles 3, 4, 5, 8 et 16 pour les personnes travaillant
- (7) Lesdites organisations ont conclu, le 27 janvier 2004, un accord portant sur certains aspects des conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière, ci-après dénommé «l'accord».
- (8) L'accord comportait une demande conjointe invitant la Commission à mettre en œuvre l'accord par une décision du Conseil, sur proposition de la Commission, conformément à l'article 139, paragraphe 2, du traité.
- (9) La directive 2003/88/CE s'applique aux travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière, à l'exception des dispositions plus spécifiques contenues dans la présente directive et dans l'accord y annexé.
- (10) Aux fins de l'article 249 du traité, l'acte approprié pour la mise en œuvre de l'accord est une directive.
- (11) Étant donné que, dans la perspective de la réalisation du marché intérieur du secteur du transport ferroviaire et compte tenu des conditions de concurrence qui y règnent, les objectifs de la présente directive, laquelle vise à protéger la santé et la sécurité, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres et peuvent donc être mieux réalisés au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité, tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

⁽¹⁾ JO L 307 du 13.12.1993, p. 18. Directive modifiée par la directive 2000/34/CE.⁽²⁾ JO L 195 du 1.8.2000, p. 41.⁽³⁾ JO L 299 du 18.11.2003, p. 9.

- (12) L'évolution du secteur ferroviaire européen implique un suivi étroit du rôle des acteurs actuels et nouveaux, afin d'assurer un développement harmonieux dans l'ensemble de la Communauté. Le dialogue social européen dans ce domaine devrait pouvoir refléter cette évolution et en tenir compte le mieux possible.
- (13) En ce qui concerne les termes de l'accord qui ne sont pas spécifiquement définis par celui-ci, la présente directive laisse aux États membres la possibilité de définir ces termes conformément aux législations et pratiques nationales, comme cela est le cas pour d'autres directives en matière de politique sociale utilisant des termes analogues, à condition que lesdites définitions soient compatibles avec l'accord.
- (14) La Commission a élaboré sa proposition de directive conformément à sa communication du 20 mai 1998 intitulée «Adapter et promouvoir le dialogue social au niveau communautaire» en tenant compte du caractère représentatif des parties contractantes et de la légalité de chaque clause de l'accord; les parties signataires sont suffisamment représentatives des travailleurs mobiles des chemins de fer affectés à des services d'interopérabilité transfrontalière effectués par des entreprises ferroviaires.
- (15) La Commission a élaboré sa proposition de directive conformément à l'article 137, paragraphe 2, du traité, qui prévoit que les directives dans le domaine social doivent éviter d'imposer des contraintes administratives, financières et juridiques telles qu'elles contrarieraient la création et le développement des petites et moyennes entreprises.
- (16) La présente directive et l'accord fixent des normes minimales; les États membres et/ou les partenaires sociaux devraient pouvoir conserver ou introduire des dispositions plus favorables.
- (17) La Commission a informé le Parlement européen, le Comité économique et social européen et le Comité des régions en leur transmettant la proposition de directive concernant la mise en œuvre de l'accord.
- (18) Le Parlement européen a adopté le 26 mai 2005 une résolution sur l'accord des partenaires sociaux.
- (19) La mise en œuvre de l'accord contribuera à la réalisation des objectifs visés à l'article 136 du traité.

- (20) Conformément au point 34 de l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» ⁽¹⁾, les États membres seront encouragés à établir, pour eux-mêmes et dans l'intérêt de la Communauté, leurs propres tableaux, qui illustreront, dans la mesure du possible, la concordance entre la présente directive et les mesures de transposition, et à les rendre publics,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

La présente directive vise à mettre en œuvre l'accord conclu le 27 janvier 2004 entre la Communauté européenne du rail (CER) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) sur certains aspects des conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière.

Le texte de l'accord est joint à la présente directive.

Article 2

1. Les États membres peuvent maintenir ou introduire des dispositions plus favorables que celles prévues par la présente directive.

2. La mise en œuvre de la présente directive ne constitue en aucun cas un motif suffisant pour justifier une réduction du niveau général de protection des travailleurs dans les domaines couverts par la présente directive. Ceci est sans préjudice du droit des États membres et/ou des partenaires sociaux d'arrêter, eu égard à l'évolution de la situation, des dispositions législatives, réglementaires ou contractuelles différentes, par rapport à celles qui existent au moment de l'adoption de la présente directive, pour autant que les exigences minimales prévues par la présente directive soient respectées.

Article 3

Sans préjudice des dispositions de l'accord relatives à l'évaluation et la révision par les parties signataires, la Commission, après avoir consulté les partenaires sociaux au niveau communautaire, fera rapport au Parlement européen et au Conseil sur la mise en œuvre de la présente directive dans le contexte de l'évolution du secteur ferroviaire avant le 27 juillet 2011.

⁽¹⁾ JO C 321 du 31.12.2003, p. 1.

Article 4

Les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations des dispositions nationales arrêtées en application de la présente directive et prennent toute mesure nécessaire pour assurer leur mise en œuvre. Les sanctions ainsi prévues doivent être effectives, proportionnées et dissuasives. Les États membres notifient ces dispositions à la Commission le 27 juillet 2008, ainsi que toute modification ultérieure dans les meilleurs délais.

Article 5

Les États membres mettent en vigueur, après consultation des partenaires sociaux, les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive avant le 27 juillet 2008 ou s'assurent que les partenaires sociaux ont adopté les dispositions nécessaires par voie d'accord au plus tard à cette date. Ils communiquent immédiatement le texte de ces dispositions à la Commission.

Les États membres prennent toute disposition nécessaire pour leur permettre d'être à tout moment en mesure de garantir les résultats imposés par la présente directive. Ils en informent immédiatement la Commission.

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

Article 6

La présente directive entre en vigueur le jour de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 7

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 18 juillet 2005.

Par le Conseil
La présidente
M. BECKETT

ACCORD**entre la Communauté européenne du rail (CER) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) sur certains aspects des conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière**

CONSIDÉRANT:

- le développement du transport ferroviaire, qui exige la modernisation du système et le développement du trafic transeuropéen et donc des services en interopérabilité,
- la nécessité de développer un trafic transfrontalier sûr et de protéger la santé et la sécurité des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière,
- la nécessité d'éviter une concurrence basée uniquement sur des différences dans les conditions de travail,
- l'intérêt de développer le transport ferroviaire au sein de l'Union européenne,
- l'idée que ces objectifs seront atteints en créant des règles communes sur des conditions d'utilisation standard minimales du personnel mobile effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière,
- la conviction que le nombre des personnels concernés va s'accroître dans les prochaines années,
- le traité instituant la Communauté européenne, et notamment ses articles 138 et 139, paragraphe 2,
- la directive 93/104/CE (modifiée par la directive 2000/34/CE), et notamment ses articles 14 et 17,
- la convention sur la loi applicable aux obligations contractuelles (Rome, 19 juin 1980),
- le fait que l'article 139, paragraphe 2, du traité dispose que la mise en œuvre des accords conclus au niveau européen intervient à la demande conjointe des parties signataires, par une décision du Conseil sur proposition de la Commission,
- le fait que les parties signataires font cette demande par la présente.

LES PARTIES SIGNATAIRES SONT CONVENUES DE CE QUI SUIT:

*Clause 1***Champ d'application**

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

Pour le trafic de passagers transfrontalier local et régional, et pour le trafic fret transfrontalier ne dépassant pas 15 kilomètres au-delà de la frontière, ainsi que pour le trafic entre les gares frontières officielles dont la liste figure en annexe, l'application de cet accord est facultative.

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

En ce qui concerne les travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière, la directive 93/104/CE ne s'appliquera pas aux aspects pour lesquels cet accord contient des dispositions plus spécifiques.

*Clause 2***Définitions**

Pour l'objet du présent accord, les définitions suivantes s'appliquent:

- 1) «services d'interopérabilité transfrontalière»: services transfrontaliers pour lesquels au moins deux certificats de sécurité, tels qu'ils sont exigés par la directive 2001/14/CE, sont requis des entreprises ferroviaires;

- 2) «travailleur mobile effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière»: tout travailleur membre de l'équipage d'un train, affecté à des services d'interopérabilité transfrontalière pour plus d'une heure sur la base d'une prestation journalière;
- 3) «temps de travail»: toute période durant laquelle le travailleur est au travail, à la disposition de l'employeur et dans l'exercice de son activité ou de ses fonctions, conformément aux législations et/ou pratiques nationales;
- 4) «période de repos»: toute période qui n'est pas du temps de travail;
- 5) «période nocturne»: toute période d'au moins sept heures, telle que définie par la législation nationale, comprenant en tout cas l'intervalle compris entre vingt-quatre et cinq heures;
- 6) «prestation de nuit»: toute prestation d'au moins trois heures de travail pendant la période nocturne;
- 7) «repos hors résidence»: repos journalier qui ne peut être pris à la résidence normale du personnel mobile;
- 8) «conducteur»: tout travailleur chargé de conduire un engin de traction;
- 9) «temps de conduite»: la durée d'une activité programmée durant laquelle le conducteur est responsable de la conduite d'un engin de traction, à l'exclusion du temps prévu pour la mise en service et pour la mise hors service de l'engin. Il inclut les interruptions programmées quand le conducteur reste responsable de la conduite de l'engin de traction.

Clause 3

Repos journalier à la résidence

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

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

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

Clause 4

Repos journalier hors résidence

Le repos hors résidence a une durée minimale de huit heures consécutives par période de vingt-quatre heures.

Un repos journalier hors résidence doit être suivi par un repos journalier à la résidence ⁽¹⁾.

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

Clause 5

Temps de pauses

a) Conducteurs

Si la durée du temps de travail d'un conducteur est supérieure à 8 heures, une pause d'au moins quarante-cinq minutes sera assurée pendant la journée de travail,

ou

lorsque le temps de travail se situe entre six heures et huit heures, cette pause sera d'au moins trente minutes et sera assurée pendant la journée de travail.

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

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

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

La clause 5, point a), n'est pas applicable s'il y a un second conducteur. Dans ce cas, les conditions d'octroi sont fixées au niveau national.

b) Personnel d'accompagnement

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

⁽¹⁾ Les parties sont d'accord afin que des négociations sur un second repos hors résidence consécutif ainsi que pour la compensation des repos hors résidence puissent avoir lieu entre les partenaires sociaux au niveau de l'entreprise ferroviaire ou au niveau national, suivant ce qui est le plus approprié. Au niveau européen, la question du nombre de repos hors résidence consécutifs ainsi que de la compensation des repos hors résidence sera renégoциée deux ans après la signature du présent accord.

*Clause 6***Repos hebdomadaire**

Tout travailleur mobile effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière bénéficie, par période de sept jours, d'une période minimale de repos ininterrompu d'une durée de vingt-quatre heures auxquelles s'ajoutent les douze heures de repos journalier prévu à la clause 3.

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

comprenant:

— douze repos doubles (de quarante-huit heures plus le repos journalier de douze heures) comprenant le samedi et le dimanche,

et

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

*Clause 7***Temps de conduite**

La durée du temps de conduite, tel que défini dans la clause 2, ne peut être supérieure à neuf heures pour une prestation de jour et à huit heures pour une prestation de nuit entre deux repos journaliers.

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

*Clause 8***Contrôle**

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

*Clause 9***Clause de non-régression**

La mise en œuvre de cet accord ne constitue en aucun cas une justification valable pour réduire le niveau général de protection des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière.

*Clause 10***Suivi de l'accord**

Les signataires du présent accord suivront sa transposition et son application dans le cadre du comité de dialogue sectoriel «chemins de fer» mis en place conformément à la décision 98/500/CE de la Commission européenne.

*Clause 11***Évaluation**

Les parties évalueront les dispositions de l'accord deux ans après sa signature à la lumière des premières expériences de développement de transport interopérable transfrontalier.

*Clause 12***Révision**

Les parties reverront les dispositions ci-dessus deux ans après la fin de la période de mise en œuvre fixée par la décision du Conseil instaurant cet accord.

Bruxelles, le 27 janvier 2004.

Pour la CER

Giancarlo CIMOLI
Président

Johannes LUDEWIG
Directeur exécutif

Francesco FORLENZA
*Président du groupe des directeurs
des ressources humaines*

Jean-Paul PREUMONT
Conseiller «Affaires sociales»

Pour la ETF

Norbert HANSEN
*Président de la section «Chemins
de fer»*

Jean-Louis BRASSEUR
*Vice-président de la section
«Chemins de fer»*

Doro ZINKE
Secrétaire générale

Sabine TRIER
Secrétaire politique

ANNEXE

Liste des gares frontières officielles situées au-delà de la limite des 15 km et pour lesquelles l'accord est facultatif

RZEPIN (PL)

TUPLICE (PL)

ZEBRZYDOWICE (PL)

DOMODOSSOLA (IT)



The Voice
of European
Railways



“SUIVI DE L’ACCORD SUR LES CONDITIONS D’UTILISATION DES TRAVAILLEURS MOBILES EFFECTUANT DES SERVICES D’INTEROPERABILITE TRANSFRONTALIERE”

Nom de la société/du syndicat

Pays

Business (passagers – marchandises - les tous deux)

Nom de la personne de contact

E-mail

Téléphone et fax

Questionnaire¹

SECTION A

Le 27 janvier 2004 CER (Communauté européenne du rail) et ETF (Fédération européenne des travailleurs des transports) sont parvenues à un accord sur certains aspects des conditions d’utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d’interopérabilité transfrontalière.

L’accord définit les services d’interopérabilité transfrontalière comme les services transfrontaliers pour lesquels les entreprises ferroviaires nécessitent d’au moins deux certificats de sécurité aux termes de la directive 2001/14/CE. L’accord définit aussi les travailleurs mobiles effectuant des services d’interopérabilité comme les travailleurs membres de l’équipage d’un train affectés à des services interopérables pour plus d’une heure sur la base d’une prestation journalière. Cela étant entendu:

1. Dans votre entreprise, combien de travailleurs mobiles rentrent dans le champ d’application de cet accord?

2. Dans ce cadre, pouvez-vous préciser le nombre de conducteurs de locomotives et le nombre de travailleurs appartenant au personnel d’accompagnement?

Nombre de conducteurs de locomotives: _____

Nombre de personnel d’accompagnement: _____

¹ Le projet est financé avec des fonds de la Communauté européenne. L’auteur est seul responsable du contenu du questionnaire. La Commission européenne n’est pas responsable de l’utilisation qui pourrait être faite des informations qui figurent

2. Y a-t-il eu une augmentation du nombre de travailleurs mobiles rentrant dans le champ d'application de l'accord au cours des dernières années (à partir de janvier 2004)?

a) Oui

b) Non

SECTION B

L'accord CER-ETF du 27 janvier 2004 a été transformé en législation européenne (directive 2005/47/CE du 18 juillet 2005) et est ainsi devenue applicable pour l'ensemble du secteur ferroviaire. L'Article 5 de la directive prévoit que les États membres transposent la réglementation prévue par la directive dans leur législation nationale pour le 27 juillet 2008.

Cependant, même sans transposition de la directive/ accord dans la législation nationale, il est possible que l'accord européen soit adopté au niveau des entreprises (accord autonome des partenaires sociaux/ partenaires sociaux CER et ETF). Cela étant entendu:

1. Quel est l'état d'avancement de la mise en œuvre des clauses de l'accord CER-ETF?

a) mises en œuvre intégralement

b) mises en œuvre partiellement

c) non mises en œuvre

2. Dans les cas de réponse a) ou b), l'accord a été mise en œuvre (plusieurs réponses sont possibles):

a) par loi

b) par un accord collectif sectoriel

c) par un accord d'entreprise

3. En cas de réponse c) à la question B.1. de la présente section, quelles sont les causes ayant déterminé la non mise en œuvre?

a) inertie de l'Etat

b) inertie des partenaires sociaux

c) manque d'un accord entre les partenaires sociaux

4. Au cas où l'accord a été transposé dans la législation nationale, les partenaires sociaux ont-ils été consultés ou en quelque sorte impliqués dans le processus législatif?

a) Oui

b) Non

SECTION C

Conformément à l'article 2 de la directive 2005/47/CE et à la clause 9 de l'accord, la mise en œuvre de la réglementation européenne ne peut pas déterminer une réduction du niveau général de protection des travailleurs couvert par la directive existant au niveau de l'État membre, alors qu'il est possible d'introduire ou de maintenir des dispositions plus favorables. Cela étant entendu:

1. 1. Dans le cas de la mise en œuvre de la Directive /Accord CER-ETF via un accord collectif:

1.1 La directive/l'accord a-t-il été mis en œuvre par un accord collectif sectoriel ou via un accord collectif au sein de la compagnie?

a) Accord collectif sectoriel

b) Accord collectif de compagnie

1.2 L'accord collectif ou l'amendement à un accord collectif existant s'est-il limité à reproduire les contenus de l'accord européen?

a) Oui

b) Non

1.3. Si oui, sur quelles matières?

a) repos journalier à la résidence (clause 3)

b) repos journalier hors résidence (clause 4)

c) temps de pauses (clause 5)

d) repos hebdomadaire (clause 6)

e) temps de conduite (clause 7)

f) contrôle (clause 8)

1.4. La réglementation de mise en œuvre a-t-elle affecté d'autres aspects du temps de travail non réglementés par l'accord européen?

a) Oui

b) Non

1.5. Si oui, lesquels?

1.6. Au cas où la mise en œuvre ait eu lieu par le biais d'un accord d'entreprise, quels sont les aspects qui ont suscité le plus de controverses entre la direction de l'entreprise et les organisations syndicales?

1.7 Dans quels domaines l'accord de secteur /ou de compagnie a-t-il accordé des dispositions plus favorables que celles des dispositions de l'accord CER-ETF?

2. Dans le cas de mise en œuvre de la Directive/Accord CER-ETF via un amendement à la législation nationale du travail ou à la législation sur le temps de travail (ou la législation ferroviaire):

2.1 L'amendement à la législation nationale (travail, temps de travail ou législation ferroviaire) s'est-elle limitée à reproduire le contenu de l'accord européen?

a) Oui

b) Non

2.2. Si oui, sur quelles matières?

- a) repos journalier à la résidence (clause 3)
- b) repos journalier hors résidence (clause 4)
- c) temps de pauses (clause 5)
- d) repos hebdomadaire (clause 6)
- e) temps de conduite (clause 7)
- f) contrôle (clause 8)

2.3. La réglementation de mise en œuvre a-t-elle affecté d'autres aspects du temps de travail non réglementés par l'accord européen?

- a) Oui
- b) Non

2.4. Si oui, sur quelles matières?

SECTION D

Conformément à la clause 11 de l'accord CER-ETF les parties doivent évaluer les dispositions de l'accord à la lumière des premières expériences d'application et de développement de transport interopérable transfrontalier. Cela étant entendu:

1. Concernant le développement du transport interopérable transfrontalier, y-a-t-il aspects de l'accord qui, selon votre opinion devraient être davantage approfondis? Si oui, lesquels?

2. A votre avis, y a-t-il des matières non réglementées par l'accord CER-ETF qui mériteraient une discussion au niveau du dialogue social européen?

S'il vous plait, nous vous prions de rendre le questionnaire a:

Italo Inglese
F.S. S.p.A.
E-mail: i.inglese@ferroviedellostato.it
Fax +39 06 44104658

