



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

restauration

Question écrite n° 53400

Texte de la question

M. Manuel Aeschlimann appelle l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur l'apparente contradiction qui résulte de l'article 5, alinéa 3, de la convention collective nationale étendue de la restauration ferroviaire du 4 septembre 1984 et des alinéas 5 et 6 de l'article 8 du décret du 4 septembre 2003 concernant la durée de travail des personnels de la restauration dans les trains. Il semblerait que les dispositions de la convention collective nationale étendue du 4 septembre 1984 soient plus avantageuses pour le salarié, s'agissant de l'organisation de son temps de travail, et qu'elles devraient donc prévaloir sur celles du décret, en application du principe de faveur. Les salariés du secteur de la restauration ferroviaire souhaitent connaître avec certitude la réglementation qui leur est applicable en matière de temps de travail pour mettre un terme à l'insécurité juridique qui résulte de la conjugaison des dispositions légales visées ci-dessus. Il lui demande donc de lui préciser la lecture et l'interprétation qui doit être faite du décret de l'article 8 du décret du 4 septembre 2003 au regard de la convention collective précitée.

Texte de la réponse

Le titre 1er du décret n° 2003-849 du 4 septembre 2003 modifié, relatif aux modalités d'application du code du travail concernant la durée du travail du personnel des entreprises assurant la restauration ou l'exploitation des places couchées dans les trains, prévoit des dispositions particulières applicables au personnel commercial des entreprises assurant la restauration dans les trains. Sous réserve de l'interprétation souveraine des tribunaux, l'article 8 de ce décret permet, en application des dispositions de l'article L. 3121-34 du code du travail (ancien art. L. 212-1, alinéa 2), de déroger à la durée quotidienne de travail effectif, limitée en principe à dix heures, afin de permettre à un même salarié d'assurer le service à bord d'un train sur la totalité de son parcours. En contrepartie de cet allongement de la durée quotidienne du travail, le salarié doit bénéficier d'un repos immédiatement consécutif fixé selon un barème prévu en annexe 1 du décret. Par exemple, un salarié ayant assuré à bord d'un train entre 15,25 heures et 20,50 heures de service durant un voyage s'étendant sur une période de deux jours aura droit à un repos consécutif d'une journée à l'issue de ce voyage. L'alinéa 2 de l'article 8 du décret précise que, lors de l'établissement de l'emploi du temps, ce repos doit s'étendre de 0 heure à 24 heures. En cas de retard du train impliquant que le salarié termine son service sur une journée planifiée en repos, ce dépassement doit être pris selon les stipulations d'un accord d'entreprise et faire l'objet d'une compensation intégrale en temps. Cette faculté offerte de faire assurer par un même salarié le service à bord d'un train sur la totalité de son parcours ne doit entraîner de réduction du repos quotidien minimal à la résidence de onze heures, sauf dérogation par voie de convention ou d'accord collectif. De même, elle ne peut conduire à une réduction du temps entre une fin de service et une prise de service à résidence inférieure à 35 heures pour un repos simple et à 59 heures pour un repos double. Enfin, le salarié qui déroge à la durée quotidienne du travail pour assurer le service à bord d'un train sur la totalité de son parcours bénéficie, dès lors qu'il est à temps complet et au même titre que l'ensemble des salariés à temps complet, d'un nombre minimum de dix jours de repos par période de vingt-huit jours en période normale et de neuf jours de repos par période de vingt-huit jours en période de pointe. Cette modalité d'attribution des jours de repos en contrepartie de l'allongement de la durée

quotidienne de travail ne peut remettre en cause l'attribution du nombre minimum de jours de repos, par période de vingt-huit jours, fixée à dix jours en période normale et à neuf jours en période de pointe pour les salariés à temps complet.

Données clés

Auteur : [M. Manuel Aeschlimann](#)

Circonscription : Hauts-de-Seine (2^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 53400

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 23 juin 2009, page 6082

Réponse publiée le : 17 novembre 2009, page 10962