



Assistance technique pour la réalisation d'une étude juridique et technique concernant la réalisation de services transfrontaliers à l'intérieur de l'Eurorégion Nouvelle Aquitaine - Euskadi - Navarra

RAPPORT 2

Révision de la législation applicable et prévisible



AKITANIA-EUSKADI-EUROESKUALDEA
ELIORREGION AQUITANIA EUSKADI
EURORÉGIÓN AQUITAINE EUSKADI

RÉGION
NOUVELLE-
AQUITAINE



Nafarroako Gobernua
Gobierno de Navarra

Interreg
POCTEFA



Sommaire

1	Analyse globale des documents révisés	- 3 -
1.1	Législation	- 3 -
1.2	Littérature	- 3 -
2	Fiches de documents révisés	- 5 -
2.1	Textes juridiques	- 5 -
2.2	Conventions.....	- 29 -
2.3	Articles	- 34 -
2.4	Rapports de l'autorité de régulation.....	- 47 -
2.5	Études	- 58 -
2.6	Législation du travail.....	- 64 -
3.	ANNEXES	- 221 -

1 Analyse globale des documents révisés

Le but de ce document est de réviser toute la documentation, tant du cas français que du cas espagnol, afin d'obtenir des références pertinentes pour le développement de l'étude dans le domaine des trafics transfrontaliers et des OSP.

1.1 Législation

Ce document contient une sélection de la législation pertinente, tant de l'Union européenne que des États concernés, la France et l'Espagne, et d'autres documents juridiques présentant un intérêt particulier.

Chaque fiche présente une petite description des aspects importants et réunit les articles les plus significatifs.

1.2 Littérature

Il convient de signaler que la littérature existant dans le cas français est abondante et découle du fait d'un plus grand nombre de frontières avec d'autres nations, ainsi que d'une plus grande expérience dans la gestion des trafics transfrontaliers. Le cas espagnol sur l'expérience transfrontalière OSP est inexistant.

Les objectifs de l'analyse sont les suivants :

- Compiler toute la documentation propre à l'étude, comprenant : articles, rapports, conventions et législation.
- Établir l'état actuel des connaissances sur le sujet étudié.
- Identifier d'éventuelles lacunes d'information.
- Poser des questions ouvertes sur l'évolution future de l'étude et l'application de leurs résultats.

L'état de l'art établit un cadre de référence pour l'étude et un cadre de base pour le développement de certaines tâches prévues.

La méthodologie utilisée comporte les phases suivantes :

- Compilation de la documentation pertinente.
- Création d'un modèle de fiche.
- Analyse détaillée des documents considérés pertinents et utiles pour l'étude.
- Révision globale de la documentation : rapports, documents, études, conventions, législation et documentation contractuelle.

2 Fiches de documents révisés

2.1 Textes juridiques

TITRE	Règlement 1370/2007
AUTEURS	Union européenne
SOURCE	https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=CELEX:02007R1370-20171224&from=EN
DOMAINE GÉOGRAPHIQUE	Union européenne
TYPE D'ÉTUDE	Référence législative
RÉSUMÉ ET PRINCIPAUX RÉSULTATS	
Règlement de l'Union européenne, directement applicable à l'ensemble du territoire, sur la définition des obligations de service public, l'attribution des contrats et leur financement. <i>«1. Le présent règlement a pour objet de définir comment, dans le respect des règles du droit communautaire, les autorités compétentes peuvent intervenir dans le domaine des transports publics de voyageurs pour garantir la fourniture de services d'intérêt général qui soient plus nombreux, plus sûrs, de meilleure qualité et de meilleur marché que ceux que le simple jeu du marché aurait permis de fournir.</i> <i>À cette fin, le présent règlement définit les conditions dans lesquelles les autorités compétentes, lorsqu'elles imposent des obligations de service public ou qu'elles en confient l'exécution à une entreprise, octroient une compensation aux opérateurs de service public en contrepartie des coûts supportés et/ou leur accordent des droits exclusifs en contrepartie de l'exécution d'obligations de service public. »</i> La version en vigueur après le Quatrième paquet ferroviaire, fait spécifiquement référence aux OSP internationales, bien qu'elle ne définisse pas le cadre concret de celles-ci. <i>«2. Le présent règlement s'applique à l'exploitation nationale et internationale de services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et autres modes ferroviaires et par route, à l'exception des services qui sont essentiellement exploités pour leur intérêt historique ou leur vocation</i>	

touristique. Les États membres peuvent appliquer le présent règlement au transport public de voyageurs par voie navigable et, sans préjudice du règlement (CEE) no 3577/92 du Conseil du 7 décembre 1992 concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des États membres (cabotage maritime) (1), par voie maritime nationale.

Sous réserve de l'accord des autorités compétentes des États membres sur le territoire desquels les services sont fournis, les obligations de service public peuvent concerner des services publics de transport au niveau transfrontalier, y compris ceux qui couvrent des besoins de transport au niveau local et régional.» (art. 1.2).

TITRE	Directive 2012/34/UE
AUTEURS	Union européenne
SOURCE	https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX:02012L0034-20171204
DOMAINE GÉOGRAPHIQUE	Union européenne
TYPE D'ÉTUDE	Référence législative
RÉSUMÉ ET PRINCIPAUX RÉSULTATS	
Directive de l'Union européenne requérant la transposition au droit de chaque État membre. Elle reprend la définition des services internationaux : <i>«service international de transport de voyageurs», un service de transport de voyageurs dans le cadre duquel le train franchit au moins une fois la frontière d'un État membre et dont l'objet principal est le transport de voyageurs entre des gares situées dans des États membres différents; le train peut être assemblé et/ou divisé, et les différentes parties le constituant peuvent avoir des provenances et des destinations différentes, à condition que tous les wagons franchissent au moins une frontière;</i> Elle reprend le test de l'équilibre économique : <i>« Limitation du droit d'accès et du droit de prendre et déposer des voyageurs</i> <i>1. Les États membres peuvent limiter le droit d'accès visé à l'article 10 sur les services entre un lieu de départ et une destination qui font l'objet d'un ou de plusieurs contrats de service public conformes au droit de l'Union. Une telle limitation ne peut avoir pour effet de restreindre le droit de prendre des voyageurs dans une gare située sur le trajet d'un service international et de les déposer dans une autre, y compris dans des gares situées dans un même État membre, sauf dans les cas où l'exercice de ce droit compromettrait l'équilibre économique d'un contrat de service public.</i> <i>2. C'est à l'organisme ou aux organismes de contrôle compétents visés à l'article 55 qu'il incombe de déterminer une éventuelle atteinte à l'équilibre économique d'un contrat de service public en se fondant sur une analyse économique objective et sur la base de critères prédéterminés, après une demande :</i>	

a) de l'autorité ou des autorités compétentes qui ont attribué le contrat de service public;

b) de toute autre autorité compétente concernée qui aurait le droit de limiter l'accès en vertu du présent article;

c) du gestionnaire de l'infrastructure;

d) de l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public.

Les autorités compétentes et les entreprises ferroviaires assurant les services publics fournissent à l'organisme de contrôle ou aux organismes de contrôle compétents les informations raisonnablement nécessaires à la prise d'une décision. Dans un délai d'un mois à compter de la réception de la demande, l'organisme de contrôle compétent examine les informations fournies par ces parties et, le cas échéant, sollicite toute information utile à toutes les parties concernées et lance des consultations avec celles-ci. L'organisme de contrôle consulte toutes les parties concernées s'il y a lieu et les informe de sa décision motivée dans un délai prédéterminé et raisonnable, et en tout état de cause dans un délai de six semaines à compter de la réception de toutes les informations pertinentes.

3. L'organisme de contrôle motive sa décision et précise le délai et les conditions dans lesquels les entités suivantes peuvent demander le réexamen de la décision :

a) l'autorité ou les autorités compétentes concernées;

b) le gestionnaire de l'infrastructure;

c) l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public;

d) l'entreprise ferroviaire demandant l'accès.

4. Sur la base de l'expérience acquise par les organismes de contrôle, les autorités compétentes et les entreprises ferroviaires, ainsi que sur la base des activités du réseau visé à l'article 57, paragraphe 1, la Commission adopte, au plus tard le 16 décembre 2016, des mesures détaillant la procédure à suivre et les critères à respecter pour l'application des paragraphes 1, 2 et 3 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés selon la procédure d'examen visée à l'article 62, paragraphe 3.

5. Les États membres peuvent également limiter le droit de prendre et de déposer des voyageurs dans des gares situées dans un même État membre

sur le trajet d'un service international de transport de voyageurs lorsqu'un droit exclusif de transport de voyageurs entre ces gares a été accordé au titre d'un contrat de concession attribué avant le 4 décembre 2007 selon une procédure de mise en concurrence équitable et conformément aux principes pertinents du droit de l'Union. Cette limitation peut être maintenue pour la durée initiale du contrat ou une durée de quinze ans, la période la plus courte étant retenue.

6. Les États membres veillent à ce que les décisions visées aux paragraphes 1, 2, 3 et 5 soient soumises à un contrôle juridictionnel. »

TITRE	Règlement d'exécution (UE) n ° 869/2014 de la Commission
AUTEURS	Union européenne
SOURCE	https://www.boe.es/doue/2014/239/L00001-00010.pdf
DOMAINE GÉOGRAPHIQUE	Union européenne
TYPE D'ÉTUDE	Référence législative
RÉSUMÉ ET PRINCIPAUX RÉSULTATS	
Règlement d'exécution de la Commission européenne. Il requiert un développement national. Il définit les conditions de réalisation du test de l'équilibre économique pour constater si le nouveau service a un impact sur une OSP préexistante. <i>« Critères d'évaluation relatifs au test de l'équilibre économique</i> <i>Lors du processus d'évaluation, l'organisme de contrôle prend notamment en considération les critères suivants :</i> <i>a) l'impact sur l'incidence financière nette des services exploités en vertu du contrat de service public pour la durée du contrat;</i> <i>b) les possibles réactions concurrentielles de l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public;</i> <i>c) les possibles économies de coûts à réaliser par l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public (en termes, par exemple, de non-remplacement de matériel roulant arrivant en fin de vie ou de personnel dont le contrat arrive à échéance) ainsi que les possibles avantages pour l'entreprise ferroviaire découlant du nouveau service proposé (par exemple l'attraction de voyageurs empruntant des services internationaux qui pourraient être intéressés par une correspondance avec un service régional dans le cadre du contrat de service public);</i>	

- d) la possibilité de limiter la portée du contrat de service public, notamment lorsqu'il arrive à échéance au moment de l'évaluation;*
- e) les incidences sur les performances et la qualité des services ferroviaires;*
- f) les incidences sur la planification de l'horaire des services ferroviaires;*
- g) les incidences sur les investissements dans le matériel roulant par les entreprises ferroviaires ou les autorités compétentes, le cas échéant. »*

TITRE	Code des transports
AUTEURS	Parlement
SOURCE	https://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?cidTexte=LEGITEXT000023086525
DOMAINE GÉOGRAPHIQUE	France
TYPE D'ÉTUDE	Référence législative
RÉSUMÉ ET PRINCIPAUX RÉSULTATS	
Le code des transports contient la principale législation en matière de transports en France. Il inclut la législation en matière de transport ferroviaire. Il définit la répartition des compétences entre l'État et les régions en matière d'OSP. <i>« L'Etat veille à l'organisation des services de transport ferroviaire de personnes d'intérêt national ». (art. L2121-1).</i> <i>« La région est chargée, en tant qu'autorité organisatrice des transports collectifs d'intérêt régional, de l'organisation :</i> <i>1° Des services ferroviaires régionaux de personnes, qui sont les services ferroviaires de personnes, effectués sur le réseau ferré national, à l'exception des services d'intérêt national et des services internationaux ;</i> <i>2° Des services routiers effectués en substitution de ces services ferroviaires.</i> <i>Dans le respect des compétences des départements, des communes et de leurs groupements et dans celui de la cohérence et de l'unicité du système ferroviaire dont l'Etat est le garant, la région définit, dans son ressort territorial, le contenu du service public de transport régional de personnes, notamment les dessertes, la tarification, la qualité du service et l'information de l'utilisateur, en tenant compte de la planification régionale des infrastructures de transport au sens de la section 1 du chapitre III du titre Ier du livre II de la première partie du présent code.</i> <i>La région définit la politique tarifaire des services d'intérêt régional en vue d'obtenir la meilleure utilisation sur le plan économique et social du système de transport. Les tarifs sociaux nationaux s'appliquent aux services régionaux de personnes.</i>	

Les conditions d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'Etat. » (art. L2121-3).

Il établit la procédure de définition des OSP

« Une convention passée entre chaque région et SNCF Mobilités fixe les conditions d'exploitation et de financement des services ferroviaires relevant de la compétence régionale.

Le contenu de la convention et les modalités de règlement des litiges entre les régions et SNCF Mobilités sont précisés par décret en Conseil d'Etat. »

Il définit le régime de collaboration avec d'autres États pour les OSP internationales :

« La région peut conclure une convention avec une autorité organisatrice de transport d'une région limitrophe d'un Etat voisin pour l'organisation de services ferroviaires régionaux transfrontaliers de personnes, dans les conditions prévues par le code général des collectivités territoriales et les traités en vigueur. A défaut d'autorité organisatrice de transport dans la région limitrophe de l'Etat voisin, la région peut demander à SNCF Mobilités de conclure une convention avec le transporteur compétent de l'Etat voisin pour l'organisation de tels services.

La région peut adhérer à un groupement européen de coopération territoriale ayant notamment pour objet l'organisation de services ferroviaires régionaux transfrontaliers de personnes, dans les conditions prévues par le code général des collectivités territoriales et les traités en vigueur.

Par dérogation au premier alinéa de l'article L. 2121-4, une convention passée entre un groupement européen de coopération territoriale et SNCF Mobilités fixe les conditions d'exploitation et de financement des services ferroviaires régionaux transfrontaliers de personnes organisés par le groupement pour leur part réalisée sur le territoire national. » (Art. L-2121-7.

Il établit des références pour le matériel roulant :

« Une convention passée entre chaque région et SNCF Mobilités fixe les conditions d'exploitation et de financement des services ferroviaires relevant de la compétence régionale.

Le contenu de la convention et les modalités de règlement des litiges entre les régions et SNCF Mobilités sont précisés par décret en Conseil d'Etat. » (art. 2121-4-1).

TITRE	Décret n° 2016-327 du 17 mars 2016 relatif à l'organisation du transport ferroviaire de voyageurs et portant diverses dispositions relatives à la gestion financière et comptable de SNCF Mobilités
AUTEURS	Gouvernement
SOURCE	https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000032259279&categorieLien=id
DOMAINE GÉOGRAPHIQUE	France
TYPE D'ÉTUDE	Référence législative
RÉSUMÉ ET PRINCIPAUX RÉSULTATS	
Il organise le contenu de la convention entre l'autorité régionale et l'entreprise ferroviaire : <i>« La convention entre l'autorité organisatrice régionale et SNCF Mobilités prévue à l'article L. 2121-4 du code des transports et la convention entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France et SNCF Mobilités prévue à l'article R. 1241-23 du même code définissent leur durée respective ainsi que :</i> <i>1° La consistance et la nature des services d'intérêt régional demandés par l'autorité organisatrice régionale à SNCF Mobilités ainsi que la décomposition par ligne de ces services et, en particulier, les conditions dans lesquelles SNCF Mobilités recourt, à la demande de l'autorité organisatrice régionale, à la faculté prévue au dernier alinéa de l'article 3 du décret du 10 février 2015 susvisé;</i> <i>2° La consistance du parc de matériel roulant affecté aux services d'intérêt régional conventionnés;</i> <i>3° Les conditions techniques, économiques et commerciales dans lesquelles SNCF Mobilités délivre les services d'intérêt régional conventionnés;</i> <i>4° La politique tarifaire applicable aux services d'intérêt régional conventionnés décidée par l'autorité organisatrice régionale ainsi que ses modalités de mise en œuvre, notamment le délai dans lequel l'autorité organisatrice régionale informe SNCF Mobilités des évolutions qu'elle envisage d'apporter à la tarification et, le cas échéant, le calendrier annuel des modifications tarifaires;</i>	

5° Les objectifs de niveau de service, de qualité et de productivité, ainsi que les indicateurs destinés à apprécier la qualité du service, demandés par l'autorité organisatrice régionale ou proposés par SNCF Mobilités;

6° Les modalités de concertation lors de modifications de dessertes affectant de façon significative les services d'intérêt national assurés par SNCF Mobilités ou les services d'intérêt régional conventionnés;

7° Les relations financières entre l'autorité organisatrice régionale et SNCF Mobilités, en particulier les contributions financières dues au titre de l'exécution des services d'intérêt régional conventionnés et calculées conformément aux dispositions de l'article 6 du règlement (CE) n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 susvisé;

8° Les modalités d'utilisation des données relatives aux services d'intérêt régional conventionnés;

9° Les modalités de suivi, de contrôle et d'évaluation des missions confiées par l'autorité organisatrice régionale à SNCF Mobilités;

10° Des clauses de bonus-malus et de pénalités;

11° A titre indicatif, un programme des opérations d'investissement relatives aux services d'intérêt régional, avec l'indication de leur nature, de leur montant prévisionnel et de la part de financement incombant à chacune des parties.
La convention peut également porter sur le financement des installations fixes et du matériel roulant utilisés pour les services d'intérêt régional qu'elle définit, dans les conditions prévues par les dispositions du règlement (CE) n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 susvisé. »

TITRE	Décret n° 2010-932 du 24 août 2010 relatif au transport ferroviaire de voyageurs
AUTEURS	Gouvernement français
SOURCE	https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000022736942&categorieLien=id
DOMAINE GÉOGRAPHIQUE	France
TYPE D'ÉTUDE	Référence législative

RÉSUMÉ ET PRINCIPAUX RÉSULTATS

La législation française, dans la ligne prévue par la législation communautaire, prévoit la possibilité d'exclure de l'attribution de capacités de l'infrastructure pour réaliser des services de transport international de voyageurs par chemin de fer, une entreprise dont l'itinéraire coïncide en tout ou en partie avec un service soumis aux obligations de service public. Ainsi le prévoient les articles 5 et suivants du Décret n° 2010-932 du 24 août 2010 relatif au transport ferroviaire de voyageurs :

“Si l’Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières a estimé que la desserte intérieure envisagée serait de nature à compromettre l’équilibre économique d’un contrat de service public, l’autorité organisatrice, dans le délai d’un mois à compter de la notification de la décision de l’Autorité, peut refuser, accorder, modifier ou accorder sous certaines conditions le droit d’accès au réseau ferroviaire, dans la mesure de ce qui est nécessaire pour compenser les incidences de la desserte intérieure envisagée sur l’équilibre économique du contrat de service public.

L’autorité organisatrice peut également, si l’Autorité a estimé que la desserte intérieure envisagée serait de nature à compromettre l’équilibre économique d’un contrat de service public, proposer au candidat à l’exploitation du nouveau service de conclure une convention prévoyant le versement par celui-ci d’une contribution financière venant compenser, dans les limites strictement nécessaires, les incidences sur cet équilibre de cette desserte. Les modalités de calcul de cette contribution sont déterminées sur une base objective, transparente et non discriminatoire. L’autorité organisatrice communique le projet de convention à l’Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières et informe de cette communication le candidat à l’exploitation du nouveau service.” (art. 5).

TITRE	Décision n° 2013-004 du 27 février 2013 portant sur les services de transport international de voyageurs comportant des dessertes intérieures
AUTEURS	ARAFER
SOURCE	http://www.arafer.fr/wp-content/uploads/2014/05/20130227_2013-004_Decision_Cabotage_Pub.pdf
DOMAINE GÉOGRAPHIQUE	France
TYPE D'ÉTUDE	Rapport de l'autorité de régulation
RÉSUMÉ ET PRINCIPAUX RÉSULTATS	
Rapport pour le fonctionnement des services de transport international de voyageurs comportant des dessertes intérieures, spécifiant la procédure de notification des entreprises ferroviaires aux autorités des territoires sur lesquels elles souhaitent exploiter un service international et le dossier qu'elles doivent constituer. Ce dossier doit inclure les horaires, les gares d'origine et de destination, la longueur de la plus grande desserte intérieure et celle du service internationale. Un test d'objet principal doit être fait dans le but d'assurer que ces services internationaux n'aient pas d'impact sur la desserte intérieure, mais qu'ils comportent seulement des arrêts sur le territoire national. De même, un test d'équilibre économique doit être réalisé pour déterminer si l'introduction de services internationaux compromet ou non l'équilibre économique d'un contrat de service public. L'autorité de transport vérifie l'équilibre économique sur des prévisions sur un horizon de 3 ans, période que doivent respecter les entreprises ferroviaires en analysant principalement les mailles horaires, la demande estimée, la tarification et les modèles de prévision de trafic. La méthodologie à suivre détermine que l'entreprise adresse les informations à l'autorité de transport. Celle-ci se livre à une analyse critique des données fournies par les parties prenantes, en particulier des prévisions de trafic et de chiffre d'affaires. En second lieu, elle effectue une analyse économique et si elle l'estime nécessaire, elle peut exiger d'autres données pour évaluer l'alternative à long terme. Finalement, l'autorité publie sa décision.	

TITRE	Avis n° 2013-022 du 8 octobre 2013 relatif à l'impact du service de transport de voyageurs envisagé par l'entreprise ferroviaire Thello entre Milan, Gênes, Monaco, Nice et Marseille sur l'équilibre économique du contrat de service public de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur
AUTEURS	ARAFER
SOURCE	http://arafer.fr/wp-content/uploads/2014/05/20131008_2013-022_Avis_Thello-ImpactEcoPACA_Pub.pdf
DOMAINE GÉOGRAPHIQUE	France
TYPE D'ÉTUDE	Décision de l'autorité de régulation
RÉSUMÉ ET PRINCIPAUX RÉSULTATS	
Décision sur l'incidence du service de Thello entre Milan, Gênes, Monaco, Nice et Marseille sur l'équilibre économique du contrat de service public de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. « II.25 Il en résulte que les pertes de recettes pour le TER seraient inférieures à 130 k€ par an. Ces pertes représenteraient ainsi au maximum environ 0,15 % des recettes globales du contrat de service public de la région. Elles resteraient très inférieures aux aléas habituellement rencontrés par les parties dans la gestion d'un tel contrat. » « II.27 En augmentant la fréquence des trains entre Marseille et Nice, et en particulier en étendant d'une heure l'amplitude horaire au départ de Nice le soir, Thello renforcera l'attractivité du mode ferroviaire pour les voyageurs, avec un effet positif sur la fréquentation de l'ensemble des trains régionaux. » « II.35 Dans l'hypothèse la plus défavorable retenue par l'Autorité, l'impact pour l'exploitant du contrat de service public peut être évalué à environ 30 k€ (25% d'une perte de recettes de 130 k€). Ce montant est négligeable par rapport au résultat du contrat tel qu'il apparaît dans la comptabilité analytique de la SNCF. »	

TITRE	Protocole entre l'état du Grand - Duché de Luxembourg et la région Lorraine pour la création de tarifications multimodales spécifiques entre la Lorraine et le Luxembourg.
AUTEURS	Henri Grethen et Gérard Longuet
SOURCE	https://www.gouvernement.lu/800187/protocole.rtf
DOMAINE GÉOGRAPHIQUE	France
TYPE D'ÉTUDE	Référence législative
RÉSUMÉ ET PRINCIPAUX RÉSULTATS	
Protocole signé par le gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Conseil régional de Lorraine en 2001 pour le développement du transport en commun transfrontalier visant une amélioration de la qualité du service transfrontalier. Dans le cadre de ce protocole, l'une des principales mesures concerne la promotion des transports en commun transfrontaliers par une offre tarifaire combinée. Le titre I du protocole annule les contrats concernant la tarification multimodale transfrontalière entre la SNCF, les CFL et le Grand-Duché de Luxembourg et établit le FLEXWAY comme unique titre de transport transfrontalier. Le titre II prévoit les réductions pour étudiants et le titre III fixe les tarifs des abonnements hebdomadaires et mensuels.	

TITRE	Contribution « Convention TER 2017 - 2024 »
AUTEURS	Conseil économique social et environnemental de la région Alsace Champagne-Ardenne Lorraine
SOURCE	http://www.ceser-grandest.fr/IMG/pdf/contribution_convention_ter.pdf
DOMAINE GÉOGRAPHIQUE	France
TYPE D'ÉTUDE	Convention
RÉSUMÉ ET PRINCIPAUX RÉSULTATS	
Avis du Conseil économique social et environnemental de la région Alsace Champagne-Ardenne et Lorraine (CESER) sur la convention TER dans le cadre de la mise en place de la nouvelle politique tarifaire. Cet avis est donné en raison de l'attachement du CESER à un service public régional de transport public de qualité. La convention TER s'inscrit selon une logique d'optimisation du niveau de service, rendu au meilleur coût pour l'opérateur et l'utilisateur. Le CESER appelle à l'amélioration des connexions de la région avec toutes les régions limitrophes, en raison du flux de voyageurs domicile-travail croissant qui s'inscrit dans la durée de la convention, en accordant une attention particulière à la liaison avec le Luxembourg. Il recommande de développer l'intermodalité entre ces liaisons transfrontalières et de limiter les ruptures de charges. Étant donné l'impact des infrastructures sur le niveau de service, la région doit participer directement à leur maintenance et investissements. En ce qui concerne le matériel roulant, sa maintenance doit être assurée par les ateliers techniques de la région.	

TITRE	Convention d'organisation et de financement de l'exploitation du service public ferroviaire des transports régionaux de voyageurs entre la Région Lorraine et la SNCF.
AUTEURS	Lorraine Conseil Régional
SOURCE	https://www.slideshare.net/ThierryLabro/ter-convention-lorraine-20072016
DOMAINE GÉOGRAPHIQUE	France
TYPE D'ÉTUDE	Convention
RÉSUMÉ ET PRINCIPAUX RÉSULTATS	
La convention fixe les conditions d'organisation, d'exploitation et de financement du service public ferroviaire des transports régionaux de voyageurs exploité par la SNCF et la Région Lorraine en tant qu'autorité organisatrice des transports collectifs d'intérêt régional. Sont ainsi assurés par le biais de cette convention, un prix abordable, un accès à des moyens collectifs aisés et confortables et un développement économique durable. En vertu de cette convention, la Région vise à créer un engagement avec les services TER en partenariat avec la SNCF, en les organisant et en incluant des liaisons routières en substitution des services ferroviaires. Grâce au service TER, la Région joue un rôle complémentaire d'accès aux services à grande vitesse, en renforçant la dynamique ferroviaire en Lorraine et en accroissant les déplacements quotidiens des usagers (travail, études, etc.). Les dessertes TER exploitées par la SNCF se trouvent dans la liste des figures jointes en annexe du document des conditions fixées par la Région.	

TITRE	Arrêté portant limitation des services de transport réguliers interurbains librement organisés par la société Starshipper sur la liaison Périgueux-Brive-La-Gaillarde.
AUTEURS	Conseil Régional Nouvelle-Aquitaine
SOURCE	http://www.arafer.fr/wp-content/uploads/2016/12/Saisine-Nouvelle-Aquitaine-D2016-126-PUBLIQUE.pdf
DOMAINE GÉOGRAPHIQUE	France
TYPE D'ÉTUDE	Convention
RÉSUMÉ ET PRINCIPAUX RÉSULTATS	
Article sur la limitation des services de transport réguliers interurbains librement organisés sur la liaison Périgueux-Brive-La-Gaillarde. La société Starshipper a déposé auprès de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières des une déclaration afin de faire connaître son intention de commercialiser des services de transports routiers sur la liaison Périgueux-Brive-La-Gaillarde. La Région Nouvelle-Aquitaine limite les jours et les horaires du service de transports interurbains de voyageurs assuré par la société Starshipper, en maintenant un équilibre économique dans la région en raison de l'existence de services conventionnels sur cette liaison. Ces services ont été confiés à la SNCF dans le cadre de l'exécution de la convention d'exploitation des services TER pour une durée de 10 ans. La Région doit démontrer qu'il existe une atteinte substantielle à l'équilibre économique des services TER par la société Starshipper et elle doit apprécier la substituabilité de l'exploitant de ce service en utilisant les critères suivants : • les temps de parcours proposés, • Les horaires, • Les fréquences.	

TITRE	PROJET DE LOI pour un nouveau pacte ferroviaire.
AUTEURS	Conseil Régional Nouvelle-Aquitaine
SOURCE	http://www.assemblee-nationale.fr/15/projets/pl0764.asp
DOMAINE GÉOGRAPHIQUE	France
TYPE D'ÉTUDE	Projet de loi
RÉSUMÉ ET PRINCIPAUX RÉSULTATS	
Projet de loi dont le Parlement est saisi ayant pour objectif l'ouverture des services ferroviaires intérieurs à la concurrence	

TITRE	Loi 38/2015 du 29 septembre 2015 relative au secteur ferroviaire
AUTEURS	État
SOURCE	https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2015-10440
DOMAINE GÉOGRAPHIQUE	Espagne
TYPE D'ÉTUDE	Référence législative
RÉSUMÉ ET PRINCIPAUX RÉSULTATS	
Elle établit le régime des obligations de service public en application du Règlement n° 1370/2007 : <i>“Article 59. Services de transport ferroviaire soumis à des obligations de service public.</i> <i>1. Le Conseil des ministres, sur la base d'un rapport de la Commission déléguée du gouvernement pour les affaires économiques, peut déclarer d'office ou à la requête des communautés autonomes ou des entités locales concernées, que la fourniture de certains services de transport ferroviaire relevant de la compétence de l'État sur les lignes ou sur les sections composant le réseau ferré d'intérêt général est soumise à des obligations de service public. La déclaration se produit lorsque l'offre de services de transport de voyageurs que les opérateurs réaliseraient, même en considérant exclusivement leur propre intérêt commercial et sans recevoir aucune compensation, s'avère insuffisante ou ne s'adapte pas aux conditions de fréquence, de qualité ou de prix nécessaires pour garantir la communication entre différentes localités du territoire espagnol.</i> <i>Dans sa déclaration, le Conseil des ministres doit se baser sur des critères d'efficacité globale et de durabilité, ainsi que sur l'existence de moyens de transport alternatifs et des coûts et des bénéfices découlant de leur utilisation face au transport ferroviaire.</i> <i>Les services soumis à des obligations de service public sont fournis en exclusivité, à moins que l'accord du Conseil des ministres convienne d'un autre régime de prestation.</i>	

La déclaration d'obligations de service public à la demande des communautés autonomes ou des entités locales est subordonnée au fait que celles-ci doivent assumer leur financement.

2. Pour la prestation de services ferroviaires soumis à des obligations de service public, les entreprises ferroviaires doivent être en possession d'une autorisation délivrée par le ministère de l'Équipement d'Espagne, sur la base d'un rapport favorable du ministère de l'Économie et de la Compétitivité d'Espagne et du ministère des Finances et de la Fonction publique d'Espagne et avec l'accord préalable de la Commission déléguée du gouvernement pour les affaires économiques, par le truchement d'une procédure de mise en concurrence en respectant les principes de publicité, de transparence et de non-discrimination.

Toutefois, l'autorisation peut faire l'objet d'une attribution directe, dans la mesure où elle ne porte pas atteinte à la législation communautaire, lorsque la valeur annuelle de la prestation du service est estimée à moins d'un million d'euros.

Dans le cas d'une attribution directe, l'autorisation doit comporter la nécessité pour l'entreprise, au moyen de mécanismes appropriés, de respecter les principes d'efficacité et de bonne gouvernance d'entreprise.

Les motifs de la décision de convenir d'une attribution directe de l'autorisation doivent être justifiés expressément.

Les autorisations déterminent les droits et les obligations des entreprises prestataires de services, parmi lesquelles doivent figurer celles destinées à garantir la continuité des services, et établissent, le cas échéant, les compensations auxquelles elles pourraient prétendre au titre de l'exploitation des services dans les conditions établies par les obligations de service public et calculées conformément au règlement (CE) 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route.

3. Un décret du ministre de l'Équipement d'Espagne, sur la base d'un rapport de la Commission nationale des marchés et de la concurrence, du ministère de l'Économie et de la Compétitivité d'Espagne et du ministère des Finances et de la Fonction publique d'Espagne et avec l'accord préalable de la Commission déléguée du gouvernement pour les affaires économiques, développe les procédures d'autorisation de prestations de services de transport ferroviaire soumis à des obligations de service public, celles de leur octroi, les droits et les obligations des entreprises ferroviaires pendant la période de validité des autorisations et les causes de la modification et de leur retrait, compte tenu du règlement (CE) 1370/2007 du Parlement

européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route.

4. Les conditions pour la prestation de services issues de la procédure de mise en concurrence peuvent être modifiées uniquement dans les limites prévues dans l'autorisation.

Sans préjudice de ce qui précède, le ministère de l'Équipement d'Espagne, après avoir entendu l'entreprise prestataire du service, peut modifier les conditions pour tenir compte d'éventuels changements de circonstances prises en compte au moment de l'attribution de l'autorisation, relatifs à l'augmentation ou à la baisse de la demande de trafics, conformément à ce qui est établi réglementairement. Lorsque les modifications ont un impact économique sur l'exploitation du service, le montant de la compensation doit être actualisé.

5. En vue de financer le coût du service, le ministère de l'Équipement d'Espagne peut conclure des conventions avec les communautés autonomes et les entités locales. Il peut y être arrêté ce qui suit :

a) Les services qui sont subventionnés conformément à celle-ci.

b) Les caractéristiques de la prestation.

c) L'administration ou les administrations publiques effectuant le paiement des subventions.

6. Le ministère de l'Équipement d'Espagne communique au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire les autorisations qu'il octroie en vertu de cet article.

7. Est exclue de l'attribution de capacités de l'infrastructure pour réaliser des services de transport de voyageurs par chemin de fer, une entreprise dont l'itinéraire coïncide en tout ou partie avec un service soumis aux obligations de service public, lorsque le ministère de l'Équipement d'Espagne, soit d'office soit à la demande du gestionnaire de l'infrastructure ou de l'entreprise prestataire de service public, décide sur la base du rapport de la Commission nationale des marchés et de la concurrence, que l'attribution de capacités compromet l'équilibre économique des conditions établies pour la prestation du service public, sa rentabilité ou répercute sensiblement sur la compensation de son financement sur fonds publics.

Avant de prendre une décision, le ministère de l'Équipement d'Espagne entend toutes les parties intéressées.

Dans le cas de services commerciaux correspondant à des trafics internationaux, la fonction précédente revient à la Commission nationale des marchés et de la concurrence conformément à la réglementation communautaire.

En tout cas, le ministère de l'Équipement d'Espagne porte à la connaissance de la Commission nationale des marchés et de la concurrence toute restriction à l'attribution de capacité adoptée en application de ce paragraphe.

La LSF prévoit dans la huitième disposition transitoire, un régime transitoire établissant que l'autorité compétente peut attribuer directement, sans mise en concurrence, l'autorisation nécessaire pour la prestation de services ferroviaires soumis aux obligations de service public :

« Huitième disposition transitoire. Attribution directe de l'autorisation pour la prestation de services ferroviaires soumis aux obligations de service public.

Dans le respect de la législation de l'Union européenne, jusqu'à l'ouverture complète au marché du transport de voyageurs par chemin de fer et dans la mesure où elle ne porte pas atteinte pas à cette législation, l'autorisation pour la prestation de services ferroviaires soumis aux obligations de service public fait l'objet d'une attribution directe lorsque la valeur annuelle de la prestation du service est estimée à moins d'un million d'euros, lorsqu'il n'existe pas une diversité d'offres de services sur le marché ferroviaire suffisante pour procéder à une mise en concurrence ou lorsqu'elle porte sur des services à forte densité et en raison du volume de trafic élevé dans des régions métropolitaines très peuplées. »

TITRE	Draft. Avant-projet de loi portant modification de la loi 38/2015 du 29 septembre 2015 relative au secteur ferroviaire.
AUTEURS	Ministerio de Fomento (Ministère de l'Équipement d'Espagne)
SOURCE	Ministerio de Fomento (Ministère de l'Équipement d'Espagne)
DOMAINE GÉOGRAPHIQUE	Espagne
TYPE D'ÉTUDE	Référence législative
RÉSUMÉ ET PRINCIPAUX RÉSULTATS	
Il s'agit d'un document provisoire, mais avec des modifications substantielles aux fins de l'étude. Les nouveautés de la directive 2016/2370 qui établit un espace ferroviaire unique, se centrent sur deux aspects principaux : d'une part, l'ouverture du marché du transport ferroviaire de voyageurs donnant aux entreprises ferroviaires un droit d'accès aux infrastructures ferroviaires de tous les États membres, bien que la prise d'effet de ce droit soit prévue le 1^{er} janvier 2019, en temps voulu pour l'horaire de service du 14 décembre 2020, et d'autre part, un renforcement de l'indépendance et de l'impartialité des gestionnaires de l'infrastructure, étant garantie par des sauvegardes supplémentaires leur séparation organisationnelle de tout entreprise ferroviaire. Il est important de souligner les modifications proposées : le droit de prendre des voyageurs dans une gare et de les déposer dans une autre pourrait être limité lorsqu'un service soumis à une obligation de service public couvre le même itinéraire ou un autre itinéraire de substitution et lorsque l'exercice de ce droit compromet l'équilibre économique du service soumis à une OSP et s'il en est ainsi décidé par la Commission nationale des marchés et de la concurrence. Dans le cadre de l'ouverture du marché du transport ferroviaire de voyageurs, seuls peuvent faire l'objet d'une attribution directe les services ferroviaires soumis à des obligations de service public dans les cas et les hypothèses autorisés par le règlement 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007, relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, modifié par le règlement 2016/2338 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 et par la réglementation de l'Union européenne les modifiant.	

2.2 Conventions

TITRE	Convention pour l'exploitation. Et le financement du service public. Ferroviaire d'intérêt régional de transport de voyageurs entre la région Nord-Pas de calais et SNCF mobilités
AUTEURS	SNCF
SOURCE	https://www.nordpasdecals.fr/upload/docs/application/pdf/2015-06/convention_2015-2024.pdf
DOMAINE GÉOGRAPHIQUE	France
TYPE D'ÉTUDE	Convention OSP non internationale
RÉSUMÉ ET PRINCIPAUX RÉSULTATS	
Cette convention a pour objectif de déterminer les engagements spécifiques entre la Région Nord-Pas de Calais et la SNCF de l'exploitation des services de transport de voyageurs dans le cadre de ses compétences. Les contenus exigés par la Région dans les TER sont l'exploitation, la tarification et les niveaux de service. Par ailleurs, la Région va contrôler et financer l'exécution du service public. Ont été mis en place un comité de pilotage devant se charger de maintenir le dialogue entre la Région et la SNCF à un niveau stratégique, un comité de suivi et un comité technique. Cette convention OSP est en vigueur à compter du 1^{er} janvier 2015 jusqu'au 31 décembre 2024 et les limites territoriales de son champ d'application sont celles de la Région Nord-Pas de Calais.	

TITRE	Convention région rhône-alpes / sncf Pour l'exploitation du service public de transport Régional de voyageurs
AUTEURS	SNCF
SOURCE	convention-region-sncf-TER-2007-2016.pdf
DOMAINE GÉOGRAPHIQUE	France
TYPE D'ÉTUDE	Convention OSP
RÉSUMÉ ET PRINCIPAUX RÉSULTATS	
Convention en vertu de laquelle la Région, en tant qu'autorité de transports collectifs, confère à la SNCF l'exploitation des services ferroviaires. Elle précise les compétences dont sont dotées la Région comme la création, la modification ou la suspension de la couverture de la desserte ferroviaire, les tarifs et le niveau de prestation à fournir. Elle fixe aussi la mission de la SNCF qui doit exécuter un bon service de transport régional de voyageurs dans le respect des dispositions législatives et réglementaires applicables au transport ferroviaire. De même, la SNCF s'engage à assurer le service sur tout le territoire régional visé par la convention, à l'entretien des gares, à appliquer la politique tarifaire définie et à informer les voyageurs en cas d'avarie ou d'accident. La convention, conclue pour une durée de 8 ans, couvre tous les services régionaux à l'exception des services internationaux et établit la mise à disposition et la maintenance par la SNCF du matériel roulant, des installations et des équipements nécessaires à l'exécution du service.	

TITRE	Convention entre la Région Centre et la SNCF relative à l'organisation et au financement des services régionaux de transport collectif de voyageurs TER CENTRE
AUTEURS	SNCF
SOURCE	http://www.regioncentre-valdeloire.fr/files/live/sites/regioncentre/files/contributed/docs/transport/convention/convention_ter_2007-2013.pdf
DOMAINE GÉOGRAPHIQUE	France
TYPE D'ÉTUDE	Convention
RÉSUMÉ ET PRINCIPAUX RÉSULTATS	
Première convention entre la Région Centre et la SNCF ayant pour objet de déterminer la modalité d'exploitation, de gestion et de financement des services régionaux de transport collectif de voyageurs. Elle précise les rôles, les droits et les obligations de la Région en tant qu'autorité organisatrice et de la SNCF en tant qu'exploitant du service. L'exploitation est effectuée sur le réseau ferré national et la convention qui est conclue pour une durée de 5 ans pourra être prolongée. Cette convention présente de l'intérêt car il s'agit d'une OSP. La Région détermine les services à effectuer, vérifie l'état des gares et décide de la tarification applicable. Pour sa part, la SNCF doit assurer la production des circulations en respectant les périodicités définies, assurer la maintenance des matériels et tenir les voyageurs informés à tout moment, entre autres. En ce qui concerne l'OSP, la SNCF est soumise légalement à l'obligation de transporter des voyageurs aux conditions tarifaires déterminées, en assurant un service de transport répondant à des normes de continuité, de régularité et de sécurité des voyageurs, en contribuant à leur sûreté et en adaptant le service aux évolutions de la demande de transport. Il doit aussi exister une coordination entre le service TER et les autres activités ferroviaires, car il peut se produire des incidences sur les autres offres de voyageurs assurées par la SNCF. En ce qui concerne les dessertes intra régionales, les parties doivent s'efforcer d'éviter de rompre la cohérence de l'offre régionale desservant la région, d'éviter de porter atteinte à la qualité du service et de limiter les impacts financiers négatifs. Quant aux dessertes inter régionales, la SNCF doit s'assurer de la cohésion des services limitrophes et informer de leurs évolutions. La Région verse une contribution financière correspondant à la partie relative au montant des compensations pour tarifs sociaux déterminés et à la contribution liée à la réalisation de l'offre. Tout cela est prévu dans la présente convention. Les deux parties s'entendent pour constater la situation économique des coûts associés à la	

production des services du périmètre TER et des possibilités pour la Région d'apporter la contribution nécessaire pour équilibrer le compte annuel.

TITRE	TER: une convention "secrète" à 430 millions d'euros
AUTEURS	Thierry Labro
SOURCE	http://www.wort.lu/fr/economie/trains-entre-nancy-et-luxembourg-ter-une-convention-secrete-a-430-millions-d-euros-58b7e43ea5e74263e13ab5e8
DOMAINE GÉOGRAPHIQUE	France
TYPE D'ÉTUDE	Dossier de presse
RÉSUMÉ ET PRINCIPAUX RÉSULTATS	
L'article signale que des 300 pages de la convention signée entre Le Grand Est et le Luxembourg pour le transport transfrontalier, seules 97 sont publiques. Comme le prévoit la législation française, tout le document doit être publié afin de connaître les rapports entre les acteurs et d'avoir une vision exacte de la situation. Les TER ont rencontré divers problèmes dans de nombreuses régions françaises, car ils n'ont pas encore obtenu d'indemnisations. Certaines régions ont baissé le prix des billets ou des abonnements et il s'est produit une erreur de calcul dans d'autres régions qui représentent des dédommagements pour 15 à 20 millions d'euros.	

2.3 Articles

TITRE	Le Grand Est, 1re Région de France à signer avec SNCF Mobilités une nouvelle convention d'exploitation des réseaux TER
AUTEURS	Le Grant Est et SNCF.
SOURCE	http://www.alsacechampagneardennelorraine.eu/grand-1re-region-de-france-a-signer-sncf-mobilites-nouvelle-convention-dexploitation-reseaux-ter/
DOMAINE GÉOGRAPHIQUE	France
TYPE D'ÉTUDE	Dossier de presse
RÉSUMÉ ET PRINCIPAUX RÉSULTATS	
Article présentant la première région française (Grand Est) à avoir signé avec SNCF Mobilités une convention portant sur l'organisation et le financement d'un service de transport régional OSP, et donnant les principaux chiffres du budget destiné à sa mise en oeuvre. Le Grand Est est la première région qui a fait du transport sa priorité et qui a signé une convention d'exploitation pour 8 années, depuis la fusion des régions en 2016, afin de favoriser le transport ferroviaire. Parmi les 6 piliers fondamentaux convenus entre les deux parties figurent : • Placer l'utilisateur au cœur du système en tenant compte des différences territoriales et en faveur de l'intermodalité. En donnant aussi des informations à l'utilisateur sur la qualité du service. • Renforcer l'attrait des transports, en incitant à l'usage des transports collectifs et en faisant de l'intermodalité un pilier fondamental. • Assurer la viabilité financière des transports publics, en mettant en place des mécanismes destinés à prévenir la fraude et en veillant à la transparence de tout le processus, car l'État y investira. • Accroître l'offre de transports en créant de nouvelles lignes présentant un intérêt pour les voyageurs. • Mailler le territoire national en utilisant le développement de la grande vitesse pour relier les grandes villes. • Développer le transport transfrontalier en répondant à la diversité de besoins existant au sein du réseau.	

TITRE	TER: une convention "secrète" à 430 millions d'euros
AUTEURS	Thierry Labro
SOURCE	http://www.wort.lu/fr/economie/trains-entre-nancy-et-luxembourg-ter-une-convention-secrete-a-430-millions-d-euros-58b7e43ea5e74263e13ab5e8
DOMAINE GÉOGRAPHIQUE	France
TYPE D'ÉTUDE	Dossier de presse
RÉSUMÉ ET PRINCIPAUX RÉSULTATS	
L'article signale que des 300 pages de la convention signée entre Le Grand Est et le Luxembourg pour le transport transfrontalier, seules 97 sont publiques. Comme le prévoit la législation française, tout le document doit être publié afin de connaître les rapports entre les acteurs et d'avoir une vision exacte de la situation. Les TER ont rencontré divers problèmes dans de nombreuses régions françaises, car ils n'ont pas encore obtenu d'indemnisations. Certaines régions ont baissé le prix des billets ou des abonnements et il s'est produit une erreur de calcul dans d'autres régions qui représentent des dédommagements pour 15 à 20 millions d'euros.	

TITRE	Evolutions des liaisons transfrontalières de voyageurs dans l'espace rhénan
AUTEURS	Joël Forthoffer
SOURCE	https://f.hypotheses.org/wp-content/blogs.dir/2536/files/2015/03/J.-FORTHOFFER-evolution-des-liaisons-transfrontalieres-v-21-11-2013-2.pdf
DOMAINE GÉOGRAPHIQUE	France
TYPE D'ÉTUDE	Article
RÉSUMÉ ET PRINCIPAUX RÉSULTATS	
Cet article part du principe qu'en connaissant l'état des liens transfrontaliers, il est possible d'examiner l'état des réseaux ferroviaires des pays concernés, en l'occurrence l'Allemagne, la Suisse et la France. Concrètement dans le cas français, il indique un déséquilibre existant entre le nombre de personnes franchissant la frontière pour aller travailler à l'étranger (300 000 personnes par jour) et celles venant travailler en France (11 000 personnes par jour), ainsi qu'un déséquilibre dans la répartition modale, où 90% des travailleurs se déplace en voiture individuelle. Parmi les lignes transfrontalières les plus fréquentées se trouvent celles du Luxembourg (7000 voyageurs/jour), Mulhouse-Bâle (2500 voyageurs/jour), Nice-Monaco-Vintimille (1100 voyageurs/jour) et Strasbourg-Kehl-Offenburg (1000 voyageurs/jour). Il est donc apparu nécessaire d'envisager une convention entre états où l'exploitant d'un des deux états frontaliers verse à l'autre état les prestations de son territoire. La figure 1 montre un exemple d'organisation des transports publics entre les régions par échelon : décisionnel, opérationnel et exploitant.	

TITRE	Le transport ferroviaire, compétence régionale
AUTEURS	Vie Publique
SOURCE	http://www.vie-publique.fr/chronologie/chronos-thematiques/transport-ferroviaire-competence-regionale.html
DOMAINE GÉOGRAPHIQUE	France
TYPE D'ÉTUDE	Article
RÉSUMÉ ET PRINCIPAUX RÉSULTATS	
Cet article montre l'évolution des lois applicable aux transports, en particulier dans le domaine ferroviaire, qui commence en 1982 par la promulgation de la loi d'orientation des transports intérieurs. La loi encourage la décentralisation des transports et introduit la notion d'autorité organisatrice (exploitant et gestionnaire de l'infrastructure). En 1983, les transports ferroviaires commencent à relever de la compétence régionale. La Directive européenne du 21 juillet 1991 ouvre l'accès aux exploitants internationaux en faisant jouer la concurrence, ce qui est facilité par la création de licences pour pouvoir circuler sur le réseau d'infrastructures de chaque pays. Puis en 1994, le sénateur Hubert Haenel présente une proposition pour que les régions puissent disposer d'une liberté tarifaire permettant une gestion globale dans chaque région et en 1995 un décret rend possible une mise en concurrence de la SNCF sur le réseau français. En 1997 une loi est promulguée portant création de l'établissement public Réseau ferré de France (RFF) et en 2001 la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains (SRU) qui consacre chaque région en tant qu'organisatrice des transports collectifs d'intérêt général. En 2007, le Journal officiel de l'Union européenne publie le règlement Obligations de service public. Le 18 juin 2014 un projet de loi est présenté portant nouvelle organisation territoriale de la République et au mois d'août de la même année, une loi met fin à la séparation entre RFF et la SNCF.	

TITRE	Les problématiques des liaisons ferroviaires entre la France et l'Italie
AUTEURS	Olivia Vinciguerra
SOURCE	https://liaisonsferroviairesfranceitalie.wordpress.com/
DOMAINE GÉOGRAPHIQUE	France
TYPE D'ÉTUDE	Article
RÉSUMÉ ET PRINCIPAUX RÉSULTATS	
Cet article explique les principales raisons pour lesquelles les projets de liaisons ferroviaires entre la France et l'Italie avancent lentement. Les 2 projets existants pour relier la France et l'Italie sont la ligne à grande vitesse entre Lyon et Turin et le tronçon de la ligne LGV entre Nice et Gênes. Les deux projets ont été retenus comme prioritaires par l'Union européenne car en plus d'offrir des possibilités de mobilité aux populations locales, l'enjeu est de renforcer les relations économiques et culturelles pour former le chaînon central de l'arc méditerranéen qui part de l'Espagne. Bien qu'ils soient prioritaires, ils ont pris beaucoup plus de temps en raison de problèmes avec les populations locales qui s'opposent à la construction de ces lignes et qui freinent leur avancée. Les lignes régionales entre l'Italie et la France (Breil-Nice et Vintimille-Tende) connaissent aussi des difficultés mais d'une autre nature. L'entreprise Thales a pris du retard pour mettre au point le logiciel qui gère le cadencement entre les trains. De même, la maintenance des lignes s'avère problématique et extrêmement coûteuse.	

TITRE	L'ouverture à la concurrence des services ferroviaires régionaux de transport de voyageurs (SRV)
AUTEURS	Jean-Marie Geveaux et Thierry Lepaon
SOURCE	http://www.lecese.fr/sites/default/files/travaux_multilingue/FI13_es.pdf
DOMAINE GÉOGRAPHIQUE	France
TYPE D'ÉTUDE	Article
RÉSUMÉ ET PRINCIPAUX RÉSULTATS	
Cet article souligne l'importance des TER non seulement dans le domaine des transports ferroviaire et routiers, mais aussi sur le plan social et environnemental. L'offre TER doit être considérée comme prioritaire car elle a augmenté de 20% et elle transporte un total de 800 mille voyageurs par jour. Chaque région a fait des investissements différents pour développer les TER, a fixé des tarifs attractifs pour les voyageurs et a dû signer un contrat avec la SNCF qui détient le monopole dans tout le pays. La concurrence n'apportera aucune solution effective tant qu'il existera un mauvais état du réseau ferré et une gouvernance ferroviaire complexe, ni tant qu'il existera un manque de moyens financiers des régions au regard de la demande sociétale de développement du ferroviaire. C'est la raison pour laquelle, la CESE propose les mesures suivantes visant à promouvoir la concurrence et à accroître les TER en France : • Favoriser la rénovation du réseau. • Adapter le règlement OSP à la loi française en permettant aux régions de recourir d'ici 2019.	

TITRE	Le nouveau règlement communautaire
AUTEURS	Karine Marciano et Gabriel Thonnard Du Temple
SOURCE	http://www.seban-associes.avocat.fr/wp-content/uploads/2015/08/pub_transportsdevoyageurslenouveaureglementcommunautaire.pdf
DOMAINE GÉOGRAPHIQUE	France
TYPE D'ÉTUDE	Article
RÉSUMÉ ET PRINCIPAUX RÉSULTATS	
Article sur les contrats de service public. Ces contrats sont régis par le règlement n° 1370/2007 (CE) qui, après différentes modifications, implique la généralisation des contrats de service public. Les AOT seront tenues d'y recourir lorsqu'elles décideront d'octroyer à l'opérateur de leur choix un contrat. Le contrat de service public est défini par les AOT comme un acte juridique manifestant l'accord entre une autorité compétente et un opérateur de service public en vue de confier à l'opérateur de service public la gestion et l'exploitation de services publics de transport de voyageurs. Dans certains cas, l'autorité peut annuler le contrat. Dans les règlements précédents, la mise en concurrence n'était pas équitable mais maintenant les autorités doivent organiser des procédures ouvertes à tous les opérateurs en respectant les principes de transparence et de non-discrimination. Les contrats de service public doivent préciser les aspects financiers, leur durée et les aspects sociaux et de recours à la sous-traitance.	

TITRE	Le Cabotage Ferroviaire
AUTEURS	ARAFER
SOURCE	http://www.arafer.fr/le-ferroviaire/les-services-internationaux-de-voyageurs/
DOMAINE GÉOGRAPHIQUE	France
TYPE D'ÉTUDE	Article Web
RÉSUMÉ ET PRINCIPAUX RÉSULTATS	
A partir de la mise en œuvre du troisième paquet ferroviaire, les services internationaux de voyageurs sont ouverts à la concurrence en France. La directive instaure la possibilité de faire du cabotage dans les dessertes ferroviaires nationales dans le cadre d'une liaison internationale. Il est à prendre en compte que le cabotage ne doit pas être utilisé pour réaliser l'ouverture du marché pour les services intérieurs, ce qui affecte le monopole de la SNCF sur le transport national de voyageurs. De même, il faut veiller à ce qu'il ne porte pas atteinte à l'équilibre économique des TER. Pour faire du cabotage, doivent être précisées : • La gare d'origine et de destination • La fréquence du service • Les dessertes intérieures envisagées • Le calendrier • Le nombre de voyageurs Un test d'équilibre économique doit aussi être fait afin de constater que le caractère international du service ne porte pas atteinte à l'équilibre économique d'un contrat de service public. L'autorité de transport vérifie l'équilibre économique basé sur des prévisions sur un horizon de 3 ans, période que doivent respecter les entreprises ferroviaires en analysant principalement les mailles horaires, la demande estimée, la tarification et les modèles de prévision de trafic. L'ARAFER a été saisi par Thello du projet de service de transport en cabotage entre Milan, Gênes, Monaco, Nice et Marseille. Suite à cela, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur en tant qu'autorité de ce service a étudié l'impact sur le contrat TER et a estimé que le projet comportant des dessertes intérieures ne venait pas perturber l'équilibre économique existant.	

TITRE	La libéralisation des transports ferroviaires dans l'Union européenne
AUTEURS	Sénat
SOURCE	https://www.senat.fr/rap/r08-220/r08-22015.html
DOMAINE GÉOGRAPHIQUE	France
TYPE D'ÉTUDE	Article Web
RÉSUMÉ ET PRINCIPAUX RÉSULTATS	
La libéralisation des transports ferroviaires n'est pas issu pas du quatrième paquet ferroviaire mais du règlement OSP. Ce règlement est applicable aux services qui ne peuvent être assurés sans le soutien du secteur public et a pour effet d'appliquer au marché un modèle de concurrence régulée. Les contrats de service public peuvent être octroyés en procédant à une mise en concurrence ou peuvent être attribués directement par l'autorité compétente lorsque la valeur de l'OSP est inférieure à 1 million d'euros. La durée de ces contrats est de dix ans et ils peuvent être résiliés si les conditions stipulées dans le cahier des charges ne sont pas remplies ou si le niveau du service fourni est en deçà des prévisions.	

TITRE	Grand Est : vers la fin du monopole pour la SNCF, la région va ouvrir ses TER à la concurrence
AUTEURS	Nicolas Zaugra
SOURCE	https://actu.fr/economie/grand-est-vers-fin-monopole-la-sncf-region-va-ouvrir-ter-la-concurrence_15028573.html
DOMAINE GÉOGRAPHIQUE	France
TYPE D'ÉTUDE	Dossier de presse
RÉSUMÉ ET PRINCIPAUX RÉSULTATS	
La Région Grand Est prépare l'ouverture à la concurrence de son réseau de trains régionaux, ce qui mettra fin au monopole de la SNCF dès 2021 qui facture 20 à 30% plus chers ses trains au kilomètre par rapport à son homologue allemand. La Région assure que les trains non estampillés SNCF circuleront sur son réseau dès 2021 sans toutefois préciser les lignes concernées. Mais il est facile d'imaginer que la concurrence privée sera intéressée par les lignes les plus rentables, comme Metz-Luxembourg ou Strasbourg-Mulhouse-Bâle. L'association des Régions de France a envoyé une série de propositions afin de préparer une loi sur l'ouverture des trains régionaux à la concurrence. De même, elle défend l'idée d'un titre de transport unique permettant d'aller d'un point à un autre d'une région indépendamment des moyens utilisés.	

TITRE	Hausse du trafic sur l'axe SNCF Nancy-Metz-Luxembourg : bientôt des trains et des quais plus longs?
AUTEURS	Nicolas Zaugra
SOURCE	https://actu.fr/grand-est/thionville_57672/hausse-traffic-sur-laxe-sncf-nancy-metz-luxembourg-bientot-trains-des-quais-plus-longs_15248502.html
DOMAINE GÉOGRAPHIQUE	France
TYPE D'ÉTUDE	Dossier de presse
RÉSUMÉ ET PRINCIPAUX RÉSULTATS	
La Région Grand Est a approuvé la signature d'une convention de financement pour la réalisation d'une étude relative à l'allongement de quais des gares françaises de l'axe Nancy-Metz-Thionville-Luxembourg qui est l'un des plus fréquentés du Grand Est (près de 12 000 voyageurs par jour). Selon le président de la Région, Jean Rottner, « allonger les quais sur la ligne vers Luxembourg permettrait de porter la capacité des trains de 630 à plus de 1 000 passagers », a-t-il annoncé aux élus du conseil régional. Cette mesure devrait être prise avant la prochaine ouverture à la concurrence du réseau TER. En parallèle, Luxembourg a lancé un grand chantier de modernisation et d'extension de la gare Luxembourg-Ville, se traduisant par une augmentation du nombre de quais et une modification du réseau de métro, d'ici 2021.	

TITRE	Signature de la convention d'exploitation Région Grand Est et SNCF Mobilités
AUTEURS	Région Grand Est y SNCF Mobilités
SOURCE	http://www.sncf.com/sncv1/ressources/dossier-presse_convention-ter-region-grand-est-et-sncf-mobilites.pdf
DOMAINE GÉOGRAPHIQUE	France
TYPE D'ÉTUDE	Dossier de presse
RÉSUMÉ ET PRINCIPAUX RÉSULTATS	
Convention d'exploitation des réseaux TER signée par la Région Grand Est et SNCF Mobilités. Le Grand Est est la première région à signer une convention de ce genre, dont l'engagement est pris pour 8 années pour favoriser la mobilité des usagers. Les principaux objectifs de cette convention sont de développer le transport transfrontalier et l'intermodalité. La Région souhaite fournir aux citoyens et usagers des transports collectifs, une information multimodale de qualité et une offre de transport maximale. Ce contrat représente un 12% de plus de trains (200 trains par jour) par rapport à 2015.	

TITRE	L'obligation de service public dans les transports de voyageurs par chemin de fer
AUTEURS	Juan José Montero Pascual
SOURCE	Revue du Droit de l'Union européenne
DOMAINE GÉOGRAPHIQUE	Espagne
TYPE D'ÉTUDE	Article
RÉSUMÉ ET PRINCIPAUX RÉSULTATS	
(2013) Les autorités européennes ont défini un régime systématique et détaillé en matière d'obligations de service public imposées aux entreprises ferroviaires (Règlement 1370/2007). Le régime général en matière de services d'intérêt économique général facilite l'interprétation du règlement. La réglementation espagnole en la matière, tant la réglementation transitoire de la LOTT et de la LES que celle prévue dans la loi relative au secteur ferroviaire, doivent être révisées pour se conformer pleinement à la réglementation communautaire. Plus encore, la libéralisation du secteur en juillet 2013 nécessite la définition d'une politique en matière de service public ferroviaire. L'incertitude augmente dans la mesure où la Commission a présenté ses propositions de révision du règlement 1370/2007 dans le cadre dudit Quatrième paquet ferroviaire.	

2.4 Rapports de l'autorité de régulation

TITRE	Conditions pour une expérimentation portant sur l'ouverture à la concurrence des services de transports ferroviaires régionaux de voyageurs
AUTEURS	Francis Grignon
SOURCE	http://www2.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Rapport_du_senateur_Francis_Grignon_sur_la_liberalisation_des_TER.pdf
DOMAINE GÉOGRAPHIQUE	France
TYPE D'ÉTUDE	Rapport du membre du Sénat
RÉSUMÉ ET PRINCIPAUX RÉSULTATS	
Ce rapport surgit suite au débat sur les conditions dont le Sénat doit commencer à se préparer pour l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaires de voyageurs en concertation avec les acteurs concernés et en envisagent les problématiques susceptibles d'être soulevées. La première expérimentation qui s'est avérée positive en rapport avec cette question, a été de donner aux régions davantage de liberté pour l'exercice de leurs compétences, chaque autorité décidant de son périmètre de compétences et le processus d'appel d'offres. Cette expérimentation a eu lieu de manière progressive tout en posant clairement les lois et les règlements et en respectant la structure tarifaire d'ensemble de la SNCF, ce qui laissa très peu de liberté en ce sens à chaque autorité. Chaque région doit apporter à la SNCF une contribution financière en contrepartie de l'exploitation de ces services. Le matériel roulant est en principe financé par la SNCF, mais à partir de l'année 2000 chaque région investit dans son propre matériel adapté à chaque besoin précis.	

TITRE	Projet communautaire de réforme des règles du transport ferroviaire en Europe (n° E-510)
AUTEURS	Sénat
SOURCE	https://www.senat.fr/rap/r95-331/r95-3314.html
DOMAINE GÉOGRAPHIQUE	France
TYPE D'ÉTUDE	Rapport du Sénat
RÉSUMÉ ET PRINCIPAUX RÉSULTATS	
Le secteur du transport ferroviaire est appelé à évoluer vers une concurrence accrue qui doit faciliter la réalisation d'un espace européen unifié et dont le principe a été accepté par tous les États membres. Ce secteur étant très différent des autres, une politique de concurrence adaptée au chemin de fer tenant compte de la concurrence entre modes de transports et la dimension sociale semble donc indispensable. Compte tenu des contraintes du secteur du transport ferroviaire, comme les investissements nécessaires, il est appelé à fonctionner pendant longtemps encore avec un nombre limité d'opérateurs. Dans ces conditions, la réalisation d'un espace européen unifié passe d'abord par des coopérations entre opérateurs, ce qui est susceptible d'entrer en contradiction avec le droit de la concurrence. Il est important de garder à l'esprit que l'objectif principal de l'Union européenne est le développement du transport ferroviaire et non le développement de la concurrence, il faut donc garantir qu'elle n'entrave pas la coopération entre les réseaux qui veulent développer leur offre entre pays européens. Les coopérations jouent aujourd'hui un rôle important et parmi les accords que la SNCF a passés avec des opérateurs étrangers on peut citer : la signature d'accords sur le partage des recettes et des coûts de l'exploitation d'Eurostar entre British Rail et la SNCB, la création d'un GEIE (groupement européen d'intérêt économique) avec la RENFE, les FS et les CFF ainsi que la création d'une société européenne appelée European Night Services qui se charge des trains de nuit circulant par le tunnel sous la Manche. Une politique de concurrence adaptée à la situation du transport ferroviaire s'impose car il subit la concurrence des autres modes de transport, ce qui est extrêmement difficile à soutenir dans la mesure où les conditions de concurrence présentent certains déséquilibres. Ces déséquilibres ont été discutés depuis longtemps par de nombreuses organisations syndicales. Les institutions communautaires ont pris conscience de ce problème et chaque année elles mettent en avant une série de propositions. Ces propositions sont publiées dans un livre vert qui ne contient aucune mesure normative, mais il	

invite à un débat et démontre la prise de conscience actuelle des déséquilibres existants.

TITRE	Décision n° 2017-008 du 1er février 2017 portant règlement du différend entre la Région Nouvelle-Aquitaine et SNCF Mobilités relatif aux prestations rendues dans les gares de voyageurs par SNCF Gares & Connexions
AUTEURS	ARAFER
SOURCE	http://www.arafer.fr/wp-content/uploads/2017/03/D%C3%A9cision-2017-008-du-1er-f%C3%A9vrier-2017-RDD-Nouvelle-Aquitaine-c-SNCF-Gares-et-Connexions-VERSION-PUBLIQUE-3.pdf
DOMAINE GÉOGRAPHIQUE	France
TYPE D'ÉTUDE	Rapport de l'autorité de régulation
RÉSUMÉ ET PRINCIPAUX RÉSULTATS	
Rapport sur le différend relatif à la tarification et aux conditions dans lesquelles sont fournies les prestations dans les gares de voyageurs entre la Région Nouvelle-Aquitaine, qui est l'autorité organisatrice des transports collectifs d'intérêt régional, et la SNCF en tant qu'exploitant, sur la convention conclue pour l'exploitation des services de transports ferroviaires régionaux de personnes. Lors de la signature de la convention, il a été convenu entre la SNCF et la Région d'intégrer un référentiel de qualité annuel pour l'ensemble des services, de se doter d'une comptabilité analytique garantissant la transparence financière et que le gestionnaire des gares devait revoir le coût d'immobilisation du capital retenu pour les prestations dans les gares de voyageurs. Les conditions n'étant pas remplies, la comptabilité analytique pour chaque périmètre de gestion des gares concernées a été exigée ainsi que des informations sur les surfaces sur lesquelles s'appuie le tarif des redevances et la fixation d'un taux de rémunérations. La loi pose le fait que l'autorité a fait un investissement et en ayant exprimé son opposition, des modifications peuvent être apportées tant au document de référence du réseau qu'à la tarification. En ce qui concerne l'attribution des contrats, le rapport souligne le cas d'un candidat s'estimant victime d'un préjudice de la part de l'administration. Dans ce cas, le contrat lui serait attribué automatiquement. L'Article L. 2122-11 du code des transports définit le candidat comme «une entreprise ferroviaire, un regroupement	

international d'entreprises ferroviaires ou toute autre personne ayant des raisons commerciales ou de service public d'acquérir des capacités de l'infrastructure». La région est une autorité organisatrice et peut être candidate. La qualité de candidat ne se limite pas à la formulation d'une demande de sillons auprès du gestionnaire d'infrastructure.

TITRE	Décision n° 2013-004 du 27 février 2013 portant sur les services de transport international de voyageurs comportant des dessertes intérieures
AUTEURS	ARAFER
SOURCE	http://www.arafer.fr/wp-content/uploads/2014/05/20130227_2013-004_Decision_Cabotage_Pub.pdf
DOMAINE GÉOGRAPHIQUE	France
TYPE D'ÉTUDE	Rapport de l'autorité de régulation
RÉSUMÉ ET PRINCIPAUX RÉSULTATS	
Rapport pour le fonctionnement des services de transport international de voyageurs comportant des dessertes intérieures, spécifiant la procédure de notification des entreprises ferroviaires aux autorités des territoires sur lesquels elles souhaitent exploiter un service international et le dossier qu'elles doivent constituer. Ce dossier doit inclure les horaires, les gares d'origine et de destination, la longueur de la plus grande desserte intérieure et celle du service internationale. Un test d'objet principal doit être fait dans le but d'assurer que ces services internationaux n'aient pas d'impact sur la desserte intérieure, mais qu'ils comportent seulement des arrêts sur le territoire national. De même, un test d'équilibre économique doit être réalisé pour déterminer si l'introduction de services internationaux compromet ou non l'équilibre économique d'un contrat de service public. L'autorité de transport vérifie l'équilibre économique sur des prévisions sur un horizon de 3 ans, période que doivent respecter les entreprises ferroviaires en analysant principalement les mailles horaires, la demande estimée, la tarification et les modèles de prévision de trafic. La méthodologie à suivre détermine que l'entreprise adresse les informations à l'autorité de transport. Celle-ci se livre à une analyse critique des données fournies par les parties prenantes, en particulier des prévisions de trafic et de chiffre d'affaires. En second lieu, elle effectue une analyse économique et si elle l'estime nécessaire, elle peut exiger d'autres données pour évaluer l'alternative à long terme. Finalement, l'autorité publie sa décision.	

TITRE	Rapport d'Activité Annuel 2014
AUTEURS	ARAFER
SOURCE	http://www.arafer.fr/wp-content/uploads/2015/07/rapport-annuel-2014-w.pdf
DOMAINE GÉOGRAPHIQUE	France
TYPE D'ÉTUDE	Rapport annuel de l'autorité de régulation
RÉSUMÉ ET PRINCIPAUX RÉSULTATS	
Le quatrième rapport que présente l'ARAFER s'inscrit dans un contexte législatif en profonde mutation pour le régulateur : une nouvelle réforme ferroviaire et un projet de loi élargissant les missions et les compétences des opérateurs ferroviaires. En janvier, le président de la SNCF propose un nouveau modèle de TER, en février on parle du 4ème. paquet ferroviaire et en décembre une convention de cabotage est signée entre Milan et Marseille. En 2014, les services internationaux fournis étaient les suivants : • Thalys: exploité par la SNCF, la SNCB et la DB • Aleo : exploité par la SNCF et la DB • Lyria : exploité par la SNCF et CFF • Elipsos: exploité par la SNCF et RENFE. En ce qui concerne le cabotage et conformément à la législation en vigueur depuis 2010, il faut vérifier que la desserte ferroviaire d'intérêt est internationale et que celle dans l'autre État membre reste accessoire. Il faut également vérifier qu'il ne remet pas en cause le bilan économique des OSP. L'ARAFER en tant que régulateur, s'est impliquée dans la coopération entre les régulateurs européens pour accompagner la mise en place de corridors européens de fret, qui sont réglementés depuis 2010. La figure 2 présente tous les itinéraires des corridors de fret passant par la France.	

TITRE	Concurrence ferroviaire en France
AUTEURS	SNCF
SOURCE	http://www.sncf.com/ressources/reports/131211_-_bilan_concurrence_2012_-_web_-_version_finale_-_fr.pdf
DOMAINE GÉOGRAPHIQUE	France
TYPE D'ÉTUDE	Rapport
RÉSUMÉ ET PRINCIPAUX RÉSULTATS	
Depuis longtemps, la route s'est affirmée comme le principal mode de transport de marchandises en France. Mais de 2008 à 2013 on a pu observer une croissance des opérateurs disposant d'un certificat de sécurité pour le transport de marchandises. La concurrence s'installe donc définitivement dans le transport de marchandises français. Malgré la crise économique où tous les modes de transport enregistrent une baisse de 2,9%, le transport de voyageurs par chemin de fer progresse de 0,4% depuis 2008. En ce qui concerne le transport de voyageurs en général, il a évolué différemment car il s'est maintenu stable, sauf les obligations de service public qui ont enregistré une croissance de 5,2%. Ce trafic a été favorablement influencé par la crise car les déplacements en voiture particulière se sont déplacés vers le transport ferroviaire suite aux fortes hausses du carburant. Dans le domaine international, le transport ferroviaire de voyageurs a augmenté comme dans le cas d'Eurostar, dont le trafic a passé en 2012 à près de 10 millions de voyageurs. Ce type de service dépend principalement de la coopération et des divers accords conclus entre les États concernés. La SNCF en tant qu'opérateur n'assure pas seulement des prestations mais elle contribue aussi à la croissance et au développement du système ferroviaire français. Elle dispose d'une Direction de la Circulation Ferroviaire qui garantit la transparence dans le secteur, des gares de voyageurs qui peuvent être utilisées par les différentes entreprises ferroviaires. Elle offre aussi tous les services nécessaires au transport de marchandises, ce qui permet aux petites entreprises du secteur de mener leurs activités sans avoir à acheter de matériel roulant.	

TITRE	Libéralisation du transport ferroviaire : quel modèle économique pour développer ses activités de transport ferroviaire régional en Europe ?
AUTEURS	Sia conseil
SOURCE	http://transport.sia-partners.com/wpfiles/2010/01/Etude-Sia-Conseil-Transport-Regional-Europe1.pdf
DOMAINE GÉOGRAPHIQUE	France
TYPE D'ÉTUDE	Rapport
RÉSUMÉ ET PRINCIPAUX RÉSULTATS	
En Europe, le transport de banlieue et régional a une importance cruciale car il représente 6,8 milliards de voyageurs par an. Il existe actuellement sur le marché une concurrence généralisée sur le réseau et un accès inscrit dans la loi mais qui n'est pas très effectif. Grâce aux OSP, l'ouverture à la concurrence du marché des transports ferroviaires constitue un premier pas, mais elle n'est pas encore décidée au niveau européen du moins pour le trafic domestique. Les principales régions (Allemagne et Royaume Uni) n'en sont qu'à leurs débuts, en permettant un libre accès effectif au marché. Dans le domaine économique, les OSP encadrent généralement les recettes unitaires que peuvent espérer les opérateurs. Ces recettes sont liées au volume du trafic suivant la formule : (Trafic global) x (part modale du fer) x (part de marché de l'opérateur). Pour estimer la demande, l'opérateur historique dispose d'un avantage car il dispose d'informations ou tout au moins d'une estimation des voyageurs passant par la ligne. S'il n'y en a pas, on peut utiliser des modèles gravitaires liant le trafic à la population des villes et au coût du transport. La part de cette demande qui pourra être captée par le chemin de fer dépend du positionnement vis-à-vis de la concurrence modale et de la voiture individuelle. Les restrictions d'accès et la tarification des stationnements dans chaque région jouent un rôle déterminant dans la demande de transport ferroviaire. Ainsi que les voyageurs qui, en principe, ne voyageaient pas commencent à le faire grâce à l'existence de moyens pour le faire. Un autre facteur à considérer dans les OSP est le transport par cabotage qui peut avoir une influence sur le nombre de voyageurs (bien que légalement elle ne l'exerce pas) et avoir des conséquences négatives sur le compte de résultat. La tarification est définie par l'autorité organisatrice, mais l'opérateur peut faire des recommandations et rendre ainsi l'offre plus attractive pour le voyageur. Un	

type de modèle de tarification consiste à diviser le voyageur selon la fréquence et le type d'utilisation du service.

TITRE	Audit des comptes de l'activité Intercités de SNCF mobilités dans le cadre de la préparation de la prochaine convention d'exploitation des trains d'équilibre du territoire (TET)
AUTEURS	Jean-François VERDIER, Christian ASSAILLY et David GENET
SOURCE	http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/164000460.pdf
DOMAINE GÉOGRAPHIQUE	France
TYPE D'ÉTUDE	Rapport d'audit
RÉSUMÉ ET PRINCIPAUX RÉSULTATS	
Ce rapport résulte de la demande faite par le ministère de l'économie et des finances exigeant un audit des comptes des services Intercités, réseau de transport ferroviaire exploité par la SNCF. Le modèle d'exploitation de la compagnie étant fragilisé, elle souffre d'une image dégradée auprès du public étant dotée d'un matériel roulant vétuste et son offre ne couvre pas les besoins en mobilité de la population. Cette étude est intéressante car les services Intercités couvrent aussi les voyages transfrontaliers dans le respect des règlements des pays concernés. Les services Intercités sont l'appellation commerciale des trains d'équilibre du territoire (TET) et entrent dans la catégorie de TER. Ce service est exploité par la SNCF par le biais d'une convention de trois ans signée avec l'autorité de transport. Ce service représente 9% de voyageurs et l'activité TET demeure une activité mineure au sein de la SNCF.	

TITRE	Transports collectifs transfrontaliers de voyageurs au sein des agglomérations transfrontalières.
AUTEURS	Ministère de l'Équipement, du Logement, des Transports, du Tourisme et de la Mer
SOURCE	http://temis.documentation.developpement-durable.gouv.fr/pj/16295/16295.pdf
DOMAINE GÉOGRAPHIQUE	France
TYPE D'ÉTUDE	Acte du séminaire
RÉSUMÉ ET PRINCIPAUX RÉSULTATS	
Acte du séminaire d'Hendaye où se sont réunis tous les acteurs des transports transfrontaliers (opérateurs, collectivités, etc.) afin de présenter l'état de la coopération transfrontalière. La SNCF exploite 23 liaisons transfrontalières et transporte la très grande majorité des usagers parmi les différents modes de transport (82%), le transport ferroviaire étant le plus rapide et le plus confortable. Ce transport est régi par la fiche UIC n° 471-1 qui aborde tous les aspects liés à l'exploitation transfrontalière. Les différents acteurs participant au séminaire ont expliqué chacune des liaisons transfrontalières dans lesquelles ils sont impliqués, comme le système intermodal Longwy/Luxembourg qui a fonctionné pendant 10 ans, avec une fréquentation de 560 personnes par jour en moyenne et qui a permis à SEMITUL (département des transports de Luxembourg), de tester ce type d'approche. Ce système souligne que l'intégration tarifaire, le niveau de service et la plateforme d'échange sont au coeur d'un service transfrontalier. Le développement ferroviaire transfrontalier des agglomérations entre les frontières française et suisse a mis en place depuis 2001 un groupe partenarial transfrontalier pour aborder les questions liées aux transports publics transfrontaliers et permettre ainsi leur développement. Ce développement ferroviaire est fondé sur la croissance économique du Canton de Genève et sur le grand nombre de déplacements de travailleurs provenant de France, dès lors, la problématique de déplacement au quotidien devenant plus forte.	

2.5 Études

TITRE	Guide des projets transfrontaliers
AUTEURS	Michel Delebarre
SOURCE	http://www.espaces-transfrontaliers.org/fileadmin/user_upload/documents/Documents_MOT/Etudes_Publications_MOT/GUIDE_DES_PROJETS_MOT_2010.pdf
DOMAINE GÉOGRAPHIQUE	France
TYPE D'ÉTUDE	Étude
RÉSUMÉ ET PRINCIPAUX RÉSULTATS	

Étude menée en faveur de la coopération transfrontalière, incluse dans des programmes européens de la Commission européenne, où la coopération transfrontalière ne s'analyse pas comme une compétence supplémentaire mais comme un mode d'exercice des compétences.

En ce qui concerne le cadre juridique international, les états impliqués dans la coopération transfrontalière peuvent s'appuyer sur trois bases juridiques pour formaliser leurs actions :

- Le Règlement (CE) n° 1082/2006 du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2006 relatif à un groupement européen de coopération territoriale (GECT)
- Les accords interétatiques définissant les modalités de coopération transfrontalière signés par la France avec les Etats riverains entre 1993 et 2002.
- Les droits internes s'appliquant aux collectivités et aux autorités locales de part et d'autre de la frontière.

La figure 3 présente tous les accords utilisés par les États frontaliers de la France.

Sur le plan national, il existe des conventions pour chacune des régions permettant d'annuler des contrats internationaux pour passer à la coopération régionale.

La commande publique peut être passée par le biais d'appels d'offres octroyant des concessions de travaux ou de service. Dans le cadre de la concession de service, c'est l'opérateur qui supporte les risques économiques. Des délégations de service public peuvent aussi être réalisées, dans ce cas-là une personne morale de droit public confie la gestion d'un service public dont elle est responsable à un délégataire privé.

En ce qui concerne les organes régulateurs, l'Association de l'agglomération transfrontalière de Longwy regroupe les administrations d'État françaises, belges et luxembourgeoises en vue de définir une politique commune d'aménagement du territoire. Elle se charge de limiter les entreprises privées et veille au respect de la transparence des comptes financiers.

TITRE	Les transports transfrontaliers de voyageurs
AUTEURS	Jacques Houbart
SOURCE	http://www.espaces-transfrontaliers.org/fileadmin/user_upload/documents/Documents_MOT/Cahiers/cahier6_fr.pdf
DOMAINE GÉOGRAPHIQUE	France
TYPE D'ÉTUDE	Étude
RÉSUMÉ ET PRINCIPAUX RÉSULTATS	
Les transports transfrontaliers de voyageurs se caractérisent par des flux de courte distance et principalement pour les déplacements de travailleurs. En ce qui concerne la part modale de ces transports, la voiture particulière est le principal mode de déplacement (95%), les transports collectifs représentant 5% où le train remporte 78% de ces voyageurs. Sept des onze régions frontalières françaises disposent de lignes ferroviaires transfrontalières. Au total 21 lignes transfrontalières et une fréquence de 30 allers/retours par jour. En ce qui concerne le cadre juridique, les régions concluaient des conventions à travers la SNCF avec les États impliqués, mais en juillet 2002 l'État français promeut un cadre juridique portant création de structures de coordination et de gestion des lignes transfrontalières. En 2006, était adopté le règlement OSP prévoyant une obligation de contractualisation et des compensations aux entreprises fournissant des services publics de voyageurs obligatoires mais non rentables. Il existe différents enjeux pour les voyages transfrontaliers, comme la faible articulation entre les projets de transport et l'aménagement du territoire ou la difficile articulation des niveaux de compétence de part et d'autre de la frontière. Ci-après quelques exemples de transports frontaliers en fonctionnement : • L'Eurométropole Lille franco-belge : il existe 2 lignes et l'une d'entre elles rejoint la capitale belge et le service est assuré par la SNBC avec la SNCF. • L'agglomération transfrontalière de Longwy : est un territoire trinational de 118 000 habitants, dont 56 000 en France, 36 000 au Luxembourg et 26 000 en Belgique. Il existe 2 lignes de transport ferroviaire et le service est assuré par la CFL qui est aussi l'autorité compétente. • L'agglomération franco-valdo-genevoise : avec un total de 730 000 habitants, l'agglomération enregistre un flux de plus de 20 000 fonctionnaires internationaux qui se déplacent constamment tous les jours. La part modale des transports collectifs représente donc un 20 %. La SNCF assure le service sur les 2 lignes ferroviaires existantes.	

- La frontière franco-italienne dans les Alpes du Sud : Les Alpes constituent une frontière naturelle qui n'est pas favorable aux transports collectifs, on ne recense donc que 2 lignes ferroviaires de proximité.

TITRE	Révision des services ferroviaires de voyageurs déclarés comme obligation de service public
AUTEURS	INECO
SOURCE	Ministerio de Fomento (Ministère de l'Équipement d'Espagne)
DOMAINE GÉOGRAPHIQUE	ESPAGNE
TYPE D'ÉTUDE	Étude
RÉSUMÉ ET PRINCIPAUX RÉSULTATS	
La présente étude a pour objet d'analyser les services ferroviaires déclarés comme obligation de service public par des accords du Conseil des ministres et, en étudiant les nouveaux services, elle vise à élaborer une nouvelle relation de services soumis à des obligations de service public, selon les critères établis précédemment. Les tâches à accomplir peuvent être ventilées comme suit : • Analyse des services de moyenne distance déclarés obligation de service public. • Services se caractérisant par une offre et une demande (longueur du trajet, temps de voyage, fréquence, circulations hebdomadaires, trains-km, places-km, voyageurs par jour, voyageurs par circulation, voyageurs-km, occupation). • Par ailleurs, détermination du ratio de couverture des coûts d'exploitation de chacun des services, ainsi que la mobilité récurrente de chacun d'eux. Elle inclut aussi les nouvelles liaisons proposées par les administrations régionales ou par l'opérateur qui ne sont pas encore considérées comme des obligations de service public, ainsi que les différentes modifications des services OSP existants. De même, cette étude fait des propositions d'action sur la base des données recueillies. À l'issue de cette analyse, une proposition de services ferroviaires soumis à des obligations de service public est présentée. L'étude comporte aussi une analyse des services ferroviaires de banlieue et leur bilan social.	

TITRE	Instruments juridiques au service des projets transfrontaliers
AUTEURS	Mission opérationnelle transfrontalière
SOURCE	
DOMAINE GÉOGRAPHIQUE	France
TYPE D'ÉTUDE	Étude
RÉSUMÉ ET PRINCIPAUX RÉSULTATS	
La Mission Opérationnelle Transfrontalière (MOT) est un organisme spécialisé dans l'information et l'appui au montage opérationnel de la coopération transfrontalière. Les séminaires organisés par la MOT ont été consacrés aux frontières françaises. Parmi les différents instruments juridiques existants se trouvent : • Conventions de coopération : il s'agit d'un engagement contractuel assumé par les administrations et les autorités pour mener à bien un projet. Parmi les conventions existantes se trouve le protocole d'accord Nice-Gênes signé en 2011 visant le développement économique basé sur la connexion ferroviaire entre d'autres points. • Groupement européen de coopération territoriale (GECT) : c'est une entité de droit public ou privé autonome. Le GECT Alzette-Beval a été créé en 2012 et il regroupe des communes françaises et luxembourgeoises. Le GECT Eurodistrict Saarmoselle franco-allemand a été créé en 2010 pour répondre à la nécessité de renforcer l'équipe technique.	

2.6 Législation du travail

Ce chapitre de révision de la législation du travail n'a pas été traduit car il s'agit d'une compilation d'extraits des textes législatifs des deux pays qui ont été repris directement dans la langue d'origine.

TÍTULO	Reglamento (CEE) N° 1191/69 del Consejo de 26 de Junio de 1969
AUTORES	CEE
FUENTE	Legislación
ÁMBITO GEOGRÁFICO	UE- Francia-España
TIPO DE ESTUDIO	Normativa laboral
RESUMEN Y PRINCIPALES RESULTADOS	
Reglamento (CEE) N° 1191/69 del Consejo de 26 de Junio de 1969, relativo a la acción de los Estados miembros en materia de obligaciones inherentes a la noción de servicio público en el sector del transporte por ferrocarril, por carretera y por vía navegable. Art. 1. 1. Los Estados miembros suprimirán las obligaciones inherentes a la noción de servicio público, definidas en el presente Reglamento e impuestas en el sector de los transportes por ferrocarril... 2. No obstante, las obligaciones podrán ser mantenidas en la medida en que sean indispensables para garantizar la provisión de suficientes servicios de transporte. Art. 2. 1. Se entenderá por obligaciones de servicio público, las obligaciones que, la empresa de transporte no asumiría o no lo haría en la misma medida ni en las mismas condiciones, si considerara su propio interés comercial. 2. Las obligaciones de servicio público, tal y como se definen en el apartado 1., incluirán la obligación de explotar, la obligación de transportar y la obligación tarifaria. Art. 3. 1. Cuando las autoridades competentes de los Estados miembros decidan el mantenimiento de la totalidad o de una parte de una obligación de servicio público,	

y varias soluciones garanticen, en condiciones análogas, la provisión de suficientes servicios de transporte, las autoridades competentes elegirán la que implique el menor costo para la colectividad.

2. La provisión de suficientes servicios de transporte se apreciará en función de:

3. a) El interés general.

b) Las posibilidades de recurrir a otras técnicas de transporte y la capacidad de éstas para satisfacer las necesidades de transporte consideradas.

c) Los precios y condiciones de transporte que puedan ser ofrecidos a los usuarios.

Art. 4.

1. Corresponderá a las empresas de transporte presentar a las autoridades competentes de los Estados miembros, solicitudes de supresión total o parcial de una obligación de servicio público, si esta obligación provocase desventajas económicas para tales empresas.

Art. 5.

1. Una obligación de explotar o de transportar se considerará que implica desventajas económicas cuando la disminución de las cargas que podría resultar de la supresión total o parcial de esta obligación, respecto de una prestación o de un conjunto de prestaciones sujetas a esta obligación, fuere superior a la disminución de los ingresos resultante de esta supresión.

Las desventajas económicas se determinarán sobre la base de un balance, actualizado si fuera necesario, de las desventajas económicas anuales constituidas por la diferencia entre la disminución de las cargas anuales y la disminución de los ingresos anuales resultante de la supresión de la obligación

TÍTULO	DIRECTIVA DEL CONSEJO de 12 de junio de 1989
AUTORES	CONSEJO EUROPEO
FUENTE	Legislación
ÁMBITO GEOGRÁFICO	UE- Francia-España
TIPO DE ESTUDIO	Normativa laboral
RESUMEN Y PRINCIPALES RESULTADOS	
DIRECTIVA DEL CONSEJO de 12 de junio de 1989, relativa a la aplicación de medidas para promover la mejora de la seguridad y la salud de los trabajadores en el trabajo. Art. 1. 1. El objeto de la presente Directiva es la aplicación de medidas para promover la mejora de la seguridad y de la salud de los trabajadores en el trabajo. Art. 2. 1. La presente Directiva se aplicará a todos los sectores de actividades, públicas o privadas (actividades industriales, agrícolas, comerciales, administrativas, de servicios, educativa, culturales, de ocio, etc). 2. La presente Directiva no será de aplicación cuando se opongan a ello de manera concluyente las particularidades inherentes a determinadas actividades específicas de la función pública, por ejemplo, en las fuerzas armadas o la policía, o a determinadas actividades específicas en los servicios de protección civil.	

TÍTULO	DIRECTIVA 2003/88/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 4 de noviembre de 2003
AUTORES	Unión Europea
FUENTE	Legislación
ÁMBITO GEOGRÁFICO	UE- Francia-España
TIPO DE ESTUDIO	Normativa laboral
RESUMEN Y PRINCIPALES RESULTADOS	
DIRECTIVA 2003/88/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 4 de noviembre de 2003, relativa a determinados aspectos de la ordenación del tiempo de trabajo. Art. 1. 1. La presente Directiva establece las disposiciones mínimas de seguridad y salud en materia de ordenación del tiempo de trabajo. 2. La presente Directiva se aplicará: a) A los períodos mínimos de descanso diario, de descanso semanal y de vacaciones anuales, así como a las pausas y a la duración máxima de trabajo semanal y b) A determinados aspectos del trabajo nocturno, del trabajo por turnos y del ritmo de trabajo. 3. La presente Directiva se aplicará a todos los sectores de actividad, privados y públicos, en el sentido del art. 2 de la Directiva 89/391/CEE, sin perjuicio de lo dispuesto en los arts. 14,17,18 y 19 de la presente Directiva.	

TÍTULO	DIRECTIVA 2005/47/CE DEL CONSEJO de 18 de julio de 2005 y Real Decreto 1579/2008, de 26 de septiembre, por el que se modifica el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre
AUTORES	Unión Europea
FUENTE	Legislación
ÁMBITO GEOGRÁFICO	UE- Francia-España
TIPO DE ESTUDIO	Normativa laboral
RESUMEN Y PRINCIPALES RESULTADOS	
DIRECTIVA 2005/47/CE DEL CONSEJO de 18 de julio de 2005, relativa al acuerdo entre la Comunidad de Ferrocarriles Europeos (CER) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (EFT) sobre determinados aspectos de las condiciones de trabajo de los trabajadores móviles que realizan servicios de interoperabilidad transfronteriza en el sector ferroviario. Art. 1. El objeto de la presente Directiva es aplicar el Acuerdo celebrado el 27 de enero de 2004 entre la Comunidad de Ferrocarriles Europeos, (CER) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte, (ETF) sobre determinados aspectos de las condiciones de trabajo de los trabajadores móviles que realizan servicios de interoperabilidad transfronteriza. Acuerdo Anexo. Cláusula 1. El presente Acuerdo se aplicará a los trabajadores móviles del ferrocarril que realicen servicios de interoperabilidad transfronteriza prestados por las empresas ferroviarias. La aplicación del presente acuerdo será facultativa en lo que respecta al tráfico de viajeros transfronterizo local y regional, al tráfico de mercancías transfronterizo que no supere los 15 km más allá de la frontera y al tráfico entre las estaciones fronterizas oficiales indicadas en la lista que figura en el anexo. La aplicación del presente Acuerdo también será facultativa en lo que respecta a los trenes de “relaciones transfronterizas” cuyo inicio y finalización tenga lugar en la infraestructura de un mismo Estado miembros y que utilicen la infraestructura de otro Estado miembro sin efectuar paradas, (ya que esto puede considerarse como una operación de transporte nacional).	

En lo que respecta a los trabajadores móviles que realicen servicios de interoperabilidad transfronteriza, la Directiva 93/104/CE no se aplicará en los aspectos para los que el presente Acuerdo incluya disposiciones más específicas.

(Referencia de transposición en España.- Real Decreto 1579/2008, de 26 de septiembre, por el que se modifica el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, y se regulan determinados aspectos de las condiciones de trabajo de los trabajadores móviles que realizan servicios de interoperabilidad transfronteriza en el sector del transporte ferroviario.- Se señala que la Directiva 2003/88/CE se sigue aplicando a los trabajadores móviles que realizan servicios de interoperabilidad transfronteriza, excepción hecha de las medidas más específicas contenidas en la Directiva 2005/47/CE y en el Acuerdo que figura anexo a la misma).

TÍTULO	DIRECTIVA 2007/59/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO DE 23 DE OCTUBRE DE 2007 Orden FOM/679/2015, de 9 de abril, por la que se modifica la Orden FOM/2872/2010, de 5 de noviembre Real Decreto 810/2007, de 22 de junio, por el que se aprueba el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de interés General
AUTORES	Unión Europea
FUENTE	Legislación
ÁMBITO GEOGRÁFICO	UE- Francia-España
TIPO DE ESTUDIO	Normativa laboral
RESUMEN Y PRINCIPALES RESULTADOS	
DIRECTIVA 2007/59/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO DE 23 DE OCTUBRE DE 2007, SOBRE LA CERTIFICACIÓN DE MAQUINISTAS DE LOCOMOTORAS Y TRENES EN EL SISTEMA FERROVIARIO DE LA COMUNIDAD. ART. 1. La presente Directiva establece las condiciones y procedimientos para la certificación de los maquinistas de locomotoras y trenes que circulan por el sistema ferroviario de la Comunidad. Fija también las tareas que incumben a las autoridades competentes de los Estados miembros, los maquinistas y otras partes del sector, en particular las empresas ferroviarias, los administradores de infraestructuras y los centros de formación. ART. 2. 1. La presente Directiva se aplica a los maquinistas que conducen locomotoras y trenes en el sistema ferroviario de la Comunidad por cuenta de una empresa ferroviaria que esté obligada a poseer un certificado de seguridad, o de un administrador de infraestructuras que deba poseer una autorización de seguridad. 2. Los Estados miembros no impedirán, sobre la base de disposiciones nacionales relativas a otro tipo de personal a bordo de los trenes de mercancías, la circulación transfronteriza de trenes de mercancías ni que estos trenes efectúen transportes nacionales en su territorio. ART. 4. 1. Todo maquinista poseerá la aptitud y cualificaciones necesarias para conducir trenes, siendo titular de la siguiente documentación:	

a) Una licencia que demuestre que el maquinista reúne las condiciones mínimas establecidas en cuanto a requisitos médicos, escolaridad básica y competencias profesionales generales.....

b) Uno o más certificados en los que se consignarán las infraestructuras por las que el titular está autorizado a conducir y se indicará el material rodante que tiene permitido utilizar.....

2. No obstante, no se aplicará el requisito de ser titular de un certificado para una parte determinada de la infraestructura en los casos excepcionales enumerados a continuación, siempre que un maquinista que posea el certificado válido requerido para la infraestructura de que se trate se encuentre situado junto al maquinista durante la conducción:

a) Alteración del servicio ferroviario...

b) Servicios excepcionales de carácter único que utilicen trenes históricos.

c) Servicios de mercancía excepcionales de carácter único, siempre que haya sido autorizado por el administrador de infraestructuras.

d) Para la entrega o demostración de un tren o una locomotora nuevos.

e) A efectos de formación y examen de maquinistas.

Art. 6.

1. La licencia será propiedad de su titular...

2. El certificado será expedido por la empresa ferroviaria o por el administrador de infraestructuras que emplee o contrate al maquinista. El certificado será propiedad de la empresa o administración que lo expida...

Art. 7.

1. La licencia será válida en todo el territorio de la Comunidad.

2. El certificado será válido solamente en aquellas infraestructuras y material rodante que se indiquen en el mismo.

Art. 8.

Los documentos de certificación de los maquinistas de un tercer país que operen exclusivamente en los tramos de cruce de fronteras del sistema ferroviario de un Estado miembro podrán ser reconocidos por dicho Estado miembro en virtud de acuerdos bilaterales con el tercer país del que se trate.

Art. 10.

Los Estados miembros establecerán la edad mínima que ha de tener el solicitante de una licencia, la cual será, al menos, de 20 años. No obstante, el Estado miembro podrá expedir licencias a solicitantes de, como mínimo, 18 años de edad,

aunque en este caso la validez de las mismas quedará circunscrita al territorio del Estado miembro emisor.

Art.16.

1. Para que la licencia siga siendo válida, el titular deberá someterse a exámenes o controles periódicos sobre los requisitos establecidos en el art. 11, apartados 2 y 3.

Art. 30.

Sin perjuicio de otras sanciones o procedimientos establecidos por la presente Directiva, los Estados miembros determinarán el régimen de sanciones aplicable a las infracciones de las disposiciones nacionales adoptadas en aplicación de la presente Directiva...

(Orden FOM/679/2015, de 9 de abril, por la que se modifica la Orden FOM/2872/2010, de 5 de noviembre, por la que se determinan las condiciones para la obtención de los títulos habilitantes que permiten el ejercicio de las funciones del personal ferroviario relacionadas con la seguridad en la circulación, así como el régimen de los centros homologados de formación y de los de reconocimiento médico de dicho personal.- Dichas disposiciones incorporan al ordenamiento interno español la Directiva 2007/59/CE y se adaptándose a la Directiva 2014/82/UE).

(Real Decreto 810/2007, de 22 de junio, por el que se aprueba el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de interés General. Transposición.- La Directiva 2004/49/CE, de 29 de abril de 2004, sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios, que modifica la Directiva 95/18/CE del Consejo, sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias y la Directiva 2001/14/CE, relativa a la adjudicación de capacidad de la infraestructura ferroviaria. Se definen unos principios comunes de gestión, regulación y supervisión de la seguridad ferroviaria, obligando a cada Estado miembro al establecimiento de una autoridad responsable en materia de seguridad en la circulación ferroviaria y de un organismo de investigación de accidentes e incidentes. Además, dispone la necesaria obtención, para el ejercicio de la actividad, de una autorización de seguridad, por los administradores de la infraestructura ferroviaria y del correspondiente certificado de seguridad, por las empresas ferroviarias.

TÍTULO	REGLAMENTO (CE) nº 1370/2007 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO DE 23 DE OCTUBRE DE 2007, SOBRE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR FERROCARRIL Y CARRETERA Y POR EL QUE SE DEROGAN LOS REGLAMENTOS (CEE) Nº 1191/69 Y (CEE) 107/70 DEL CONSEJO.
AUTORES	Unión Europea
FUENTE	Legislación
ÁMBITO GEOGRÁFICO	UE- Francia-España
TIPO DE ESTUDIO	Normativa laboral
RESUMEN Y PRINCIPALES RESULTADOS	
REGLAMENTO (CE) nº 1370/2007 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO DE 23 DE OCTUBRE DE 2007, SOBRE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR FERROCARRIL Y CARRETERA Y POR EL QUE SE DEROGAN LOS REGLAMENTOS (CEE) Nº 1191/69 Y (CEE) 107/70 DEL CONSEJO. (2) El artículo 86, apartado 2, del tratado dispone que las empresas responsables de la gestión de servicios de interés económico general quedan sometidas a las normas del Tratado, especialmente las de competencia, en la medida en que la aplicación de dichas normas no les impida, de hecho o de Derecho, el cumplimiento de su misión específica. (5) Actualmente, numerosos servicios de transporte terrestre de viajeros que constituyen una necesidad en términos de interés económico general no presentan posibilidades de explotación comercial. Las autoridades competentes de los Estados miembros deben tener la facultad de intervenir para asegurar la prestación de esos servicios. Entre los mecanismos que pueden utilizar para garantizar que se presten los servicios públicos de transporte de viajeros se encuentran: la adjudicación de derechos exclusivos a los operadores de servicio público, la concesión de una compensación financiera a los mismos y el establecimiento de reglas generales de explotación de los transportes públicos aplicables a todos los operadores. Si los Estados miembros, de acuerdo con lo dispuesto en el presente Reglamento, optan por excluir determinadas normas generales de su ámbito de aplicación, se debe aplicar el régimen de ayudas estatales. (6) Numerosos Estados miembros han promulgado leyes sobre la concesión de derechos exclusivos y la adjudicación de contratos de servicio público....El Reglamento (CEE) nº 1191/69 del Consejo, de 26 de junio de 1969, relativo a la acción de los Estados miembros en materia de obligaciones inherentes a la noción de servicio público en el sector de los transportes por ferrocarril..., no trata del modo en que deben adjudicarse en la Comunidad los contratos de servicio público	

ni, en particular, de las circunstancias en que estos deben someterse a licitación. Procede por tanto actualizar el marco jurídico comunitario.

(9)...es indispensable, cuando se otorguen compensaciones o derechos exclusivos, definir en un contrato de servicio público entre la autoridad competente y el operador de servicio público elegido tanto la naturaleza de las obligaciones de servicio público como la retribución acordada.

(11)...transporte de mercancías...A los tres años de la entrada en vigor del presente Reglamento, la organización de los servicios de transporte de mercancías debe ajustarse,...a los principios generales del Tratado.

(12)...es irrelevante que los servicios públicos de transporte de viajeros sean explotados por empresas públicas o privadas

(13) Algunos servicios, a menudo vinculados a una infraestructura específica, se explotan esencialmente por su interés histórico o su finalidad turística. Habida cuenta de que esas operaciones tienen un objetivo ajeno a la prestación de servicios públicos de transporte de viajeros, no deben quedar sujetas a las reglas y procedimientos aplicables a las exigencias de servicio público.

(14) Cuando las autoridades competentes sean responsables de la organización de la red de transporte público, esa organización puede incluir, además de la prestación efectiva del servicio de transporte, toda una serie de actividades y funciones que las autoridades competentes deben tener la libertad de realizar por sí mismas o de confiar, total o parcialmente, a un tercero.

(15) ...Con el fin de distorsionar lo menos posible el juego de competencia y mantener al mismo tiempo la calidad de los servicios, los contratos de servicio público deben ser de duración limitada.

(16) Cuando la celebración de un contrato de servicio público pueda suponer un cambio de operador de servicio público, las autoridades competentes deben estar facultadas para solicitar al operador de servicio público elegido que aplique las disposiciones de la Directiva 2001/23/CE del Consejo, de 12 de marzo de 2001, sobre la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros relativas al mantenimiento de los derechos de los trabajadores en caso de traspasos de empresas, de centros de actividad o de partes de empresas o de centros de actividad.

(17) ...Al fin de asegurar la transparencia y nos términos comparables de competencia entre los operadores, así como de advertir el riesgo de dumping social, las autoridades competentes deben ser libres de imponer normas de calidad específicas en materia social y de servicios.

(18) Con sujeción a las disposiciones correspondientes de la legislación nacional, cualquier entidad local o, en ausencia de la misma, cualquier autoridad nacional puede optar por prestar ella misma servicios públicos de transporte de viajeros en su territorio, o bien por confiarlos sin licitación a un operador interno.

(20) Cuando una autoridad pública decide confiar una misión de servicio de interés general a un tercero, debe elegir el operador de servicio público en cumplimiento

del Derecho comunitario sobre contratación pública y concesiones, conforme a lo establecido en los artículos 43 a 49 del Tratado y a los principios de transparencia e igualdad de trato.

(26) En el caso de los servicios públicos, el presente Reglamento permite que cada autoridad competente escoja, en el ámbito de un contrato de servicio público, su operador de servicio público de transporte de viajeros. Atendiendo a la diversidad de organización territorial de los Estados miembros en esta materia, se justifica permitir que las autoridades competentes adjudiquen directamente los contratos de servicio público de transporte por ferrocarril.

(27) La compensación concedida por las autoridades competentes para cubrir los costes ocasionados por la ejecución de las obligaciones de servicio público debe calcularse de un modo tal que no sea excesiva. Cuando una autoridad competente proponga adjudicar un contrato de servicio público sin licitación, debe también respetar una serie de normas detalladas que aseguren que el importe de las compensaciones es adecuado y reflejen el afán de otorgar eficacia y calidad a los servicios.

(30) Los contratos de servicio público adjudicados directamente deben estar sujetos a una mayor transparencia.

(33) En los apartados 87 a 95 de su sentencia de 24 de julio de 2003 en el asunto C-280, Altmark Trans GmbH, el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas indicó que las compensaciones de servicio público no constituyen ventajas en el sentido del artículo 87 del Tratado, siempre y cuando se cumplan cuatro criterios cumulativos. Cuando no se cumplan esos criterios, pero se cumplan los criterios generales de aplicabilidad del artículo 87, apartado 1, del Tratado, las compensaciones de servicio público constituyen ayudas estatales y están sujetas a los artículos 73, 86, 87 y 88 del Tratado.

Art. 1.2.

El presente Reglamento se aplicará a la explotación nacional e internacional de servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y otros modos ferroviarios y por carretera, a excepción de los servicios que se exploten esencialmente por su interés histórico o su finalidad turística.....

Art. 3.1.

Cuando una autoridad competente decida conceder al operador de su elección un derecho exclusivo o una compensación o ambas cosas, cualquiera que sea su naturaleza, en contrapartida por la ejecución de obligaciones de servicio público, deberá hacerlo en el marco de un contrato de servicio público.

Art. 4.1.

En los contratos de servicio público y en las reglas generales se deberán:

- a) Definir claramente las obligaciones de servicio público que el operador de servicio público debe ejecutar, y los territorios correspondientes.

- b) Establecer por anticipado, de modo objeto y transparente:
- i) Los parámetros sobre cuya base ha de calcularse la compensación, si procede, y
 - ii) La naturaleza y el alcance de cualesquiera derechos exclusivos.
- 4.3. La duración de los contratos de servicio público será limitada y no podrá superar....15 años para los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril u otros modos ferroviarios. La duración de los contratos de servicio público relativos a diversos modos de transporte se limitará a 15 años si los transportes por ferrocarril u otros modos ferroviarios representan más del 50% del valor de los servicios en cuestión.
- 4.4. En caso necesario y, habida cuenta de las condiciones de amortización de los activos, la duración del contrato de servicio público podrá prolongarse durante, como máximo, la mitad del período original si el operador de servicio público aporta elementos del activo que sean a la vez significativos en relación la totalidad de los activos necesarios para prestar los servicios de transporte de viajeros objeto del contrato de servicio público y que estén relacionados predominantemente con estos.
- 5.2. Salvo que lo prohíba el Derecho nacional, cualquier autoridad local competente (independientemente de que sea una autoridad individual o una agrupación de autoridades que prestan servicios públicos integrados de transporte de viajeros) podrá optar por prestar ella misma servicios públicos de transporte de viajeros o por adjudicar directamente contratos de servicio público a una entidad jurídicamente independientemente sobre la que la autoridad local competente (o, en el caso de una agrupación de autoridades, al menos una autoridad local competente) ejerce un control análogo al que se ejerce sobre sus propios servicios.

TÍTULO	DIRECTIVA 2014/67/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 15 de mayo de 2014 relativa a la garantía de cumplimiento de la Directiva 96/71/CE, sobre el desplazamiento de trabajadores efectuado en el marco de una prestación de servicios, y por la que se modifica el Reglamento (UE) no 1024/2012 relativo a la cooperación administrativa a través del Sistema de Información del Mercado Interior («Reglamento IMI»)
AUTORES	Unión Europea
FUENTE	Legislación
ÁMBITO GEOGRÁFICO	UE- Francia-España
TIPO DE ESTUDIO	Normativa laboral
RESUMEN Y PRINCIPALES RESULTADOS	
Considerando lo siguiente: (1) La libertad de circulación de los trabajadores, la libertad de establecimiento y la libre prestación de servicios son principios fundamentales del mercado interior de la Unión que están consagrados en el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE). La Unión profundiza en la aplicación de esos principios con el fin de garantizar la igualdad de condiciones para todas las empresas y el respeto de los derechos de los trabajadores. (2) La libre prestación de servicios incluye el derecho de las empresas a prestar sus servicios en otro Estado miembro, al que pueden desplazar temporalmente a sus propios trabajadores a fin de que presten allí esos servicios. Para desplazar a los trabajadores es necesario diferenciar la libre prestación de servicios de la libre circulación de los trabajadores, que otorga a todos los ciudadanos el derecho a desplazarse libremente a otro Estado miembro para trabajar y residir allí con ese propósito, y los protege contra la discriminación en cuanto a empleo, remuneración y otras condiciones laborales con respecto a los nacionales de ese Estado miembro. (3) Con respecto a los trabajadores desplazados temporalmente para trabajar prestando servicios en un Estado miembro distinto de aquel en el que desarrollan habitualmente su actividad, la Directiva 96/71/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (4), establece un conjunto fundamental de condiciones de empleo bien definidas que el prestador de servicios debe cumplir en el Estado miembro donde tiene lugar el desplazamiento, para garantizar una protección mínima a los trabajadores desplazados afectados. (4) Todas las medidas aplicadas con arreglo a la presente Directiva deben estar justificadas y ser proporcionadas, de modo que no se generen cargas administrativas ni se limite el potencial de las empresas, especialmente las pequeñas y medianas empresas (PYME), para crear nuevos puestos de trabajo, a la vez que se protege a los trabajadores desplazados. (5) A fin de garantizar el cumplimiento de la Directiva 96/71/CE sin imponer una carga administrativa innecesaria a los prestadores de servicios, es fundamental considerar como indicativos y no exhaustivos los elementos fácticos a que se refieren las disposiciones de la misma sobre la identificación de los desplazamientos reales y la prevención de abusos y elusiones. En particular, no debe exigirse que concurren todos los elementos en todos los casos de desplazamiento. 28.5.2014 L 159/11 Diario Oficial de la Unión Europea ES (1)DO C	

351 de 15.11.2012, p. 61. (2) DO C 17 de 19.1.2013, p. 67. (3) Posición del Parlamento Europeo de 16 de abril de 2014 (no publicada aún en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de 13 de mayo de 2014. (4) Directiva 96/71/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 1996, sobre el desplazamiento de trabajadores efectuado en el marco de una prestación de servicios (DO L 18 de 21.1.1997, p. 1). (6) No obstante el hecho de que la evaluación de los elementos fácticos indicativos deba adaptarse a cada caso específico y tener en cuenta las características específicas de la situación, las situaciones que presenten los mismos elementos fácticos no deben ser objeto de una evaluación o apreciación jurídica distinta por parte de las autoridades competentes de distintos Estados miembros. (7) Para impedir, evitar y combatir cualquier abuso o cualquier elusión de las normas aplicables por parte de las empresas que sacan un provecho indebido o fraudulento de la libre prestación de servicios consagrada en el TFUE o por la aplicación de la Directiva 96/71/CE, conviene mejorar la implementación y el seguimiento del concepto de desplazamiento, así como introducir, a escala de la Unión, elementos más uniformes, que faciliten una interpretación común. (8) Por tanto, es preciso que la autoridad competente del Estado miembro de acogida y, en su caso, en estrecha cooperación con el Estado miembro de establecimiento, estudie los elementos fácticos constitutivos que caracterizan la temporalidad inherente al concepto de desplazamiento, así como el requisito de que el empleador debe estar auténticamente establecido en el Estado miembro desde el que tiene lugar el desplazamiento. (9) Al analizar la volumen de negocios de una empresa en el Estado miembro de establecimiento al objeto de determinar si esa empresa realiza verdaderamente actividades sustantivas y no puramente de gestión interna o administrativas, las autoridades competentes deben tener en cuenta las diferencias de poder adquisitivo de las monedas. (10) Los elementos de la presente Directiva en relación con la implementación y el seguimiento del desplazamiento también pueden ayudar a las autoridades competentes a identificar a los trabajadores que estén declarados falsamente como autónomos. Con arreglo a la Directiva 96/71/CE, el concepto pertinente de trabajador es el que sea aplicable conforme al Derecho del Estado miembro en cuyo territorio está desplazado el trabajador. Una mayor aclaración y un mejor seguimiento del desplazamiento por parte de las autoridades competentes potenciaría la seguridad jurídica y aportaría una herramienta útil para contribuir a luchar contra los falsos autónomos con eficacia y para garantizar que no se declare falsamente como autónomos a los trabajadores desplazados, ayudando así a impedir, evitar y combatir la elusión de las normas aplicables. (11) Cuando no exista una situación de desplazamiento real y surja un conflicto de leyes, deben tenerse debidamente en cuenta las disposiciones del Reglamento (CE) no 593/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (1) («Roma I») o del Convenio de Roma (2), dirigidas a garantizar que los trabajadores no se vean privados de la protección que les proporcionen disposiciones que no puedan excluirse mediante acuerdo o que solo puedan excluirse en su beneficio. Los Estados miembros deben asegurar que se dicten las disposiciones oportunas para que los trabajadores que no estén realmente desplazados gocen de la protección adecuada. (12) La falta de certificado relativo a la legislación aplicable en materia de seguridad social que contempla el Reglamento (CE) no 883/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo (3) puede ser un indicio de que la situación no debe caracterizarse como un desplazamiento temporal a un Estado miembro distinto de aquel en el que el trabajador de que se trate trabaja habitualmente en el marco de la prestación de servicios. (13) Como ocurre con la Directiva 96/71/CE, la presente Directiva no debe ser óbice para la aplicación del Reglamento (CE) no 883/2004 y del Reglamento (CE) no 987/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo (4). (14) El TFUE reconoce explícitamente el respeto de la diversidad de sistemas

nacionales de relaciones laborales y la autonomía de los interlocutores sociales. (15) En muchos Estados miembros, los interlocutores sociales desempeñan un papel importante en el contexto del desplazamiento de trabajadores para la prestación de servicios, pues pueden determinar, de acuerdo con el Derecho y las prácticas nacionales, los distintos niveles, alternativa o simultáneamente, de las cuantías de salario mínimo aplicables. Los interlocutores sociales deben comunicar dichas cuantías y facilitar información al respecto. 28.5.2014 L 159/12 Diario Oficial de la Unión Europea ES (1) Reglamento (CE) no 593/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales (Roma I) (DO L 177 de 4.7.2008, p. 6). (2) Convenio de Roma, de 19 de junio de 1980, sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales (80/934/CEE) (DO L 266 de 9.10.1980, p. 1). (3) Reglamento (CE) no 883/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre la coordinación de los sistemas de seguridad social (DO L 166 de 30.4.2004, p. 1). (4) Reglamento (CE) no 987/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre de 2009, por el que se adoptan las normas de aplicación del Reglamento (CE) no 883/2004, sobre la coordinación de los sistemas de seguridad social (DO L 284 de 30.10.2009, p. 1). (16) Una implementación y unas garantías de cumplimiento adecuadas y eficaces son elementos clave para la protección de los derechos de los trabajadores desplazados y para garantizar la igualdad de condiciones para los prestadores de servicios, mientras que si el cumplimiento no se garantiza adecuadamente se debilita la eficacia de las disposiciones de la Unión aplicables en este ámbito. Por eso es esencial que la Comisión y los Estados miembros y, cuando corresponda, las autoridades regionales y locales cooperen estrechamente, sin olvidar el importante papel de las inspecciones de trabajo y de los interlocutores sociales a este respecto. También son esenciales a este respecto la confianza mutua, el espíritu de cooperación, el diálogo continuo y el entendimiento recíproco. (17) Para garantizar el cumplimiento de la Directiva 96/71/CE y de la presente Directiva es esencial que en los Estados miembros existan procedimientos de control eficaces y, por ello, deben establecerse en toda la Unión. (18) Las dificultades existentes para acceder a la información sobre las condiciones de empleo son, muy a menudo, el motivo por el cual los prestadores de servicios no aplican las normas vigentes. Por consiguiente, los Estados miembros deben velar por que dicha información esté públicamente disponible, sea gratuita y se facilite un acceso efectivo a la misma, no solo a los prestadores de servicios de otros Estados miembros, sino también a los trabajadores desplazados afectados. (19) Cuando las condiciones de empleo se especifiquen en convenios colectivos declarados de aplicación universal, los Estados miembros, respetando la autonomía de los interlocutores sociales, deben asegurarse de que dichos convenios están a disposición del público general de forma accesible y transparente. (20) Con objeto de mejorar la accesibilidad de la información, debe establecerse una única fuente de información en los Estados miembros. Cada Estado miembro debe disponer la creación de un sitio web oficial único a escala nacional, de acuerdo con las normas de accesibilidad en la web, así como otros canales de comunicación adecuados. Dicho sitio web oficial único a escala nacional debe adoptar, como mínimo, la forma de portal web, y debe servir de puerta o punto principal de entrada y facilitar de forma clara y precisa enlaces a las fuentes de información pertinentes e indicaciones breves sobre el contenido de los sitios de internet y los enlaces mencionados. Tales sitios web deben incluir, en particular, los establecidos conforme a la legislación de la Unión con el fin de promover la actividad empresarial y de desarrollar la prestación de servicios transfronterizos. Los Estados miembros de acogida deben facilitar información sobre los períodos que establezca su Derecho interno durante los cuales los prestadores de servicios tengan que retener documentos tras el período

de desplazamiento. (21) Los trabajadores desplazados deben tener derecho a que el Estado miembro de acogida les facilite información general sobre el Derecho y las prácticas nacionales que les son aplicables. (22) La cooperación administrativa y la asistencia mutua entre los Estados miembros deben cumplir las normas relativas a la protección de los datos personales previstas en la Directiva 95/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (1) y las disposiciones nacionales en materia de protección de datos por las que se transpone la legislación de la Unión. En lo que respecta a la cooperación administrativa a través del Sistema de Información del Mercado Interior (IMI), debe cumplirse también lo dispuesto en el Reglamento (CE) no 45/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo (2) y el Reglamento (UE) no 1024/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo (3). (23) A fin de garantizar la correcta aplicación y de hacer un seguimiento del cumplimiento de las normas esenciales sobre las condiciones de empleo que deben respetarse en relación con los trabajadores desplazados, los Estados miembros deben aplicar únicamente determinadas formalidades administrativas y medidas de control a las empresas que desplacen trabajadores en el marco de una prestación de servicios. Con arreglo a la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, tales requisitos y medidas pueden estar justificado por razones imperiosas de interés general, entre ellas la protección eficaz de los derechos de los trabajadores, siempre que sean adecuados para garantizar la consecución del objetivo perseguido y que no excedan de lo que es necesario para alcanzarlo. Tales requisitos y medidas solo pueden imponerse si las autoridades competentes no pueden desempeñar eficazmente sus tareas de supervisión sin la información solicitada o en caso de que unas medidas menos restrictivas no garanticen la consecución de los objetivos de las medidas de control nacionales que se consideren necesarias. 28.5.2014 L 159/13 Diario Oficial de la Unión Europea ES (1) Directiva 95/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de octubre de 1995, relativa a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos (DO L 281 de 23.11.1995, p. 31). (2) Reglamento (CE) no 45/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de diciembre de 2000, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales por las instituciones y los organismos comunitarios y a la libre circulación de estos datos (DO L 8 de 12.1.2001, p. 1). (3) Reglamento (UE) no 1024/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2012, relativo a la cooperación administrativa a través del Sistema de Información del Mercado Interior y por el que se deroga la Decisión 2008/49/CE de la Comisión («Reglamento IMI») (DO L 316 de 14.11.2012, p. 1). (24) El prestador de servicios debe asegurar que las autoridades competentes puedan verificar durante todo el período de desplazamiento la identidad de los trabajadores desplazados incluidos en la declaración efectuada por él mismo para permitir los controles materiales en el lugar de trabajo. (25) El prestador de servicios establecido en otro Estado miembro debe informar, sin demora injustificada, a las autoridades competentes en el Estado miembro de acogida sobre cualquier cambio importante en la información incluida en la declaración efectuada por el prestador de servicios, a fin de que puedan practicarse controles materiales en el lugar de trabajo. (26) La obligación de comunicar a la Comisión los requisitos administrativos y las medidas de control no debe constituir un proceso de autorización ex ante. (27) Para garantizar una aplicación mejor y más uniforme de la Directiva 96/71/CE y hacer que se cumpla en la práctica, así como para reducir en lo posible las diferencias en el grado de aplicación y de cumplimiento en toda la Unión, los Estados miembros deben garantizar que se lleven a cabo en su territorio inspecciones eficaces y adecuadas, contribuyendo así a, entre otras cosas, la lucha contra el trabajo no declarado en el contexto del desplazamiento, teniendo también

en cuenta otras iniciativas legales destinadas a abordar mejor esta cuestión. (28) Los Estados miembros deben facilitar a la empresa objeto de inspección, cuando proceda, y de conformidad con su normativa y prácticas nacionales, un documento posterior a la inspección o al control que incluya toda la información pertinente. (29) Los Estados miembros deben garantizar que se disponga de personal suficiente con las competencias y cualificaciones necesarias para realizar inspecciones con eficacia y para responder sin retrasos indebidos a las peticiones de información del Estado miembro de acogida o del Estado miembro de establecimiento contempladas por la presente Directiva. (30) Las inspecciones de trabajo, los interlocutores sociales y otros organismos de seguimiento tienen una importancia primordial a este respecto y deben seguir desempeñando un papel crucial. (31) A fin de abordar con flexibilidad la diversidad de mercados de trabajo y de sistemas de relaciones laborales, los interlocutores sociales u otros agentes u organismos pueden excepcionalmente encargarse del seguimiento de las condiciones de empleo de los trabajadores desplazados, a condición de que ofrezcan a las personas afectadas un grado de protección equivalente y de que realicen su actividad de seguimiento de una forma no discriminatoria y objetiva. (32) Las autoridades de inspección y otros organismos de seguimiento y garantía de cumplimiento pertinentes de los Estados miembros deben recurrir a la cooperación y al intercambio de información establecidos en la normativa aplicable, a fin de verificar si se han respetado las normas aplicables a los trabajadores desplazados. (33) Se anima especialmente a los Estados miembros a que adopten un enfoque más integrado de las inspecciones de trabajo. Igualmente debe estudiarse la necesidad de desarrollar normas comunes para establecer métodos y prácticas comparables y estándares mínimos a escala de la Unión. No obstante, el desarrollo de unas normas comunes no debe socavar los esfuerzos emprendidos por los Estados miembros para luchar eficazmente contra el trabajo no declarado. (34) Para facilitar el cumplimiento de la Directiva 96/71/CE y garantizar una aplicación más eficaz de la misma, deben existir mecanismos eficaces de reclamación por medio de los cuales los trabajadores desplazados puedan presentar reclamaciones o iniciar acciones procesales, ya sea directamente, con su aprobación, o a través de terceros designados al respecto, como son sindicatos u otras asociaciones, así como instituciones comunes de los interlocutores sociales. Esto se entiende sin perjuicio de las normas procesales nacionales en materia de representación y defensa ante los tribunales y de las competencias y demás derechos que los sindicatos y otros representantes de los trabajadores tengan con arreglo al Derecho y las prácticas nacionales. (35) Para garantizar la correcta remuneración del trabajador desplazado, los complementos específicos por desplazamiento, siempre que puedan considerarse parte de las cuantías del salario mínimo, solo deben descontarse de la remuneración si la normativa, los convenios colectivos y las prácticas nacionales del Estado miembro de acogida así lo establecen. 28.5.2014 L 159/14 Diario Oficial de la Unión Europea ES (36) El cumplimiento en la práctica de las normas aplicables en el ámbito del desplazamiento y la protección efectiva de los derechos de los trabajadores al respecto es un asunto de particular importancia en las cadenas de subcontratación y debe garantizarse mediante medidas adecuadas con arreglo a la normativa y las prácticas nacionales y con arreglo al Derecho de la Unión. Dichas medidas pueden incluir la introducción con carácter voluntario, tras consultar a los interlocutores sociales pertinentes, de un mecanismo de responsabilidad directa del subcontratista, además o en lugar de la responsabilidad del empleador, respecto a cualquier remuneración neta pendiente de pago que corresponda a las cuantías del salario mínimo o a las cotizaciones debidas a fondos o instituciones comunes de los interlocutores sociales que se regulen por ley o por convenios colectivos, en la medida en que les sea aplicable el artículo 3, apartado 1,

de la Directiva 96/71/CE. Sin embargo, los Estados miembros conservan la potestad de establecer normas de responsabilidad más estrictas con arreglo al Derecho interno o ir más allá en su normativa nacional sobre una base no discriminatoria y proporcionada. (37) Los Estados miembros que hayan establecido medidas para garantizar el cumplimiento de las normas aplicables en las cadenas de subcontratación deben poder eximir de responsabilidad a un contratista o subcontratista en circunstancias específicas, o limitar su responsabilidad en caso de que haya actuado con la diligencia debida. Dichas medidas han de definirse en la normativa nacional, teniendo en cuenta las circunstancias específicas del Estado miembro de que se trate, y pueden incluir, entre otras cosas, medidas adoptadas por el contratista en relación con la documentación que prueba el cumplimiento de los requisitos administrativos y medidas de control para garantizar la supervisión efectiva del cumplimiento de las normas aplicables al desplazamiento de trabajadores. (38) Es preocupante que los Estados miembros se sigan enfrentando a numerosas dificultades para cobrar sanciones y multas administrativas transfronterizas y, por tanto, es necesario abordar el reconocimiento mutuo de las sanciones y multas administrativas. (39) Las disparidades entre los sistemas de los Estados miembros para ejecutar sanciones y multas administrativas impuestas en situaciones transfronterizas son perjudiciales para el correcto funcionamiento del mercado interior y pueden hacer muy difícil, si no imposible, el garantizar que los trabajadores desplazados gocen de un nivel equivalente de protección en toda la Unión. (40) El cumplimiento efectivo de las normas fundamentales que rigen el desplazamiento de trabajadores para la prestación de servicios debe garantizarse con medidas específicas que se centren en la ejecución transfronteriza de las sanciones y multas administrativas pecuniarias impuestas. La aproximación de las legislaciones de los Estados miembros en este ámbito es, pues, un requisito previo esencial para conseguir un nivel de protección más elevado, equivalente y comparable, necesario de cara al correcto funcionamiento del mercado interior. (41) Es de esperar que la adopción de normas mínimas comunes para la ayuda y el apoyo mutuos en relación con las medidas de garantía de cumplimiento y los costes asociados, así como la adopción de requisitos uniformes para la notificación de las decisiones relativas a las sanciones y multas administrativas impuestas por el incumplimiento de la Directiva 96/71/CE, así como de la presente Directiva, resuelvan una serie de problemas de orden práctico relacionados con la ejecución transfronteriza y garanticen una mejor notificación y una mejor ejecución de tales decisiones emanadas de otro Estado miembro. (42) Si se da el caso de que, en efecto, el prestador de servicios no esté establecido en el Estado miembro de establecimiento o la dirección o los datos de la empresa sean falsos, las autoridades competentes no deben dar por concluido el procedimiento por razones de forma, sino que deben continuar investigando el asunto para identificar a la persona física o jurídica responsable del desplazamiento. (43) El reconocimiento de las decisiones que impongan sanciones y multas administrativas y de las peticiones de cobro de las mismas debe basarse en el principio de la confianza mutua. Para ello, los motivos de no reconocimiento o denegación de cobro de una sanción y/o multa administrativa deben limitarse al mínimo necesario. (44) El establecimiento de normas más uniformes con respecto a la ejecución transfronteriza de las sanciones y las multas administrativas y la necesidad de criterios más comunes para dotar de mayor eficacia a los procedimientos de seguimiento en caso de impago no deben afectar a las competencias de los Estados miembros para determinar sus sistemas de penalización, multa y sanción o las medidas de cobro que establezcan sus ordenamientos jurídicos internos. Por lo tanto, el instrumento que permita la garantía del cumplimiento o la ejecución de tales sanciones y multas puede, en su caso, y teniendo en cuenta la normativa y las prácticas nacionales del

Estado miembro receptor de la petición, ser completado, acompañado o sustituido por un título que permita garantizar su cumplimiento o ejecución en dicho Estado miembro. 28.5.2014 L 159/15 Diario Oficial de la Unión Europea ES (45) La existencia de normas más uniformes no debe tener por efecto la alteración o modificación de la obligación de respetar los derechos y libertades fundamentales de los demandados y los principios jurídicos fundamentales de la defensa que les son aplicables, obligación consagrada en el artículo 6 del Tratado de la Unión Europea (TUE), como el derecho a ser oído, el derecho a una tutela judicial efectiva, el derecho a un juez imparcial, o el principio non bis in idem. (46) La presente Directiva no tiene por objeto establecer normas armonizadas sobre cooperación judicial, competencia judicial o reconocimiento y ejecución de decisiones en materia civil y mercantil, ni ocuparse de la normativa aplicable. (47) Los Estados miembros deben tomar las medidas apropiadas en caso de incumplimiento de las obligaciones establecidas en la presente Directiva, incluidos procedimientos administrativos y judiciales, y deben disponer sanciones eficaces, disuasorias y proporcionadas para las infracciones de tales obligaciones. (48) La presente Directiva respeta los derechos fundamentales y observa los principios reconocidos en la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea, concretamente la protección de datos de carácter personal (artículo 8), la libertad profesional y el derecho a trabajar (artículo 15), la libertad de empresa (artículo 16), el derecho de negociación y de acción colectiva (artículo 28), las condiciones de trabajo justas y equitativas (artículo 31), el derecho a la tutela judicial efectiva y a un juez imparcial (artículo 47), la presunción de inocencia y los derechos de la defensa (artículo 48) y el derecho a no ser juzgado o condenado penalmente dos veces por la misma infracción (non bis in idem) (artículo 50), y ha de aplicarse de conformidad con esos derechos y principios. (49) Con el fin de facilitar una aplicación mejor y más uniforme de la Directiva 96/71/CE, conviene disponer el establecimiento de un sistema electrónico de intercambio de información que facilite la cooperación administrativa, y que las autoridades competentes utilicen en la medida de lo posible el IMI. Sin embargo, lo anterior no ha de ser obstáculo para que se apliquen los acuerdos o convenios bilaterales, existentes o futuros, en materia de cooperación administrativa y de asistencia mutua. (50) Puesto que el objetivo de la presente Directiva, a saber, establecer un marco común de disposiciones, medidas y mecanismos de control apropiados, necesarios para una mejor y más uniforme implementación, aplicación y garantía de cumplimiento en la práctica de la Directiva 96/71/CE, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros sino que, debido a la dimensión y a los efectos de la acción, puede lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del TUE. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo. (51) Se ha consultado al Supervisor Europeo de Protección de Datos de conformidad con el artículo 28, apartado 2, del Reglamento (CE) no 45/2001, quien ha emitido dictamen el 19 de julio de 2012 (1).

Artículo 1 Objeto 1. La presente Directiva establece un marco común de un conjunto de disposiciones, medidas y mecanismos de control apropiados que son necesarios para una mejor y más uniforme transposición, aplicación y cumplimiento en la práctica de la Directiva 96/71/CE, incluyendo medidas para prevenir y sancionar cualquier abuso y elusión de las normas aplicables y sin perjuicio del ámbito de aplicación de la Directiva 96/71/CE. 28.5.2014 L 159/16 Diario Oficial de la Unión Europea ES (1) DO C 27 de 29.1.2013, p. 4. La presente Directiva tiene como finalidad garantizar que se respete un nivel apropiado de protección de los derechos de los trabajadores desplazados para la prestación de servicios transfronteriza,

en particular que se cumplan las condiciones de empleo aplicables en el Estado miembro donde se vaya a prestar el servicio, de conformidad con el artículo 3 de la Directiva 96/71/CE, facilitando al mismo tiempo el ejercicio de la libre prestación de servicios a los prestadores de los mismos y promoviendo la competencia leal entre ellos, apoyando así el funcionamiento del mercado interior. 2. La presente Directiva no afectará en modo alguno al ejercicio de los derechos fundamentales reconocidos en los Estados miembros y a nivel de la Unión, incluyendo el derecho o la libertad de huelga o de emprender otras acciones contempladas en los sistemas de relaciones laborales específicos de los Estados miembros, de acuerdo con el Derecho o las prácticas nacionales. Tampoco afecta al derecho a negociar, celebrar y hacer cumplir convenios colectivos y adoptar medidas de conflicto colectivo de acuerdo con el Derecho o las prácticas nacionales.

TÍTULO	REGLAMENTO (UE) 2016/796 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO DE 11 DE MAYO DE 2016, RELATIVO A LA AGENCIA FERROVIARIA DE LA UNIÓN EUROPEA Y POR EL QUE SE DEROGA EL REGLAMENTO (CE) n° 881/2004.
AUTORES	Unión Europea
FUENTE	Legislación
ÁMBITO GEOGRÁFICO	UE- Francia-España
TIPO DE ESTUDIO	Normativa laboral
RESUMEN Y PRINCIPALES RESULTADOS	
REGLAMENTO (UE) 2016/796 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO DE 11 DE MAYO DE 2016, RELATIVO A LA AGENCIA FERROVIARIA DE LA UNIÓN EUROPEA Y POR EL QUE SE DEROGA EL REGLAMENTO (CE) n° 881/2004. (1) El progresivo establecimiento de un espacio ferroviario europeo único exige una intervención de la Unión en el ámbito de las normas aplicables a los ferrocarriles en lo que se refiere a los aspectos técnicos de la seguridad y la interoperabilidad, puesto que ambas son indisociables y ambas requieren un grado de armonización más elevado a escala de la Unión. Durante las dos últimas décadas se ha adoptado legislación en el terreno ferroviario, y en particular tres paquetes ferroviarios de los que la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo constituyen los actos más relevantes a este respecto. (3) El Reglamento (CE) n° 881/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo crea una Agencia Ferroviaria Europea...con el fin de fomentar la constitución de un espacio ferroviario europeo sin fronteras y de contribuir a la revitalización del sector ferroviario, reforzando a la vez sus logros fundamentales en materia de seguridad. El CUARTO PAQUETE contiene importantes cambios destinados a mejorar la explotación del espacio ferroviario europeo único a través de la refundición de la Directiva 2004/49/CE y de la Directiva 2008/57/CE, ambas directamente relacionadas con las funciones de la Agencia. Estas Directivas regulan, en particular, el ejercicio de funciones relativas a la expedición de autorizaciones para los vehículos y certificados de seguridad a escala de la Unión. Ello implica un mayor protagonismo de la Agencia. Debido a los numerosos cambios que se introducen en las funciones y en la organización interna de la Agencia, el Reglamento n° 881/2004 debe derogarse y ser sustituido por un nuevo acto jurídico. (7) Para que la expedición de certificados de seguridad únicos de las empresas ferroviarias sean más eficaces e imparciales, es fundamental atribuir a la Agencia un papel central. Cuando el ámbito de operaciones se limite a un único Estado miembro, la empresa ferroviaria de que se trate debe tener la posibilidad de escoger	

si presenta su solicitud de certificado de seguridad único a la Agencia o a la autoridad nacional de seguridad...

(8) En la actualidad, la Directiva 2008/57/CE dispone, tratándose de vehículos ferroviarios, que la concesión de autorización para la puesta en servicio de dichos vehículos se haga en cada Estado miembro, excepto en determinados casos específicos.

(15) Al fin de facilitar la cooperación y garantizar una clara distribución de tareas y responsabilidades entre la Agencia y las autoridades nacionales de seguridad, debe elaborarse un protocolo de comunicación entre ellas....

(26) La cualificación profesional requerida a los maquinistas constituye un factor importante tanto para la seguridad como para la interoperabilidad ferroviaria dentro de la Unión. La cualificación profesional es asimismo una condición previa para la libre circulación de trabajadores en el sector ferroviario. Este asunto debe abordarse en el marco existente en materia de diálogo social. La Agencia debe prestar apoyo técnico necesario para tener en cuenta el mencionado aspecto a escala de la Unión.

Art. 36.

Personal de las empresas ferroviarias.

1. La Agencia ejercerá las funciones apropiadas relativas al personal de las empresas ferroviarias que le encomiendan los artículos 4,22,23,25,28, 33,34,35 y 37 de la Directiva 2007/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, (sobre la certificación de los maquinistas de locomotoras y trenes en el sistema ferroviario de la Comunidad).

2. La Comisión podrá pedir a la Agencia que ejerza otras funciones en relación con el personal de las empresas ferroviarias con arreglo a lo dispuesto en la Directiva 2007/59/CE y formular recomendaciones relativas al personal de las empresas ferroviarias encargado de tareas de seguridad no reguladas por la Directiva 2007/59/CE.

3. En relación con las funciones contempladas en los apartados 1 y 2, la Agencia celebrará consultas con las autoridades nacionales encargadas de los temas relativos al personal de las empresas ferroviarias. La Agencia podrá promover la cooperación entre tales autoridades, por ejemplo organizando las oportunas reuniones con sus representantes.

TÍTULO	DIRECTIVA (UE) 2016/797 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO DEL 11 DE MAYO DE 2016 SOBRE INTEROPERABILIDAD DEL SISTEMA FERROVIARIO DENTRO DE LA UNIÓN EUROPEA.
AUTORES	Unión Europea
FUENTE	Legislación
ÁMBITO GEOGRÁFICO	UE- Francia-España
TIPO DE ESTUDIO	Normativa laboral
RESUMEN Y PRINCIPALES RESULTADOS	
DIRECTIVA (UE) 2016/797 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO DEL 11 DE MAYO DE 2016 SOBRE INTEROPERABILIDAD DEL SISTEMA FERROVIARIO DENTRO DE LA UNIÓN EUROPEA. Art. 1. 1. La presente Directiva establece las condiciones que deben cumplirse para lograr la interoperabilidad del sistema ferroviario de la Unión.....Dichas condiciones se refieren al proyecto, construcción, entrada en servicio, rehabilitación, renovación, explotación y mantenimiento de los elementos de dicho sistema, así como a las cualificaciones profesionales y a las condiciones de salud y seguridad aplicables al personal que contribuye a su explotación y mantenimiento. Art. 21. 1. El solicitante solo podrá poner un vehículo en el mercado después de haber obtenido la autorización de puesta en el mercado del vehículo expedida por la Agencia de Acuerdo con lo dispuesto en los apartados 5,6 y 7, o por la autoridad nacional de seguridad de conformidad con el apartado 8. Art. 33. Si un organismo de evaluación de la conformidad demuestra que cumple los criterios establecidos en las normas armonizadas pertinentes o en partes de las mismas cuyas referencias se hayan publicado en el Diario Oficial de la Unión Europea, se presumirá que cumple los requisitos establecidos en los artículos 30 a 32 en la medida en que las normas armonizadas aplicables incluyan estos requisitos.	

TÍTULO	DIRECTIVA (UE) 2016/798 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO DE 11 DE MAYO DE 2016 SOBRE LA SEGURIDAD FERROVIARIA.
AUTORES	Unión Europea
FUENTE	Legislación
ÁMBITO GEOGRÁFICO	UE- Francia-España
TIPO DE ESTUDIO	Normativa laboral
RESUMEN Y PRINCIPALES RESULTADOS	
DIRECTIVA (UE) 2016/798 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO DE 11 DE MAYO DE 2016 SOBRE LA SEGURIDAD FERROVIARIA. Art. 1. La presente Directiva establece disposiciones para garantizar el desarrollo y la mejora de la seguridad en el sistema ferroviario de la Unión, así como la mejora del acceso al mercado de los servicios de transporte ferroviario mediante: a) La armonización de la estructura reguladora en los Estados miembros. b) La definición de responsabilidades entre los agentes del sistema ferroviario de la Unión. c) La elaboración de objetivos comunes de seguridad (en lo sucesivo OCS) y métodos comunes de seguridad (en lo sucesivo MCS) con vistas a la eliminación progresiva de la necesidad de normas nacionales. d) La definición de los principios para la expedición, renovación, modificación y restricción o revocación de los certificados y autorizaciones de seguridad. e) El establecimiento obligatorio en cada Estado miembro de una autoridad nacional de seguridad y un organismo de investigación de accidentes e incidentes, y f) La definición de principios comunes de gestión, regulación y supervisión de la seguridad ferroviaria. Art. 2.	

La presente Directiva se aplica al sistema ferroviario de los Estados miembros, que puede dividirse en subsistemas estructurales y funcionales. Abarca los requisitos en materia de seguridad del sistema en su conjunto, incluida la gestión en condiciones de seguridad de la infraestructura y de las operaciones de tráfico y la interacción entre las empresas ferroviarias, los administradores de infraestructuras y otros agentes del sistema ferroviario de la Unión.

Art. 9.

1. Los administradores de infraestructuras y las empresas ferroviarias establecerán sus respectivos sistemas de gestión de la seguridad para garantizar que el sistema ferroviario de la Unión pueda cumplir al menos los OCS, que sea conforme a los requisitos de seguridad fijados en las ETI, así como que se apliquen los elementos pertinentes de los MCS y las normas nacionales notificadas de conformidad con el artículo 8.

Art. 13.

1. Los Estados miembros velarán por que las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras, así como los miembros de su personal que desempeñen tareas críticas de seguridad tengan acceso libre y no-discriminatorio a los servicios de formación de maquinistas y de personal de acompañamiento de los trenes, siempre que esa formación sea necesaria para la explotación de servicios dentro de su red.

Los servicios de formación deberán incluir formación sobre el conocimiento necesario de los itinerarios, las normas y procedimientos de explotación, el sistema de control-mando y señalización y los procedimientos de emergencia aplicados en las rutas explotadas.

...

...

3. Al contratar a nuevos maquinistas, al personal a bordo de los trenes y al personal que desempeña tareas críticas de seguridad, las empresas ferroviarias podrán tener la posibilidad de tener en cuenta la formación, cualificaciones y experiencia adquiridas previamente en otras empresas ferroviarias. A estos efectos, dicho personal tendrá derecho a conseguir, obtener copias y transmitir cualesquiera documentos que certifiquen su formación, cualificaciones y experiencia.

4. Las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras serán responsables del nivel de formación y de cualificaciones de aquellos de los miembros de su personal que desempeñen tareas críticas de seguridad.

Art.16.

1. Cada Estado miembro establecerá una autoridad nacional de seguridad. Los Estados miembros velarán por que la autoridad nacional de seguridad disponga de la necesaria capacidad organizativa interna y externa en materia de recursos humanos y materiales. Dicha autoridad será independiente, en su organización, estructura jurídica y capacidad decisoria, de cualquier empresa ferroviaria, administrador de infraestructuras, solicitante o entidad contratante, así como de cualquier entidad adjudicadora de contratos de servicio público.

2. Art.30.

Sanciones.

Los Estados miembros determinarán el régimen de sanciones aplicable a las infracciones de las disposiciones nacionales adoptadas en aplicación de la presente Directiva, y adoptarán todas las medidas necesarias para asegurar su aplicación.

TÍTULO	Legislación Francesa de Interés
AUTORES	Gobierno de Francia
FUENTE	Legislación
ÁMBITO GEOGRÁFICO	Francia
TIPO DE ESTUDIO	Regulación laboral/Fiscal
RESUMEN Y PRINCIPALES RESULTADOS	
LEGISLACION FRANCESA de interés.- INTRODUCCIÓN. Cuestiones a tener en cuenta por españoles que trabajen en Francia.- Los ciudadanos delEEE pueden circular, residir y trabajar libremente en cualquier país miembro, gozando de los mismos derechos que los nacionales del país elegido,(Tratado CE, artículo 8A). Esta libertad de circulación se extiende también a sus familiares, cualquiera que sea su nacionalidad, con ciertas limitaciones en algunos casos. Por tanto, como nacional de un país miembro delEEE podrá acceder en Francia a cualquier actividad laboral, tanto por cuenta ajena como por cuenta propia, sin necesidad de solicitar un permiso de trabajo y tener los mismos derechos que los trabajadores franceses en cuanto a salario, condiciones de trabajo, acceso a la vivienda, formación profesional, seguridad social o afiliación sindical. Como ciudadano español y, por tanto, comunitario, para entrar en Francia sólo necesita un DNI o un pasaporte en vigor. Puede permanecer sin límite de tiempo. Si bien no existe obligatoriedad de un permiso de residencia para los ciudadanos delEEE, es conveniente solicitarlo, será útil para el trabajador confirmar el derecho a las prestaciones sociales, y le facilitará los trámites administrativos y la vida cotidiana en general. Para solicitar el permiso de residencia debe dirigirse a la Prefectura de Policía más próxima a su domicilio o, en su defecto, al Ayuntamiento de la localidad donde resida. En su desplazamiento a Francia debe tener en cuenta los siguientes formularios normalizados en elEEE, que se obtienen en la oficina correspondiente de la Seguridad Social, excepto los de la serie E-300 que se consiguen en el INEM. Serie E-100, para tener prestaciones por enfermedad, maternidad y desplazamiento. Serie E-300, para el derecho a prestaciones por desempleo. Serie E-400, para el cálculo de prestaciones familiares. Debemos distinguir la protección que el sistema español nos puede otorgar a nuestra llegada al país según la normativa comunitaria, de la protección que otorga el	

sistema sanitario francés, una vez que estemos integrados en su sistema de seguridad social.

Antes de viajar a Francia se debe solicitar información en las oficinas de la Seguridad Social (INSS) sobre la Tarjeta Sanitaria Europea (TSE) y los formularios de la serie E-100 pertinentes en su caso.

La TSE es individual y da derecho al titular a recibir tratamiento médico u hospitalización de urgencia. El período de validez consta en la Tarjeta. Para su obtención deberá personarse en cualquiera de los Centros de Atención e Información de la Seguridad Social (CAISS) del Instituto Nacional de la Seguridad Social, donde le será emitida en el acto, previa identificación personal.

La seguridad social francesa subvenciona solamente una parte de los gastos médicos.

Existe libre elección de médico generalista y especialistas por parte del paciente.

Según este funcionamiento el usuario debe pagar la atención que recibe y después la seguridad social le reembolsa el pago menos el importe de un ticket moderador, que supone aproximadamente el 25% del precio de la consulta. El ticket moderador puede ser objeto de un seguro privado complementario suscrito en su totalidad o de forma compartida por el empleador o por el trabajador. En caso de urgencias médicas se reembolsa el 100% de los gastos.

Desde 2005 también está vigente el sistema de pago por acto médico que consiste en pagar 1 euro por cada atención recibida.

Para tener derecho en Francia a la atención por enfermedad o maternidad y poder solicitar el reembolso de los gastos sanitarios hay que reunir una serie de requisitos:

- Haber cotizado como asalariado al menos 60 horas durante el mes anterior a la administración de las prestaciones o 120 horas en los últimos tres meses.
- Un informe médico con la prescripción del tratamiento (Hoja de tratamiento).

Si se pone enfermo mientras está trabajando debe entregar a la empresa el parte médico de baja en un plazo máximo de 48 horas.

La normativa comunitaria en materia de Seguridad Social no sustituye a los diferentes sistemas nacionales, simplemente asegura una coordinación de estos sistemas estipulando la denominada totalización de períodos, que significa que los períodos de cotización, empleo o residencia completados conforme a la legislación de uno de los Estados miembros se tienen en cuenta, si es necesario, para reconocer el derecho a prestación según la legislación de otro Estado miembro.

El sistema de Seguridad Social en Francia es complejo y con frecuencia sufre modificaciones por lo que siempre es aconsejable asesorarse en los organismos competentes en la materia del propio país.

En general, todos los trabajadores asalariados y asimilados no sometidos a un régimen especial deben estar obligatoriamente afiliados al régimen general de la Seguridad Social. La afiliación la realiza el empresario en el momento que el trabajador empieza a trabajar. Una vez registrado recibirá un certificado de inscripción y la Carte Vital donde figurará su número de seguridad social llamado NIR

(Numéro d'Identification au Répertoire). Necesitará el trabajador acudir a un centro de atención médica primaria CPAM local (Caisse Primaire de Assistance Maladie) para que le asignen un médico.

Las cotizaciones se pagan en parte por el empleador y en parte por el trabajador.

Actualmente la deducción de su salario bruto por este concepto ronda el 23%.

Las prestaciones de la Seguridad Social cubren: enfermedad, maternidad, accidentes de trabajo, enfermedades profesionales, minusvalías, viudedad, muerte, seguro de desempleo y jubilación.

Francia es uno de los países de la UE con mayor cobertura social. Las prestaciones no contributivas están destinadas a compensar las cargas familiares de los franceses y extranjeros residentes en el país con hijos a su cargo. Hay ayudas relacionadas con el nacimiento, la educación, el alojamiento y otras más específicas. En la mayoría de los casos la concesión de estas ayudas se establece en función de los recursos económicos.

El sistema francés de prestaciones por desempleo lo gestiona ASSEDIC (l'Association pour l'Emploi Dans l'Industrie et le Commerce), organismo integrado en UNEDIC (Union National interprofessionnelle pour l'Emploi dans l'Industrie et le Commerce) y con la participación de los sindicatos.

El derecho a recibir prestaciones por desempleo (allocations de chômage) nace como consecuencia de cotizaciones previas a la seguridad social durante al menos seis meses a tiempo completo durante los últimos 22 meses anteriores a la pérdida del empleo. Inicialmente se paga el 50% del salario. La duración del seguro de desempleo es de siete meses como mínimo. EL E-301 permite tener en cuenta los períodos cotizados en España u otro país de la UE.

En caso de estar cobrando prestaciones por desempleo en España, puede exportarlas a Francia para buscar trabajo durante un período máximo de tres meses. Para ello se le exigirá haber estado inscrito en el Servicio Público de Empleo durante al menos cuatro semanas, comunicar al mismo la fecha real de su partida y solicitar el formulario E-303 que expide el INEM. A su llegada a Francia debe inscribir al trabajador en ASSEDIC en un plazo de siete días. Los trámites pueden durar hasta dos meses.

Si el trabajador ha trabajado en Francia y no ha solicitado el desempleo en este país, conviene solicitar el E-301 en DDTEFP (Direction Départementale du Travail, de l'Emploi et de la Formation Professionnelle) antes de abandonar Francia, a fin de que los períodos cotizados en este país puedan tenerse en cuenta para el cálculo de futuras prestaciones en España.

Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas.

(Impôt sur le Revenu des Personnes Physiques)

Si se es residente en Francia, se está sujeto a las mismas obligaciones fiscales que los nacionales del país y se deberá pagar el impuesto sobre la renta por la totalidad de los ingresos percibidos (con independencia del país del que proceda). No obstante, Francia y España tienen suscrito un Convenio Bilateral sobre Doble

Imposición con el objeto de evitar que el contribuyente tenga que pagar impuestos por el mismo concepto en los dos países.

En Francia el empresario no realiza retención del IRPP en la nómina del trabajador.

El sistema se basa en una declaración de los ingresos por parte del asalariado (Unidad Fiscal) a la administración fiscal. Los ingresos a declarar son los del año precedente; el primer año de declaración se realiza el pago en el mes de septiembre, los años siguientes en el mes de febrero. La administración fiscal envía a cada unidad familiar (pareja casada, pareja de hecho, soltero...) un impreso de Déclaration de revenus (declaración de renta).

El contribuyente puede liquidar su impuesto, ya sea por cuotas mensuales (10 mensualidades y el resto en diciembre), o bien por pago de los “tercios provisionales” en febrero, mayo, y el resto en septiembre (los tercios son calculados en función de los impuestos pagados el año precedente).

La elección de pago de impuestos entre cuota mensual o tercios provisionales es personal y se hace de acuerdo con la administración, excepto el primer año fiscal, que se paga de una sola vez en septiembre.

Base de Cálculo

El cálculo del impuesto sobre la renta se establece sobre la base del salario neto ganado por el asalariado o la pareja.

El contribuyente puede beneficiarse de un cierto número de exenciones y deducciones, en función de la situación personal de la unidad fiscal (intereses de préstamos inmobiliarios, de seguros de vida o complementarios, cargas familiares, donaciones, etcétera).

El impuesto está calculado según el sistema de cociente familiar, a través de la tasa aplicable a cada uno de los tramos que componen el ingreso impositivo y cuyos límites dependen del número de partes correspondientes a la situación y a las cargas familiares del contribuyente.

El tipo máximo del impuesto es del 48% para 2006.

Dos son los impuestos descontados directamente de la retribución, los llamados “impuestos sociales”: CRDS (Contribution pour le remboursement de la dette sociale) o “Reembolso de la deuda social”.

CSG (Contribution Sociale Généralisée) o “Contribución social generalizada”.

Son impuestos que contribuyen al saneamiento de la deuda de la SS. Son obligatorios y están calculados a partir del salario y de un coeficiente fijado por el Gobierno.

Además existen otros impuestos y tasas como los siguientes:

- Impuestos territoriales: según la vivienda y el lugar de residencia (a cargo del propietario).
- Las tasas de vivienda: según el lugar de residencia y a cargo del ocupante de un alojamiento, sea propietario o inquilino.

- El impuesto de circulación (anual), cuya cuantía depende de la potencia fiscal del vehículo y de la zona geográfica.
- El canon audiovisual (anual): grava los servicios de TV.
- El Impuesto sobre el Valor Añadido (TVA - Tax Valeur Ajoutée): existen tres tasas diferentes según los tipos de productos: el más normal del 19,6% para todo tipo de venta de bienes y servicios, uno reducido del 5,5% para los productos de primera necesidad y uno superreducido del 2,1% que se aplica a muy pocos productos (medicamentos, prensa, cultura).

Francia ha firmado convenios fiscales con la mayoría de los países del EEE. Estos convenios permiten evitar los problemas de doble imposición.

Las condiciones de trabajo entre trabajador y empresario deben estar especificadas en un contrato de trabajo. En Francia existen cinco modalidades principales de contratación:

Contrato de duración indeterminada-Contrat à durée indéterminée-CDI

Este contrato no tiene un plazo de finalización predeterminado, por tanto ofrece trabajo estable. Si es a jornada completa no se exige la forma escrita, pero es habitual y recomendable la forma escrita. En el contrato se pactan las condiciones particulares de trabajo y los derechos y deberes de empresario y trabajador, respetando en todo caso los derechos y deberes básicos.

Contrato de duración determinada-Contrat à durée déterminée-CDD.

Es un contrato a tiempo completo por un período de tiempo determinado que debe realizarse siempre por escrito y para los casos concretos y temporales que la ley estipula (sustitución de trabajadores con derecho a reserva de puesto de trabajo, acumulación de tareas...).

Contrato de trabajo temporal-Contrat temporaire.

Es el contrato típico para el trabajo en Empresas de Trabajo Temporal. Las condiciones son prácticamente las mismas que las del CDD, pero en este caso hay tres partes implicadas: el trabajador, la agencia de empleo temporal que es su empleador y la empresa usuaria donde realiza la actividad.

Las empresas sólo pueden utilizar este tipo de contrato para el desarrollo de una tarea no permanente (mission).

Contrato de trabajo a tiempo parcial-Contrat de travail à temps partiel.

El contrato a tiempo parcial, que debe celebrarse siempre por escrito, es aquel en el que la jornada laboral es de duración inferior (legal o convencional) a la habitual en la empresa. Esta reducción de jornadas se puede realizar en cómputo anual, mensual o semanal. Los trabajadores a tiempo parcial tienen los mismos derechos que los trabajadores a tiempo completo, con las peculiaridades derivadas de la jornada reducida.

Contrato de trabajo intermitente-Contrat intermittent

El contrato intermitente se caracteriza por la alternancia de períodos de trabajo y de inactividad. Este tipo de contrato, que sólo se puede utilizar en el caso de que lo permita el convenio colectivo, se utiliza principalmente para empleos permanentes que por su naturaleza presentan períodos de inactividad (por ejemplo empleos como monitor de esquí). El contrato debe fijar una duración indeterminada y especificar la duración anual mínima del período de actividad.

Todas estas categorías de contrato laboral, excepto el CDI, deben realizarse obligatoriamente por escrito.

Un contrato de trabajo se compone de diferentes cláusulas que definen los derechos y las obligaciones de ambas partes.

Las leyes laborales francesas distinguen habitualmente dos tipos de cláusulas:

- Cláusulas específicas destinadas a proteger los intereses del trabajador. Generalmente las contienen todos los contratos y se rigen por la ley (período de prueba, no discriminación, respeto a la intimidad, etc.)
- Cláusulas particulares que restringen los derechos y libertades de los asalariados y que deben estar justificadas por necesidades de la empresa con objeto de proteger sus intereses (cláusula de competencia desleal, movilidad, indemnización por formación). La cláusula “dédit formation”, por ejemplo, exige al trabajador que ha recibido una formación financiada en su totalidad por la empresa a permanecer a su servicio un tiempo determinado. En caso de dimisión anticipada a iniciativa del trabajador, éste deberá rembolsar a la empresa una cantidad prefijada inicialmente o el costo total de dicha formación.

Los contratos CDD y los de tiempo parcial suelen ser objeto de estas disposiciones particulares, por tanto, conviene negociarlas antes de la firma del contrato.

La duración del trabajo.

Desde enero de 2002 Francia ha implantado la jornada laboral de 35 horas semanales en todo tipo de empresas, aunque en algunas empresas hay una jornada distinta considerada como equivalente. Esta jornada laboral no es ni la jornada laboral mínima ni máxima, sino la jornada de referencia. Toda hora de la jornada de trabajo que las supere se considerará hora suplementaria y deberá ser compensada, bien económicamente bien con períodos de descanso.

Vacaciones y festivos

Con carácter general y nacional hay 11 días festivos al año:

1 de enero (año nuevo), 1 de mayo (Fiesta del Trabajo) y 8 de mayo (celebración del fin de la Segunda Guerra Mundial), el lunes de Pascua, el jueves de la Ascensión, lunes de Pentecostés (suprimido en el sector público), el 14 de julio (Fiesta Nacional), el 15 de agosto, los días 1 de noviembre (Todos los Santos) y 11 de noviembre (Armisticio) y el 25 de diciembre (Navidad).

Los trabajadores por cuenta ajena tienen derecho a 2 días y medio de vacaciones pagadas por mes.

Salario Mínimo

El SMIC (Salaire Minimum Interprofessionnel de Croissance) es la remuneración mínima garantizada para los trabajadores por cuenta ajena. Se realiza una revisión obligatoria anual, con efectos de 1 de julio en función de la evolución de la economía.

A partir del 1 de julio de 2007 ha quedado fijado en 1.280,09 euros brutos al mes y 8,44 euros brutos la hora. En Francia normalmente se cobran doce mensualidades, extraordinariamente en algunas empresas existe una 13 mensualidad.

Información complementaria

El salario mínimo sube en Francia

El salario mínimo interprofesional para 2017 en Francia ha quedado fijado en 1.480,3 € al mes, es decir 17.764 euros al año, teniendo en cuenta que se consideran 12 pagas anuales, que es la división habitual del salario anual en la mayor parte de los países.

Por lo tanto, el SMI ha subido 13,7 Euros mensuales respecto al año anterior, un 0,9%. Este incremento es mayor que el del IPC de 2016 que es del 0,6%, por lo tanto los trabajadores han ganado poder adquisitivo en el último año.

Si miramos el ranking de SMI que publicamos, Francia se encuentra en el puesto 8 de los 97 de la lista.

El salario mínimo interprofesional o SMI es la cuantía retributiva mínima o el valor del salario mínimo que recibe un trabajador por la jornada legal de trabajo, independientemente del tipo de contrato que tenga.

En la tabla que hay a continuación puede ver la evolución el SMI en Francia. Puedes ver el Salario mínimo interprofesional en otros países en SMI y ver toda la información sobre Francia en Economía de Francia

TÍTULO	Convenios Colectivos Laborales
AUTORES	Gobierno de Francia
FUENTE	Legislación
ÁMBITO GEOGRÁFICO	Francia-
TIPO DE ESTUDIO	Normativa laboral
RESUMEN Y PRINCIPALES RESULTADOS	
CONVENIOS COLECTIVOS. Las normas laborales aplicables en Francia se encuentran en el Código de trabajo y también los acuerdos o convenios colectivos, en cuyo ámbito de aplicación está incluida la empresa. Se distingue entre convenio colectivo y acuerdo colectivo. Un convenio colectivo trata el conjunto de las normas del derecho laboral, (contrato de trabajo, salud laboral, permisos, salarios, clasificación profesional, despidos, etc). El acuerdo colectivo solo trata uno o algunos temas del derecho laboral (Ejm. Acuerdo sobre la formación profesional, salarios, igualdad profesional). Ámbito de aplicación.- Habitualmente se indica en el convenio o acuerdo su ámbito de aplicación geográfico, (nacional, regional, departamental) y el ámbito profesional, (interprofesional, del sector, de empresa). Obligatoriedad de la aplicación.- Una empresa incluida en el ámbito de aplicación de un convenio o acuerdo está obligada a aplicarlos si forma parte de una organización patronal que lo ha firmado. Por otra parte, cuando el convenio o acuerdo se ha “extendido” por Orden del Ministro de Trabajo publicándolos en el Journal Officiel, la empresa, sea o no de una organización patronal firmante, está obligada a aplicar el texto negociado. Los convenios o acuerdos cuyo ámbito de aplicación es la empresa, se aplican de modo automático. Negociación obligatoria en el ámbito del sector.- Las organizaciones firmantes de un convenio o acuerdo profesional de sector, están obligadas a negociar una vez al año, como mínimo sobre el tema salarial. También están obligados a negociar: Una vez cada 3 años, como mínimo, sobre la igualdad profesional las condiciones laborales y la gestión anticipada de empleos y competencias profesionales de trabajadores de más edad, la toma en consideración de los trabajos penosos, sobre	

los efectos de la estrategia de la empresa y los salarios, sobre la inserción profesional y el mantenimiento en el empleo de los trabajadores discapacitados.

Una vez cada 5 años, como mínimo, sobre la necesidad de revisar las clasificaciones de la plantilla y sobre la puesta en funcionamiento de uno o varios planes de ahorro interempresarial, (L.2241-1 y ss).

Jerarquía de los convenios y acuerdos.-

Inicialmente, el Código de Trabajo había previsto la superioridad de los convenios o acuerdos de ámbito superior, respetando al mismo tiempo, la aplicación de la regla más favorable a los trabajadores sobre un tema determinado, pero la Ley 2004-391, de 4 de mayo de 2004, modificó esta disposición, estableciendo que los acuerdos de empresa pueden derogar, incluso si son más desfavorables al trabajador, los acuerdos de sector, salvo si estos últimos lo prohíben. No obstante, el carácter imperativo de los acuerdos sectoriales se mantiene en algunos supuestos.

TÍTULO	DECRETO N° 2010-708 DE 29 DE JUNIO DE 2010, RELATIVO A LA CERTIFICACIÓN DE LOS MAQUINISTAS. Versión consolidada del 4 de abril de 2017.
AUTORES	Gobierno de España
FUENTE	Legislación
ÁMBITO GEOGRÁFICO	Francia-España
TIPO DE ESTUDIO	Normativa laboral
RESUMEN Y PRINCIPALES RESULTADOS	
DECRETO N° 2010-708 DE 29 DE JUNIO DE 2010, RELATIVO A LA CERTIFICACIÓN DE LOS MAQUINISTAS. Versión consolidada del 4 de abril de 2017. Art. 1. A los efectos de este Decreto se entiende por: 1. Autoridad competente: Establecimiento público de seguridad ferroviaria, en adelante designado por las iniciales “EPSF”, la autoridad de seguridad nacional de otro Estado miembro de la Unión Europea responsable de la expedición de licencias controlador de trenes o para la aplicación de la I y IV del art. 6 de la Secc 8 y IV del art. 9 de ésta orden, en su caso el organismo binacional responsable de la seguridad en infraestructura transfronteriza especializada. 2. Empleador: A excepción de la aplicación del art. 6, la empresa ferroviaria, el administrador de infraestructuras o el titular de un acuerdo de operación en la secc. 4.1. de las especificaciones de la Compañía de ferrocarriles Nacionales Franceses, que tiene un certificado de seguridad, una certificación de seguridad o autorización de seguridad, de conformidad con los arts. 19,20 y 23 del Decreto de 19 de Octubre 2006 antes mencionado, (Decreto n° 2006-1279 de 19 de octubre de 2006 sobre seguridad de la circulación ferroviaria y la inoperabilidad del sistema ferroviario),y por el que el conductor ejerza sus funciones. Art. 2. Cualquier persona que realice cualquier actividad de conducción en la red ferroviaria...debe cumplir con los requisitos médicos generales establecidos por orden del Ministerio de Transporte. Esta actividad también esta sujeta a la condición de que el interesado tenga al menos 20 años. Este límite de edad se reduce a 18 años si el conductor no ejerce la actividad en el territorio nacional. Art. 3. El otorgamiento de la licencia prevista en el art. 2 de la Ley de 8 de diciembre mencionado...esta sujeto a las siguientes condiciones:	

1. Ser graduado de la escuela secundaria o justificar una calificación equivalente.
2. Titular de un certificado de logro en un examen de conocimientos profesionales generales relacionados con la conducción de trenes.
3. Mantenga un certificado de aptitud.
4. Mantenga un certificado de aptitud psicológica.

Los titulares de la licencia deben ser por lo menos de 18 años. Si tienen menos de 20 años, la validez de la licencia se limita al territorio nacional.

Art. 4.

I. Los conocimientos profesionales generales del solicitante son evaluados mediante un examen organizado por una organización autorizada por el EPSF.

II. Aptitud física.

III. Aptitud psicológica.

IV. El candidato que presenta un documento emitido en un estado miembro de la UE o en un Estado de aplicar normas equivalentes a las de la UE en virtud de acuerdos... se considera que reúne los requisitos 3 y 4 del art. 3.

....

Art. 6.

I. La licencia se otorga por 10 años. Su validez está subordinada a la de los certificados habilitantes mencionados en el art. 4.

Art. 7.

La licencia de un conductor puede ser renovada por un período de 10 años, siempre que cumpla las condiciones del art. 3.

...

...la solicitud de renovación se presentará a más tardar un (1) mes antes de la expiración de la validez de la licencia...

Art. 8.

La EPSF mantiene un registro de los permisos expedidos en las condiciones establecidas por orden del Ministerio de Transporte.

Art. 9.

I. El conductor del tren debe presentar siempre que se le solicite por los funcionarios de la licencia del EPSF, los documentos requeridos por las normas de seguridad.

Art. 10.

I. Se creó el 1.1.2011 la comisión de habilidades para el Ministerio de Transporte.

II. La comisión es responsable de:

1. Estudiar un objetivo de armonización, sobre las cuestiones físicas y psicológicas de los maquinistas.

2. Llevar a cabo cualquier estudio, desarrollar y publicar cualquier documento y formular recomendaciones...sobre las capacidades físicas y psicológicas....para conducir trenes.

3. Emitir dictámenes

4. Proponer médicos de transporte, aceptar las condiciones del art. 4 y mantener el registro de los médicos con licencia.

5. Proponer psicólogos del transporte.....

...

III. La comisión esta compuesta por 2 médicos y 1 psicólogo designados por el Ministerio de Transportes. 2 médicos y un 1 psicólogo designado por el Ministerio de Salud.

Art. 11.

Multa por violaciones por conducir bajo la influencia del alcohol, concentración en sangre igual o superior a 0,20 gramos por litro o en aire exhalado igual o mayor de 0,10 miligramos por litro.

TÍTULO	DECRETO N° 2010-404 DE 27 DE ABRIL RELATIVO AL RÉGIMEN DE DURACIÓN DEL TRABAJO DEL PERSONAL DE CIERTAS EMPRESAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO.
AUTORES	Gobierno de Francia
FUENTE	Legislación
ÁMBITO GEOGRÁFICO	Francia-
TIPO DE ESTUDIO	Normativa laboral
RESUMEN Y PRINCIPALES RESULTADOS	
Décret n° 2010-404 du 27 avril 2010 relatif au régime de la durée du travail du personnel de certaines entreprises de transport ferroviaire NOR: DEVT0928365D Version consolidée au 15 février 2016 Le Premier ministre, Sur le rapport du ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat, et du ministre du travail, de la solidarité et de la fonction publique, Vu la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité ; Vu la directive 2005/47/CE du Conseil du 18 juillet 2005 concernant l'accord entre la Communauté européenne du rail (CER) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) sur certains aspects des conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière dans le secteur ferroviaire ; Vu le code du travail ; Vu le code pénal ; Vu le décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire ;	

Vu le décret n° 2007-353 du 17 mars 2007 relatif à la durée quotidienne du travail des travailleurs de nuit et au repos hebdomadaire applicables à certains salariés du secteur des transports et modifiant le code du travail ;

Après consultation des organisations d'employeurs et de salariés intéressées,

Le Conseil d'Etat (section sociale) entendu,

Décrète :

TITRE IER : CHAMP D'APPLICATION ET DEFINITIONS

Article 1

Le présent décret est applicable aux salariés des entreprises de transport ferroviaire

travaillant dans le secteur du transport ferroviaire de marchandises.

Il est également applicable au personnel roulant effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière mentionné à l'article 10.

Il n'est pas applicable aux personnels soumis à des règles spéciales.

Article 2

Au sens du présent décret :

1° Le repos périodique est un repos d'au moins vingt-quatre heures. Il est pris au plus tard dans les six jours qui suivent le repos périodique précédent ;

2° La grande période de travail est l'intervalle entre deux repos périodiques consécutifs ;

3° La zone de résidence est la zone qui entoure le lieu d'affectation du salarié dans une limite fixée par accord d'entreprise ou d'établissement, sans que l'éloignement du lieu d'affectation puisse être supérieur à cinquante kilomètres calculés sur carte routière ;

4° Le repos journalier à la résidence est le repos pris dans la zone de résidence habituelle ;

5° Le repos journalier hors résidence est le repos pris en dehors de la zone de résidence habituelle ;

6° L'amplitude est l'intervalle existant entre la fin d'un repos journalier ou périodique et le début du repos journalier ou périodique suivant.

TITRE II : PERSONNEL ROULANT

CHAPITRE IER : REGIME DE TRAVAIL DU PERSONNEL ROULANT

Article 3

Les dispositions du présent titre s'appliquent au personnel roulant, qui comprend les salariés assurant un service de conduite ou d'accompagnement d'un engin de traction autre qu'un service de manoeuvre ou de dépôt.

Article 4

La durée minimale de travail des salariés employés à temps complet au cours d'une grande période de travail est de vingt et une heures.

Article 5

L'amplitude de la journée de travail ne peut excéder douze heures en moyenne sur une grande période de travail.

Elle peut atteindre quatorze heures une fois par grande période de travail en cas de nécessité de service non prévisible et non programmée, d'attribution tardive de sillons ou

de situations d'exploitation dégradées. Dans ce cas, elle donne lieu à l'attribution de compensations équivalentes au titre du repos journalier réduit dans les conditions prévues aux articles 6 et 7.

Un accord d'entreprise ou d'établissement peut fixer une amplitude supérieure à douze heures sans excéder treize heures lorsque la grande période de travail compte au moins deux journées comportant chacune des pauses de plus de deux heures.

Article 6

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

Il peut être réduit une fois par grande période de travail sans être inférieur à neuf heures à condition que la durée moyenne des repos journaliers calculée sur cette grande période de travail ne soit pas inférieure à onze heures.

Lorsque le repos journalier à la résidence est fixé entre deux repos journaliers hors résidence, il ne peut être réduit à moins de dix heures.

En cas de réduction de la durée du repos journalier à la résidence, des compensations équivalentes sont attribuées dans les conditions prévues à l'article D. 3131-6 du code du travail.

Les dispositions du présent article s'appliquent aux repos journaliers du salarié rattaché temporairement à une zone de résidence différente de sa zone de résidence habituelle. Le salarié bénéficie dans ce cas de la prise en charge de ses frais de déplacement et d'hébergement.

Article 7

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

Lorsque la durée du repos journalier hors résidence est inférieure à onze heures, des compensations équivalentes sont attribuées dans les conditions prévues à l'article D. 3131-6 du code du travail.

Un repos journalier hors résidence est suivi d'un repos journalier à la résidence. Il peut être dérogé aux dispositions de l'alinéa précédent dans la limite de deux repos hors résidence consécutifs dans des conditions fixées par convention ou accord collectif étendu.

Un accord d'entreprise ou d'établissement peut porter cette dérogation à trois repos hors résidence consécutifs dans des conditions particulières qu'il détermine. Les compensations accordées sous forme de repos ou, le cas échéant, de rémunération sont prévues par ces accords.

Article 8

Le personnel roulant bénéficie annuellement de cent quatre périodes de repos de vingt-quatre heures incluant les périodes de vingt-quatre heures au titre des repos périodiques.

Ces périodes comprennent au moins vingt-cinq repos d'une durée minimale de soixante heures, dont quatorze doivent comprendre un samedi et un dimanche ou un dimanche et un lundi.

Les dispositions des alinéas précédents s'appliquent de manière proportionnelle à la durée de leur activité aux salariés employés une partie de l'année.

Article 9

Le repos périodique simple d'une durée de 36 heures doit commencer au plus tard à vingt-deux heures et se terminer au plus tôt à cinq heures le surlendemain.

Toutefois, en cas de nécessités d'exploitation non prévisibles et non programmées, d'attribution tardive de sillons ou de situations d'exploitation dégradées, cette période peut être anticipée ou retardée dans la limite maximale de trois heures. Dans ce cas, la durée totale de ce repos est accrue d'une durée équivalente au double de la différence entre l'heure prévue de début ou de fin de ce repos périodique et l'heure à laquelle il aura effectivement commencé ou se sera effectivement terminé.

CHAPITRE II : REGIME APPLICABLE AU PERSONNEL ROULANT EFFECTUANT DES SERVICES D'INTEROPERABILITE TRANSFRONTALIERE

Article 10

Les dispositions du chapitre Ier du présent titre s'appliquent au personnel roulant effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière pour une durée supérieure à une heure au cours d'une journée de travail, sous réserve des adaptations prévues au présent chapitre.

Les services d'interopérabilité transfrontalière sont les services transfrontaliers pour lesquels toute entreprise ferroviaire doit disposer d'au moins deux certificats de sécurité au sens de l'article 10 de la directive du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 susvisée.

Les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent pas au personnel roulant assurant un service de transport de voyageurs transfrontalier local et régional ou

assurant un service de transport de fret transfrontalier ne dépassant pas quinze kilomètres au-delà de la frontière.

Article 11

La compensation équivalente prévue au quatrième alinéa de l'article 6 prend la forme d'une compensation en temps ajouté au repos journalier à la résidence qui suit.

Le cinquième alinéa de l'article 6 ne s'applique pas au personnel soumis au présent chapitre.

L'accord d'entreprise ou d'établissement prévu au quatrième alinéa de l'article 7 peut prévoir des repos hors résidence consécutifs dans la limite de deux.

Article 12

Par dérogation au deuxième alinéa de l'article 8, au moins douze des vingt-cinq repos d'une durée minimale de soixante heures dont bénéficient les salariés doivent comprendre un samedi et un dimanche.

Article 13

Quand la durée journalière du travail est supérieure à six heures, le personnel roulant d'un train bénéficie d'une pause d'au moins trente minutes assurée pendant la journée de travail. Sans préjudice des dispositions de l'article L. 3121-33 du code du travail, cette pause peut être fractionnée en deux périodes.

Quand la durée journalière du travail est supérieure à huit heures, le conducteur, entendu comme le salarié dont l'activité principale est la conduite d'un engin de traction, bénéficie d'une pause d'au moins quarante-cinq minutes assurée pendant la journée de travail.

Sans préjudice des dispositions de l'article L. 3121-33 du code du travail, cette pause peut être fractionnée en deux ou trois périodes dont aucune ne peut être inférieure à dix minutes.

Une partie de la pause doit être donnée entre la troisième et la sixième heure de travail, sous réserve des nécessités de l'exploitation.

Les dispositions qui précèdent peuvent être adaptées aux situations de retard des trains par convention ou accord collectif étendu, ou par convention ou accord d'entreprise ou d'établissement, sous réserve que ces conventions ou accords prévoient en contrepartie des périodes équivalentes de repos attribuées au plus tard avant la fin de la semaine suivante.

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas si un deuxième conducteur est affecté à la conduite du train.

Article 14

Le temps de conduite est la durée d'une activité programmée durant laquelle le conducteur est responsable de la conduite d'un engin de traction, à l'exclusion du temps prévu pour la mise en service et pour la mise hors service de l'engin. Il

inclut les interruptions programmées quand le conducteur reste responsable de la conduite de l'engin de traction.

La durée journalière du temps de conduite ne peut être supérieure à neuf heures.

Elle ne peut être supérieure à huit heures si elle comporte au moins trois heures durant la période nocturne définie à l'article L. 213-11 du code du travail (ancien).

Dans tous les cas, la durée de conduite ne peut être supérieure à quatre-vingts heures par période de deux semaines consécutives.

D'autres tâches peuvent s'ajouter à la conduite dans les limites des durées maximales quotidiennes et hebdomadaires de travail définies par les articles L. 3121-34 à L. 3121-36 du code du travail et par l'article L. 213-11 du code du travail (ancien).

TITRE III : PERSONNEL SEDENTAIRE

CHAPITRE IER : REGIME DE TRAVAIL DU PERSONNEL SEDENTAIRE

Article 15

Les dispositions du présent titre s'appliquent au personnel sédentaire, qui comprend les salariés autres que ceux mentionnés à l'article 3.

Article 16

Le personnel sédentaire bénéficie annuellement de cent quatre périodes de repos de vingt-quatre heures incluant les périodes de vingt-quatre heures des repos périodiques.

Ces dispositions s'appliquent proportionnellement à la durée de leur activité aux salariés qui ne sont employés qu'une partie de l'année.

CHAPITRE II : REGIME APPLICABLE AU PERSONNEL SEDENTAIRE AFFECTE A DES TACHES ESSENTIELLES POUR LA SECURITE

Article 17

Le personnel sédentaire affecté à des tâches essentielles pour la sécurité est celui qui a été habilité à cet effet en application du décret du 19 octobre 2006 susvisé.

Article 18

L'amplitude de la journée de travail ne peut excéder en moyenne douze heures sur une grande période de travail, ou treize heures en cas de déplacement exceptionnel. Elle peut atteindre quatorze heures une fois par grande période de travail.

Un accord d'entreprise ou d'établissement peut fixer une amplitude supérieure à douze heures sans excéder quinze heures pour les salariés qui ne travaillent pas en service continu et dont l'activité est directement liée au passage des trains.

Les deux alinéas précédents s'appliquent sous réserve de l'attribution de compensations équivalentes au titre du repos journalier réduit dans le respect des dispositions de l'article D. 3131-6 du code du travail.

Article 19

Un repos journalier d'une durée minimale de douze heures consécutives est attribué au personnel mentionné à l'article 17, à l'exception des salariés travaillant par équipes successives.

Article 20

Il est dû annuellement au moins vingt-cinq repos d'une durée minimale de soixante heures, dont quatorze doivent comprendre un samedi et un dimanche ou un dimanche et un lundi.

Les dispositions de l'alinéa précédent s'appliquent de manière proportionnelle à la durée de leur activité aux salariés employés une partie de l'année.

TITRE IV : DISPOSITIONS COMMUNES

Article 21

Les personnels mentionnés à l'article 1er ont droit à un repos périodique d'une durée minimale de vingt-quatre heures auxquelles s'ajoutent la durée du repos journalier ou du repos à la résidence.

Article 22

A l'article 2 du décret du 17 mars 2007 susvisé, les mots : « A titre transitoire, pour une période courant jusqu'à la date d'entrée en vigueur du décret prévu à l'article 3, » sont supprimés.

Article 23

La durée maximale hebdomadaire de travail calculée sur une période quelconque de douze semaines consécutives est fixée à quarante-six heures.

Article 24

En l'absence d'horaire collectif de travail, un tableau indiquant la programmation des heures quotidiennes de travail et de repos est communiqué à l'avance à chaque salarié concerné.

La durée du travail de chaque salarié est décomptée selon les modalités suivantes :

1° Quotidiennement, par enregistrement, selon tous moyens, des heures de début et de fin de chaque période de travail ou par le relevé du nombre d'heures de travail accomplies ;

2° Chaque semaine, par récapitulation selon tous moyens du nombre d'heures de travail accomplies par chaque salarié.

L'ensemble des documents mentionnés au présent article est conservé durant une année par l'employeur et tenu à la disposition des inspecteurs et contrôleurs du travail ainsi que des délégués du personnel.

Article 25

- I. - Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe le fait pour l'employeur de méconnaître les dispositions :
- 1° De l'article 5 sur l'amplitude de la journée de travail du personnel roulant ;
 - 2° De l'article 6 sur la durée du repos journalier à la résidence du personnel roulant ;
 - 3° Des 1er et 2e alinéas de l'article 7 sur la durée du repos journalier hors résidence du personnel roulant ;
 - 4° Des 3e et 4e alinéas de l'article 7 sur la succession des repos journaliers à la résidence et hors résidence du personnel roulant ;
 - 5° Du 1er alinéa de l'article 8 sur le nombre des repos périodiques du personnel roulant ;
 - 6° Du 2e alinéa de l'article 8 sur la fréquence et la durée des repos incluant un dimanche pour le personnel roulant ;
 - 7° De l'article 9 sur la durée du repos périodique simple du personnel roulant ;
 - 8° De l'article 11 sur la fréquence des repos journaliers à la résidence du personnel roulant d'interopérabilité transfrontalière ;
 - 9° De l'article 12 sur la fréquence des repos comprenant un samedi et un dimanche du personnel roulant d'interopérabilité transfrontalière ;
 - 10° De l'article 13 sur les pauses liées à la durée journalière du travail du personnel roulant d'interopérabilité transfrontalière ;
 - 11° De l'article 14 sur la durée journalière du temps de conduite personnel roulant d'interopérabilité transfrontalière ;
 - 12° De l'article 16 sur le nombre des repos de vingt-quatre heures du personnel sédentaire ;
 - 13° De l'article 18 sur l'amplitude de travail du personnel sédentaire de sécurité ;
 - 14° De l'article 19 sur le repos journalier du personnel sédentaire de sécurité ;
 - 15° De l'article 20 sur le nombre des repos de soixante heures attribué au personnel sédentaire de sécurité ;
 - 16° De l'article 23 sur la durée hebdomadaire maximale moyenne sur une période de douze semaines ;
 - 17° Du 1er alinéa de l'article 24 sur la communication préalable au salarié du tableau de programmation des heures quotidiennes de travail ;
 - 18° Des 2e à 4e alinéas de l'article 24 sur les modalités d'enregistrement et de récapitulation des heures effectuées.
- II. - Le fait de méconnaître les dispositions de l'article 21 est puni de l'amende prévue pour

les contraventions de la cinquième classe. La récidive est réprimée conformément aux articles 132-11 et 132-15 du code pénal.

III. - Les infractions sont constatées par les agents mentionnés aux articles L. 8112-1 et L. 8112-5 du code du travail.

IV. - Les contraventions donnent lieu à autant d'amendes qu'il y a de salariés indûment employés.

Article 26

Le ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat, la ministre

d'Etat, garde des sceaux, ministre de la justice et des libertés, le ministre du travail, de la solidarité et de la fonction publique et le secrétaire d'Etat chargé des transports sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait à Paris, le 27 avril 2010.

Le secrétaire d'Etat

DECRETO Nº 2010-404 DE 27 DE ABRIL RELATIVO AL RÉGIMEN DE DURACIÓN DEL TRABAJO DEL PERSONAL DE CIERTAS EMPRESAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO.

Versión consolidada en el 15 de febrero de 2016

El Primer ministro,

Sobre el informe del ministro de Estado, ministro de la ecología, de la energía, del desarrollo

duradero(a) y del mar, en carga de las tecnologías verdes y negociaciones sobre el clima,

y del ministro del trabajo, de la solidaridad y de la función pública,

En vista de la directiva 2004 / 49 / este del Parlamento Europeo y del Consejo del 29 de abril de 2004

concerniendo a la seguridad de los ferrocarriles comunitarios y modificando la directiva

95 / 18 / este del Consejo que concierne a las licencias de las empresas ferroviarias, así como

directiva 2001 / 14 / este del Parlamento Europeo y del Consejo del 26 de febrero de 2001 que concierne

la repartición de las capacidades de infraestructura ferroviaria, la fijación de tarifa de la infraestructura

ferroviario(a) y la certificación en materia de seguridad;

En vista de la directiva 2005 / 47 / este el Consejo del 18 de julio de 2005 que concierne al acuerdo entra

Comunidad europea del carril (CER) y la Federación europea de los trabajadores del

transportes (ETF) sobre ciertos aspectos de las condiciones de utilización de los trabajadores móviles

efectuando servicios de interoperabilidad transfronterizo en el sector ferroviario;

En vista del código del trabajo;

En vista del Código Penal;

En vista del decreto n ° 2006-1279 del 19 de octubre de 2006 relativo a la seguridad de las circulaciones

ferroviarios(as) y en el interoperabilidad del sistema ferroviario;

En vista del decreto n ° 2007-353 del 17 de marzo de 2007 relativo a la duración cotidiana del trabajo del

trabajadores de noche y al descanso semanal aplicables a ciertos asalariados del sector

transportes y que modifican el código del trabajo;

Después de consulta de las organizaciones interesadas de empresarios y de asalariados,

El Consejo de Estado (sección social) oído,

Decreta:

Artículo1

El decreto presente es aplicable a los asalariados de las empresas de transporte ferroviario trabajando en el sector del transporte ferroviario de las mercancías.

Él es también aplicable al personal carretero que efectúa servicios de interoperabilidad transfronteriza mencionado en el artículo 10.

Él no es aplicable al personal sometido a reglas especiales.

Artículo.-2

En el sentido del decreto presente:

1 ° El descanso periódico es un descanso por lo menos de veinticuatro horas. Es tomado lo más tarde en los seis días que siguen el descanso periódico precedente;

2 ° El gran período de trabajo es el intervalo entre dos tipos de descanso periódicos consecutivos;

3 ° La zona de residencia es la zona que rodea el lugar de afectación del asalariado en un límite fijado por acuerdo de empresa o de establecimiento, sin que el

alejamiento del lugar de afectación pueda ser superior a cincuenta kilómetros calculados sobre mapa de carreteras;

4 ° El descanso diario a la residencia es el descanso tomado en la zona de residencia habitual;

5 ° El descanso diario fuera de residencia es el descanso tomado aparte de la zona de residencia habitual;

6 ° La amplitud es el intervalo que existe entre el fin de un descanso diario o periódico y principio del descanso siguiente diario o periódico.

Artículo3

Las disposiciones del título presente se aplican al personal carretero, que comprende asalariados que aseguran un servicio de conducta o de acompañamiento de una maquina de tracción otro que un servicio de obrero o de depósito.

Artículo4

La duración mínima de trabajo de los asalariados empleados a tiempo completo durante un gran período de trabajo es de veintiún horas.

Artículo5

La amplitud del día de trabajo no puede exceder doce horas por término medio sobre una gran período de trabajo.

Ella puede alcanzar catorce horas una vez por gran período de trabajo en caso de necesidad de servicio no previsible y no programada, de atribución tardía de surcos o de situaciones degradadas de explotación. En ese caso, ella da lugar a la atribución de compensaciones equivalentes a título del descanso diario reducido en las condiciones previstas

en los artículos 6 y 7.

Un acuerdo de empresa o de establecimiento puede fijarse una amplitud superior a doce horas. Las horas sin exceder trece horas cuando el gran período de trabajo cuenta por lo menos dos días que implican cada una de las pausas de más de dos horas.

Artículo6

El descanso diario a la residencia tiene una duración mínima de doce horas consecutivas por período de veinticuatro horas.

Puede ser reducido una vez por gran período de trabajo sin ser inferior a las nueve a condición de que la duración media del descanso diario calculada sobre este gran período de trabajo no sea inferior a las once.

Cuando el descanso diario a la residencia está fijado entre dos tipos de descanso diarios fuera residencia, no puede ser reducido por menos de diez horas.

En caso de reducción de la duración del descanso diario a la residencia, compensaciones equivalentes son atribuidas en las condiciones previstas al artículo D. 3131-6 del código de trabajo.

Las disposiciones del artículo presente se aplican al descanso diario del asalariado relacionado temporalmente a una zona de residencia diferente de su zona de residencia habitual. El asalariado goza en ese caso a que se haga cargo la empresa de sus gastos de desplazamiento y de hospedaje.

Artículo7

El descanso diario fuera de residencia tiene una duración mínima de nueve horas consecutivas por período de veinticuatro horas.

Cuando la duración del descanso diario fuera de residencia es inferior a las once, de compensaciones equivalentes son atribuidas en las condiciones previstas al artículo D. 3131-6 del código del trabajo.

Un descanso diario fuera de residencia es seguido de un descanso diario a la residencia.

Puede ser contravenido a las disposiciones del aparte precedente en la medida de dos tipos de descanso fuera residencia consecutivos en condiciones fijadas por convenio o acuerdo colectivo extenso.

Un acuerdo de empresa o de establecimiento puede llevar esta derogación a tres tipos de descanso fuera residencia consecutivos en condiciones particulares que él determine. Compensaciones concedidas en forma de descanso o, llegado el caso, de remuneración son

previstas por estos acuerdos.

Artículo8

El personal carretero goza anualmente de ciento cuatro períodos de descanso de veinticuatro horas que incluyen los períodos de veinticuatro horas a título del descanso publicaciones.

Estos períodos comprenden por lo menos veinticinco tipos de descanso de una duración mínima de sesenta horas, entre las que catorce deben comprender el sábado y domingo o domingo y el lunes.

Las disposiciones de los apartes precedentes se aplican de manera proporcional a la duración de su actividad a los asalariados empleados una parte del año.

Artículo9

El descanso periódico simple de una duración de 36 horas debe comenzar lo más tarde a veintidós horas y acabarse cuanto antes a los cinco días después.

No obstante, en caso de necesidades de explotación no previsibles y no programadas, de atribución tardía de surcos o de situaciones degradadas de explotación, este período puede ser anticipado o retrasado en el límite máximo de tres horas. En ese caso, la duración total de este descanso es aumentada de una duración equivalente al doble de la diferencia entra

la hora prevista de principio o de fin de este descanso periódico y la hora a la cual él tendrá efectivamente comenzado o se habrá acabado efectivamente.

Artículo10

Las disposiciones del capítulo Ier del título presente se aplican al personal carretero efectuando servicios de interoperabilité transfronterizo para una duración superior a una hora durante un día de trabajo, a reserva de las adaptaciones previstas al presente capítulo.

Los servicios de interoperabilité transfronterizo son los servicios transfronterizos por los cuales toda empresa ferroviaria debe disponer por lo menos de dos certificados de seguridad en el sentido del artículo 10 de la directiva del Parlamento Europeo y del Consejo del 29 de abril 2004 susvisée.

Las disposiciones del capítulo presente no se aplican al personal carretero que asegura un servicio de transporte de pasajeros transfronterizo local y regional o que asegura un servicio de transporte de flete transfronterizo que no sobrepasa quince kilómetros más allá de frontera.

Artículo11

La compensación equivalente prevista a la cuarta parte del artículo 6 toma la forma de una compensación en el tiempo añadido al descanso diario a la residencia que sigue.

El quinto apartado del artículo 6 no se aplica al personal sometido al presente capítulo.

El acuerdo de empresa o de establecimiento previsto al cuarto aparte del artículo 7 puede prever descanso fuera de residencia consecutivos en la medida de dos.

Artículo12

Por derogación al segundo aparte del artículo 8, por lo menos doce de veinticinco tipos de descanso de una duración mínima de sesenta horas de la que gozan los asalariados deben comprender el sábado y domingo.

Artículo13

Cuando la duración diaria del trabajo es superior a las seis, el personal carretero de un tren goza de una pausa por lo menos de treinta minutos asegurada durante el día de trabajo. Sin perjuicio de las disposiciones del artículo L. 3121-33 del código del trabajo, esta pausa puede ser fraccionada en dos períodos.

Cuando la duración diaria del trabajo es superior a las ocho, el conductor, oído así como el asalariado cuya actividad principal es la conducta de una maquina de tracción, goza de una pausa por lo menos de cuarenta y cinco minutos asegurada durante el día de trabajo.

Sin perjuicio disposiciones del artículo L. 3121-33 del código del trabajo, esta pausa puede ser fraccionada en dos o tres períodos para los que ninguna no puede ser inferior a diez minutos.

Una parte de la pausa debe ser dada entre la tercera y la sexta hora de trabajo, a reserva de las necesidades de la explotación.

Las disposiciones que preceden pueden ser adaptadas a las situaciones de retraso de los trenes por convenio o acuerdo colectivo extenso, o por convenio o acuerdo de empresa o de establecimiento, bajo reserva que estos convenios o acuerdos prevén como contrapartida períodos equivalentes de descanso atribuidos lo más tarde antes de finales de la semana siguiente.

Principio del formulario

Las disposiciones del artículo presente no se aplican si el segundo conductor es destinado a la conducción del tren.

Artículo14

El tiempo de conducción es la duración de una actividad programada durante la cual conductor es responsable de la conducción de una máquina de tracción, a exclusión del tiempo previsto para la puesta en servicio y para la postura fuera de servicio de la máquina. Él incluye

interrupciones programadas cuando el conductor queda responsable de la conducción de la máquina de tracción.

La duración diaria del tiempo de conducción no puede ser superior a las nueve.

Ella no puede ser superior a las ocho si implica por lo menos durante tres horas período nocturno definido al artículo L. 213-11 del código del (antiguo) trabajo.

En todos los casos, la duración de conducción no puede ser superior a ochenta por período de dos semanas consecutivas.

Otras tareas pueden añadirse a la conducta en los límites de las duraciones máximas cotidianas y semanales de trabajo definidas por los artículos L. 3121-34 a L. 3121-36 del código del trabajo y por el artículo L. 213-11 del código del (antiguo) trabajo.

Artículo15

Las disposiciones del título presente se aplican al personal sedentario, que comprende otros asalariados que los mencionados al artículo 3.

Artículo16

El personal sedentario goza anualmente de ciento cuatro períodos de descanso de veinticuatro horas que incluyen los períodos de veinticuatro horas del descanso periódico.

Estas disposiciones se aplican proporcionalmente a la duración de su actividad a los asalariados que son empleados sólo una parte del año.

Artículo17

El personal sedentario destinado a tareas esenciales para la seguridad es aquel que esta habilitado con este fin en aplicación del decreto del 19 de octubre de 2006.

Artículo18

La amplitud del día de trabajo no puede exceder por término medio doce horas sobre una gran período de trabajo, o trece horas en caso de desplazamiento excepcional. Ella puede alcanzar catorce horas una vez por gran período de trabajo.

Un acuerdo de empresa o de establecimiento puede fijar una amplitud superior a doce las horas sin exceder quince horas para los asalariados que no trabajan en servicio continuo y cuya actividad es directamente atada al paso de los trenes.

Ambos apartes precedentes se aplican a reserva de la atribución de compensaciones equivalentes a título del descanso diario reducido en el respeto de las disposiciones del artículo D. 3131-6 del código del trabajo.

Artículo19

Un descanso diario de una duración mínima de doce horas consecutivas es atribuido a personal mencionado en el artículo 17, a excepción de los asalariados que trabajan por equipos sucesivos.

Artículo20

Es debido anualmente por lo menos veinticinco tipos de descanso de una duración mínima de sesenta las horas, entre las que catorce deben comprender el sábado y domingo o domingo y el lunes.

Las disposiciones del aparte precedente se aplican de manera proporcional a la duración de su actividad a los asalariados empleados una parte del año.

Artículo21

Los personas mencionados al artículo 1 tienen derecho en un descanso periódico de una duración mínima de veinticuatro horas a las cuales se añaden la duración del descanso diario o de descanso a la residencia.

Artículo22

Al artículo 2 del decreto del 17 de marzo de 2007 susvisé, las palabras: «A título transitorio, para un período que corre hasta la fecha de entrada en vigor del decreto previsto al artículo 3, »son suprimidos.

Artículo23

La duración máxima semanal de trabajo calculada sobre cualquier período de doce semanas consecutivas está fijado a cuarenta seis.

Artículo24

En ausencia de horario colectivo de trabajo, un cuadro que indica la programación del horas cotidianas de trabajo y de descanso es comunicado de antemano a cada asalariado concernido.

La duración del trabajo de cada asalariado es descontada según las modalidades siguientes:

- 1 ° Diariamente, por registro, según todo medio, a las horas de principio y de finales de cada período de trabajo o por la lista del número de horas cumplidas de trabajo ;
- 2 ° Cada semana, por recapitulación según todo medio del número de horas de trabajo cumplidas por cada asalariado.

El conjunto de los documentos mencionados en el artículo presente es conservado durante un año por el empresario y valorado a la disposición de los inspectores e inspectoras del trabajo así como delegados del personal.

Artículo25

I. - Es castigado por la multa prevista para las contravenciones de la cuarta clase el hecho para el empresario de desconocer las disposiciones:

- 1 ° Del artículo 5 sobre la amplitud del día de trabajo del personal carretero;
- 2 ° Del artículo 6 sobre la duración del descanso diario a la residencia del personal carretero;

- 3 ° De 1 y 2 apartes del artículo 7 sobre la duración del descanso diario fuera de residencia de personal carretero;
- 4 ° De 3 y 4 apartes del artículo 7 sobre la sucesión del descanso diario a la residencia y fuera de residencia del personal carretero;
- 5 ° Del 1 aparte del artículo 8 sobre el número del descanso periódico del personal carretero;
- 6 ° Del 2 aparte del artículo 8 sobre la frecuencia y la duración del descanso que incluye el domingo para el personal carretero;
- 7 ° Del artículo 9 sobre la duración del descanso periódico simple del personal carretero;
- 8 ° Del artículo 11 sobre la frecuencia del descanso diario a la residencia del personal carretero de interoperabilidad transfronterizo;
- 9 ° Del artículo 12 sobre la frecuencia del descanso que comprende el sábado y domingo de personal carretero de interoperabilidad transfronterizo;
- 10 ° Del artículo 13 sobre las pausas atadas a la duración diaria del trabajo del personal carretero de interoperabilidad transfronterizo;
- 11 ° Del artículo 14 sobre la duración diaria del tiempo personal carretero de conducta de interoperabilidad transfronterizo;
- 12 ° Del artículo 16 sobre el número del descanso de veinticuatro horas del personal sedentario;
- 13 ° Del artículo 18 sobre la amplitud de trabajo del personal sedentario de seguridad;
- 14 ° Del artículo 19 sobre el descanso diario del personal sedentario de seguridad;
- 15 ° Del artículo 20 sobre el número del descanso de sesenta horas atribuido al personal sedentario de seguridad;
- 16 ° Del artículo 23 sobre la duración semanal máxima media sobre un período de doce semanas;
- 17 ° Del 1 aparte del artículo 24 sobre la comunicación previa al asalariado del cuadro de programación de las horas cotidianas de trabajo;
- 18 ° De 2(a) a 4 apartes del artículo 24 sobre las modalidades de registro y de recapitulación de las horas efectuadas.
- II. - El hecho de desconocer las disposiciones del artículo 21 es castigado por la multa prevista para las contravenciones de la quinta clase. La recidiva es reprimida conforme a artículos 132-11 y 132-15 del Código Penal.
- III. - Las infracciones son comprobadas por los agentes mencionados a los artículos L. 8112-1 y L. 8112-5 del código del trabajo.
- IV. - Las contravenciones dan lugar a tantas multas que hay asalariados indebidamente empleados.

Artículo26

El ministro de Estado, ministro de la ecología, de la energía, del desarrollo sostenible y de mar, en carga de las tecnologías verdes y negociaciones sobre el clima, la ministra de Estado, guardia de los sellos, ministro de la justicia y de las libertades, el ministro del trabajo, de solidaridad y función pública y el secretario de Estado cargado de los transportes son cargados, cada uno de allí lo que le concierne, de la ejecución del decreto presente, que será publicado al Boletín Oficial del Estado de la República francesa

TÍTULO	Reglamentación de Trabajo de SNCF
AUTORES	SNCF
FUENTE	Legislación
ÁMBITO GEOGRÁFICO	Francia
TIPO DE ESTUDIO	Normativa laboral
RESUMEN Y PRINCIPALES RESULTADOS	
DECRET N° 2008-1198 du 19 novembre 2008 modifiant le DECRET N° 99-1161 du 29 décembre 1999 Relatif à la durée du travail du personnel de la Société Nationale des Chemins de fer Français Le Premier ministre, Sur le rapport du ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, Vu la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité; Vu la directive 2005/47/CE du Conseil du 18 juillet 2005 concernant l'accord entre la Communauté européenne du rail (CER) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) sur certains aspects des conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière dans le secteur ferroviaire ; Vu l'acte dit loi du 3 octobre 1940 relatif au régime du travail des agents des chemins de fer, notamment son article 1er ; Vu la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs modifiée, notamment ses articles 9 à 11; Vu l'avis de la Commission nationale mixte en date du 12 novembre 2008, DÉCRÈTE : TITRE PRELIMINAIRE - DISPOSITIONS COMMUNES CHAPITRE I	

Article 1 - Champ d'application.

Le présent décret est applicable dans tous les établissements de la Société nationale des chemins de fer français (SNCF) situés sur le territoire métropolitain quelle que soit la nature de l'activité qui y est exercée.

Il est applicable aux salariés à temps partiels.

Il n'est toutefois pas applicable :

- dans les établissements à but sanitaire et social dont les personnels restent assujettis, chacun pour ce qui le concerne, aux dispositions applicables à la branche d'activité dont ces établissements relèvent, - aux personnels de service des cantines des écoles et centres de formation, - aux élèves des centres de formation d'apprentis et, pendant la durée des stages, aux agents qui suivent des cours dans les écoles et centres de formation de la SNCF lorsque ces cours sont répartis sur une durée minimale de 5 jours ouvrables consécutifs, - aux membres de certaines professions (médecins, architectes, ...) assujetties à des règles déontologiques particulières à celles-ci.

CHAPITRE II

Article 2 - Durée du travail.

La durée du travail des agents de la SNCF est fixée annuellement. Pour une année normale comportant 52 dimanches et 10 jours fériés ne tombant pas un dimanche, cette durée est égale à :

- 1568 heures pour le personnel relevant du titre I,
- 1589 heures ou 1568 heures selon le cas pour les autres personnels.

Pour les années bissextiles, les années comportant 53 dimanches, les années comportant 11, 9 ou 8 jours fériés ne tombant pas un dimanche, les durées annuelles de travail cidessus sont modifiées en conséquence.

Les durées annuelles mentionnées au présent article prennent en compte la journée de solidarité instituée par la loi n° 2004-626 du 30 juin 2004 relative à la solidarité pour l'autonomie des personnes âgées et des personnes handicapées. L'allongement de sept heures de la durée annuelle du travail est réalisé dans les conditions fixées par l'entreprise.

CHAPITRE III

Article 3 - Définitions communes à plusieurs catégories de personnel.

Au sens du présent décret, on entend par :

- 1 - Jour calendaire : la journée de calendrier comptée de zéro à vingt-quatre heures.
- Semestre civil : période de six mois commençant le 1er janvier ou le 1er juillet.
- 2 - Amplitude (ou journée de service) : l'intervalle existant :
 - soit entre deux repos journaliers consécutifs,

- soit entre le repos hebdomadaire ou périodique et le repos journalier précédent ou suivant.

3 - Coupure : une interruption de service pendant laquelle l'agent dispose librement de son temps.

4 - Durée journalière de service : la durée de l'amplitude diminuée, le cas échéant, de la durée des coupures.

Ne sont pas compris dans la durée journalière de service :

- sauf dispositions réglementaires prévues par les textes relatifs à l'hygiène et à la sécurité des travailleurs, le temps nécessaire au déshabillage, au lavage et au rhabillage ;

- sauf dispositions prévues aux articles 9, 27 et 39 du présent décret, la durée des trajets nécessaires à l'agent pour se rendre au lieu assigné pour sa prise de service et pour en revenir ;

- pour les agents relevant du titre II, le temps strictement nécessaire à la transmission du service entre agents assurant un même service, à l'exception des caissiers, ou des agents gérant un bureau comportant des manèges d'espèces, titres ou pièces valant espèces, dans la limite de vingt minutes et sous réserve que le temps nécessaire soit d'au moins cinq minutes.

5 - Navette : un mouvement aller et retour pouvant circuler entre deux gares d'une section de ligne déterminée et pouvant se reproduire une ou plusieurs fois au cours de la journée.

6 - Remonte : un mouvement circulant entre deux gares ou chantiers déterminés et proches l'un de l'autre.

TITRE I : PERSONNEL ROULANT

CHAPITRE IV

Article 4 - Personnel intéressé.

Les dispositions du présent titre sont applicables, quel que soit leur grade, aux agents chargés de la conduite des machines ou de l'accompagnement des trains ainsi qu'aux agents en stage de formation ou de perfectionnement sur les machines ou dans les trains, lorsqu'ils assurent un service autre qu'un service de navette, de remonte, de manœuvres ou de dépôt ou l'accompagnement des trains omnibus de marchandises.

On entend par machines, les locomotives quel que soit le mode de traction, les locomoteurs, les automotrices électriques, les autorails et, par assimilation, les fourgonschaudières et les fourgons-générateurs.

Article 5 - Définitions particulières au personnel roulant.

Au sens du présent titre, on entend par :

1 - Roulement de service : le tableau fixant à l'avance, d'une part la composition de chacune des journées de service, d'autre part la succession des journées de service et des repos.

2 - Grande période de travail : l'intervalle entre deux repos périodiques successifs. On la délimite en la faisant commencer à la fin du dernier jour de repos entièrement compris dans le repos périodique précédent et en la faisant se terminer au début du premier jour de repos entièrement compris dans le repos périodique suivant.

3 - Période nocturne : la période comprise entre 23 heures et 6 heures.

4 - Réserve à disposition : la période pendant laquelle les agents appelés à intervenir éventuellement sont employés à des travaux au dépôt ou en gare.

5 - Disponibilité à domicile : l'obligation faite à un agent, à l'expiration de l'un des repos à la résidence visés aux articles 15 à 18 ci-après de ne pas quitter son domicile ou, tout au moins s'il le quitte, de ne pas s'en éloigner et de faire le nécessaire pour qu'en cas d'appel il puisse être atteint de manière à rejoindre son poste dans les meilleurs délais.

6 - Travailleur de nuit : est travailleur de nuit tout travailleur qui :

a) soit accomplit, au moins deux fois par grande période de travail, selon son roulement, au moins trois heures de son temps de travail quotidien durant la période nocturne définie au paragraphe 3 ci-dessus ;

b) soit accomplit, au cours d'une année civile, au moins 330 heures de travail durant la période nocturne définie au paragraphe 3 ci-dessus ;

Le travailleur de nuit bénéficie d'une surveillance médicale particulière, dans les conditions fixées par le règlement relatif au service de santé au travail pris en application du décret n°60-965 du 09 septembre 1960 portant application de la loi n° 55-292 du 15 mars 1955 étendant à la Société nationale des chemins de fer français les dispositions de l'article 1er de la loi n° 46-2195 du 11 octobre 1946.

En cas de problème de santé médicalement reconnu lié au travail de nuit, le travailleur de nuit est transféré, chaque fois que cela est possible, à un travail de jour.

7 - Personnel roulant effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière : personnel roulant affecté, pour une durée supérieure à une heure au cours d'une journée de travail, à des services transfrontaliers pour lesquels toute entreprise ferroviaire doit disposer d'au moins deux certificats de sécurité au sens de l'article 10 de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant la licence des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité. Est exclu de cette définition le personnel roulant assurant un service de transport de voyageurs transfrontalier local et régional ou assurant un service de transport de fret transfrontalier ne dépassant pas quinze kilomètres au-delà de la frontière.

8 - Temps de conduite : durée d'une activité programmée durant laquelle le conducteur est responsable de la conduite d'un engin de traction. Il inclut les interruptions programmées quand le conducteur reste responsable de la conduite de l'engin de traction.

Article 6 - Roulements de service.

1 - Les dispositions du présent titre doivent être observées tant pour l'établissement des roulements de service que pour la commande des agents en service facultatif.

2 - Chaque agent appelé à suivre un roulement de service en permanence ou à y effectuer habituellement des remplacements en reçoit un exemplaire le plus tôt possible avant son application. Il lui appartient de le tenir à jour en y portant les modifications dont il a connaissance par voie d'affichage.

La remise à l'agent d'un roulement de service ne constitue pas en elle-même une commande du service à effectuer.

3 - Sauf en cas de circonstances accidentelles imprévisibles, le respect de l'ordre de succession des journées d'un roulement constitue la règle. Il en est de même pour la position des repos journaliers et périodiques ainsi que pour leur durée, cette dernière pouvant toutefois se trouver réduite (sans descendre au-dessous des limites fixées par les articles 15, 16 et 18 du présent décret) en cas de fin de service tardive ou de remplacement d'un parcours en voiture ou haut-le-pied par un train.

En cas de grève ou autre perturbation prévisible au sens de l'article 4 de la loi n° 2007-1224 du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs, l'agent est dévoyé de son roulement et placé en service facultatif. Il peut être utilisé dès l'expiration de la durée du repos journalier prévu à l'article 15 ; cette disposition est sans incidence sur le nombre de repos périodiques et de repos complémentaires dus à l'agent.

Un agent dévoyé de son roulement doit y être remis aussitôt que possible. Le service tracé pour une journée ne peut éventuellement être modifié que dans la mesure où l'agent ne sera pas dévoyé de son roulement.

4 - Lorsqu'un agent en service facultatif effectue une ou plusieurs journées reprises dans un roulement de service, il bénéficie à la suite de cette journée ou de ces journées, des repos journaliers ou, le cas échéant, périodiques, prévus par ce roulement. Il en est de même lorsqu'il quitte ce roulement, sauf précisions données à l'avance et au plus tard lors de la dernière commande à son dépôt.

CHAPITRE V

Article 7 - Durée du travail effectif.

1 - La durée du travail effectif calculée sur le semestre civil ne doit pas dépasser 7 heures 48 mn en moyenne par jour de service ou jour décompté comme tel.

Page 6 RH0077- Version 01 du 22-11-2008

2 - La durée du travail effectif calculée sur trois grandes périodes de travail consécutives ne doit pas dépasser 8 heures en moyenne par jour de service ou jour décompté comme tel.

3 - La durée du travail effectif d'une journée de service considérée isolément ne peut excéder :

- huit heures, si la journée comprend plus d'une heure trente dans la période nocturne définie à l'article 5 ci-dessus, - neuf heures dans les autres cas.

Pour le tracé des roulements de service et la commande du personnel en service facultatif, la durée du travail effectif d'une journée de service considérée isolément ne peut excéder sept heures si cette journée comporte au moins cinq heures de conduite de trains dont deux au moins dans la période comprise entre 0 heure 30 et 4 heures 30.

4 - Toute journée pour laquelle un travail effectif est décompté, à l'exception de la disponibilité à domicile visée à l'article 14 du présent décret, ne peut être retenue pour moins de cinq heures dans la durée du travail effectif de la grande période de travail.

Article 8 - Amplitude.

1 - L'amplitude d'une journée de travail considérée isolément ne peut excéder :

- huit heures si la journée comprend plus d'une heure trente dans la période nocturne définie à l'article 5 ci-dessus,
- onze heures dans les autres cas.

2 - La durée moyenne de l'amplitude journalière calculée sur les mêmes bases que la durée moyenne du travail ne peut excéder neuf heures trente.

Article 9 - Détermination du travail effectif.

1 - Pour l'application du présent titre sont considérés comme travail effectif :

- le temps pendant lequel les agents des machines et des trains sont tenus de rester sur leur machine ou dans les trains ou de ne pas s'en éloigner ou ont un travail quelconque à effectuer dans les gares, dépôts ou ateliers ;

- les laps de temps alloués pour chaque train pour les diverses opérations, y compris le temps de parcours à pied que les agents peuvent avoir à effectuer au cours du service, soit dans l'enceinte du chemin de fer, soit en dehors de celle-ci ;

- sans préjudice de leur prise en compte en totalité dans l'amplitude, les durées des trajets effectués haut-le-pied par les agents pour prendre ou quitter le roulement ou à l'intérieur du roulement, à l'exception des trajets effectués haut-le-pied comme voyageur ;

- le temps d'attente des agents en cas de retard de trains dont ils doivent assurer la conduite ou l'accompagnement lorsqu'ils ne sont pas mis en coupure dans les conditions prévues à l'article 10 ci-après ;

- le temps accordé pour la pause repas prévue à l'article 11 ci-après ;

- le temps d'attente entre deux parcours haut-le-pied comme voyageur lorsqu'il n'est pas possible de mettre l'agent en coupure dans les conditions prévues à l'article 10 ci-après;

- les temps de réserve à disposition.

2 - Est comptée pour moitié dans la durée du travail effectif la durée des trajets effectués haut-le-pied dans les voitures à voyageurs et autres moyens de transport collectif.

Toutefois, ce temps est décompté entièrement comme travail effectif si l'agent déclare ne pas avoir disposé d'une place assise.

3 - Sont comptés pour un tiers dans la durée du travail effectif de la grande période de travail, les temps de disponibilité à domicile tels qu'ils sont définis à l'article 14 du présent décret. Toutefois, il n'est pas tenu compte des temps de disponibilité d'une durée inférieure à deux heures.

4 - Est compté pour un quart dans la durée du travail effectif de la grande période de travail, le temps passé pour chaque repos hors de la résidence au-delà de quinze heures.

5 - Ne compte pas dans la durée du travail effectif la durée des coupures sauf dispositions prévues à l'article 10 ci-après.

CHAPITRE VI

Article 10 - Coupures.

1 - La journée de travail ne peut comporter plus d'une coupure.

2 - La coupure doit avoir une durée minimale d'une heure.

Elle ne peut commencer au plus tôt qu'une heure trente après l'heure de prise de service et doit se terminer au plus tard une heure trente avant l'heure de fin de service.

Ces limites ne sont pas applicables dans le cas où la coupure comporte au moins une heure dans l'une des périodes de 11 h 30 à 13 h 30 ou de 18 h 30 à 20 h 30.

3 - La période de 22 heures à 6 heures ne peut comporter de temps de coupure.

4 - Les journées couvrant tout ou partie de la période entre 0 heure 30 et 4 heures 30 ne

peuvent comporter de coupure.

Toutefois, si une journée prévue comme ne devant pas comporter tout ou partie de cette période la couvre en définitive (en tout ou partie), la coupure dont l'agent a bénéficié reste décomptée comme telle.

5 - Dans le cas où un retard de train ne permet pas d'attribuer la coupure initialement prévue

dans la journée de travail, il y a lieu, compte tenu des nécessités de service, de la décaler ou de la transformer en pause pour repas, ou tout au moins de permettre à l'agent de prendre un repas.

6 - Pendant les coupures, les agents doivent disposer d'un local aménagé comportant, au minimum, une table, un siège, un appareil de chauffage, un réchaud, le matériel indispensable pour préparer un repas, un fauteuil ou une banquette permettant de se reposer.

Si ce local est éloigné du lieu où l'agent cesse ou reprend son service, les temps nécessaires pour s'y rendre ou en revenir sont décomptés comme travail effectif.

7 - Les dispositions du présent article s'appliquent sous réserve des dispositions particulières de l'article 11-1 applicables au personnel roulant effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière défini au 7 de l'article 5.

Article 11 - Pause pour repas.

1 - Chaque fois que la durée du travail ininterrompu doit dépasser huit heures, il doit être accordé aux agents une pause pour leur permettre de prendre leur repas.

La pause pour repas doit être comprise en totalité dans l'une des périodes de 11 h 30 à 13 h 30 ou de 18 h 30 à 20 h 30.

Page 8 RH0077- Version 01 du 22-11-2008

La durée du travail ininterrompu est appréciée en tenant compte pour leur totalité des temps effectués haut-le-pied comme voyageur.

Si une journée prévue de moins de huit heures de travail ininterrompu vient accidentellement à dépasser huit heures, il n'y a pas lieu d'attribuer une pause pour repas, à moins que l'agent n'en fasse expressément la demande. Dans ce cas, les dispositions du second alinéa du présent paragraphe peuvent ne pas être appliquées.

2 - La durée prévue pour la pause repas doit être indiquée sur le roulement de service.

Elle est égale à quarante-cinq minutes au minimum, mais peut être réduite, suivant les exigences de l'exploitation et en raison seulement de circonstances accidentelles et imprévisibles, jusqu'à trente-cinq minutes.

Dans le cas où la pause pour repas est prolongée d'un laps de temps portant sa durée totale à plus d'une heure, cette pause pour repas ne peut être considérée comme la coupure prévue à l'article 10 ci-dessus à moins que l'agent ait été prévenu au début ou au cours de la pause pour repas que des circonstances accidentelles et imprévisibles lui permettaient de disposer d'une coupure au moins égale à une heure à compter du moment où il a été avisé.

3- Il ne doit être prévu de pause pour repas que dans les lieux où il existe un local équipé pour le réchauffage des aliments et la possibilité de se laver les mains.

Lorsque le local équipé est éloigné du point de stationnement de la machine ou du train, les temps nécessaires pour s'y rendre ou en revenir ne sont pas inclus dans le temps de la pause pour repas.

4 - Les dispositions du présent article s'appliquent sous réserve des dispositions particulières de l'article 11-1 applicables au personnel roulant effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière défini au 7 de l'article 5.

Article 11-1. - Dispositions applicables au personnel défini au 7 de l'article 5.

1 - Les dispositions du présent article s'appliquent au personnel défini au 7 de l'article 5. Un accord d'entreprise peut déroger aux dispositions du présent article dans un sens plus favorable aux agents.

2 - Quand la durée journalière du travail est supérieure à six heures, le conducteur et le personnel d'accompagnement d'un train bénéficient, en tout état de cause, d'une pause d'au moins trente minutes assurée pendant la journée de travail.

Quand la durée journalière du travail est supérieure à huit heures, le conducteur bénéficie, en tout état de cause, d'une pause d'au moins quarante-cinq minutes assurée pendant la journée de travail.

La coupure prévue à l'article 10 et la pause repas prévue à l'article 11 constituent la pause prévue au présent article.

Les dispositions du présent paragraphe ne s'appliquent pas s'il y a un deuxième conducteur affecté à la conduite du train.

3 - La durée journalière du temps de conduite ne peut être supérieure à neuf heures.

Elle ne peut être supérieure à huit heures si elle comporte au moins trois heures durant la période nocturne définie au 3 de l'article 5, sans préjudice des dispositions du 2° du a du 2 de l'article 49.

Dans tous les cas, la durée de conduite ne peut être supérieure à quatre-vingts heures par période de deux semaines calendaires consécutives, comptées du lundi 0 heure au dimanche 24 heures.

Article 12 - Compensations pour interruption de service.

A l'exception du personnel défini au 7 de l'article 5, soumis aux dispositions particulières de l'article 11-1, le personnel soumis au présent titre, du fait des missions qu'il accomplit, ne peut disposer systématiquement d'une interruption de son service lorsque le temps de travail effectif est supérieur à six heures sans dépasser huit heures.

Les compensations correspondantes sont incluses dans les durées minimales des repos journaliers à la résidence et des repos périodiques mentionnées aux articles 15 et 16.

Article 13 - Réserve à disposition.

1 - Il ne peut être prévu, dans les roulements, de réserve à disposition dans la dernière journée de service de la grande période de travail, ni à la fin d'une journée

de service qui suit un repos hors résidence. Toutefois, cette règle ne s'applique pas aux services comportant uniquement de la réserve à disposition en cycle.

2 - Pour le tracé des roulements et la commande des agents en service facultatif, une période de réserve à disposition peut être précédée et suivie d'une période de travail effectif à condition que le cumul de ces périodes n'excède pas les durées limites fixées à l'article 7 ci-dessus.

3 - Lorsque la durée de travail effectif dépasse huit heures, les agents placés en réserve à disposition qui partent en ligne doivent être remplacés dans toute la mesure compatible avec les nécessités de l'exploitation.

Article 14 - Disponibilité à domicile.

1 - Le temps de disponibilité à domicile est calculé depuis l'heure à laquelle l'agent a été avisé de se tenir disponible ou, à défaut d'un tel avis, de la fin d'un repos à la résidence jusqu'à l'heure de la commande.

2 - Le temps de disponibilité à domicile entre en compte dans la durée du travail effectif de la grande période de travail dans les conditions prévues à l'article 9 mais sans que les limitations prévues à l'article 7 (§ 3) et à l'article 8 ci-dessus lui soient applicables.

Article 15 - Repos journaliers.

1 - Les repos journaliers à la résidence doivent avoir une durée minimale ininterrompue de quatorze heures.

Toutefois, en cas de fins de service tardives, cette durée peut être réduite à treize heures trente, deux fois, ou treize heures, une fois, par grande période de travail pour éviter de retirer l'agent de son roulement.

2 - Les repos journaliers hors de la résidence doivent avoir une durée ininterrompue de neuf heures au moins, cette durée pouvant être réduite jusqu'à huit heures une fois par trois grandes périodes de travail consécutives.

3 - Un repos hors de la résidence doit être suivi d'un repos à la résidence.

Lorsque, dans un roulement, il est prévu un repos hors de la résidence, d'une durée inférieure à neuf heures, le repos journalier prévu qui suit doit avoir une durée au moins égale à quinze heures.

Lorsqu'en service facultatif, un repos hors de la résidence a une durée inférieure à neuf heures, le repos journalier qui suit doit avoir une durée au moins égale à quinze heures.

Article 16 - Repos périodiques - Repos complémentaires.

1 - Les repos périodiques et les repos complémentaires doivent être donnés à la résidence d'emploi des agents.

2 - Sous réserve de la répercussion des absences, chaque agent doit bénéficier annuellement de 52 jours de repos (53 les années où le nombre de dimanches est de 53) auxquels s'ajoutent 74 repos en vue de respecter la durée annuelle de travail prévue à l'article 2 du présent décret.

3 - 116 des jours de repos visés au paragraphe 2 ci-dessus (117 les années où le nombre de dimanches est de 53) sont accordés séparément ou accolés pour constituer le repos périodique.

Le repos périodique est dit simple, lorsqu'il est constitué par un seul jour de repos, double par deux jours, triple par trois jours. Chaque année, le nombre de jours de repos périodiques intégrés dans les roulements

de service ne peut être inférieur à 116 (117 les années où le nombre de dimanches est de 53).

Les jours de repos au-delà des 116 (ou 117) visés ci-dessus constituent des repos complémentaires qui sont acquis et attribués dans les conditions indiquées au paragraphe 7 ci-après.

4 - Sous réserve de la répercussion des absences, chaque agent doit bénéficier, au minimum à la fois de :

- 52 repos périodiques doubles, triples le cas échéant, par an, dont au moins trois par mois,
- 12 interruptions pour repos périodiques au cours d'un trimestre civil,
- 12 repos périodiques, doubles au minimum, placés chaque année sur un samedi et un dimanche consécutifs.

Les repos périodiques simples qui doivent rester exceptionnels ne peuvent être prévus que le dimanche.

Il ne peut être dérogé aux règles ci-dessus d'attribution des repos périodiques doubles que si le fait pour un agent de suivre son roulement conduit à lui attribuer un nombre de jours de repos supérieur à celui qui lui est dû. Dans ce cas, un repos périodique double peut être remplacé, une fois par trimestre au maximum, soit par un repos périodique simple auquel est accolé un repos complémentaire, soit par un repos périodique simple situé le dimanche.

5 - Le repos périodique a une durée minimale de :

- trente-huit heures lorsqu'il est simple,
- soixante-deux heures lorsqu'il est double,
- quatre-vingt-six heures lorsqu'il est triple.

Pour le tracé des roulements et le service facultatif, ces durées minimales sont augmentées d'une heure si le repos périodique fait suite à un repos hors de la résidence d'une durée inférieure à neuf heures.

6 - Les repos périodiques doivent commencer au plus tard à 19 heures la première nuit et finir au plus tôt à 6 heures la dernière nuit ; les repos périodiques simples doivent être placés sur deux nuits consécutives.

Ces dispositions doivent obligatoirement être observées tant pour l'établissement des roulements de service que pour la commande des agents en service facultatif.

Dans le cas où la fin de service intervient après 19 heures, il y a lieu d'appliquer les dispositions suivantes :

- lorsque la fin de service intervient après 19 heures et au plus tard à 20 heures, la durée prévue au § 5 ci-dessus doit être respectée,

- lorsque la fin de service intervient après 20 heures, l'agent n'est pas utilisé le lendemain et bénéficie d'un repos périodique placé sur les deux nuits suivantes dans les conditions prévues au premier alinéa du présent paragraphe.

7 - Les repos complémentaires sont acquis, sous réserve de la répercussion des absences, à raison de 5 par semestre civil. Ces repos sont attribués en fonction des possibilités du service, normalement en dehors des périodes de forts besoins en personnel et au plus tard avant la fin du semestre civil suivant celui au cours duquel le repos à attribuer a été acquis.

Le repos complémentaire accordé isolément doit avoir une durée minimale de 38 heures. Lorsqu'il suit un repos périodique ou un autre repos complémentaire, il allonge de 24 heures la durée initialement prévue pour ce repos.

Les dispositions du paragraphe 6 ci-dessus sont applicables aux repos complémentaires.

Article 17 - Repos compensateurs.

1 - En raison de son utilisation à un service de conduite avec radio, il est attribué à l'agent, seul à bord d'un train de marchandises ou de messageries, ou seul à bord de la cabine de conduite d'un train de voyageurs, une compensation de onze minutes par journée de service comportant au moins une heure de conduite dans ces conditions.

Cependant les compensations à ce titre ne sont effectivement attribuées à l'agent que pour la partie excédant, au cours de chaque année civile, l'équivalent de 3 repos compensateurs.

2 - Sauf pour les agents concernés par le 2ème alinéa de l'article 20, les dépassements de la durée du travail effectif d'une journée considérée isolément au-delà de :

- sept heures trente si la journée comprend plus d'une heure trente dans la période nocturne définie à l'article 5 ci-dessus,

- huit heures trente dans les autres cas, donnent lieu à compensation par attribution de repos compensateurs.

3 - Le temps d'absence de la résidence d'emploi excédant trente heures pour chaque tournée comportant un repos hors résidence donne lieu à compensation pour 50 %, par attribution de repos compensateurs.

4 - Les compensations résultant de l'application des paragraphes 2 et 3 ci-dessus et de l'application de l'article 51 (§3) ci-après ne sont cependant attribuées à l'agent que dans la mesure où leur cumul excède, au cours de chaque année civile, l'équivalent de 2 repos compensateurs.

5 - Les compensations à attribuer effectivement au titre des paragraphes 1 et 4 ci-dessus sont cumulées avec celles dues au titre de l'article 54 (§1) pour l'attribution de repos compensateurs.

Ces repos compensateurs sont attribués, dans les conditions définies à l'article 18 ciaprès, en fonction des possibilités du service et avant la fin du trimestre civil suivant celui au cours duquel la valeur d'un repos est acquise.

Article 18 - Dispositions communes aux repos périodiques, aux repos complémentaires, aux repos compensateurs, aux repos pour jours fériés chômés et aux repos compensateurs de jours fériés.

1 - Les dispositions des paragraphes 1 et 6 de l'article 16 sont applicables aux repos compensateurs, aux repos pour jours fériés chômés et aux repos compensateurs de jours fériés.

2 - La durée minimale des repos visés au paragraphe 1 ci-dessus est de :

- trente-huit heures lorsqu'ils sont pris isolément,
- vingt-quatre heures pour chaque repos accolé à un autre.

3 - Sous réserve de la répercussion des absences sur le nombre des repos périodiques et des repos complémentaires et sur la durée du congé annuel, chaque agent doit pouvoir bénéficier annuellement d'au moins 22 dimanches, pour repos de toute nature ou pour congé, accolés chacun à un autre jour de repos ou de congé, répartis aussi uniformément que possible sur l'ensemble de l'année.

CHAPITRE VII

Article 19 - Grande période de travail.

1 - La grande période de travail, telle qu'elle est définie et délimitée à l'article 5 du présent

décret ne peut comporter plus de six jours.

Ce nombre est réduit à cinq lorsque la grande période de travail précède un repos périodique simple.

2 - Dans chaque grande période de travail, le nombre de journées de service ne peut excéder de plus d'une unité le nombre de jours de cette période.

Une grande période de travail de 6 jours ne peut comporter plus de 6 journées de service.

Article 20 - Dispositions particulières applicables aux agents chargés de l'accompagnement des trains de voyageurs.

Pour garantir la qualité des prestations offertes à la clientèle, l'accompagnement d'un train

de grande relation ou de voitures-couchettes peut-être confié à un même agent sur la totalité ou sur une partie importante du parcours. Le service ainsi tracé, dit "de bout en bout", doit être assuré par un agent de la résidence origine ou terminus du parcours, ou de la résidence la plus proche si l'origine ou la fin de ce service ne sont

pas situées dans une gare de résidence ; dans ce dernier cas, le ou les parcours terminaux sont effectués haut-le-pied et sont incorporés dans le service de bout en bout.

La durée journalière de service et son amplitude peuvent être alors portées au temps nécessaire pour assurer le service de bout en bout, le dépassement de cette durée devant être compensé dans la grande période de travail précédente ou suivante.

Ces dispositions sont également applicables aux trajets haut-le-pied nécessités par un service de bout en bout et effectués avant ou après celui-ci.

Dans ce cas d'application du bout en bout, un repos journalier est attribué à l'issue du premier trajet.

Toutefois, dans le cas où, sur des relations données, les prolongations ainsi envisagées seraient supérieures à deux heures ou lorsque le service de bout en bout devra être assuré en aller retour, l'accord de l'inspecteur du travail est requis, après avis des délégués du personnel.

Article 21 - Dispositions applicables aux agents quittant un service

sédentaire pour être affectés au service des machines ou des trains ou inversement.

1 - Lorsqu'un agent passe d'un service régi par le présent titre à un service sédentaire ou inversement, il bénéficie avant de prendre son nouveau service, du repos afférent à la réglementation qui régit le service qu'il quitte.

Par dérogation à cette règle, lorsqu'un agent soumis au présent titre assure une journée de service sédentaire, le repos journalier à lui accorder à l'issue de cette journée est celui prévu par l'article 15 (§ 1), à moins que la journée de service suivante soit également entièrement consacrée à du service sédentaire.

2 - Lorsqu'une même journée de service comporte à la fois du service roulant et du service sédentaire (ou un service assimilé à du service sédentaire : stage de perfectionnement, examen ou concours, visite de sécurité, etc.), elle est soumise à la réglementation du travail du personnel roulant et considérée comme telle, notamment

à l'égard du repos journalier qui la suit.

3 - Lorsque, à la fin d'une grande période de travail, un agent passe d'un service entièrement régi par le présent titre à un service sédentaire ou inversement, il doit, avant de prendre son nouveau service, bénéficier du repos périodique afférent à la réglementation qui régit le service qu'il quitte.

Lorsque, dans la grande période de travail, le nombre de journées de service relevant de l'application du présent titre est égal ou supérieur au nombre de journées de service relevant de l'application du titre II du présent décret, le repos périodique doit être accordé à l'agent dans les conditions définies à l'article 16 ci-dessus.

Dans les autres cas, le repos périodique est accordé dans les conditions définies à l'article 32 du présent décret.

TITRE II - PERSONNEL SEDENTAIRE

CHAPITRE VIII

Article 22 - Personnel intéressé.

Les dispositions du présent titre sont applicables, aux agents autres que ceux visés aux titres I et III du présent décret, ainsi qu'au personnel assurant l'accompagnement des trains omnibus de marchandises et au personnel de conduite des machines lorsqu'il assure exclusivement, au cours de la journée, des services de navette, de remonte, de manœuvres ou de dépôt.

Article 23 - Définitions particulières au personnel sédentaire.

Au sens du présent titre, on entend par :

1 - Tableau de service : le tableau indiquant, pour chaque jour, la répartition des heures de service.

2 - Poste : l'ensemble des tâches confiées à un même agent dans un horaire déterminé pour un jour donné ; si, dans un même jour, les mêmes tâches sont assurées successivement par deux ou trois agents, le service est dit à deux postes ou à trois postes.

Est considéré comme poste de nuit, celui qui comporte plus d'une heure trente dans la période nocturne définie au paragraphe 6 ci-dessous.

3 - Tableau de roulement : le tableau fixant à l'avance la succession des journées de service et des repos ; il définit un cycle pour chacun des agents ou groupes d'agents associés dans le roulement.

4 - Cycle de roulement : la période à caractère répétitif à l'issue de laquelle un agent incorporé dans un tableau de roulement se retrouve dans le même ordre de succession des journées de service et de repos.

5 - Grande période de travail :

- grande période de travail : l'intervalle entre deux repos périodiques successifs ;

- grande période de travail de nuit : grande période de travail dont la moitié au moins des journées de service comporte chacune plus d'une heure trente dans la période nocturne définie au paragraphe 6 ci-dessous.

6 - Période nocturne : la période comprise entre 22 heures 30 et 5 heures 30.

7 - Astreinte : l'obligation faite à certains agents de répondre à tout appel pendant les repos, les journées chômées et les coupures en vue de faire face à des besoins urgents. A cet effet, ils ne doivent pas quitter leur domicile ou, tout au moins, s'ils le quittent ainsi que lorsqu'ils ne prennent pas leur coupure à leur domicile, ils doivent faire le nécessaire pour qu'en cas d'appel, ils puissent être atteints de manière à intervenir dans les meilleurs délais.

8 - Travailleur de nuit : est travailleur de nuit tout travailleur qui :

a) soit accompli, au moins trois fois par grande période de travail, selon son utilisation annuelle prévue, au moins trois heures de son temps de travail quotidien durant la période nocturne définie au paragraphe 6 ci-dessus ;

b) soit accompli, au cours d'une année civile, au moins 455 heures de travail durant la période nocturne définie au paragraphe 6 ci-dessus ;

Le travailleur de nuit bénéficie d'une surveillance médicale particulière, dans les conditions fixées par le règlement relatif au service de santé au travail pris en application du décret du 9 septembre 1960 susvisé. En cas de problème de santé médicalement reconnu lié au travail de nuit, le travailleur de nuit est transféré, chaque fois que cela est possible, à un travail de jour.

Article 24 - Tableaux de service.

1 - Pour tout établissement, partie d'établissement ou chantier, il est établi un tableau de service indiquant les heures de prise et de cessation de service et, le cas échéant, les heures de commencement et de fin de coupure.

Les tableaux de service et les tableaux de roulement, ainsi que les programmes semestriels visés à l'article 25 (§5) du présent décret seront établis après consultation des instances de représentation du personnel concerné.

2 - En cas de modification du tableau de roulement ou du programme semestriel, un préavis de 10 jours calendaires doit être respecté.

2bis. En cas de grève ou autre perturbation prévisible au sens de l'article 4 de la loi du 21 août 2007 déjà mentionnée, le tableau de roulement ou le programme semestriel peuvent être modifiés après information de chaque agent concerné au plus tard vingt-quatre heures avant la modification.

3 - Toute modification à la répartition des heures de travail du tableau de service donne lieu, avant sa mise en application, à une rectification de ce tableau, sauf s'il s'agit d'une modification valable pour une durée au plus égale à cinq journées de service consécutives.

4 - Ce tableau est affiché dans chacun des locaux de travail auxquels il s'applique ou, en cas de personnel occupé à l'extérieur, à l'unité d'affectation.

5 - Par dérogation aux règles fixées aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus, pour certains emplois et dans des conditions définies par arrêté du ministre chargé des transports, pris après avis de la commission nationale mixte prévue à l'article 57, pourront être pratiqués des horaires individualisés. La mise en application de ces horaires dans un établissement déterminé sera subordonnée, d'une part à une demande expresse des salariés intéressés, d'autre part à l'avis favorable du comité d'établissement.

CHAPITRE IX

Article 25 - Répartition du travail effectif.

1 - La Société nationale des chemins de fer français doit choisir l'un des modes suivants de la répartition du travail effectif :

a) directions centrales et régionales, à l'exception des ensembles de personnel affectés dans des entités opérationnelles (postes de commandement, surveillance générale,...) qui relèvent des alinéas b) et c) ci-dessous :

la durée journalière de travail est fixée à 7 heures 25 mn en moyenne par journée de service ou journée considérée comme telle. Cette moyenne est calculée sur 5 jours ouvrables de chaque semaine.

b) postes de travail des établissements et des entités opérationnelles visées à l'alinéa a) ci-dessus qui ne sont pas soumis aux contraintes particulières qui justifient le mode de répartition visé à l'alinéa c) ci-après :

la durée moyenne de travail par journée de service ou journée considérée comme telle, calculée sur le semestre civil, ne doit pas excéder 7 heures 45 mn.

c) postes de travail et emplois des établissements et des entités opérationnelles visées à l'alinéa a) ci-dessus qui sont soumis à l'une ou l'autre des contraintes particulières suivantes :

- postes des cycles de roulement composés de services à deux ou trois postes et à condition que l'un des postes de chaque service compte au moins deux heures de travail effectif dans la période comprise entre 0 heure et 4 heures ;

- emplois dont la répartition annuelle du travail prévoit au moins 65 journées de service comportant chacune au moins deux heures dans la période comprise entre 0 heure et 4 heures;

- emplois dont la répartition annuelle du travail prévoit, au moins une journée de service sur deux en moyenne, des prises ou des fins de service dans la période

s'étendant de 23 h 30 (inclus) à 4 h 30 (inclus), la durée moyenne de travail par journée de service ou journée considérée comme telle, calculée sur le semestre civil, ne doit pas excéder 8 heures 02 mn.

2 - Pour les modes de répartition visés aux alinéas b) et c) du paragraphe 1 ci-dessus, la durée moyenne de travail effectif par journée de service, ou journée considérée comme telle, doit, sur le mois civil, être comprise entre 6 heures 30 mn et 8 heures 30 mn. 3 - Les agents qui, au cours d'un mois civil :

- prennent ou cessent leur service, au moins une journée de service sur deux en moyenne, dans la période s'étendant de 23 h 30 (inclus) à 4 h 30 (inclus) ;

- assurent au moins 6 journées de service comportant chacune au moins deux heures dans la période comprise entre 0 heure et 4 heures, sont soumis, pour le mois considéré, au mode de répartition visé à l'alinéa c) du paragraphe 1 ci-dessus.

4 - Dans les directions centrales et régionales, une répartition du travail effectif différente de celle indiquée à l'alinéa a) du paragraphe 1 ci-dessus peut faire l'objet de concertation avec le responsable de l'unité, dès lors qu'elle répondrait aux conditions suivantes :

- elle comporte des horaires décalés, ainsi que des éléments de modulation nécessaires à une meilleure prise en compte des besoins variables de l'activité ;

- elle offre un nombre de repos qualifiés de supplémentaires ne pouvant excéder 18.

5 - Pour les entités relevant des régimes de travail visés aux alinéas b) et c) du paragraphe 1 du présent article et au paragraphe 4, la durée annuelle du travail effectif est répartie suivant un programme établi pour le semestre civil qui associe des périodes travaillées et des périodes non travaillées de durées différentes, en conformité avec les dispositions prévues par le présent décret, afin de programmer le travail du samedi et du dimanche et, dans toute la mesure du possible, le travail de nuit lorsqu'ils s'avèrent nécessaires. Ce programme établi peut être révisé au cours de la période des 6 mois en cas de circonstances exceptionnelles et imprévues (par exemple : variations inopinées de trafic ou de charges de maintenance) sous réserve que les agents concernés soient prévenus au minimum 10 jours calendaires à l'avance.

5bis. En cas de grève ou autre perturbation prévisible au sens de l'article 4 de la loi du 21

août 2007 déjà mentionnée, le programme semestriel peut être modifié après information de chaque agent concerné au plus tard vingt-quatre heures avant la modification.

6 - Le choix entre ces modes de répartition est arrêté après consultation des comités d'établissement intéressés et en tenant compte des nécessités du service et des conditions locales.

Article 26 - Durée du travail effectif.

1 - La durée du travail effectif ne peut excéder neuf heures trente par journée de service considérée isolément ou huit heures trente lorsque la journée de service comprend plus d'une heure trente dans la période nocturne définie à l'article 23 ci-dessus.

2 - Pour les personnels à temps complet, la durée du travail effectif prévue pour une journée de service ne peut être inférieure à :

- 5 heures pour les personnels soumis au mode de répartition visé à l'alinéa a du paragraphe 1 de l'article 25 ci-dessus ;

- 5 heures 30 mn pour les personnels soumis aux modes de répartition visés à l'alinéa b) et c) du paragraphe 1 et au paragraphe 4 de l'article 25.

3 - Pour les personnels soumis aux modes de répartition visés aux alinéas b) et c) du paragraphe 1 et au paragraphe 4 de l'article 25, la durée prévue du travail effectif entre deux repos périodiques ne doit pas excéder 48 heures.

4 - Les jeunes travailleurs des deux sexes âgés de moins de dix-huit ans ne peuvent être employés à un travail effectif de plus de huit heures par jour et de trente-cinq heures par semaine ou par grande période de travail.

Toutefois, à titre exceptionnel, des dérogations peuvent être accordées, dans la limite de cinq heures par semaine ou par grande période de travail, par l'inspecteur du travail après avis conforme du médecin du travail de l'établissement.

Article 27 - Détermination du travail effectif.

1 - Pour l'application du présent titre, sont comptées en totalité comme travail effectif :

a) la durée des trajets effectués :

- obligatoirement sur les machines, dans les wagons de secours, les wagons ou les fourgons,
- dans les trains, lorsque l'agent est chargé d'un travail effectif pendant ces trajets,
- à pied ou par un moyen personnel de transport pour se rendre d'un lieu de travail à un autre.

b) la durée des trajets et les délais d'attente visés au paragraphe 2 ci-après lorsqu'ils sont compris dans la période comprise entre 0 heure et 4 heures.

2 - Sont comptés comme travail effectif pour une fraction égale à la moitié :

- la durée des trajets dans les voitures à voyageurs et autres moyens de transport collectif lorsqu'ils sont uniquement imposés par le déplacement,
- les délais d'attente compris, soit entre l'arrivée de l'agent sur le lieu du déplacement et le début du service, soit entre la fin du service et le départ de l'agent pour se rendre sur un autre point, sans intervention des périodes généralement consacrées aux repas dans la limite de deux heures par repas.

Article 28 - Amplitude.

1 - Sauf exceptions prévues au présent titre, l'amplitude ne peut excéder onze heures.

2 - Pour les agents logés pour les besoins du service à proximité immédiate de leur lieu de travail, l'amplitude peut être portée à douze heures.

CHAPITRE X

Article 29 - Coupures.

1 - Une coupure d'une durée minimale d'une heure peut être prévue au cours de la journée de service.

Il peut, toutefois, être prévu deux coupures d'une durée minimale d'une heure pour les agents logés pour les besoins du service à proximité immédiate de leur lieu de travail.

2 - Lorsqu'une journée de service couvre entièrement l'une des deux périodes de 11 heures à 14 heures ou de 18 heures à 21 heures, la coupure (ou l'une des deux coupures) doit être comprise dans l'une de ces deux périodes pour une durée d'au moins une heure.

3 - Aucune coupure ne peut commencer ou finir dans la période comprise entre 0 heure et 4 heures.

4 - Les dispositions du présent article ne sont pas applicables au personnel à service discontinu ni aux gérants de passage à niveau ou de point d'arrêt géré. Toutefois,

pour ce personnel, le nombre d'interruptions ne peut dépasser deux par journée de service.

5 - Le personnel soumis au présent titre, du fait des missions qu'il accomplit, ne peut disposer systématiquement d'une interruption de son service lorsque le temps de travail effectif est supérieur à six heures. Les compensations correspondantes sont incluses dans les durées minimales des repos journaliers et supplémentaires mentionnées aux articles 31 et 32.

Article 30 - Interruption pour casse-croûte.

1 - Pour les agents effectuant leur journée de service en une seule séance de travail, celle-ci peut comporter une pause casse-croûte comptant dans la durée du travail effectif.

2 - L'agent doit prendre le casse-croûte au moment convenable pour ne pas interrompre le service et, dans toute la mesure du possible, deux heures au plus tôt après la prise de service et deux heures, au plus tard, avant sa fin. Il ne peut invoquer cette circonstance pour suspendre ou différer l'exécution du travail qui lui est confié.

Article 31 - Repos journaliers.

1 - Le repos journalier doit avoir une durée minimale de douze heures.

Toutefois, cette durée est portée à quatorze heures pour les agents qui viennent d'assurer un poste de nuit tel qu'il est défini à l'article 23.

2 - Si, par suite de circonstances accidentelles et imprévisibles, la journée de service se trouve prolongée, la prise de service suivante doit être effectuée dans les mêmes conditions que celles prévues à l'article 35 (§ 2).

Ces dispositions ne peuvent cependant faire obstacle à la réouverture d'une gare à l'heure prévue, mais toutes mesures doivent être prises pour assurer la relève de l'agent dans les délais les plus brefs.

3 - Le repos journalier des travailleurs des deux sexes âgés de moins de dix-huit ans doit avoir une durée minimale de douze heures et comprendre la période de nuit entre

22 heures et 6 heures.

Toutefois, pour prévenir des accidents imminents ou prendre des mesures de sauvetage, il peut être dérogé aux règles de l'alinéa précédent.

Article 32 - Repos hebdomadaires - Repos périodiques - Repos supplémentaires.

I - Personnel soumis au régime de travail prévu à l'alinéa a) du paragraphe 1 de l'article 25 :

1 - Ce personnel bénéficie du repos hebdomadaire le dimanche auquel est accolée une journée de chômage (samedi en général).

En outre, en vue de respecter la durée annuelle de travail, chaque agent doit bénéficier annuellement de 10 repos supplémentaires qui sont acquis au prorata du

nombre de journées travaillées et portés au crédit du compte temps dans les conditions indiquées à l'article 55 ci-après.

2 - Lorsque, pour parer à des besoins accidentels ou pour assurer la continuité des circulations, un travail a été commandé le dimanche, le repos donné en remplacement doit l'être au plus tard dans la semaine suivante. Il y a lieu de fixer à l'agent la date du repos décalé.

Lorsque les nécessités du service conduisent à utiliser un agent pendant une journée chômée, les heures effectuées sont traitées dans les conditions de l'article 51.

II - Personnel soumis au régime de travail prévu à l'alinéa b) du paragraphe 1 de l'article 25 :

1 - Sous réserve de la répercussion des absences, chaque agent doit bénéficier annuellement de 52 jours de repos (53 les années où le nombre de dimanches est de 53) auxquels s'ajoutent 70 jours de repos en vue de respecter la durée annuelle de travail prévue à l'article 2 du présent décret.

2 - 114 des jours de repos visés au paragraphe 1 ci-dessus (115 les années où le nombre de dimanches est de cinquante trois) sont accordés séparément ou accolés pour constituer les repos périodiques.

Les jours de repos au-delà de ces 114 (ou 115) constituent des repos supplémentaires tels que définis à l'article 33.

III - Personnel soumis au régime de travail prévu à l'alinéa c) du paragraphe 1 de l'article 25 :

1 - Sous réserve de la répercussion des absences, chaque agent doit bénéficier annuellement de 52 jours de repos (53 les années où le nombre de dimanches est de 53) auxquels s'ajoutent 80 jours de repos en vue de respecter la durée annuelle de travail prévue à l'article 2 du présent décret.

2 - 118 des jours de repos visés au paragraphe 1 ci-dessus (119 les années où le nombre de dimanches est de 53) sont accordés séparément ou accolés pour constituer les repos périodiques.

Les jours de repos au-delà de ces 118 (ou 119) constituent des repos supplémentaires tels définis à l'article 33.

IV - Les tableaux de roulement et les programmes d'utilisation visés au paragraphe 5 de l'article 25 ne peuvent comporter moins de :

- 114 jours de repos périodiques s'ils relèvent du régime de travail prévu au paragraphe I, alinéa b), de l'article 25,

- 118 jours de repos périodiques s'ils relèvent du régime de travail prévu au paragraphe 1, alinéa c), de l'article 25.

Lorsqu'ils ne sont pas intégrés dans les tableaux de roulement ou les programmes d'utilisation, les repos supplémentaires visés aux articles 32-II (§ 2) et 32-III (§ 2), cidessus sont accordés en dehors des périodes de forts besoins en personnel dans les mêmes conditions que les repos compensateurs prévus à l'article 33.

V - L'interruption de travail qui résulte de l'attribution d'un ou de plusieurs jours de repos périodiques constitue le repos périodique.

Le repos périodique est dit simple, double ou triple selon qu'il est constitué par un, deux ou trois jours de repos.

Deux jours de repos doivent être accolés dans toute la mesure possible.

En tout état de cause, sous réserve de la répercussion des absences, chaque agent relevant de l'un des articles 32-II et 32-III ci-dessus doit bénéficier au minimum de 52 repos périodiques doubles, triples le cas échéant, par an. 12 de ces repos périodiques doivent être placés sur un samedi et un dimanche consécutifs.

VI - Le repos périodique simple doit avoir une durée minimale de trente six heures. En cas de repos périodique double ou triple, la durée des second et troisième jours de repos ne peut être inférieure à vingt-quatre heures.

Pour les agents incorporés dans un tableau de roulement, la durée du repos simple ou du premier repos peut être réduite sans jamais être inférieure à vingt-quatre heures. Dans ce cas, la réduction de ce repos au-dessous de trente-six heures est compensée dans le cadre

du roulement et, au plus tard, sur le deuxième repos périodique qui suit.

VII - Sous réserve de la répercussion des absences sur le nombre des repos périodiques et supplémentaires et sur la durée du congé annuel, chaque agent doit pouvoir bénéficier annuellement d'au moins 22 dimanches, pour repos de toute nature ou pour congé,

accolés chacun à un autre jour de repos ou de congé, répartis aussi uniformément que possible sur l'ensemble de l'année.

VIII - Lorsque, pour parer à des besoins accidentels ou pour assurer la continuité des circulations un jour de repos périodique a été supprimé, le jour de repos donné en remplacement doit l'être aussitôt que possible. Il y a lieu de fixer à l'agent la date du repos décalé en respectant les limites fixées par l'article 34.

Article 33 - Dispositions applicables aux repos supplémentaires,

aux jours fériés chômés, aux repos compensateurs de jours fériés chômés et aux repos compensateurs.

Les dispositions de l'article 32-VI ci-dessus sont applicables aux repos supplémentaires, aux repos pour jours fériés chômés, aux repos compensateurs de jours fériés et aux repos compensateurs.

CHAPITRE XI

Article 34 - Grande période de travail.

La grande période de travail définie à l'article 23 du présent décret ne peut comporter plus de six et moins de trois journées de service ou journées considérées comme telles.

Toutefois, ce nombre peut être réduit à deux en accord avec l'agent intéressé pour permettre l'attribution d'un repos le dimanche.

Lorsqu'elle précède un repos périodique simple, la grande période de travail ne peut comporter plus de cinq journées de service ou journées considérées comme telles.

Article 35 - Dispositions applicables en cas de dérangement

pendant les repos journaliers, les repos hebdomadaires, les repos périodiques et les repos pour jours fériés chômés.

1 - Les dispositions ci-après sont applicables aux agents appelés à répondre à des besoins urgents en dehors de la journée de service. La durée des dérangements est décomptée depuis l'heure à laquelle l'agent a été appelé jusqu'à l'heure de retour à son domicile.

2 - Dérangements pendant les repos journaliers.

a) Agents suivant un tableau de service de jour comportant deux séances de travail.

Lorsque l'agent a bénéficié d'au moins huit heures de repos ininterrompu comprenant en totalité la période comprise entre 0 heure et 4 heures, le repos journalier est considéré comme pris et la reprise de service se fait à l'heure prévue au tableau de service.

Si ces conditions ne sont pas remplies, la reprise du service est décalée et l'agent reprend son service au début de sa séance de travail de l'après-midi. Toutefois, si la durée du dérangement ou de la totalité des dérangements est supérieure à cinq heures et se termine après quatre heures, l'agent n'assure pas la journée de service suivant la nuit du dérangement.

b) Autres agents.

Lorsque l'agent a bénéficié d'au moins dix heures de repos ininterrompu, le repos journalier est considéré comme pris et la reprise du service se fait à l'heure prévue au tableau de service.

Si cette condition n'est pas remplie, la prise du service de l'agent doit être, si possible, reportée à dix heures au moins après la fin du dérangement. En cas d'impossibilité de report, l'agent n'assure pas la journée de service qu'il devait effectuer.

Toutefois, lorsque la durée du dérangement après le repos de dix heures est supérieure à cinq heures, l'agent n'assure pas la journée de service qu'il devait effectuer.

c) Les dispositions ci-dessus ne peuvent toutefois faire obstacle à la réouverture d'une gare à l'heure prévue mais la relève de l'agent doit intervenir dès que possible.

3 - Dérangements pendant les repos hebdomadaires, périodiques ou supplémentaires, les repos pour jours fériés chômés, les repos compensateurs de jours fériés chômés et les journées chômées.

a) Repos ou journée chômée isolé :

Le repos, ou la journée chômée, n'est pas considéré comme pris et doit être décalé lorsque l'agent n'a pas bénéficié d'au moins vingt quatre heures de repos ininterrompu avant ou après un dérangement ou entre deux dérangements successifs.

Le repos, ou la journée chômée, décalé doit être donné aussitôt que possible et, au plus tard, dans la semaine ou la grande période de travail suivante.

b) Repos ou journées chômées accolés :

Le décalage de l'un ou plusieurs des repos ou journées chômées accolés est exclusivement fonction de la durée du repos dont l'agent a pu bénéficier pour chacun d'eux considéré isolément dans les conditions indiquées au a) ci-dessus.

Chaque repos ou journée chômée considéré isolément est réputé commencer la veille à l'heure habituelle de fin de service, s'il ne suit pas immédiatement une journée de service, et se terminer le lendemain à l'heure habituelle de prise de service, s'il ne précède pas une journée de service.

c) Les agents soumis à l'astreinte définie à l'article 41 du présent titre pendant un de ces repos ou journée chômée et pour lesquels le repos ou la journée chômée est décalé par suite des dispositions ci-dessus, conservent le bénéfice des compensations prévues audit article.

Les dérangements survenant pendant une période d'astreinte n'interrompent pas l'astreinte.

d) L'heure de la reprise de service après un dérangement survenu au cours d'un repos ou d'une journée chômée est fonction des dérangements situés dans la période de quinze heures précédant la reprise de service prévue. Elle a lieu dans les conditions fixées au paragraphe 2 ci-dessus.

Article 36 - Dispositions particulières applicables aux agents dont

les fonctions ne comportent pas un travail effectif pendant toute la durée du service
- Equivalences.

1 - Agents chargés de la manoeuvre des barrières.

Les agents assurant le gardiennage des passages à niveau sont, soit à faction permanente, soit à service discontinu lorsqu'ils sont logés gratuitement sur place et peuvent quitter leurs barrières ou leur guérite pour rentrer dans la maison de garde. Ne peuvent être classés à service discontinu que les gardes-barrières qui ont moins de huit manoeuvres complètes de barrières en moyenne à l'heure.

Une manoeuvre complète de barrières comporte l'ouverture, puis la fermeture, si les barrières sont normalement fermées, et l'inverse si les barrières sont normalement ouvertes ; la manoeuvre des barrières manoeuvrées à distance est comptée en plus.

Pour les agents à service discontinu, il peut être prévu, en plus du service journalier normal de huit heures, un service complémentaire de trois heures au maximum. La

durée de ce service est considérée comme un dépassement traité selon les dispositions de l'article 51 ci-après.

2 - Gardiens, concierges et agents similaires chargés uniquement de la garde et de la surveillance, logés dans l'établissement dont ils ont la surveillance ou à proximité.

La durée de présence est, pour ce personnel, réputée équivalente à la durée hebdomadaire de travail.

Cette présence peut être continue, à condition que le service de ces agents ne comporte aucune sujétion particulière étrangère à leurs fonctions habituelles et sous réserve d'un repos de vingt quatre heures consécutives par semaine, celui-ci pouvant être groupé par périodes de huit semaines sur demande des intéressés.

Article 37 - Dispositions particulières applicables aux agents en déplacement.

1 - Un agent est en déplacement quand il est utilisé en dehors de sa zone normale d'emploi définie dans les conditions fixées par le règlement du personnel.

2 - La durée de travail effectif d'une journée comportant un trajet pour se rendre sur le lieu de déplacement ou en revenir ne peut dépasser dix heures dans une amplitude maximum de douze heures, si l'agent n'assure pas de remplacement.

Toutefois, lorsqu'il s'agit d'une journée de déplacement isolée et que l'agent est tributaire de moyens de transport public, l'amplitude de cette journée peut être portée à treize heures.

Article 38 - Dispositions particulières applicables aux agents effectuant un remplacement.

1 - L'agent effectuant un remplacement est soumis aux mêmes règles que l'agent remplacé.

Toutefois, seuls les agents de remplacement remplissant l'une des conditions prévues au paragraphe 3 de l'article 25 sont considérés, pour ce mois, comme soumis aux dispositions de l'alinéa c) du paragraphe 1 de l'article 25.

2 - Remplacement sans déplacement.

Le repos journalier d'un agent qui effectue un remplacement peut être réduit à dix heures une fois par semaine ou par grande période de travail, sauf pour les agents qui viennent d'assurer un poste de nuit tel qu'il est défini à l'article 23.

Les compensations correspondantes sont incluses dans les repos périodiques et supplémentaires prévus à l'article 32.

La durée d'un repos périodique d'un agent effectuant un remplacement ne peut être réduite qu'en application d'un tableau de roulement, dans les conditions prévues à l'article 32. Si la période de remplacement comporte un ou des repos de durée réduite et à défaut de compensation dans le cadre du roulement, la durée minimale du premier repos qui suit cette période de remplacement doit être allongée d'une durée égale à la durée de repos perdue. La commande du ou des repos périodiques

réduits doit s'accompagner de la commande du repos allongé, même si le service à assurer n'est pas connu à l'avance.

Le service des agents assurant des remplacements doit être tracé de manière à ce que ces agents n'effectuent pas deux grandes périodes de travail de nuit consécutives, sauf pour les agents remplaçant dans un cycle de roulement comportant uniquement des postes de nuit.

3 - Remplacement avec déplacement.

Les dispositions du paragraphe 2 ci-dessus sont applicables.

La durée de travail effectif d'une journée comportant un trajet pour se rendre sur le lieu de déplacement ou en revenir ne peut excéder de plus de deux heures de travail effectif celle de l'agent remplacé sans que l'amplitude puisse dépasser treize heures.

4 - Les agents devant assurer un remplacement doivent être commandés avant le commencement de leur repos. Toutefois, en cas de circonstances accidentelles, la commande peut se faire au cours du repos mais aussi près que possible du début ou de la fin de celui-ci compte tenu, dans ce dernier cas, du temps nécessaire à l'agent pour se préparer.

5 - Agents de réserve des établissements d'exploitation et autres entités opérationnelles.

En raison de leur utilisation spécifique, les agents de réserve bénéficient, sous réserve de la répercussion des absences, de 125 repos chaque année (126 les années où le nombre de dimanches est de 53).

114 (115 les années où le nombre de dimanches est de 53) sont des repos périodiques et les 11 autres sont des repos supplémentaires.

6 repos supplémentaires sont portés au crédit du compte temps dans les conditions indiquées à l'article 55 ci-après.

Les repos périodiques et 5 repos supplémentaires sont attribués dans les conditions prévues aux articles 32-VI et 33 en s'efforçant de les programmer par période d'une durée au moins égale à deux semaines de calendrier. Ce programme est normalement communiqué aux agents avant la fin de la période précédente. Le nombre de jours de repos accordés sur un semestre civil ne doit pas être inférieur à 56.

Chaque mois civil, ces agents doivent bénéficier au minimum d'un repos périodique placé sur un samedi et un dimanche consécutifs et d'un autre repos périodique double.

Les dates de ces repos leur sont communiquées au plus tard le 20 du mois précédent.

Le nombre annuel de repos supplémentaires est majoré au prorata du nombre de mois d'application du paragraphe 3 de l'article 25, sans que le total puisse dépasser 18. Ces nouveaux repos supplémentaires sont portés au crédit du compte temps.

Article 39 - Dispositions particulières applicables en matière

d'horaire et de trajet aux agents des établissements de maintenance de l'infrastructure ou de maintenance du matériel.

I - Agents des établissements de maintenance de l'infrastructure.

1 - Pour concilier les impératifs de programmation des opérations d'entretien dans les graphiques des circulations avec les contraintes liées aux conditions météorologiques, les établissements programment leurs interventions dans des intervalles qui sont prioritairement recherchés la journée, et, lorsqu'il en est besoin, la nuit ou le weekend, en fonction de la nature du travail et des contraintes de l'exploitation.

Ils identifient ainsi, dans la mesure du possible pour l'année, les personnels relevant de l'un ou l'autre des modes de répartition visés aux alinéas b) ou c) du paragraphe 1

de l'article 25 ci-dessus. Les dispositions du paragraphe 3 de l'article 25 sont également applicables.

Outre le programme établi pour le semestre civil (article 25 § 5), les tableaux de service sont confectionnés et publiés avant le 20 du mois précédant celui où ils sont appliqués : ils confirment, en règle générale, le programme des repos établi semestriellement ou peuvent, de façon exceptionnelle et individuellement, le modifier après concertation entre la hiérarchie et le ou les agents concernés.

Les agents détachés dans une autre équipe que la leur adoptent le tableau de service de l'équipe qu'ils viennent renforcer.

2 - En ce qui concerne les trajets effectués par les agents des équipes d'entretien de la voie, il est déterminé dans chaque canton une zone dite "neutralisée". La durée des trajets effectués en dehors de cette zone entre les limites de celle-ci et le chantier, et vice versa, est comptée forfaitairement comme travail effectif par dérogation aux dispositions de l'article 27 du présent décret sur la base :

- de quinze minutes par kilomètre pour les parcours effectués obligatoirement à pied,
- de cinq minutes par kilomètre pour les parcours effectués à l'aide d'un moyen personnel de transport,
- du temps réel pour les parcours effectués dans un moyen de transport collectif.

Ces trajets sont décomptés le long de la ligne pour les déplacements effectués à pied ou par un moyen personnel de transport et sur les parcours réels s'ils sont effectués par camion.

3 - La durée des trajets effectués en application du paragraphe 2 ci-dessus ne peut avoir pour effet de faire dépasser les durées de travail effectif et de l'amplitude prévues aux articles 26 et 28 du présent décret.

4 - Pour certains agents résidant, dans l'intérêt du service (chargés des levers de nuit dans les passages à niveau ou de la surveillance de certains points très particuliers),

hors de la zone neutralisée, les dépassements résultant des trajets supplémentaires qui leur sont ainsi imposés sont traités dans les conditions prévues à l'article 51.

II - Agents des établissements de maintenance du matériel.

Pour augmenter la disponibilité des matériels et l'utilisation des installations et outillages, et contribuer ainsi aux politiques de volume et de réduction des coûts afin de répondre aux demandes des clients, des autorités organisatrices et du service public, les établissements programment leur charge de travail dans les plages horaires qui sont prioritairement recherchées la journée et, lorsqu'il en est besoin, en horaires décalés de nuit ou de week-end.

Ils identifient ainsi, en principe pour l'année, les personnels relevant de l'un ou de l'autre, des modes de répartition visés aux alinéas b) ou c) du paragraphe 1 de l'article 25 ci-dessus. Les dispositions du paragraphe 3 de l'article 25 sont également applicables.

En outre, pour répondre aux pointes saisonnières, ils définissent les périodes de forts besoins dans les conditions indiquées au paragraphe 2 de l'article 55 ci-après.

Les agents détachés dans une autre équipe que la leur adoptent le tableau de service de l'équipe qu'ils viennent renforcer.

Article 40 - Dispositions particulières applicables aux agents assurant le gardiennage de nuit des passages à niveau ou le service de remplacement de ces passages.

1 - Le service de nuit d'un passage à niveau peut être assuré par la garde-barrières logée qui est chargée du service de jour de ce passage à niveau ou par un membre de sa famille qui habite avec elle, à la condition que le nombre de levers de nuit entre 21 heures et 6 heures ne soit pas supérieur à 60 par mois.

Chaque manoeuvre de barrières effectuée entre ces deux limites est assimilée à un dépassement de la durée de service de trente minutes.

2 - Les agents qui assurent les remplacements aux passages à niveau, dont les titulaires logées sur place ont la faculté de quitter leurs barrières ou leur guérite pour rentrer dans la maison de garde, peuvent être tenus d'assurer leur service à tout moment s'ils disposent d'un lit ; dans le cas contraire, la durée de service de l'agent remplaçant est la même que celle de l'agent remplacé avec un maximum de dix heures par jour.

Si l'agent de remplacement habite la maison de garde, la durée de service de cet agent est calculée conformément aux dispositions du paragraphe 1 de l'article 36.

Les heures effectuées au-delà de la durée normale du travail effectif sont traitées dans les conditions prévues à l'article 51 ci-après.

Pour les agents de remplacement autres que ceux des brigades de la voie assurant leur service dans plusieurs passages à niveau, il est déterminé une zone normale d'emploi autour du passage à niveau le plus proche du domicile.

La durée des trajets à prendre en compte dans la durée journalière du service est déterminée par analogie avec les dispositions du paragraphe 2 de l'article 39-I du présent décret.

Article 41 - Dispositions particulières applicables aux agents soumis à l'astreinte.

1 - En dehors de leurs heures de service, les agents disposent librement de leur temps.

Toutefois, en raison du caractère continu des activités du chemin de fer qui découle de ses obligations de service public, certains agents peuvent être soumis à l'obligation d'astreinte définie à l'article 23.

2 - L'astreinte est réglementée, pour chaque agent qui y est soumis, par un tableau dit "tableau d'astreinte".

Un agent soumis à l'astreinte ne peut, sauf cas d'impossibilité, assurer cette astreinte plus d'une semaine ou grande période de travail, ni plus d'un repos hebdomadaire ou périodique sur quatre, exceptionnellement sur trois.

Cette obligation ne peut, par ailleurs, lui être imposée pendant plus de sept périodes consécutives de vingt-quatre heures.

Les chefs de certaines petites gares peuvent être tenus d'assurer l'astreinte pendant tous leurs repos journaliers, mais ils ne peuvent être soumis à l'astreinte pendant leurs repos périodiques.

3 - L'astreinte pendant cinq périodes de vingt-quatre heures autres que repos hebdomadaire, périodique ou supplémentaire, journée chômée, repos pour jour férié chômé ou repos compensateur de jour férié donne lieu, au choix de l'agent :

- soit à l'attribution d'un demi-repos compensateur,
- soit au paiement de cinq indemnités journalières prévues par le règlement du personnel.

L'astreinte pendant chaque repos hebdomadaire, périodique ou supplémentaire (chaque repos constitutif s'il s'agit d'un repos double ou triple), chaque journée chômée, chaque repos pour jour férié chômé ou repos compensateur de jour férié chômé donne lieu, au choix de l'agent :

- soit à l'attribution d'un demi-repos compensateur,
- soit au paiement d'une indemnité prévue par le règlement du personnel.

Article 42 - Dispositions particulières applicables aux agents

chargés de la conduite d'un véhicule de transport routier.

Sans préjudice des dispositions prévues par le présent décret, notamment lorsqu'elles sont plus favorables, les agents chargés de la conduite d'un véhicule de transport public ou privé par route sont astreints à l'observation des mesures édictées par l'ordonnance n° 58- 1310 du 23 décembre 1958 modifiée concernant les conditions du travail dans les transports publics et privés en vue d'assurer la sécurité de la circulation routière.

Article 43 - Dispositions particulières applicables aux agents

chargés de la conduite d'un véhicule de transport routier (suite).

Sans préjudice des dispositions prévues par le présent décret, notamment lorsqu'elles sont plus favorables, les agents chargés de la conduite d'un véhicule de transport public ou privé par route sont astreints à l'observation des mesures édictées par le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route.

Article 44 - Dispositions particulières applicables aux agents de conduite assurant les services de navette, de remonte, de manoeuvres ou de dépôt et aux agents des gares assurant l'accompagnement des trains omnibus de marchandises.

1 - Les heures de prise ou de fin de service des agents de conduite assurant les services de navette, de remonte, de manoeuvres ou de dépôt et des agents des gares assurant l'accompagnement des trains omnibus de marchandises doivent, dans une grande période de travail, être sensiblement les mêmes ; le décalage d'une journée entière de service, par rapport à une autre ne peut être supérieur à quatre heures.

2 - Les roulements doivent être établis de telle façon que les agents de conduite assurent uniquement un service de navette, de remonte, de manoeuvres ou de dépôt.

3 - Les coupures doivent être prévues par le tableau de service ou le roulement. Il ne peut y être dérogé que par suite de circonstances accidentelles.

4 - Lorsque le vestiaire d'un agent est éloigné du lieu où il prend et quitte son service, il lui est alloué le temps de trajet nécessaire pour prendre et déposer ses effets de travail.

5 - Lorsqu'un agent de conduite assure un service de navette, de remonte, de manoeuvres ou de dépôt :

- il doit bénéficier d'un repos journalier d'au moins quatorze heures si, en cas de circonstances accidentelles, le décalage visé au paragraphe 1 ci-dessus est supérieur à quatre heures,
- il lui est alloué, le cas échéant, le temps nécessaire pour consulter l'affichage, - lorsqu'il bénéficie de coupures, elles doivent être données à la résidence d'emploi,
- l'exécution des manoeuvres dans des chantiers bien déterminés situés, le cas échéant,

hors de la résidence d'emploi, peut entraîner des trajets dans les trains ou autres moyens de transport et des mouvements haut-le-pied ou en charge.

6 - Les services visés par le présent article peuvent comporter des navettes et remontes sur plusieurs lignes ; celles-ci sont désignées après avis du comité d'établissement compétent.

TITRE III - PERSONNEL NON SOUMIS A UN

TABLEAU DE SERVICE.

CHAPITRE XII

Article 45 - Personnel intéressé.

Les dispositions du présent titre sont applicables aux agents qui, en raison de leurs fonctions, ne peuvent être soumis à des horaires fixés à l'avance par un tableau de service tel que défini au paragraphe 1 à l'article 24 :

- cadres dont la durée du travail n'est pas obligatoirement fonction de celle des agents placés sous leurs ordres ;
- agents de maîtrise dont les emplois présentent des caractéristiques, en matière d'encadrement d'équipes et de responsabilité dans le fonctionnement d'une entité, similaires à des emplois classés dans le collège cadre ;
- agents assurant un service de contrôle et d'inspection ou concourant à certains services de surveillance, de réception, d'acquisition.

La décision de soumettre les agents aux dispositions du présent titre est prise par le directeur d'établissement ou le responsable de l'entité après consultation des instances de représentation du personnel concerné.

CHAPITRE XIII

Article 46 - Mode de répartition du travail effectif.

Les agents visés à l'article 45 sont soumis, en fonction des caractéristiques de leur emploi, à l'un des modes de répartition de la durée du travail visés au paragraphe 1 de l'article 25.

Les définitions de la période nocturne et du travailleur de nuit leur sont applicables.

Les dispositions du titre II du présent décret qui sont conciliables avec le fait qu'il n'est pas établi de tableau de service, sont applicables au personnel visé à l'article 45 ci-dessus.

Article 47 - Dispositions générales applicables au personnel intéressé.

I - Les cadres des établissements (ou autres organismes à caractère opérationnel) et autres agents non soumis à tableau de service bénéficient de 104 jours de repos de fin de semaine (105 les années où le nombre de dimanches est de 53) auxquels s'ajoutent des repos supplémentaires qui viennent créditer le compte temps dans les conditions indiquées à l'article 55 ci-après.

II - Les cadres des services centraux et des services d'appui des directions régionales, non soumis à tableau de service, bénéficient du régime de repos appliqué par l'entité dont ils relèvent.

Les cadres occupant des emplois à caractère opérationnel marqué relèvent des dispositions de l'article 47-I ci-dessus.

III - Les cadres supérieurs, en raison de l'autonomie dont ils disposent dans l'organisation de leur temps et même s'ils sont soumis à la réglementation générale sur la durée du travail, ne sont pas soumis aux dispositions relatives au temps de travail dans l'entreprise.

Les cadres supérieurs bénéficient, chaque année, de 104 jours de repos et disposent d'un compte temps crédité forfaitairement de 10 jours de repos chaque année. Ce forfait peut être majoré, sans toutefois excéder 16 jours, pour les cadres supérieurs travaillant en établissement, à l'initiative du directeur de région.

Les cadres dirigeants relèvent d'un statut particulier qui les place en dehors des dispositions ci-dessus.

TITRE IV - DISPOSITIONS COMMUNES AUX

PERSONNELS VISES PAR LES TITRES I, II et III.

CHAPITRE XIV

Article 48 - Continuité du service.

Exception faite des cas particuliers de maladie ou de blessure médicalement confirmés, les agents ne peuvent invoquer la prolongation de leur durée de service ou la modification des conditions de ce service, ou la réduction de leur repos, pour abandonner ou refuser le service qui leur est commandé.

Lorsqu'un agent chargé d'effectuer la commande du personnel a connaissance, suffisamment tôt, de ce que des circonstances imprévisibles au moment de la commande de service doivent normalement entraîner une dérogation, il doit prendre toutes les mesures utiles pour l'éviter ou, pour le moins, la réduire.

Article 49 - Modification du régime de travail.

1 - En vue de permettre d'établir des conditions de travail répondant aux aspirations du personnel, les roulements de service, tableaux de service et tableaux de roulement peuvent être modifiés au plan local, en aménageant certaines limites fixées par le présent décret. A cet effet, le chef d'établissement est habilité, sur la demande du personnel et en accord avec les délégués du personnel concernés, à réaliser de telles modifications. Celles-ci sont portées à la connaissance de l'inspecteur du travail.

2 - Par ailleurs, pour l'activité du transport de fret, le chef d'établissement est habilité à apporter aux roulements de service, tableaux de service ou tableaux de roulement les modifications ci-après, qui ne peuvent être appliquées qu'aux agents ayant donné leur accord explicite :

a) Pour le personnel roulant :

1° Par dérogation au 2 de l'article 7, la période de référence pour le calcul de la durée du travail effectif peut être portée à quatre grandes périodes de travail consécutives.

2° Par dérogation au 3 de l'article 7, la durée du travail effectif d'une journée de service considérée isolément ne comportant pas plus d'une heure trente dans la période nocturne définie à l'article 5 peut être portée à un maximum de neuf heures trente. Si la journée comprend plus d'une heure trente dans la période nocturne, le temps de conduite est limité à six heures trente. Le nombre de journées comprenant plus d'une heure trente dans la période nocturne et dont le temps de conduite excède six heures ne pourra être supérieur à une moyenne de trois par grande

période de travail calculée sur quatre grandes périodes de travail consécutives. Pour les journées comportant au moins cinq heures de conduite de train dont deux au moins dans la période comprise entre 0 h 30 et 4 h 30, la durée du travail effectif d'une journée de conduite considérée isolément est limitée à sept heures trente.

3° Par dérogation au 4 de l'article 16, le nombre de repos périodiques doubles, triples le cas échéant, peut être réduit à un minimum de quarante-huit par an. Seize de ces repos périodiques doivent être placés un samedi et un dimanche consécutifs ou un dimanche et un lundi consécutifs.

4° Par dérogation au 5 de l'article 17, les repos compensateurs au titre des 1 et 4 de l'article 17 sont, selon la demande de l'agent, soit accordés en fonction des possibilités du service, soit épargnés si des dispositions prévues par accord d'entreprise le permettent, soit rémunérés.

Après la fin du semestre civil, les repos compensateurs qui n'auront pu être attribués sont, selon la demande de l'agent, soit épargnés si des dispositions prévues par accord d'entreprise le permettent, soit rémunérés.

b) Pour le personnel sédentaire :

1° Par dérogation au 5 de l'article 25, le délai dans lequel les agents concernés sont prévenus de la révision du programme établi en cas de circonstances exceptionnelles et imprévues peut être réduit en deçà de dix jours calendaires, sans que ce délai puisse être inférieur à quarante-huit heures.

2° Par dérogation au 1 de l'article 26, la durée du travail effectif d'une journée de service considérée isolément peut être portée à un maximum de dix heures. Cette dérogation n'est pas applicable lorsque la journée comprend plus d'une heure trente dans la période nocturne définie à l'article 23.

3° Par dérogation à l'article 28, l'amplitude peut être portée à onze heures trente.

4° Par dérogation au V de l'article 32, le nombre de repos périodiques doubles, triples le cas échéant, des agents relevant du II ou du III de l'article 32 peut être réduit à un minimum de quarante-huit par an. Seize de ces repos périodiques doivent être placés un samedi et un dimanche consécutifs ou un dimanche et un lundi consécutifs.

5° Par dérogation à l'article 34, le nombre de journées de service ou de journées considérées comme telles que comporte la grande période de travail peut être réduit à un minimum de deux, dans la limite d'au plus deux grandes périodes de travail par semestre civil.

6° Par dérogation au 2 de l'article 37, la durée maximale de travail effectif d'une journée comportant un trajet pour se rendre sur le lieu de déplacement ou en revenir peut être portée à dix heures trente si l'agent n'assure pas de remplacement.

7° Par dérogation au 5 de l'article 38, le repos périodique qui doit être placé un samedi et un dimanche consécutifs peut être placé un samedi et un dimanche consécutifs ou un dimanche et un lundi consécutifs.

8° Par dérogation au 1 de l'article 44, le décalage d'une journée entière de service par rapport à une autre peut être augmenté au-delà de quatre heures, dans la limite de huit heures.

9° Par dérogation au 5 de l'article 44, les coupures de l'agent de conduite assurant un service de navette, de remonte, de manoeuvres ou de dépôt peuvent être prises en dehors de la résidence d'emploi.

Les membres du comité du travail concerné sont informés de ces dérogations.

La mise en oeuvre des dérogations prévues au présent article s'accompagne de contreparties, notamment financières, définies par accord d'entreprise ou, à défaut, par décision unilatérale de l'entreprise.

3 - Les décisions prises en application du 1 ci-dessus sont adressées, pour information, aux délégués du personnel concernés.

Article 50 - Prolongations exceptionnelles et accidentelles de la durée du travail.

La durée du travail effectif ou la durée du service réputée équivalente et l'amplitude peuvent être, à titre temporaire, prolongées au-delà des limites fixées aux titres I et II du présent décret dans les cas et les conditions ci-après :

a) pour assurer l'exécution ou l'achèvement d'un travail qui ne pourrait être différé sans dommage pour la bonne marche du service et qu'une circonstance imprévue ou accidentelle n'aurait pas permis d'effectuer ou de terminer dans les limites normales du travail journalier : deux heures par jour dans la limite de vingt heures ;

b) pour assurer l'exécution de travaux urgents en cas de surcroît de travail : dans la limite de soixante heures par an et de une heure par jour ;

c) pour prévenir ou réparer des accidents, organiser des mesures de sauvetage, assurer le service des trains ou maintenir des circulations : faculté illimitée pendant les vingtquatre heures ayant pour origine l'heure du début de la journée de service ainsi prolongée, deux heures les jours suivants ;

d) pour exécuter des travaux dans l'intérêt de la sûreté ou de la défense nationale ou d'un service public, sur ordre du Gouvernement constatant la nécessité de la dérogation dans les limites fixées dans chaque cas par le ministre chargé des transports.

Les dispositions du paragraphe a) ci-dessus ne sont toutefois pas applicables au personnel relevant du titre I.

CHAPITRE XV

Article 51 - Dépassements de la durée de service - Heures supplémentaires.

1 - Sont considérés comme dépassements de la durée du service :

- pour les personnels relevant du titre I, les heures effectuées au cours d'une grande période de travail au-delà de la moyenne journalière prévue au paragraphe 1 de l'article 7 ;

- pour les personnels relevant du titre II dont le service est fixé à l'avance, les heures effectuées chaque mois au-delà de la durée totale du travail résultant, pour le mois

considéré, de l'application du tableau de service ; les variations (excédents et insuffisances) sont appréciées, pour chaque journée de service, par rapport à la durée journalière du travail effectif (ou à la durée réputée équivalente) prévue au tableau de service ;

- pour les personnels relevant du titre II dont le service n'est pas fixé à l'avance, les heures effectuées chaque mois civil, au-delà des moyennes journalières définies aux linéas a) b) et c) du paragraphe 1 de l'article 25 ;

- les dépassements effectués dans les cas prévus :

- . aux articles 37 et 38 pour le personnel en déplacement ou en remplacement ;

- . au paragraphe 2 de l'article 39-I pour les agents des équipes d'entretien de la voie ;

- . aux articles 36 et 40 pour les agents assurant le gardiennage des passages à niveau ainsi que le remplacement dans des postes et les levers de nuit dans les passages à niveau.

2 - Lorsque des dépassements ont été constatés comme indiqué au paragraphe 1 ci-dessus, ils doivent être prioritairement compensés à temps égal avant la fin du semestre civil en cours.

A défaut d'une telle compensation avant la fin du semestre civil au cours duquel ils se sont produits, ces dépassements sont considérés comme heures supplémentaires et donnent lieu au paiement et à une majoration de la rémunération égale à :

- 25 % pour les 270 premières heures de chaque semestre civil

- 50 % pour les heures au-delà.

3 - En ce qui concerne le personnel relevant du titre I, le dépassement sur le semestre civil de la moyenne de travail effectif par jour de service limitée au premier paragraphe de l'article 7 donne lieu à compensation par attribution de repos compensateurs dans les conditions définies aux paragraphes 4 et 5 de l'article 17 du présent décret.

Le dépassement de la moyenne de 8 heures par jour sur 3 grandes périodes de travail consécutives donne lieu au versement d'une indemnité dans les conditions définies par le règlement du personnel.

4 - En ce qui concerne le personnel relevant du titre II, les heures supplémentaires peuvent, sur demande des agents, faire l'objet d'une compensation au lieu d'être rémunérées.

5 - Les repos compensateurs sont accordés en fonction des possibilités du service et dans les conditions définies aux articles 18 et 33 du présent décret.

Lorsque l'agent relève d'un régime de travail pour lequel le compte temps visé à l'article 55 est prévu, ces repos compensateurs viennent créditer ce compte temps.

6 - En ce qui concerne le personnel relevant du titre III, lorsque, par suite d'un surcroît de travail exceptionnel, la durée journalière moyenne normale du travail effectif a été dépassée de façon importante sur le semestre civil, le dépassement

donne lieu à rémunération dans les conditions définies par le règlement du personnel ou peut, sur demande des agents, être compensé.

Article 52 - Récupération des heures perdues.

1 - Lorsque des causes accidentelles ou nettement caractérisées de force majeure ont entraîné une interruption collective du travail dans un établissement ou un chantier, une prolongation de la durée journalière de travail peut être pratiquée à titre de compensation des heures perdues dans les conditions ci-après :

a) en cas d'interruption d'une journée au plus, la récupération des heures perdues peut s'effectuer dans un délai maximum de quinze jours à dater du jour de la reprise du travail ;

b) en cas d'interruption de huit jours au plus, la récupération des heures perdues peut s'effectuer dans un délai maximum de deux mois à dater du jour de la reprise du travail ;

c) en cas d'interruption excédant huit jours, la récupération des heures perdues ne peut s'effectuer au-delà de la limite indiquée à l'alinéa précédent qu'avec une autorisation écrite de l'inspecteur du travail intéressé après avis du comité d'établissement.

La demande d'autorisation doit indiquer la nature, la cause, la date de l'interruption collective, les modifications que l'on se propose d'apporter temporairement au tableau de service en vue de récupérer les heures perdues, ainsi que le nombre d'agents auxquels s'applique cette modification.

2 - La durée journalière du travail effectif d'une journée ne peut être prolongée de plus d'une heure sans pouvoir dépasser neuf heures trente.

3 - Dans les établissements où est appliqué le mode de répartition prévu à l'alinéa a) du paragraphe 1 de l'article 25, la journée chômée accolée au repos hebdomadaire peut être utilisée pour la récupération des heures perdues ou pour la récupération des chômages exceptionnels accordés à l'occasion d'un pont.

Article 53 - Dérogations.

1 - Dans les cas définis par arrêté du ministre chargé des transports où, pour des raisons accidentelles et imprévisibles, les limites maximales fixées par le présent décret, notamment en ce qui concerne les durées journalières de service, l'amplitude, la réduction de la durée des repos journaliers ou périodiques auront été dépassées, des indemnités dites "de dérogation" seront servies au personnel.

2 - Le taux et les conditions de paiement de ces indemnités sont fixés par le règlement du personnel.

Article 54 - Travail de nuit.

1 - Les heures de travail effectuées pendant la période comprise entre 0 heure 30 et 4 heures 30 pour les personnels relevant du titre I du présent décret ou la période comprise entre 0 heure et 4 heures pour les personnels relevant des titres II et III du présent décret donnent lieu à compensation, à raison de neuf minutes par heure (ou

fraction d'heure). Elles ouvrent droit, en outre, au paiement d'une indemnité de sujétion dans les

Article 54 - Travail de nuit.

1 - Les heures de travail effectuées pendant la période comprise entre 0 heure 30 et 4 heures 30 pour les personnels relevant du titre I du présent décret ou la période comprise entre 0 heure et 4 heures pour les personnels relevant des titres II et III du présent décret donnent lieu à compensation, à raison de neuf minutes par heure (ou fraction d'heure).

Elles ouvrent droit, en outre, au paiement d'une indemnité de sujétion dans les conditions fixées par le règlement du personnel.

Cependant, les compensations à ce titre ne sont effectivement attribuées à l'agent que pour la partie excédant, au cours de chaque année civile :

- l'équivalent de 3 repos compensateurs pour les agents soumis au titre I du présent décret ;
- l'équivalent de 5 repos compensateurs pour les agents relevant du mode de répartition visé à l'alinéa c) du paragraphe 1 de l'article 25 ci-dessus. Pour les agents passant d'un poste de travail relevant d'un mode de répartition de la durée du travail à un poste de travail soumis à un autre mode de répartition, les compensations ne sont effectivement attribuées que pour le travail de nuit effectué au cours des mois pendant lesquels les intéressés sont soumis aux dispositions des alinéas a) ou b) du paragraphe 1 de l'article 25.

2 - Lorsque, dans un tableau de roulement, des postes de nuit sont assurés par un groupe d'agents, le nombre de journées de service en poste de nuit ne doit pas excéder, pour un même agent du groupe, la moitié, le tiers, le quart... du nombre de jours du cycle défini par le tableau de roulement, pour ce groupe d'agents, suivant qu'il s'agit d'un cycle comportant la moitié, le tiers, le quart... des postes fixes en postes de nuit.

3 - Pour les agents assurant des remplacements, il ne peut y avoir deux grandes périodes de travail de nuit consécutives, sauf dans le cas où le roulement de l'agent remplacé le prévoyait.

4 - Pour le personnel relevant du titre I, le nombre de journées de service prévues comportant en totalité la période de 0 heure 30 à 4 heures 30 est limité à deux par grande période de travail.

Article 55 - Compte temps.

1 - Le compte temps est crédité des repos qualifiés de supplémentaires visés aux articles 32-I, 38 (§ 5) et 47 ci-dessus. Ces repos sont acquis à raison de :

- personnel des directions centrales et régionales relevant de l'article 32-I (personnel soumis au régime de travail visé à l'alinéa a du paragraphe 1 de l'article 25) : un repos pour 24 journées travaillées, avec un maximum de 10 jours de repos par an ;

- agents de réserve visés à l'article 38 (§ 5) : un repos pour 38 journées travaillées, avec un maximum de 6 jours de repos par an ;

- personnel visé à l'article 47-I (Cadres des établissements et autres agents non soumis à tableau de service) : un repos pour 13 journées travaillées, avec un maximum de 18 jours de repos par an.

Le décompte est effectué en journées entières de repos, le total étant, en fin d'année, arrondi à l'entier supérieur.

Pour les agents concernés, ce compte est également crédité de l'ensemble des repos compensateurs attribués dans le cadre de la réglementation du travail. Lorsque la réglementation prévoit l'attribution de temps à compenser (dépassements, travail de nuit,...), les compensations sont cumulées pour créditer le compte temps d'un repos dès que le cumul correspond à la durée journalière moyenne de service prévue pour le régime de travail suivi par l'agent.

2 - Le compte temps est débité des repos demandés par l'agent et accordés par le service, normalement en dehors des périodes de forts besoins en personnel.

Ces périodes sont définies au niveau de chaque établissement ou unité de production après consultation des instances de représentation du personnel concerné. La durée totale annuelle des périodes de forts besoins ne peut excéder 12 semaines par année civile.

3 - Le solde du compte temps en fin d'année civile peut être reporté sur l'année suivante sans pour autant excéder 7 journées pleines par année. Le report sur l'année suivante peut s'effectuer sans limite les deux années précédant la cessation d'activité : le solde positif enregistré à ce titre pourra permettre d'anticiper une cessation d'activité à l'âge normal ou une cessation progressive d'activité.

TITRE V - DISPOSITIONS FINALES

CHAPITRE XVI

Article 56 - Comité du travail.

Il est institué des comités du travail chargés d'examiner au sein de l'entreprise les difficultés d'application, dans les établissements, des dispositions du présent décret.

La composition, les attributions et les modalités de fonctionnement des comités du travail sont fixées par arrêté du ministre chargé des transports, pris après avis de la commission nationale mixte prévue à l'article 57.

Article 57 - Commission nationale mixte.

Il est institué une commission nationale mixte présidée par un représentant du ministre chargé des transports, et réunissant la SNCF et les fédérations syndicales représentatives des salariés de l'entreprise.

Cette commission est investie d'un rôle consultatif sur les difficultés d'ordre général le cas échéant constatées dans l'application des dispositions du présent décret. Elle est consultée par le ministre chargé des transports sur les projets d'arrêtés

ministériels prévus par le présent décret. Elle peut être consultée par le ministre chargé des transports sur toute question relative à la législation et à la réglementation applicable à la SNCF en matière de durée du travail.

Le présent décret est révisé après consultation de cette commission.

La composition, les attributions et les modalités de fonctionnement de cette commission sont fixées par arrêté du ministre chargé des transports, pris après consultation de la SNCF et des fédérations syndicales représentatives des salariés de l'entreprise.

Article 58 - Mesures de contrôle.

1 - Les roulements de service, les tableaux de service, les tableaux de roulement, les programmes semestriels ainsi que les rectifications qui leur sont apportées sont adressés au fur et à mesure de leur établissement à l'inspecteur du travail territorialement compétent.

2 - Les copies conformes de ces documents ainsi que des modifications qui y sont apportées sont affichées aussitôt que possible de manière apparente dans les dépôts, les gares et dans les locaux de travail auxquels ils s'appliquent ou, en cas de personnel occupé à l'extérieur, à l'unité d'affectation.

3 - Dans chaque établissement (gare, dépôt, atelier, district, etc.), un registre spécial est tenu en permanence à la disposition des agents pour leur permettre d'y mentionner en toute indépendance les observations auxquelles donne lieu de leur part l'application des dispositions du présent décret.

4 - Les roulements de service, les tableaux de service, les tableaux de roulement, les programmes semestriels et le registre mentionné au paragraphe 3 ci-dessus sont constamment tenus à la disposition de l'inspecteur du travail territorialement compétent.

Article 59 - Abrogation de l'arrêté du 8 août 1979.

L'arrêté du ministre des transports du 8 août 1979 modifié portant réglementation de la durée du travail du personnel de la Société nationale des chemins de fer français est abrogé.

Article 60 - Mesure d'ordre.

Le ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, et le secrétaire d'Etat chargé des transports sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait à Paris, le 19 novembre 2008

François Fillon

REGLAMENTACIÓN DE TRABAJO DE SNCF.

Objeto

La aplicación del acuerdo nacional sobre 35 horas del 7 de junio de 1999 condujo a una refundición de los textos que tratan reglamentación del trabajo aplicable en establecimientos de la CNFF.

La duración del trabajo y las modalidades de su repartición están fijadas por decreto n°99-1161 del 29 de diciembre de 1999 que reemplazó la orden del 8 de agosto de 1979.

El decreto n° 2008-1198 del 19 de noviembre de 2008 modifica la reglamentación del trabajo de personal de la CNFF para tomar en cuenta la directiva europea n°2005 / 47 / este sobre los servicios de interoperabilidad transfronteriza en el sector ferroviario y las evoluciones

Flete de la empresa.

El documento presente tiene por objeto publicar el decreto ministerial del 29 de diciembre de 1999 relativo a la duración de trabajo del personal de la CNFF integrando las modificaciones aportadas particularmente por el decreto del 19 de noviembre de 2008.

DECRETO N° 2008-1198 del 19 de noviembre de 2008 que modifica DECRETO N° 99-1161 del 29 de diciembre de 1999, relativo a la duración del trabajo del personal de la Sociedad estatal de los ferrocarriles franceses

Artículo 1

Campo de aplicación.

El decreto presente es aplicable en todos los establecimientos de la Sociedad estatal de

ferrocarriles franceses (CNFF) situados sobre el territorio metropolitano cualquiera que sea la naturaleza de la actividad que es ejercida allí.

Él es aplicable a los asalariados a tiempo parcial.

Él no es aplicable no obstante:

- en los establecimientos a fin sanitario y social del que los personales quedan sometidos, cada uno para lo que le concierne, a las disposiciones aplicables a la rama de actividad de la que estos establecimientos levantan,
- a los personales de servicio de las cantinas de las escuelas y centros de formación,
- a los alumnos de los centros de formación de aprendices y, durante la duración de las prácticas, a agentes que siguen tribunales en las escuelas y los centros de formación de la CNFF cuando estos tribunales son repartidos sobre una duración mínima de 5 días hábiles consecutivos,
- a los miembros de ciertas profesiones (médicos, arquitectos) sometidas reglas deontológicas(as) particulares a éstas.

Artículo 2 - Duración del trabajo.

La duración del trabajo de los agentes de la CNFF está fijada anualmente. Por un año

normal implicando los 52 domingos y 10 días festivos que no caen el domingo, esta duración es igual a:

- 1568 horas para el personal que levanta título I,
- 1589 horas o 1568 horas según el caso para otros personales.

Para los años bisiestos, los años que implican los 53 domingos, los años que implican 11, 9 o 8 días festivos que no caen el domingo, las duraciones anuales de trabajo son modificados en consecuencia.

Las duraciones anuales mencionadas al artículo presente toman en cuenta el día de solidaridad instituida por la ley n ° 2004-626 del 30 de junio de 2004 relativa a la solidaridad para la autonomía de las personas mayores y de las personas con discapacidad. El alargamiento de siete horas de la duración anual el trabajo es realizado en las condiciones fijadas por la empresa.

Artículo 3 - Definiciones comunes de varias categorías de personal.

En el sentido del decreto presente, oímos por:

- 1 - Día calendaire: el día de calendario contado de cero a veinticuatro horas.
 - Semestre civil: el período de seis meses que comienzan el 1 de enero o 1 de julio.
 - 2 - Amplitud (o día de servicio): el intervalo existente:
 - o sea entre dos tipos de descanso diarios consecutivos,
 - o sea entre el descanso semanal o periódico y el descanso diario precedente o siguiente.
 - 3 - Corte: una interrupción de servicio durante la cual el agente dispone libremente de su tiempo.
 - 4 - Duración diaria de servicio: la duración de la amplitud reducida, llegado el caso, de duración de los cortes.
- No son comprendidos en la duración diaria de servicio:
- excepto disposiciones reglamentarias previstas por los textos relativos a la higiene y a seguridad de los trabajadores, el tiempo necesario para el desnudamiento, para el lavado y a rhabillage;

- excepto disposiciones previstas a los artículos 9, 27 y 39 del decreto presente, la duración del

trayectos necesarios para el agente para irse al lugar asignado para su toma de servicio y

para volver de allí;

- para los agentes que levantan título II, el tiempo estrictamente necesario para la transmisión

del servicio entre agentes que aseguran el mismo servicio, a excepción de los cajeros, o de

agentes que administran una oficina que implica manejos de especies, títulos o piezas

valiendo especies, en la medida de veinte minutos y bajo reserva cuando el tiempo lo necesario sea por lo menos de cinco minutos.

5 - Naveta: un movimiento ida y vuelta que puede circular entre dos estaciones de una

sección de línea que está determinada y puede reproducirse una o muchas veces al curso

del día.

6 - Sube: un movimiento que circula entre dos estaciones u obras determinadas y allegados uno del otro.

Artículo 4 - Personal interesado.

Las disposiciones del título presente son aplicables, cualquiera que sea su grado, en los agentes cargados de la conducta de las máquinas o del acompañamiento de los trenes así como a agentes en cursillo de capacitación o prácticas de perfeccionamiento sobre las máquinas o en los trenes, cuando ellos aseguran un servicio otro que un servicio de naveta, de sube, de obreros o de depósito o el acompañamiento de los trenes ómnibus de las mercancías.

Entendemos por máquinas, las locomotoras cualquiera que sea el modo de tracción, locomotor, las automotrices eléctricas, las autovías y, por asimilación, los fourgonschaudières y los furgones-generadores.

Artículo 5 - Definiciones particulares al personal carretero.

En el sentido del título presente, oímos por:

1 - Rodadura de servicio: el cuadro que fija de antemano, por una parte la composición de cada una de los días de servicio, por otra parte la sucesión de los días de servicio y

descanso.

2 - Gran período de trabajo: el intervalo entre dos tipos de descanso periódicos sucesivos. Ello delimita haciéndola comenzar a finales del último día de descanso totalmente comprendido en el descanso periódico precedente y haciéndolo acabarse al principio del primero día de descanso totalmente comprendido en el descanso periódico siguiente.

3 - Período nocturno: el período comprendido entre las 23 horas y las 6.

4 - Reserva para disposición: el período durante el cual los agentes apelados intervenir

eventualmente son empleados en trabajos en el depósito o en estación.

5 - Disponibilidad a domicilio: la obligación hecha a un agente, a una expiración de uno del descanso a la residencia tendidos a los artículos 15 - 18 a continuación de no dejar su domicilio o, todo por lo menos si él lo deja, de no alejarse de eso y de hacer el lo necesario para que en caso de llamada él pueda padecer para reunir su puesto en los mejores plazos.

6 - Trabajador de noche: es trabajador de noche todo trabajador que:

a) o sea cumple, por lo menos dos veces por gran período de trabajo, según sonido rodadura, por lo menos a tres de su tiempo de trabajo cotidiano durante período nocturno definido al párrafo 3 más arriba;

b) o sea cumple, durante un año civil, por lo menos 330 horas de trabajo que dura el período nocturno definido al párrafo 3 más arriba;

El trabajador de noche goza de una vigilancia médica particular, en condiciones fijadas por el reglamento relativo al servicio sanitario al trabajo tomado de allí aplicación del decreto n°60-965 del 09 de septiembre de 1960 que lleva aplicación de la ley

n ° 55-292 del 15 de marzo de 1955 que extiende a la Sociedad estatal de los ferrocarriles franceses las disposiciones del artículo 1 de la ley n ° 46-2195 del 11 de octubre de 1946.

En caso de problema de salud medicamente reconocido atado al trabajo de noche, el trabajador por las noches es trasladado, cada vez que esto es posible, en un trabajo de día.

7 - Personal carretero que efectúa servicios de interoperabilité transfronteriza:

INTERNA LA CNFF

RH0077-Versión 01 de 22-11-2008 Página 5

día de trabajo, en servicios transfronterizos para los cuales toda empresa ferroviario(a) debe disponer por lo menos de dos certificados de seguridad en el sentido del artículo 10

de la directiva 2004 / 49 /del Parlamento Europeo y del Consejo del 29 de abril de 2004

concerniendo a la seguridad de los ferrocarriles comunitarios y modificando la directiva

95 / 18 / del Consejo que concierne a la licencia de las empresas ferroviarias, así como

directiva 2001 / 14 / del Parlamento Europeo y del Consejo del 26 de febrero de 2001

concerniendo a la repartición de las capacidades de infraestructura ferroviaria, a la fijación de tarifa de la infraestructura ferroviaria y la certificación en materia de seguridad. Esta excluido de esta definición el personal carretero que asegura un servicio de transporte de pasajeros

transfronterizo local y regional o que asegura un servicio de transporte de flete transfronterizo no sobrepasando quince kilómetros más allá de la frontera.

8 - El tiempo de conducción: duración de una actividad programada durante la cual el conductor es responsable la conducta de una máquina de tracción. Él incluye las interrupciones programadas cuando el conductor queda responsable de la conducta de la máquina de tracción.

Artículo 6 - Rodaduras de servicio.

1 - Las disposiciones del título presente deben ser observadas tanto para el establecimiento de rodaduras de servicio que para el encargo de los agentes en servicio facultativo.

2 - Cada agente apelado a seguir una rodadura de servicio permanentemente o a efectuar allí habitualmente sustituciones recibe un ejemplar lo antes posible antes su aplicación. Le incumbe de tenerle al día llevándole las modificaciones de las que están él tiene conocimiento por vía de fijación.

La entrega misma al agente de una rodadura de servicio no constituye un encargo del servicio que hay que efectuar.

3 - Salvado en caso de circunstancias accidentales imprevisibles, el respeto del orden de sucesión de los días de una rodadura constituye la regla. Lo mismo ocurre para la posición del descanso diario y periódico así como para su duración, esta última pudiendo no obstante encontrarse reducida (sin descender debajo de los límites fijados por los artículos 15, 16 y 18 del decreto presente) en caso de fin tardío de servicio o de sustitución de un trayecto en coche o haut-le-pied en un tren.

En caso de huelga u otra perturbación previsible en el sentido del artículo 4 de la ley

n ° 2007-1224 del 21 de agosto de 2007 sobre el diálogo social y la continuidad del servicio público en los transportes terrestres regulares de viajeros, el agente es

descarriado de sonido rodadura y colocada en servicio facultativo. Puede ser utilizado desde la expiración de la duración del descanso diario previsto al artículo 15; esta disposición está sin incidencia sobre número de descanso periódico y de descanso complementario debido al agente.

4 - Cuando un agente en servicio facultativo efectúa uno o varios días recuperados en

una rodadura de servicio, él goza en consecuencia de este día o de estos días, de descanso diario o, llegado el caso, periódicos, previsto por esta rodadura. Él está de allí de hasta cuando él deja esta rodadura, excepto precisiones dadas de antemano y lo más tarde en el momento del último encargo en su depósito.

Artículo 7 - Duración del trabajo efectivo.

1 - La duración del trabajo efectivo calculada sobre el semestre civil no debe sobrepasar 7 horas

48 mn por término medio al día de servicio o día descontado como tal.

COPIA no tenida a día de 15/02/2016

Référentiel Recursos Humanos

Directiva

INTERNA LA CNFF

Página 6 RH0077-Version 01 de 22-11-2008

2 - La duración del trabajo efectivo calculada sobre tres grandes períodos consecutivos de trabajo

no debe sobrepasar 8 horas por término medio al día de servicio o día descontado como tal.

3 - La duración del trabajo efectivo de un día de servicio considerado aisladamente no puede exceder

:

- ocho horas, si el día comprende más de una hora y treinta en el período nocturno definida al artículo 5 más arriba,

- nueve horas en otros casos.

Para el trazado de las rodaduras de servicio y el encargo del personal en servicio facultativo, la duración del trabajo efectivo de un día de servicio considerado aisladamente no

puede exceder siete horas si este día implica por lo menos cinco horas de conducta

de trenes entre los que estamos dos por lo menos en el período comprendido entre las 0h 30 y las 4h 30.

4 - Todo día para el cual un trabajo efectivo es descontado, a excepción de disponibilidad a domicilio tendida al artículo 14 del decreto presente, no puede ser retenida para

menos de cinco horas en la duración del trabajo efectivo del gran período de trabajo.

Artículo 8 - Amplitud.

1 - La amplitud de un día de trabajo considerada aisladamente no puede exceder:

- ocho horas si el día comprende más de una hora y treinta en el período nocturno definida al artículo 5 más arriba,
- once horas en otros casos.

2 - La duración media de la amplitud diaria calculada sobre las mismas bases que la duración

media del trabajo no puede exceder nueve horas y treinta.

Artículo 9 - Determinación del trabajo efectivo.

1 - Para la aplicación del título presente son considerados como trabajo efectivo:

- el tiempo durante el cual los agentes de las máquinas y de los trenes son requeridos de quedarse sobre su máquina o en los trenes o de no alejarse de ellas o tienen cualquier trabajo a efectuar en las estaciones, los depósitos o los talleres;
- los lapsos de los tiempos concedidos para cada tren para diversas operaciones, incluso el tiempo de trayecto a pie que los agentes pueden efectuar durante el servicio, o sea en el recinto del ferrocarril, o sea aparte de éste;
- sin perjuicio de su tomada en cuenta en totalidad en la amplitud, las duraciones de

trayectos efectuados haut-le-pied por los agentes para tomar o dejar la rodadura o a

el interior de la rodadura, a excepción de los trayectos efectuados haut-le-pied como

viajero;

- el tiempo de espera de los agentes en caso de retraso de trenes de los que ellos deben asegurar el servicio de conducción el acompañamiento cuando no son puestos en corte en las condiciones previstas al artículo 10 a continuación;
- el tiempo concedido para la pausa comida prevista al artículo 11 a continuación;
- el tiempo de espera entre dos trayectos haut-le-pied como viajero cuando no es

posible de poner al agente en corte en las condiciones previstas al artículo 10 ciaprès;

- los tiempos de reserva a disposición.

2 - Es contado por la mitad en la duración del trabajo efectivo la duración de los trayectos efectuados haut-le-pied en los coches a viajeros y otros medios de transporte colectivo.

No obstante, este tiempo es descontado totalmente como trabajo efectivo si el agente declara

no haber dispuesto de un sitio sentado.

3 - Son contados para un tercio en la duración del trabajo efectivo del gran período de

trabajo, los tiempos de disponibilidad a domicilio tales como son definidos al artículo 14 de

decreto presente. No obstante, no está obligado a contarse los tiempos de disponibilidad de una duración inferior a las dos.

4 - Es contado para un cuarto en la duración el trabajo efectivo del gran período de trabajo, el tiempo pasado para cada descanso fuera de la residencia más allá de quince las horas.

5 - No se cuenta en la duración del trabajo efectivo la duración de los cortes excepto las disposiciones previstas al artículo 10 a continuación.

Artículo 10 - Cortes.

1 - El día de trabajo no puede implicar más de un corte.

2 - El corte debe tener una duración mínima de la una hora.

Ella puede comenzar cuanto antes sólo una hora y treinta después de la hora de toma de

servicio y debe acabarse lo más tarde una hora y treinta anteriormente de fin de servicio.

Estos límites no son aplicables en caso de que el corte implica por lo menos una hora en uno de los períodos de 11 h 30 - 13 30 o de 18 h 30 - 20 30.

3 - El período de las 22 horas a las 6 no puede implicar el tiempo de corte.

4 - Los días que cubren todo o ida del período entre las 0h 30 y las 4h 30 no pueden implicar corte. No obstante, si un día que prevé como no debe implicar todo o ida de este período lo cubre en definitiva (en todo o ida), el corte del que el agente tiene disfrutado el resto descontado como tal.

5 - En caso de que un retraso de tren no permite atribuir el corte inicialmente previsto por el día de trabajo, él se efectúa allí, teniendo en cuenta las necesidades

de servicio, de desplazar o de transformarlo en pausa para comida, o por lo menos de permitir al agente tomar una comida.

6 - Durante los cortes, los agentes deben disponer de un local dispuesto que implica, a

mínimo, una mesa, un asiento, un aparato de calentamiento, un hornillo, el material indispensable para preparar una comida, una butaca o una banqueta que le permita descansar.

Si este local esta alejado del lugar donde el agente detiene o recupera su servicio, los tiempos

necesarios para acudir o volver es descontado de cómo trabajo efectivo.

7 - Las disposiciones del artículo presente se aplican a reserva de las disposiciones particulares del artículo 11-1 aplicables al personal carretero que efectúa servicios de interoperabilidad transfronterizo definido a 7 del artículo 5.

Artículo 11 - Pausa para comida.

1 - Cada vez que la duración del trabajo ininterrumpido debe sobrepasar ocho horas, él debe ser

concedido a los agentes una pausa para permitirles tomar su comida.

La pausa para comida debe ser comprendida en su totalidad en uno de los períodos de 11 h 30 a 13 h 30 o de 18 h 30 - 20 30.

La duración del trabajo ininterrumpido es apreciada teniendo en cuenta para su totalidad los tiempos efectuados haut-le-pied como viajero.

Si un día previsto menos de ocho horas de trabajo ininterrumpido viene por casualidad

al sobrepasar ocho horas, él no se efectúa allí de atribuir una pausa para comida, a menos que el agente haga expresamente la petición. En ese caso, las disposiciones de

segundo aparte del párrafo presente pueden no ser aplicadas.

2 - La duración prevista para la pausa comida debe ser indicada sobre la rodadura de servicio.

Es igual a cuarenta y cinco minutos por lo menos, pero puede ser reducida, según exigencias de la explotación y en razón solamente de circunstancias accidentales e imprevisibles,

hasta treinta y cinco minutos.

En caso de que la pausa para comida es prolongada por un lapso del tiempo que lleva su duración total a más de una hora, esta pausa para comida no puede ser considerada como

corte previsto al artículo 10 más arriba a menos que el agente haya sido prevenido al principio o durante la pausa para comida que circunstancias lucidas accidentales e imprevisibles

permitían disponer de un corte por lo menos igual a la una a partir del momento donde ha sido avisado.

3-Él debe estar previsto de pausa para comida sólo en los lugares donde existe un local equipado para el recalentamiento de los alimentos y la oportunidad de lavarse las manos.

Cuando el local equipado es alejado punto de estacionamiento de la máquina o de tren, los tiempos necesarios para rendirse allá o volver no son incluidos de allí en el tiempo de la pausa para comida.

4 - Las disposiciones del artículo presente se aplican a reserva de las disposiciones particulares

del artículo 11-1 aplicables al personal carretero que efectúa servicios de interopérabilité transfronterizo definido a 7 del artículo 5.

Artículo 11-1. - Disposiciones aplicables al personal definido a 7 del artículo 5.

1 - Las disposiciones del artículo presente se aplican al personal definido a 7 de el artículo 5. Un acuerdo de empresa puede contravenir a las disposiciones del artículo presente en un sentido más favorable a los agentes.

2 - Cuando la duración diaria del trabajo es superior a las seis, el conductor y el personal de acompañamiento de un tren gozan, en todo estado de causa, de una pausa por lo menos de treinta minutos asegurada durante el día de trabajo.

Cuando la duración diaria del trabajo es superior a las ocho, el conductor goza, en todo estado de causa, de una pausa de por lo menos cuarenta y cinco los minutos asegurada durante el día de trabajo.

El corte previsto del artículo 10 y la pausa comidas prevista al artículo 11 constituyen la pausa prevista al artículo presente.

Las disposiciones del párrafo presente no se aplican si hay un segundo conductor destinado a la conducta del tren.

3 - La duración diaria del tiempo de conducción no puede ser superior a las nueve.

Ella no puede ser superior a las ocho si implica por lo menos tres horas durante el período nocturno definido a 3 del artículo 5, sin perjuicio de disposiciones de 2 ° de tiene de 2 del artículo 49.

En todos los casos, la duración de conducción no puede ser superior a ochenta las horas por período de dos semanas calendaires consecutivas, contadas del lunes, 0 la hora al domingo 24 hora.

Artículo 15 - Descanso diario.

1 - El descanso diario a la residencia debe tener una duración mínima ininterrumpida de catorce horas.

No obstante, en caso de fines tardíos de servicio, esta duración puede ser reducida a trece

las horas y treinta, dos veces, o trece horas, una vez, por gran período de trabajo para evitar retirar al agente de su rodadura.

2 - El descanso diario fuera de la residencia debe tener una duración ininterrumpida de

nueve horas por lo menos, esta duración que puede ser reducida hasta las ocho una vez por

tres grandes períodos consecutivos de trabajo.

3 - Un descanso fuera de la residencia debe ser control de un descanso en la residencia.

Cuando, en una rodadura, está previsto un descanso fuera de la residencia, de una duración

inferior a las nueve, el descanso diario previsto que sigue debe tener una duración al menos igual a quince.

Cuando en servicio facultativo, un descanso fuera de la residencia tiene una duración inferior a nueve las horas, el descanso diario que sigue debe tener una duración por lo menos igual a quince.

Artículo 16 - Descanso periódico - Descanso complementario.

1 - El descanso periódico y el descanso complementario deben ser dados a la residencia

de empleo de los agentes.

2 - A reserva de la repercusión de las ausencias, cada agente debe gozar

anualmente de 52 días de descanso (53 los años cuando el número de los domingos es de

53) al cual se añaden 74 tipos de descanso con vistas a respetar la duración anual de trabajo

prevista al artículo 2 del decreto presente.

3 - 116 de los días de descanso tendidos al párrafo 2 más arriba (117 los años cuando el número de los domingos es de 53) son concedidos por separado o juntados para constituir el descanso publicación.

El descanso periódico es dicho simple, cuando está constituido un solo día de descanso,

doble por dos días, triplicado por tres días.

Cada año, el número de días de descanso periódico integrado en las rodaduras de servicio no puede ser inferior a 116 (117 los años cuando el número de los domingos es de 53).

Los días de descanso más allá de 116 (o 117) aludidos más arriba constituyen descanso

complementarios(as) que son adquiridos y atribuidos en las condiciones indicadas a párrafo 7 a continuación.

4 - A reserva de la repercusión de las ausencias, cada agente debe gozar, a mínimo a la vez de:

- 52 tipos de descanso periódicos dobles y triples llegado el caso, al año, entre los que están por lo menos tres por el mes,
- 12 interrupciones para descanso periódico durante un trimestre civil,
- 12 tipos de descanso periódicos y dobles por lo menos, colocados cada año sobre el sábado y uno el domingo consecutivos.

El descanso periódico simple que debe quedar excepcionales no puede estar previsto que el domingo.

Él no puede ser contravenido a las reglas más arriba de atribución del descanso periódico doble que si el hecho para un agente de seguir su rodadura conduce a atribuirle un número por las días de descanso superior a aquello que le es debido. En ese caso, un descanso periódico doble puede ser reemplazado, una vez por trimestre como máximo, o sea por un descanso publicación simple a la cual es juntado un descanso complementario, o sea por un descanso publicación simple situada el domingo.

5 - El descanso periódico tiene una duración mínima de:

- treinta y ocho horas cuando él es simple,
- sesenta y dos horas cuando él es doble,
- ochenta y seis horas cuando él es triple.

Para el trazado de las rodaduras y el servicio facultativo, estas duraciones mínimas son

aumentadas de la una hora si el descanso periódico es continuación de un descanso fuera de la residencia de una duración inferior a las nueve.

6 - El descanso periódico debe comenzar lo más tarde a las 19 horas la primera noche y

acabar cuanto antes a las 6 la última noche; el descanso periódico simple debe ser colocados sobre dos noches consecutivas.

Estas disposiciones deben ser observadas obligatoriamente tanto para el establecimiento del rodaduras de servicio que para el encargo de los agentes en servicio facultativo.

En caso de que el fin de servicio interviene después de 19 horas, se efectúa allí de aplicar disposiciones siguientes:

- cuando el fin de servicio interviene después de 19 horas y lo más tarde a las 20 horas,

duración prevista a § 5 más arriba debe ser respetada,

- cuando el fin de servicio interviene después de 20 horas, el agente no es utilizado el día siguiente y goza de un descanso periódico colocado sobre las dos noches siguientes en las condiciones previstas al primer aparte del párrafo presente.

7 - El descanso complementario es adquirido, a reserva de la repercusión de las ausencias, a razón de 5 por semestre civil. Este descanso es atribuido con arreglo a las oportunidades de servicio, normalmente aparte de los períodos de necesidades fuertes en personal y a más tarde antes del fin del semestre civil según durante el que el descanso que hay que atribuir tiene adquirido.

El descanso complementario concedido aisladamente debe tener una duración mínima de 38 horas. Cuando él sigue a un descanso periódico u otro descanso complementario, él alarga 24 horas la duración inicialmente prevista para este descanso.

Las disposiciones del párrafo 6 más arriba son aplicables al descanso complementarios(as).

Artículo 17 - Descanso compensador.

1 - Debido a su utilización en un servicio de conducción con radio, es atribuido al agente, sólo a bordo de un tren de las mercancías o de las mensajerías, o único a bordo de la cabina de conducción de un tren de viajeros, una compensación de once minutos por día de servicio que implica por lo menos una hora de conducción en estas condiciones.

Sin embargo las compensaciones a este título son efectivamente atribuidas al agente sólo para la parte que excede, durante cada año civil, el equivalente a 3 tipos de descanso compensadores.

2 - Salvado para los agentes concernidos por el 2 aparte del artículo 20, los rebasamientos de duración del trabajo efectivo de un día considerado aisladamente más allá de:

- siete horas y treinta si el día comprende más de una hora y treinta en el período nocturno definida al artículo 5 más arriba,

- ocho horas y treinta en otros casos, dan lugar a compensación por atribución de descanso compensador.

3 - El tiempo de ausencia de la residencia de empleo que excede treinta horas para cada viaje de negocios que implica un descanso fuera de residencia da lugar a compensación para el 50 %, por atribución de descanso compensador.

4 - Las compensaciones que resultan de la aplicación de los párrafos 2 y 3 más arriba y de la aplicación del artículo 51 a continuación son atribuidos sin embargo al agente sólo en la medida en que su acumulación excede, durante cada año civil, el equivalente de 2 tipos de descanso compensadores.

5 - Las compensaciones que hay que atribuir efectivamente a título de los párrafos 1 y 4 más arriba son acumulados con las debidas a título del artículo 54 (§1) para la atribución de descanso compensadores.

Este descanso compensador es atribuido, en las condiciones definidas al artículo 18 ciaprès, con arreglo a las oportunidades del servicio y antes de finales del trimestre civil siguiente durante el que el valor de un descanso es adquirido.

Artículo 18 - Disposiciones comunes del descanso periódico, a descanso complementario, al descanso compensador, al descanso para días festivos estados en paro y al descanso compensador de días festivos.

1 - Las disposiciones de los párrafos 1 y 6 del artículo 16 son aplicables al descanso compensadores, al descanso para días festivos estados en paro y al descanso compensador de días festivos.

2 - La duración mínima del descanso tendido al párrafo 1 más arriba es de:

- treinta y ocho horas cuando son tomados aisladamente,

- veinticuatro horas para cada descanso juntado a otro.

3 - A reserva de la repercusión de las ausencias sobre el número del descanso periódico y descanso complementario y sobre la duración de las vacaciones anuales, cada agente debe poder gozar anualmente por lo menos de 22 domingos, para descanso de toda naturaleza o para vacaciones, juntados cada uno a un otro día de descanso o de vacaciones, repartidos también uniformemente que posible durante todo el año.

Artículo 19 - Gran período de trabajo.

1 - El gran período de trabajo, tal como él es definido y delimitado al artículo 5 del presente decreto no puede implicar más de seis días.

Este número es reducido a cinco cuando el gran período de trabajo precede un descanso publicación simple.

2 - En cada gran período de trabajo, el número de días de servicio no puede exceder más de una unidad el número de días de este período. Un gran período de trabajo de 6 días no puede implicar más de 6 días de servicio.

Artículo 20 - Disposiciones particulares aplicables a los agentes encargados del acompañamiento de los trenes de viajeros.

Para garantizar la calidad de las prestaciones ofrecidas a la clientela, el acompañamiento de un tren de gran relación o coches-literas tal vez confiado al mismo agente sobre totalidad o sobre una parte importante del trayecto. El servicio tan trazado y dicho "de final de allí final", debe ser asegurado por un agente de la residencia origen o término del trayecto, o de la residencia más próxima si el origen o el fin de este servicio están situados a una estación de residencia; en este último caso, un o varios trayectos terminales son efectuados haut-le-pied y es incorporado al servicio de cabo a rabo.

La duración diaria de servicio y su amplitud entonces pueden ser llevadas al tiempo lo necesario para asegurar el servicio de cabo a rabo, el rebasamiento de esta duración que debe ser compensado en el gran período precedente o siguiente de trabajo.

Estas disposiciones son también aplicables a los trayectos haut-le-pied necesitados por uno servicio de cabo a rabo y efectuados antes o después de éste.

En ese caso de aplicación del final en final, un descanso diario es atribuido al final del primer trayecto.

No obstante, en caso de que, sobre relaciones dadas, las prolongaciones tan contempladas serían superiores a las dos o cuando el servicio de cabo a rabo deberá ser asegurado ir de allí la vuelta, el acuerdo del inspector del trabajo es requerido, después de opinión de los delegados de personal.

Artículo 21 - Disposiciones aplicables a los agentes que dejan un servicio sedentario para ser destinados al servicio de las máquinas o de los trenes o a la inversa.

1 - Cuando un agente pasa de un servicio regido por el título presente en un servicio sedentario o a la inversa, él goza antes de tomar su nuevo servicio, descanso correspondiente a reglamentación que rige el servicio que él deja.

Por derogación a esta regla, cuando un agente sometido al título presente asegura un día de servicio sedentario, el descanso diario que hay que concederle al final de este día es lo previsto por el artículo 15 (§ 1), a menos que el día siguiente de servicio sea

también totalmente consagrada al servicio sedentario.

2 - Cuando el mismo día de servicio implica a la vez servicio carretero y de servicio sedentario (o un servicio asimilado al servicio sedentario: prácticas de perfeccionamiento, examen o concurso, visita de seguridad, etc.), está sometida a reglamentación del trabajo del personal que rueda y es considerado como tal, particularmente con respecto al descanso diario que lo sigue.

3 - Cuando, a finales de un gran período de trabajo, un agente pasa de un servicio totalmente regido por el título presente en un servicio sedentario o a la inversa, debe,

antes de tomar su nuevo servicio, gozar del descanso periódico correspondiente a reglamentación que rige el servicio que él deja.

Cuando, en el gran período de trabajo, el número de días de servicio que levanta de la aplicación del título presente es igual o superior en total de días de servicio levantando aplicación del título II del decreto presente, el descanso periódico debe ser

concedido al agente en las condiciones definidas al artículo 16 más arriba.

En otros casos, el descanso periódico es concedido en las condiciones definidas a el artículo 32 del decreto presente.

Artículo 24 - Cuadros de servicio.

1 - Para todo establecimiento, parte del establecimiento u obra, está establecido un cuadro de servicio que indica las horas de toma y de cesación de servicio y, llegado el caso, horas de comienzo y de fin de corte.

Los cuadros de servicio y los cuadros de rodadura, así como los programas semestrales tendidos al artículo 25 del decreto presente estarán establecidos después de consulta instancias de representación del personal concernido.

2 - En caso de modificación del cuadro de rodadura o del programa semestral, una aviso previo de 10 días calendaires debe ser respetado. 2 bis. En caso de huelga u otra perturbación previsible en el sentido del artículo 4 de la ley de 21 agosto de 2007 ya mencionada, el cuadro de rodadura o el programa semestral pueden ser modificados después de información de cada agente concernido lo más tarde veinticuatro horas antes de la modificación.

3 - Toda modificación a la repartición de las horas de trabajo del cuadro de servicio da

lugar, antes de su cumplimiento, a una rectificación de este cuadro, excepto si se trata de una modificación válida para una duración a la más igual a cinco días consecutivos de servicio.

4 - Este cuadro es fijado en cada uno de los locales de trabajo a los cuales se aplica o, de allí caso de personal ocupado por fuera, a la unidad de afectación.

5 - Por derogación a las reglas fijadas a los párrafos 1 y 2 más arriba, para algunos empleos y en condiciones definidas por orden del ministro cargado de los transportes,

tomado después de opinión de la comisión nacional mixta prevista al artículo 57, podrán ser practicados de los horarios individualizados. El cumplimiento de estos horarios en un establecimiento determinado será subordinado, por una parte a una petición exurge de asalariados interesados, por otra parte según la opinión favorable del comité de establecimiento.

Artículo 25 - Repartición del trabajo efectivo.

1 - La Sociedad estatal de los ferrocarriles franceses debe escoger uno de los modos siguientes de la repartición del trabajo efectivo:

a) direcciones centrales y regionales, a excepción de los conjuntos afectados de personal en entidades operacionales (cuarteles generales, vigilancia

ensayo general) que levantan apartes b) y c) más abajo:

la duración diaria de trabajo está fijada a las 7h 25 mn por término medio por día de servicio o día considerado como tal. Esta media es calculada sobre

5 días hábiles de cada semana.

b) puestos de trabajo de los establecimientos y de las entidades operacionales tendidas al aparte a) más arriba que no están sometidos a las coacciones particulares que justifican el modo de repartición aludido al aparte c) a continuación:

la duración media de trabajo por día de servicio o día considerado como tal, calculada sobre el semestre civil, no debe exceder 7h 45 mn.

c) puestos de trabajo y empleos de los establecimientos y de las entidades operacionales aludidas al aparte a) más arriba que están sometidos a una o la otra de las coacciones particulares siguientes:

- puestos de los ciclos compuestos de rodadura de servicios a dos o tres puestos y a condición que uno de los puestos de cada servicio cuenta por lo menos dos horas de trabajo efectivo en el período comprendido entre las 0 y las 4;

- empleos cuya repartición anual del trabajo preve por lo menos 65 días de

servicio que implica cada una por lo menos dos horas en el período comprendido entra

0 horas y 4 horas;

- empleos cuya repartición anual del trabajo preve, por lo menos un día de servicio sobre dos por término medio, tomas o fines de servicio en el período extendiéndose de 23 h 30 (incluido) a las 4h 30 (incluido), la duración media de trabajo por día de servicio o día considerado como tal, calculada sobre el semestre civil, no debe exceder 8h 02 mn.

2 - Para los modos de repartición tendidos a los apartes b) y c) del párrafo 1 más arriba, duración media de trabajo efectivo por día de servicio, o día considerado como

tal, debe, sobre el mes civil, ser comprendida entre las 6h 30 mn y 8h 30 mn.

3 - Los agentes que, durante un mes civil:

- toman o detienen su servicio, por lo menos un día de servicio sobre dos de allí media, en el período que se extiende de 23 h 30 (incluido) a las 4h 30 (incluido);
- aseguran por lo menos 6 días de servicio que implican cada una por lo menos dos horas en el período comprendido entre las 0 y las 4,

están sometidos, para el mes considerado, al modo de repartición tendido al aparte c) de párrafo 1 más arriba.

4 - En las direcciones centrales y regionales, una repartición del diferente trabajo efectivo de la señalada al aparte a) del párrafo 1 más arriba puede ser objeto de concertación con el responsable de la unidad, desde que ella respondería a las condiciones siguientes:

- ella implica horarios desplazados, así como elementos necesarios de modulación a una mejor tomada en cuenta de las necesidades variables de la actividad;
- ella ofrece un número de descanso cualificado de suplementarios(as) los que no pueden exceder 18.

5 - Para las entidades que levantan regímenes de trabajo tendidos a los apartes b) y c) de párrafo 1 del artículo presente y al párrafo 4, la duración anual del trabajo efectivo

es repartido según un programa establecido para el semestre civil que asocia de períodos trabajados y períodos no trabajados diferentes duraciones, en conformidad con las disposiciones previstas por el decreto presente, con el fin de programar el trabajo del sábado y domingo y, en toda la medida de lo posible, el trabajo de noche cuando ellos se revelan necesarios(as). Este programa establecido puede ser revisado durante el período del 6 meses en caso de circunstancias excepcionales e imprevistas (por ejemplo: variaciones inopinadas de tráfico o de cargas de

mantenimiento) bajo reserva que los agentes concernidos sean prevenidos por lo menos 10 días calendaires de antemano.

5 bis. En caso de huelga u otra perturbación previsible en el sentido del artículo 4 de la ley de 21 agosto de 2007 ya mencionada, el programa semestral puede ser modificado después de la información de cada agente concernido lo más tarde veinticuatro horas antes de modificación.

6 - La elección entre estos modos de repartición está parada después de consulta de los comités de establecimiento interesados y teniendo en cuenta las necesidades del servicio y de condiciones locales.

Artículo 26 - Duración del trabajo efectivo.

1 - La duración del trabajo efectivo no puede exceder nueve horas y treinta por día de servicio considerada aisladamente u ocho horas y treinta cuando el día de servicio comprende más de la una hora y treinta en el período nocturno definido al artículo 23 más arriba.

2 - Para los personales a tiempo traje, la duración del trabajo efectivo prevista para un

día de servicio no puede ser inferior a: 5 horas para los personales sometidos al modo de repartición tendido al aparte tiene de párrafo 1 del artículo 25 más arriba;

- 5h 30 mn para los personales sometidos a los modos de repartición referidos a el aparte b) y c) del párrafo 1 y al párrafo 4 del artículo 25.

3 - Para los personales sometidos a los modos de repartición referidos a apartes b) y c) de párrafo 1 y al párrafo 4 del artículo 25, la duración prevista del trabajo efectivo entra dos tipos de descanso periódicos no debe exceder 48 horas.

4 - Los jóvenes trabajadores de ambos sexos de edad de menos de dieciocho años no pueden ser empleados en un trabajo efectivo de más de ocho horas al día y de treinta y cinco horas a la semana o por gran período de trabajo.

No obstante, a título excepcional, derogaciones pueden ser concedidas, en el límite de cinco horas a la semana o por gran período de trabajo, por el inspector del trabajo después de opinión conforme del médico del trabajo del establecimiento.

Artículo 27 - Determinación del trabajo efectivo.

1 - Para la aplicación del título presente, son contados en totalidad como trabajo efectivo:

a) la duración de los trayectos efectuados:

- obligatoriamente sobre las máquinas, en los vagones de socorro, los vagones o

furgones,

- en los trenes, cuando el agente está encargado de un trabajo efectivo durante estos trayectos,

- a pie o por un personal medio de transporte para irse de un lugar de trabajo a uno otro(a).

b) la duración de los trayectos y los plazos de espera tendidos al párrafo 2 a continuación cuando ellos son comprendidos en el período comprendido entre las 0 y las 4.

2 - Son contados como trabajo efectivo para una fracción igual a la mitad:

- la duración de los trayectos en los coches a viajeros y otros medios de transporte colectivo cuando son únicamente impuestos por el desplazamiento,

- los plazos comprendidos de espera, o sea entre la llegada del agente sobre el lugar del desplazamiento y el principio del servicio, esté entre el fin del servicio y la salida del agente para rendirse sobre otro punto, sin intervención de los períodos generalmente consagradas a las comidas en la medida de dos horas por comida.

Artículo 28 - Amplitud.

1 - Excepto excepciones previstas al título presente, la amplitud no puede exceder once horas.

2 - Para los agentes vividos para las necesidades del servicio en las cercanías inmediata de su lugar de trabajo, la amplitud puede ser llevada a las doce.

Artículo 29 - Cortes.

1 - Un corte de una duración mínima de la una hora puede estar previsto durante el día

de servicio. Puede, no obstante, estar previsto dos cortes de una duración mínima de la una hora para agentes para las necesidades del servicio en las cercanías inmediatas de su lugar de trabajo.

2 - Cuando un día de servicio cubre totalmente uno de dos períodos de 11 horas a las 14 horas o de las 18 hora a las 21, el corte (o una de dos cortes) debe ser comprendida en uno de estos dos períodos para una duración de al menos una hora.

3 - Ningún corte no puede comenzar o ser acabado en el período comprendido entre las 0 y 4 horas.

4 - Las disposiciones del artículo presente no son aplicables al personal en servicio discontinuo ni a los gerentes de paso a nivel o de punto de parada administrado. No obstante, para este personal, el número de interrupciones no puede sobrepasar dos por día de servicio.

5 - El personal sometido al título presente, a causa de misiones que cumple, no puede

disponer sistemáticamente de una interrupción de su servicio cuando el tiempo de trabajo efectivo es superior a las seis. Las compensaciones correspondientes son incluidas en las duraciones mínimas del descanso diario y suplementario mencionadas a los artículos 31 y 32.

Artículo 30 - Interrupción para refrigerio.

1 - Para los agentes que efectúan su día de servicio en una sola sesión de trabajo, ello puede implicar una pausa refrigerio que cuenta en la duración el trabajo efectivo.

2 - El agente debe tomar el refrigerio en el momento conveniente para no interrumpir

servicio y, en toda la medida de lo posible, dos horas cuanto antes después de la toma de servicio y dos horas, lo más tarde, antes de su fin. Él no puede invocar esta circunstancia para suspender o aplazar la ejecución del trabajo que le es confiado.

Artículo 31 - Descanso diario.

1 - El descanso diario debe tener una duración mínima de doce horas.

No obstante, esta duración es llevada a catorce para los agentes que vienen de asegurar un turno de noche tal como es definido al artículo 23.

2 - Si, a consecuencia de circunstancias accidentales e imprevisibles, el día de servicio

encuentra prolongada, la toma siguiente de servicio debe ser efectuada en los mismos

condiciones que las previstas al artículo 35

Estas disposiciones no pueden sin embargo obstaculizar a la reapertura de una estación a la hora prevista, pero toda medida debe ser tomada para asegurar el relevo del agente en los plazos más breves.

3 - El descanso diario de los trabajadores de ambos sexos de edad de menos de dieciocho años debe tener una duración mínima de doce horas y comprender el período de noche entra 22 horas y 6 horas.

No obstante, para prevenir accidentes inminentes o tomar medidas de salvamento, puede ser contravenido a las reglas del aparte precedente.

Artículo 49 - Modificación del régimen de trabajo.

1 - Con vistas a permitir establecer condiciones de trabajo que responden a las aspiraciones de personal, las rodaduras de servicio, cuadros de servicio y cuadros de rodadura pueden ser modificados al plan local, disponiendo ciertos límites fijados por

decreto presente. Con este fin, el jefe de establecimiento es habilitado, a petición de

personal y de acuerdo con los delegados del personal concernidos, a realizar a tales modificaciones. Éstas son puestas en conocimiento del inspector del trabajo.

2 - Por otra parte, para la actividad del transporte de flete, el jefe de establecimiento es habilitado a aportar a las rodaduras de servicio, cuadros de servicio o cuadros de rodadura modificaciones a continuación, que pueden ser aplicadas sólo sobre los agentes que han dado ellos acuerdo explícito:

a) Para el personal carretero:

1 ° Por derogación a 2 del artículo 7, el período de referencia para el cálculo de la duración el trabajo efectivo puede ser llevado a cuatro grandes períodos consecutivos de trabajo.

2 ° Por derogación a 3 del artículo 7, la duración del trabajo efectivo de un día de servicio considerada aisladamente que implica más de una hora y treinta en período nocturno definido al artículo 5 puede ser llevado a un máximo de nueve horas

treinta. Si el día comprende más de una hora y treinta en el período nocturno, el tiempo de conducta es limitado a las seis y treinta. El número de días que comprende más de una hora y treinta en el período nocturno y que el tiempo de conducción excede seis horas no podrá ser superior a una media de tres por grande período de trabajo calculado sobre cuatro grandes períodos consecutivos de trabajo. Para los días que implican por lo menos cinco horas de conducción de tren entre los que estan dos al menos en el período comprendido entre las 0h 30 y las 4h 30, la duración del trabajo efectivo de un día de conducción considerado aisladamente es limitado a las siete y treinta.

Artículo 51 - Rebasamientos de la duración de servicio - Las horas suplementarios(as).

1 - Son considerados como rebasamientos de la duración del servicio:

- para los personales que disponen del título I, las horas efectuadas durante un gran período de trabajo más allá de la media diaria prevista al párrafo 1 del artículo 7;

- para los personales que dependen del título II cuyo servicio está fijado de antemano, las horas efectuadas cada mes más allá de la duración total del trabajo resultante, para el mes considerado, de la aplicación del cuadro de servicio; las

variaciones (excedentes y insuficiencias) son apreciadas, para cada día de servicio, con relación a la duración

diaria del trabajo efectivo (o a la duración famosa equivalente) prevista al cuadro de

servicio;

- para los personales que dependen del título II cuyo servicio no está fijado de antemano, horas efectuadas cada mes civil, más allá de las medias diarias definidas a

aportes a) b) y c) del párrafo 1 del artículo 25;

- los rebasamientos efectuados en los casos previstos:

- . a los artículos 37 y 38 para el personal en desplazamiento o en sustitución;

- . al párrafo 2 del artículo 39 - I para los agentes de los equipos de mantenimiento de la vía;

- . a los artículos 36 y 40 para los agentes que aseguran la guardia de los pasos a nivel así como la sustitución en puestos y las subidas de noche en los pasos a nivel.

Artículo 56 - Comité del trabajo.

Son constituidos comités del trabajo encargados examinar en el seno de la empresa las dificultades de aplicación, en los establecimientos, disposiciones del decreto presente.

La composición, las atribuciones y las modalidades de funcionamiento de los comités del trabajo están fijados por orden del ministro encargado de los transportes, tomado después de opinión de la comisión nacional mixta(a) prevista al artículo 57.

Artículo 57 - Comisión nacional mixta.

Es constituida una comisión nacional mixta presidida por un representante del ministro

encargado de los transportes, y reuniendo la CNFF y las federaciones sindicales representativas asalariados de la empresa.

Esta comisión esta investida de un papel consultativo sobre las dificultades de orden general en la aplicación de las disposiciones del decreto presente. Ella es consultada por el ministro encargado de los transportes con los proyectos de órdenes ministeriales previstas por el decreto presente. Puede ser consultada por el ministro encargado de los transportes sobre toda pregunta relativa a la legislación y a la reglamentación aplicable a la CNFF de allí materia de duración del trabajo.

El decreto presente es revisado después de consulta de esta comisión.

La composición, las atribuciones y las modalidades de funcionamiento de esta comisión están fijados por orden del ministro cargado de los transportes, tomado después de consulta de la CNFF y federaciones sindicales representativas de los asalariados de la empresa.

TÍTULO	LEY Nº 2014-872, DEL 4 DE AGOSTO DE 2014, SOBRE REFORMA FERROVIARIA
AUTORES	Gobierno de Francia
FUENTE	Legislación
ÁMBITO GEOGRÁFICO	Francia
TIPO DE ESTUDIO	Normativa laboral
RESUMEN Y PRINCIPALES RESULTADOS	
LEY Nº 2014-872, DEL 4 DE AGOSTO DE 2014, SOBRE REFORMA FERROVIARIA. Art. L.2100-1. El sistema ferroviario nacional consiste de todos los medios humanos y materiales implementando para asegurar: 1. La gestión de la red ferroviaria que se define en el art. L.2122-1. 2. La ejecución de los servicios de transporte que utilizan en esa red. 3. El funcionamiento de la infraestructura de servicios conectados a esta red. ... Art. L.2100.2. El Estado velará por la coherencia y el buen funcionamiento del sistema ferroviario nacional. En él se establecen las prioridades estratégicas en el ámbito nacional e internacional. De acuerdo con los principios de equidad y no discriminación, se proporciona o se asegura de que los asegurados sean: 1. La consistencia de la oferta propuesta a los viajeros, la coordinación de las autoridades organizadoras del carril y optimizar la calidad del servicio prestado a los usuarios de la red ferroviaria nacional. 2. El sistema operativo de forma permanente y la gestión de situaciones de crisis... 3. La preservación de la seguridad de las personas y los bienes... 4. La organización y gestión del sector industrial ferroviario,... 5. La programación de inversiones para el desarrollo y la renovación de la red ferroviaria que se define en el art. L.2122-1 y de las inversiones en infraestructura de servicios e interfaces intermodales. 6. La complementariedad entre los servicios ferroviarios a gran velocidad, el equilibrio espacial e interés regional, con el fin de cumplir con los objetivos de un desarrollo equilibrado y armónico de los territorios y garantizar la igualdad de acceso a los servicios públicos. 7. Mejora de la calidad del servicio a los cargadores....	

Art. L.2100.4. Se crea un comité de operaciones de red SNCF red compuesto por representantes de la compañías de ferrocarriles, operadores de infraestructuras de servicios conectados a la red nacional de ferrocarriles,...

Art. L.2101.1. SNCF, SNCF Red y SNCF Movilidad son el grupo de ferrocarril público dentro del sistema nacional de ferrocarriles. Estas tres entidades tienen un carácter inseparable e integral. El grupo lleva a cabo una misión conjunta por todas las instituciones públicas dentro de las facultades que les confiere la ley, para usar la red ferroviaria nacional y para proporcionar un servicio público en el transporte por ferrocarril.

El Capítulo II del Título II del Libro II de la primera parte son aplicables a las tres instituciones del grupo del ferrocarril público. En su aplicación a la red de trenes y al ferrocarril, la autoridad organizadora de los efectos del Capítulo II se entiende que es el Estado.

Art. 2101.2. SNCF, SNCF Red y SNCF Movilidad tienen empleados que se rigen por un estatuto especial...también pueden emplear trabajadores en virtud de los convenios colectivos.

Sin discriminación relacionada con su situación laboral o sus profesionales, los empleados pueden tomar cualquier trabajo en una de las instituciones públicas que constituyen el grupo público ferroviario...o de sus filiales.

Art. L.2101-6. ...Los convenios colectivos negociados en la SNCF a todas las instituciones públicas del grupo público ferroviario están sujetos al sistema de los convenios de empresa.....No obstante las negociaciones....se llevan a cabo, respectivamente, en la SNCF, la SNCF Red y SNCF Movilidad.

Art. L.2102-2. A los efectos del art. L.5424-2 del Código de Trabajo y en el Capítulo III del Título I del Libro III del Código de Construcción y Vivienda, la SNCF se considera el empleador de los empleados de SNCF, SNCF Red y SNCF Movilidad. Las normas de aplicación del presente art. Se establecen por decreto del Consejo de Estado.

Art. L.2102-4. Las competencias transferidas a la SNCF por este Código con respecto a la red de ferrocarriles, ...son idénticas a las de una empresa que ejerce sobre sus filiales en el sentido del art. L.233-1 del Código de Comercio. Estos poderes son ejercidos en el cumplimiento de los requisitos de independencia, de toma de decisiones y de la red SNCF es la organizadora de las funciones mencionadas en el apartado 1º del art. L.2111-9 de este Código, con el fin de asegurar una estructura justa y no discriminatoria del acceso a la red ferroviaria nacional.

SNCF puede crear filiales o adquirir participaciones en empresas, grupos u organizaciones....

Art. L.2102-5. SNCF concluye con el contrato marco estratégico del Estado para todo el grupo ferroviario público por un período de diez años y se actualizará cada tres años por un período de diez años.

La SNCF informa anualmente en su informe provisional, la ejecución del contrato marco mencionado en el primer párrafo de este artículo. Este informe de actividad

se dirige al Parlamento, las operaciones ferroviarias a la autoridad reguladora y al Comité del Sistema de riel superior.

Art. L.2102-7. SNCF tiene una junta de supervisión y un consejo de administración....

A los efectos de la SNCF Capítulo II del Título II de la Ley nº 83-675 de 26 de junio de 1983..., SNCF, SNCF Red y SNCF Movilidad son tratadas como subsidiarias, como se define en el art. 4 de la misma ley.

Los estatutos de la SNCF se establecen por decreto del Consejo de Estado.

Art. L.2124-1. Para financiar la parte exterior de una estación de trenes de pasajeros, salvo las estaciones de interés nacional, se puede establecer una contribución local temporal que lleve a los viajeros o desde la estación de tren interesados.

Art. L.2124-3. El aporte local temporal se basa en el precio de las entradas y abonos de viaje o del tren a la estación de que se trate. Los pasajeros que hacen un solo viaje que implica un servicio de tren....no están sujetos a la contribución local temporal.

Art. L.2124-4. El aporte local temporal es percibido por las empresas ferroviarias o sus intermediarios....

Art. L.2124-6. El Producto de la contribución local temporal se utiliza para financiar inversiones y un interés directo para algunos usuarios del transporte ferroviario, para mejorar la integración urbana de la estación de tren, el acceso a sus usuarios a los servicios de transporte público y la movilidad y la información multimodal...

Art. L.2111-9. El carácter público industrial y comercial nacional de la llamada Red de Trenes, tiene como misión asegurar, de conformidad con los principios de servicio público y con el de promover el transporte ferroviario en Francia en la lógica del desarrollo sostenible:

1. El acceso a la infraestructura ferroviaria de la red ferroviaria nacional, incluyendo la asignación de capacidad y los precios de la infraestructura.
2. La gestión operativa del tráfico en la red ferroviaria nacional.
3. El mantenimiento, incluyendo la renovación de la infraestructura de la red..
4. El desarrollo, planificación, la consistencia de la red ferroviaria nacional.
5. La infraestructura de servicios de gestión de su propiedad...

SNCF Red es el gestor de la red ferroviaria nacional. Su gestión busca maximizar la utilización de la red ferroviaria nacional, los objetivos de seguridad, costes y control de calidad del servicio, en condiciones que garanticen la independencia..., asegurando la competencia libre y justa y la ausencia de toda discriminación entre empresas ferroviarias.

Art. L.2111-26....SNCF Red es el único propietario de todas las líneas ferroviarias de la red nacional.

Art. L.3114.1. La transferencia de la propiedad de la infraestructura ferroviaria y la infraestructura de servicios de propiedad del Estado o de cualquier institución pública que constituyen el grupo ferroviario público contemplado en el art. L.2101-1 del código de transporte, puede hacerse para el beneficio de una región, a petición de la asamblea deliberante de una de ellas.

Dichas transferencias solamente, conforme a las necesidades de la defensa nacional, se referirá a las líneas que la región utilice o pretenda utilizar para organizar los servicios de transporte de personas que están separados físicamente del resto de la red ferroviaria nacional.

Art. L.3114-2. Estas transferencias no dan lugar al pago de la contribución..., ni cobro de impuestos, tasas o impuestos de cualquier naturaleza.

La región receptora de la transferencia es sustituida por las instituciones estatales o públicas que constituyen el grupo ferroviario público contemplado en el art. L.2101-1 del código del transporte en todos los derechos y obligaciones relacionados con los activos transferidos a ella con la excepción de las relativas al daño observado antes de la fecha de la transferencia y los impuestos que el operativo sean anteriores a esa fecha.

Art. 25.

I. La institución pública llamada “tren” que se menciona en el art. L.2102-1 del Código de transporte, se modifica por esta ley.

II. La institución pública llamada “Réseau Ferré de France” toma el nombre de “red ferroviaria” y la institución pública llamada “Sociedad Nacional de Ferrocarriles Franceses” asume el nombre de “SNCF Movilidad”.

Título VI

Relaciones Laborales

Capítulo 1er

Las horas de trabajo

Art. L.2161-1. Un decreto del Consejo de Estado fija las reglas para la duración del trabajo en las instituciones públicas en las que se trabaja que constituyen el grupo ferroviario público contemplado en el art. L.2101-1 y los titulares de un certificado de seguridad o de una autorización de seguridad realizada en virtud del art. L.2221-1, cuya actividad principal es el transporte ferroviario de mercancías o de pasajeros, y en las empresas que poseen autorización de seguridad o un certificado de seguridad...cuya actividad principal es la gestión, operación o mantenimiento de las líneas de infraestructuras ferroviarias fijas e instalaciones.

Estas normas garantizan un alto nivel de seguridad del tráfico y la continuidad del servicio y garantizan la protección de la salud y la seguridad de los trabajadores, teniendo en cuenta las especificidades de las empresas, especialmente en términos de horas de trabajo y de descanso.

Art. L.2161-2. El decreto previsto en el art. L.2161-1 también es aplicable a los empleados asignados a las actividades de transporte ferroviario de mercancías y de viajeros en las empresas con un certificado de seguridad, sea cual sea la actividad principal de estas empresas, así como a los empleados asignados a la administración, operación o mantenimiento bajo las líneas de operación y en las instalaciones de infraestructuras ferroviarias en las empresas titulares de una licencia de seguridad, sea cual sea la actividad principal de estas empresas.

Art. L.01/01/2251. El servicio de seguridad interna de SNCF se lleva a cabo en beneficio de la red de ferrocarriles SNCF Movilidad y todas las demás empresas ferroviarias que utilizan la red ferroviaria nacional y su personal, a petición de éstos y en un ambiente formal.

Art. 32.

I. La entrada en vigor de la presente Ley no afectará a las leyes y reglamentos que regulan las situaciones personales de la Sociedad nacional de los Ferrocarriles Franceses, Réseau Ferré de France y sus filiales.

A menos que se indique lo contrario convencionalmente y por un período máximo de 18 meses a partir de la constitución del Grupo ferrocarril público:

1. El personal de la SNCF, la SNCF Movilidad y la red de SNCF de Réseau Ferré de France o la Sociedad Nacional de los ferrocarriles franceses siguen siendo, cada uno a su vez y exclusivamente, las responsables de las estipulaciones contractuales que fueron aplicables antes de la constitución del grupo público ferroviario.

2. Las disposiciones aplicables al personal contratado por SNCF, SNCF red y SNCF Movilidad o después de la creación del grupo de ferrocarril público les serán aplicable al personal de la Sociedad Nacional de los ferrocarriles franceses.

Al final de los 18 meses y salvo que se estipule lo contrario, las disposiciones contractuales que eran aplicables a los empleados de la Sociedad Nacional de los Ferrocarriles franceses serán aplicables a todos los empleados del grupo de ferrocarril público. Los empleados de Réseau Ferré de France conservarán los derechos individuales derivados del convenio y acuerdos anteriores a la constitución del grupo.

II. Existen contratos de trabajo de los empleados que se rigen por el estatuto y empleados que se rigen por los convenios colectivos de la sociedad nacional.

TÍTULO	CONVENIO COLECTIVO NACIONAL DEL RAMAL FERROVIARIO IDCC 3217, 31 DE MAYO DE 2016.
AUTORES	Gobierno de Francia
FUENTE	Legislación
ÁMBITO GEOGRÁFICO	Francia-
TIPO DE ESTUDIO	Normativa laboral
RESUMEN Y PRINCIPALES RESULTADOS	
CONVENIO COLECTIVO NACIONAL DEL RAMAL FERROVIARIO IDCC 3217, 31 DE MAYO DE 2016. Art. 1. Las siguientes disposiciones son parte del convenio colectivo nacional del ramal ferroviario Título I. Definiciones Art. 1. En este artículo se realiza la descripción de las definiciones relacionadas con la prestación del servicio y el contrato de trabajo. Art. 13.- Uso del trabajo nocturno. Título III Personal de Rodadura Art. 16.- Campo de aplicación. Las disposiciones del presente título se aplicarán a los empleados en la prestación de la línea de servicio de un aparato de tracción que no sea: - Servicios de maniobras, se remonta y obras. - Servicios para los cuales el material rodante utilizado es un material ligero capaz de tráfico en la red ferroviaria nacional y una infraestructura de tranvía. - Los servicios de transporte de carga de proximidad. También se aplican a los empleados que prestan un servicio a un tren quedando facultado para tomar medidas en virtud de las normas de seguridad establecidas en el decreto de 19 de Octubre de 2006. Art. 17.- Máximo de horas de trabajo diarias.	

Las horas de trabajo reales por día de servicio del personal de trenes no pueden exceder de 10 horas.

Se reduce a 9 horas cuando incluya más de 2 h 30 en el período mencionado en el art. L.1321-7 del Código de Transporte.

Se reduce a 8 horas cuando comprende más de 2 horas para llevar a cabo en el período comprendido entre 0 h 30 y 4, h 30.

No puede exceder de 8 horas en promedio durante un período de referencia de 3 grandes turnos.

Excepcionalmente, según lo dispuesto en la sección 6, los límites máximos pueden ser excedidos. Sin embargo, el párrafo 6 del artículo no es aplicable al personal cubierto por este título.

Art. 18.- Día máximo de tiempo de servicio.

La duración máxima de un día de servicio no podrá exceder de 11 horas.

Se reduce a 9 h 30 día si el servicio incluye más de 2 h 30 en el período mencionado en el artículo L.1321-7 del Código de Transporte.

Según lo previsto en el párrafo sexto del art. 4 de esta parte, se puede usar:

- A las 14 horas en el límite de una vez en un gran período de trabajo para los empleados asignados a las actividades de transportes de mercancías.
- 12 horas en el límite de dos por dos turnos consecutivos importantes para los empleados asignados a otras actividades.

Excepcionalmente, según lo dispuesto en la sección 6, los límites máximos pueden ser excedidos. Sin embargo, el párrafo 6 del artículo no es aplicable al personal cubierto por este título.

Art. 20.- Tiempo máximo de conducción.

La duración del tiempo de conducción por día de servicio no puede exceder de 8 horas no puede ser de más de 7 horas consecutivas de conducción.

En todos los casos, el tiempo de conducción puede exceder de 70 horas durante dos períodos principales de trabajo consecutivo.

Otras tareas pueden ser añadidas a conducir dentro de los máximos de trabajo...

Art. 22- Descanso diario en el hogar.

El descanso diario en la residencia durante un mínimo de 13 horas consecutivas por cada período de 24 horas.

Puede reducirse una vez un gran período de trabajo, pero no menos de 11 horas o 12 horas al día de servicio con más de 2 h 30 en el período mencionado en el art. L.1321-7 del Código de Transporte.

Excepcionalmente, según lo dispuesto en la sección 29 de esta parte, el período de descanso diario puede ser suspendido o reducido.

Art. 23.- Descanso diario fuera de casa.

El descanso diario fuera de casa tiene un mínimo de 9 horas consecutivas por cada período de 24 horas.

El descanso diario fuera de casa no puede exceder de 24 horas consecutivas sin dar lugar a una indemnización, los términos son establecidos por convenio de empresa o de liquidación o, en su defecto, por decisión unilateral del empleador.

Cuando la duración del descanso diario fuera de casa es menos de 11 horas, el empleado recibe un período de descanso compensatorio de tiempo igual a la duración del resto borrado.

...

Art.24.- Asignación temporal.

En la asignación temporal, un empleado puede estar unido temporalmente a un área diferente de la residencia de aquella a la que dependa normalmente. En este caso, puede beneficiarse de las disposiciones del art. 22 de esta parte del descanso diario en el hogar y el cuidado de sus gastos de viaje y alojamiento de acuerdo con los términos vigentes en la empresa.

Art. 29.- Suspensión o reducción excepcional de descanso.

29.1. Suspensión o reducción del descanso diario.

Si su descanso diario se ha suspendido o reducido por debajo de 11 horas, por las razones mencionadas en este artículo, el empleado recibe un período de descanso compensatorio de tiempo igual a la duración del resto borrado.

Este tiempo de descanso compensatorio se añade a una o más descanso diario o período del empleado antes del final de la semana o el próximo gran período de trabajo.

29,2, Suspensión o reducción de descanso que no sea diario.

En el caso en el que el resto distinto de diario se ha suspendido o reducido dentro de 35 horas, el empleado tiene un período de descanso compensatorio de una duración igual a la duración del resto eliminado. Este tiempo de descanso compensatorio se concede en las siguientes 3 semanas civiles.

Art. 30.- Tiempo de viaje.

El tiempo de viaje entre dos lugares de trabajo es contado por la mitad de su longitud en el tiempo de trabajo efectivo que el empleado está haciendo este viaje como pasajero.

Art. 31.- Pausa.

Sin tiempo de trabajo diario puede llegar a 6 horas sin necesidad ...el empleado cuenta con una pausa de una duración mínima de 20 minutos y no más pequeño.

...

El período de pausa puede ser sustituido por un período equivalente de descanso asignado a más tardar antes del final del servicio del día siguiente.

Art. 40.- Máximo de horas de trabajo diarias.

Las horas de trabajo reales de un día de servicio no debe exceder de 10 horas. Se reduce a 8 h 30 cuando la jornada de trabajo incluye más de 2 horas y 30 minutos de trabajo efectivo en el período definido en la sección 36.1. de esta parte.

...

Excepcionalmente, según lo dispuesto en la sección 6, los límites máximos pueden ser excedidos.

TÍTULO	LEY 38/2015, DE 29 DE SEPTIEMBRE, DEL SECTOR FERROVIARIO. Arts. 47 ss/64 ss REAL DECRETO 2387/2004, DE 30 DE DICIEMBRE, POR EL QUE SE APRUEBA EL REGLAMENTO DEL SECTOR FERROVIARIO, (ULTIMA MODIFICACIÓN CONSOLIDADA DEL 7 DE NOVIEMBRE DE 2015). Arts. 57 ss/Arts. 86 ss/Arts.95 ss/125 ss REAL DECRETO 810/2007, DE 22 DE JUNIO, POR EL QUE SE APRUEBA EL REGLAMENTO SOBRE SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN DE LA RED FERROVIARIA DE INTERÉS GENERAL. (ULTIMA ACTUALIZACIÓN CONSOLIDADA 7.11.2015).
AUTORES	Gobierno de España
FUENTE	Legislación
ÁMBITO GEOGRÁFICO	España
TIPO DE ESTUDIO	Normativa laboral
RESUMEN Y PRINCIPALES RESULTADOS	
LEY 38/2015, DE 29 DE SEPTIEMBRE, DEL SECTOR FERROVIARIO. Arts. 47 ss/64 ss REAL DECRETO 2387/2004, DE 30 DE DICIEMBRE, POR EL QUE SE APRUEBA EL REGLAMENTO DEL SECTOR FERROVIARIO, (ULTIMA MODIFICACIÓN CONSOLIDADA DEL 7 DE NOVIEMBRE DE 2015). Arts. 57 ss/Arts. 86 ss/Arts.95 ss/125 ss REAL DECRETO 810/2007, DE 22 DE JUNIO, POR EL QUE SE APRUEBA EL REGLAMENTO SOBRE SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN DE LA RED FERROVIARIA DE INTERÉS GENERAL. (ULTIMA ACTUALIZACIÓN CONSOLIDADA 7.11.2015). Disposición Adicional cuarta. Exclusiones. 1. En cumplimiento de lo exigido en el art. 2 de la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios, el reglamento que aprueba este real decreto sólo se aplicará a la Red Ferroviaria de Interés General administrada por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, así como a los servicios y actividades que se presten sobre la misma. En consecuencia, al amparo del título competencial establecido en	

el art. 149.1.21^a de la Constitución sobre tráfico y circulación de vehículos a motor, se excluyen del ámbito de aplicación de dicha directiva comunitaria:

- a) Los metros, tranvías y otros sistemas de ferrocarril ligero.
- b) Las redes cuya explotación se realice funcionalmente separada de la RFIG administrada por ADIF o del resto de los sistemas ferroviarios españoles y que sólo estén destinadas a la explotación de servicios de transporte de pasajeros urbanos, suburbanos, locales o autonómicos, así como las empresas ferroviarias que sólo operan en este tipo de redes.
- c) ...
- d) ...
- e) ...

2. Las normas que sobre personal de conducción se adopten en el derecho interno como consecuencia de la incorporación de la Directiva 2007/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre la certificación de los maquinistas de locomotoras y trenes en el sistema ferroviario de la Comunidad, se aplicarán a la RFIG administrada por ADIF.

3. En cumplimiento de lo establecido en el apartado 3 del art. 2 de la directiva citada en el apartado anterior y al amparo del título competencial establecido en el art. 149.1.21^a de la Constitución sobre tráfico y circulación de vehículos de motor, se excluyen del ámbito de aplicación de dicha directiva comunitaria a los maquinistas que únicamente conduzcan:

- a) En metros, tranvías y otros sistemas de ferrocarril urbanos y ligeros.
- b) En las redes cuya explotación se realice funcionalmente separada de la RFIG administrada por el ADIF y que se destinen con carácter exclusivo a la explotación de servicios de transporte de viajeros o de mercancías, urbanos, suburbanos, locales o autonómicos.
- c) ...

TÍTULO	REAL DECRETO 664/2015, DE 17 DE JULIO, POR EL QUE SE APRUEBA EL REGLAMENTO DE CIRCULACIÓN FERROVIARIA.
AUTORES	Gobierno de España
FUENTE	Legislación
ÁMBITO GEOGRÁFICO	España
TIPO DE ESTUDIO	Normativa laboral
RESUMEN Y PRINCIPALES RESULTADOS	
REAL DECRETO 664/2015, DE 17 DE JULIO, POR EL QUE SE APRUEBA EL REGLAMENTO DE CIRCULACIÓN FERROVIARIA. La disposición transitoria primera del RD 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario establece un régimen provisional aplicable en materia de seguridad en tanto no se aprueben las normas de desarrollo de la Ley del Sector Ferroviario en materia de seguridad. El objeto principal del Reglamento de Circulación Ferroviaria, que se aprueba en este real decreto, es disponer de una normativa única que permita una circulación ferroviaria segura sobre la REFIG. ... El Reglamento incorpora al derecho interno la regulación sobre seguridad en la circulación recogida en la Decisión de la Comisión 2012/757/UE, de 14 de noviembre, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa al subsistema “explotación y gestión de tráfico” del sistema ferroviario de la Unión Europea, en su versión modificada por la Decisión de la Comisión 2013/710/UE, de 2 de diciembre. ... Al tratarse de una norma de seguridad, el Reglamento ha sido notificado a la Comisión Europea para su examen, en cumplimiento del art. 8 de la Directiva 2004/49/CE.	

TÍTULO	Orden FOM/2520/2006, de 27 de julio, por la que se determinan las condiciones para la obtención de títulos y habilitaciones que permiten el ejercicio de las funciones del personal ferroviario relacionadas con la seguridad, así como el régimen de los centros de formación de dicho personal y de los de valoración de su aptitud psicofísica. Modificada por Orden FOM 2872/2010 Y Orden FOM 679/2015.
AUTORES	Gobierno de España
FUENTE	Legislación
ÁMBITO GEOGRÁFICO	España
TIPO DE ESTUDIO	Normativa laboral
RESUMEN Y PRINCIPALES RESULTADOS	
Orden FOM/2520/2006, de 27 de julio, por la que se determinan las condiciones para la obtención de títulos y habilitaciones que permiten el ejercicio de las funciones del personal ferroviario relacionadas con la seguridad, así como el régimen de los centros de formación de dicho personal y de los de valoración de su aptitud psicofísica. Modificada por Orden FOM 2872/2010 Y Orden FOM 679/2015. ORDEN FOM/679/2015, DE 9 DE ABRIL, POR LA QUE SE MODIFICA LA ORDEN FOM/2872/2010, DE 5 DE NOVIEMBRE, POR LA QUE SE DETERMINAN LAS CONDICIONES PARA LA OBTENCIÓN DE LOS TÍTULOS HABILITANTES QUE PERMITEN EL EJERCICIO DE LAS FUNCIONES DEL PERSONAL FERROVIARIO RELACIONADAS CON LA SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN, ASÍ COMO EL RÉGIMEN DE LOS CENTROS HOMOLOGADOS DE FORMACIÓN Y DE LOS DE RECONOCIMIENTO MÉDICO DE DICHO PERSONAL. La presente modificación de la citada Orden FOM 2872/2010 pretende cumplir...un doble objetivo. Por una parte, incorporar la Decisión de la Comisión de 22 de noviembre de 2011 sobre los criterios para el reconocimiento de los centros que participan en la formación de los maquinistas, los criterios de reconocimiento de los examinadores y los criterios para la organización de los exámenes, de conformidad con la Directiva 2007/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo. Asimismo se recoge, en lo que se ha estimado necesario, la Recomendación de la Comisión de 22 de noviembre de 2011 sobre el procedimiento de reconocimiento de centros de formación y examinadores de maquinistas, con arreglo a la Directiva	

2007/59/CE,en lo que respecta a los conocimientos profesionales generales, los requisitos médicos y las prescripciones relativas a la licencia.

...Disposición transitoria octava.- Vigencia temporal del Título V de la Orden FOM 2520/2006, de 27 de Julio.

El Título V de la Orden FOM 2520/2006, DE 27 DE JULIO, POR LA QUE SE DETERMINAN LAS CONDICIONES PARA LA OBTENCIÓN DE TÍTULOS Y HABILITACIONES que permiten el ejercicio de las funciones del personal ferroviario relacionadas con la seguridad, así como el régimen de los centros de formación de dicho personal y de los de valoración de su aptitud psicofísica, mantendrá su vigencia hasta el día 11 de enero de 2019, fecha en la cual será sustituido por el Título VI de la presente orden, todo ello de conformidad con el calendario establecido en la disposición final tercera.

No obstante lo anterior, se aplicarán a los títulos de conducción recogidos en la citada Orden 2520/2006, los requisitos establecidos en la presente Orden en relación con los programas de formación y reciclaje de conocimientos teóricos y prácticos y sus períodos de vigencia, así como en relación con los requisitos psicofísicos del personal de conducción, y los períodos de vigencia de los correspondientes reconocimientos.

También se considerará que el título de conducción A recogido en la Orden 2520/2006 faculta para las mismas funciones que el certificado de categoría A que se establece en el art. 38.1 de la presente orden, siempre que se complemente con las debidas habilitaciones.

TÍTULO	I CONVENIO COLECTIVO DEL GRUPO DE EMPRESAS RENFE (ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-OPERADORA, RENFE VIAJEROS, S.A.; RENFE MERCANCIAS, S.A.; RENFE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO, S.A. Y RENFE ALQUILER DE MATERIAL FERROVIARIO, S.A.
AUTORES	RENFE
FUENTE	Legislación
ÁMBITO GEOGRÁFICO	España
TIPO DE ESTUDIO	Normativa laboral
RESUMEN Y PRINCIPALES RESULTADOS	
I CONVENIO COLECTIVO DEL GRUPO DE EMPRESAS RENFE (ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-OPERADORA, RENFE VIAJEROS, S.A.; RENFE MERCANCIAS, S.A.; RENFE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO, S.A. Y RENFE ALQUILER DE MATERIAL FERROVIARIO, S.A. Cl. 1. Objeto. El presente convenio colectivo, denominado I Convenio Colectivo “Grupo RENFE” tiene por objeto regular las relaciones de trabajo en el Grupo RENFE constituido actualmente por la Entidad Pública Empresarial RENFE-Operadora, RENFE Viajeros, S.A., RENFE Mercancías, S.A., RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. y RENFE Alquiler de Material Ferroviario, S.A. Cl.2 Ámbito territorial y personal. Este convenio colectivo es de ámbito estatal y afecta a los trabajadores pertenecientes al Grupo RENFE, incluidos los trabajadores procedentes de la extinta FEVE desde la fecha prevista en la cláusula 3ª. Cl.3 Ámbito temporal. Vigencia: El presente convenio colectivo tendrá una duración de 4 años, iniciando su vigencia el 1.1.2015, excepto para los trabajadores procedentes de la extinta FEVE, para los que la vigencia del presente convenio colectivo se iniciará el 1.1.2016, finalizando la misma el 31.12.2018. Cl. 5 Normativa. En el Grupo RENFE será de aplicación la normativa laboral vigente de RENFE-Operadora a la fecha de la entrada en vigor del presente convenio colectivo, así	

como la normativa laboral vigente en FEVE hasta la fecha explicitada en la disposición derogatoria de la cl. 6ª.

Cl. 11 Jornada.

Como norma general, la jornada teórica anual de todos los trabajadores del Grupo RENFE es de 1720 o 1728 horas, distribuidas en 215 o 216 días de trabajo sin perjuicio de lo dispuesto en las regulaciones específicas de jornada establecidas en la Normativa Laboral vigente.

Art. 212 de la Normativa Laboral.- Agente Único.

1.1.1. La jornada laboral del personal de conducción seguirá regulándose por lo dispuesto en la Normativa Laboral vigente, (especialmente en su artículo 212), quedando modificado dicho artículo con los límites recogidos en los puntos siguientes, que serán de aplicación en ámbito de éste Acuerdo.

1.1.2. El tiempo máximo de conducción continuada será de cinco horas y treinta minutos, por lo tanto no se podrán grafiar, ni realizar conducciones continuadas que sobrepasen este máximo. La conducción continuada se considerará interrumpida cuando se disfrute un período de descanso de cuarenta y cinco minutos, durante el cual el trabajador no podrá ser requerido para realizar ningún tipo de servicio ni actividad, incluyéndose en este tiempo las operaciones necesarias para asegurar la composición y para la nueva puesta a disposición del tren. Además, la interrupción a que se refiere el párrafo anterior se deberá producir en una estación abierta que presente las instalaciones necesarias para su refrigerio y aseo y el maquinista conozca que lo va a realizar.

1.1.3. Para trenes nocturnos y de tipo superior a 160 k/h, el tiempo máximo de conducción continuada será de cinco horas. Se considerarán vehículo a velocidades superiores a 160 k/h aquellos que circulen a esta velocidad más del 50% del recorrido.

1.1.4. Cuando la conducción continuada alcance los máximos estipulados, no se realizarán más servicios de conducción que los necesarios para el apartado del material a las bases donde deban terminar el servicio, con un recorrido máximo de 50 km.

1.1.5. Cuando el 50% de la conducción se realice en período nocturno, la jornada máxima diaria no superará las siete horas treinta minutos.

1.1.6. En la conducción en múltiple tracción se aplicará lo siguiente: -Cuando se disponga de mando múltiple, y los maquinistas se encuentren habilitados para conducir, se relevarán en la conducción, dentro de la misma jornada de trabajo, limitada en las jornadas máximas del art. 212 y el período de conducción continuada recogido en este Acuerdo para cada uno de los agentes.

Cl. 14 Plan de empleo.

14.5. Definición de residencias estratégicas.

14.6. Movilidad.

...las nuevas incorporaciones que se produzcan en el Grupo RENFE en cualquier colectivo, se podrán realizar con residencias transitorias, en el colectivo de conducción hasta un máximo de 2 residencias transitorias sucesivas y por tiempo máximo de 12 meses.

...

Para los trabajadores en cuadros de servicios transfronterizos, habrá un compromiso de permanencia en los mismos de hasta 36 meses. En el ámbito de negociación del convenio colectivo del Grupo RENFE se negociará, para estos cuadros de servicio un tratamiento específico.

Anexo III.- Plan de Empleo 2016 del Grupo RENFE.

6º Movilidad.-

Para dar respuesta más dinámica a las necesidades de producción, las nuevas incorporaciones que se produzcan en el Grupo RENFE en cualquier colectivo, se podrán realizar con residencias transitorias, en el colectivo de conducción de hasta un máximo de 2 residencias transitorias sucesivas y por tiempo total máximo de 12 meses.

...

En el colectivo de conducción, los procesos de movilidad se resolverán cada 12 meses y deberá hacerse efectiva la toma de posesión de la misma en un plazo máximo de 6 meses, momento a partir del cual se iniciaría el derecho a las indemnizaciones previstas en convenio colectivo.

En el resto de colectivos, los procesos de movilidad se resolverán cada 18 meses y deberá hacer efectiva la toma de posesión de la misma en un plazo máximo de 6 meses...

Para los trabajadores en cuadros de servicios transfronterizos, habrá un compromiso de permanencia en los mismos de hasta 36 meses. En el ámbito de negociación del I Convenio Colectivo del Grupo RENFE se negociará, para estos cuadros de servicio un tratamiento específico.

Tablas salariales Plan de Empleo Grupo RENFE.

...

Categoría	Fijo/año	Compl.conduc.	Gastos de viaje	P.Extras
Maq.Principal	26.777,86	5.143,50	Día 12,86	4.246,44
Maquinista	23.030,42	2.057,40	"	4.080,00
Maq.Entrada	17.567,61	1.028,70	"	3.784,44
Ejempl.				
Otros conceptos				

Antigüedad

Compl Toma y deje.

Compl Nocturnidad

Compl Puesto conducción

Prima Conducción

Otros

Gastos destacamento por demora de traslado.

Desplazamiento corta y larga distancia

Compensación de gastos por desplazamiento al extranjero.

Gastos de manutención: 29,797056/Comida

TÍTULO	Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores.
AUTORES	Gobierno de España
FUENTE	Legislación
ÁMBITO GEOGRÁFICO	España
TIPO DE ESTUDIO	Normativa laboral
RESUMEN Y PRINCIPALES RESULTADOS	
ESTATUTO DE LOS TRABAJADORES.- Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores. TÍTULO I. De la relación individual de trabajo CAPÍTULO I. Disposiciones generales SECCIÓN 1. Ámbito y fuentes Artículo 1 Ámbito de aplicación Artículo 2 Relaciones laborales de carácter especial Artículo 3 Fuentes de la relación laboral SECCIÓN 2. Derechos y deberes laborales básicos Artículo 4 Derechos laborales Artículo 5 Deberes laborales SECCIÓN 3. Elementos y eficacia del contrato de trabajo Artículo 6 Trabajo de los menores Artículo 7 Capacidad para contratar Artículo 8 Forma del contrato Artículo 9 Validez del contrato SECCIÓN 4. Modalidades del contrato de trabajo Artículo 10 Trabajo en común y contrato de grupo Artículo 11 Contratos formativos	

Artículo 12	Contrato a tiempo parcial y contrato de relevo
Artículo 13	Trabajo a distancia
CAPÍTULO II. Contenido del contrato de trabajo	
SECCIÓN 1. Duración del contrato	
Artículo 14	Periodo de prueba
Artículo 15	Duración del contrato
Artículo 16	Contrato fijo-discontinuo
SECCIÓN 2. Derechos y deberes derivados del contrato	
Artículo 17	No discriminación en las relaciones laborales
Artículo 18	Inviolabilidad de la persona del trabajador
Artículo 19	Seguridad y salud en el trabajo
Artículo 20	Dirección y control de la actividad laboral
Artículo 21	Pacto de no concurrencia y de permanencia en la empresa
SECCIÓN 3. Clasificación profesional y promoción en el trabajo	
Artículo 22	Sistema de clasificación profesional
Artículo 23	Promoción y formación profesional en el trabajo
Artículo 24	Ascensos
Artículo 25	Promoción económica
SECCIÓN 4. Salarios y garantías salariales	
Artículo 26	Del salario
Artículo 27	Salario mínimo interprofesional
Artículo 28	Igualdad de remuneración por razón de sexo
Artículo 29	Liquidación y pago
Artículo 30	Imposibilidad de la prestación
Artículo 31	Gratificaciones extraordinarias
Artículo 32	Garantías del salario
Artículo 33	El Fondo de Garantía Salarial
SECCIÓN 5. Tiempo de trabajo	
Artículo 34	Jornada
Artículo 35	Horas extraordinarias
Artículo 36	Trabajo nocturno, trabajo a turnos y ritmo de trabajo
Artículo 37	Descanso semanal, fiestas y permisos

Artículo 38 Vacaciones anuales

CAPÍTULO III. Modificación, suspensión y extinción del contrato de trabajo

SECCIÓN 1. Movilidad funcional y geográfica

Artículo 39 Movilidad funcional

Artículo 40 Movilidad geográfica

Artículo 41 Modificaciones sustanciales de condiciones de trabajo

SECCIÓN 2. Garantías por cambio de empresario

Artículo 42 Subcontratación de obras y servicios

Artículo 43 Cesión de trabajadores

Artículo 44 La sucesión de empresa

SECCIÓN 3. Suspensión del contrato

Artículo 45 Causas y efectos de la suspensión

Artículo 46 Excedencias

Artículo 47 Suspensión del contrato o reducción de jornada por causas económicas, técnicas, organizativas o de producción o derivadas de fuerza mayor

Artículo 48 Suspensión con reserva de puesto de trabajo

SECCIÓN 4. Extinción del contrato

Artículo 49 Extinción del contrato

Artículo 50 Extinción por voluntad del trabajador

Artículo 51 Despido colectivo

Artículo 52 Extinción del contrato por causas objetivas

Artículo 53 Forma y efectos de la extinción por causas objetivas

Artículo 54 Despido disciplinario

Artículo 55 Forma y efectos del despido disciplinario

Artículo 56 Despido improcedente

SECCIÓN 5. Procedimiento concursal

Artículo 57 Procedimiento concursal

CAPÍTULO IV. Faltas y sanciones de los trabajadores

Artículo 58 Faltas y sanciones de los trabajadores

CAPÍTULO V. Plazos de prescripción

SECCIÓN 1. Prescripción de acciones derivadas del contrato

Artículo 59 Prescripción y caducidad

SECCIÓN 2. Prescripción de las infracciones y faltas

Artículo 60 Prescripción

TÍTULO II. De los derechos de representación colectiva y de reunión de los trabajadores en la empresa

CAPÍTULO I. Del derecho de representación colectiva

Artículo 61 Participación

SECCIÓN 1. Órganos de representación

Artículo 62 Delegados de personal

Artículo 63 Comités de empresa

Artículo 64 Derechos de información y consulta y competencias

Artículo 65 Capacidad y sigilo profesional

Artículo 66 Composición

Artículo 67 Promoción de elecciones y mandato electoral

Artículo 68 Garantías

SECCIÓN 2. Procedimiento electoral

Artículo 69 Elección

Artículo 70 Votación para delegados

Artículo 71 Elección para el comité de empresa

Artículo 72 Representantes de quienes presten servicios en trabajos fijos-discontinuos y de trabajadores no fijos

Artículo 73 Mesa electoral

Artículo 74 Funciones de la mesa

Artículo 75 Votación para delegados y comités de empresa

Artículo 76 Reclamaciones en materia electoral

CAPÍTULO II. Del derecho de reunión

Artículo 77 Las asambleas de trabajadores

Artículo 78 Lugar de reunión

Artículo 79 Convocatoria

Artículo 80 Votaciones

Artículo 81 Locales y tablón de anuncios

TÍTULO III. De la negociación colectiva y de los convenios colectivos

CAPÍTULO I. Disposiciones generales

SECCIÓN 1. Naturaleza y efectos de los convenios

Artículo 82 Concepto y eficacia

Artículo 83 Unidades de negociación

Artículo 84 Concurrencia

Artículo 85 Contenido

Artículo 86 Vigencia

SECCIÓN 2. Legitimación

Artículo 87 Legitimación

Artículo 88 Comisión negociadora

CAPÍTULO II. Procedimiento

SECCIÓN 1. Tramitación, aplicación e interpretación

Artículo 89 Tramitación

Artículo 90 Validez

Artículo 91 Aplicación e interpretación del convenio colectivo

SECCIÓN 2. Adhesión y extensión

Artículo 92 Adhesión y extensión

DISPOSICIONES ADICIONALES

Disposición adicional primera Trabajo por cuenta propia

Disposición adicional segunda Contratos para la formación y el aprendizaje

Disposición adicional tercera Negociación colectiva y contrato fijo de obra

Disposición adicional cuarta Conceptos retributivos

Disposición adicional quinta Personal de alta dirección

Disposición adicional sexta Representación institucional de los empresarios

Disposición adicional séptima Regulación de condiciones por rama de actividad

Disposición adicional octava Código de Trabajo

Disposición adicional novena Comisión Consultiva Nacional de Convenios Colectivos

Disposición adicional décima Cláusulas de los convenios colectivos referidas al cumplimiento de la edad ordinaria de jubilación

Disposición adicional undécima Acreditación de la capacidad representativa de las organizaciones sindicales

Disposición adicional duodécima Preavisos

Disposición adicional decimotercera Solución no judicial de conflictos

Disposición adicional decimocuarta Consideración de víctimas del terrorismo a efectos laborales

Disposición adicional decimoquinta Aplicación de los límites de duración del contrato por obra o servicio determinados y al encadenamiento de contratos en las Administraciones Públicas

Disposición adicional decimosexta Aplicación del despido por causas económicas, técnicas, organizativas o de producción en el sector público

Disposición adicional decimoséptima Suspensión del contrato de trabajo y reducción de jornada en las Administraciones Públicas

Disposición adicional decimoctava Discrepancias en materia de conciliación

Disposición adicional decimonovena Cálculo de indemnizaciones en determinados supuestos de jornada reducida

Disposición adicional vigésima Contratos formativos celebrados con trabajadores con discapacidad

Disposición adicional vigesimoprimera Sustitución de trabajadores excedentes por cuidado de familiares

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Disposición transitoria primera Contratos celebrados antes de la entrada en vigor de esta ley

Disposición transitoria segunda Contratos para la formación y el aprendizaje

Disposición transitoria tercera Contratos a tiempo parcial por jubilación parcial y de relevo y edad de jubilación

Disposición transitoria cuarta Negociación colectiva y modalidades contractuales

Disposición transitoria quinta Limitación del encadenamiento de modalidades contractuales

Disposición transitoria sexta Horas complementarias

Disposición transitoria séptima Duración del permiso de paternidad en los casos de nacimiento, adopción, guarda con fines de adopción o acogimiento hasta la entrada en vigor de la Ley 9/2009, de 6 de octubre

Disposición transitoria octava Indemnización por finalización de contrato temporal

Disposición transitoria novena Normas transitorias en relación con las cláusulas de los convenios colectivos referidas al cumplimiento de la edad ordinaria de jubilación

Disposición transitoria décima Régimen aplicable a expedientes de regulación de empleo iniciados conforme a la normativa anterior

Disposición transitoria undécima Indemnizaciones por despido improcedente

Disposición transitoria duodécima Salarios de tramitación

DISPOSICIONES FINALES

Disposición final primera Título competencial

Disposición final segunda Desarrollo reglamentario

Norma afectada por

16/3/2017

R Congreso de los Diputados 16 Mar. 2017 (Acuerdo de derogación del Real Decreto-ley 4/2017, de 24 de febrero, por el que se modifica el régimen de los trabajadores para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías)

El Acuerdo del Congreso de los Diputados de 16 de marzo de 2017 deroga el R.D.-ley 4/2017, de 24 de febrero, por el que se modifica el régimen de los trabajadores para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías dando cumplimiento a la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 11 de diciembre de 2014, recaída en el asunto C-576/13 (procedimiento de infracción 2009/4052) («B.O.E.» 24 marzo). Téngase en cuenta que la b) de la disposición derogatoria del citado Real Decreto-ley 4/2017, de 24 de febrero, derogaba el artículo 2.1.h) del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores.

1/1/2017

RDL 3/2016, de 2 Dic. (medidas en el ámbito tributario dirigidas a la consolidación de las finanzas públicas y otras medidas urgentes en materia social)

La disposición adicional única del R.D.-ley 3/2016, de 2 de diciembre, por el que se adoptan medidas en el ámbito tributario dirigidas a la consolidación de las finanzas públicas y otras medidas urgentes en materia social («B.O.E.» 3 diciembre), establece que el salario mínimo interprofesional para 2017 se fijará con un incremento del 8 por ciento respecto del establecido por el Real Decreto 1171/2015, de 29 de diciembre, por el que se fija el salario mínimo interprofesional para 2016.

Asimismo, se determinará la afectación de dicho incremento a las referencias al salario mínimo interprofesional contenidas en los convenios colectivos vigentes a la fecha de entrada en vigor del real decreto que apruebe el salario mínimo interprofesional para 2017, así como en normas no estatales y en contratos y pactos de naturaleza privada.

El artículo Uno.d) de la Ley 20/2014, de 29 de octubre, por la que se delega en el Gobierno la potestad de dictar diversos textos refundidos, en virtud de lo establecido en el artículo 82 y siguientes de la Constitución Española, autorizó al Gobierno para aprobar un texto refundido en el que se integrasen, debidamente regularizadas, aclaradas y armonizadas, el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, y todas las disposiciones legales relacionadas que se enumeran en ese apartado, así como las normas con rango de ley que las hubieren modificado. El plazo para la realización de dicho texto era de doce meses a partir de la entrada en vigor de la citada Ley 20/2014, que tuvo lugar el 31 de octubre de 2014.

Este real decreto legislativo ha sido sometido a consulta de las organizaciones sindicales y empresariales más representativas. Además, ha sido informado por el Consejo Económico y Social.

- **REGULACIÓN DE LAS VACACIONES, JORNADAS... EN EL ESTATUTO DE LOS TRABAJADORES**

ESTATUTO: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2015-11430>

Sección 5.ª Tiempo de trabajo

Artículo 34. Jornada.

1. La duración de la jornada de trabajo será la pactada en los convenios colectivos o contratos de trabajo.

La duración máxima de la jornada ordinaria de trabajo será de cuarenta horas semanales de trabajo efectivo de promedio en cómputo anual.

2. Mediante convenio colectivo o, en su defecto, por acuerdo entre la empresa y los representantes de los trabajadores, se podrá establecer la distribución irregular de la jornada a lo largo del año. En defecto de pacto, la empresa podrá distribuir de manera irregular a lo largo del año el diez por ciento de la jornada de trabajo.

Dicha distribución deberá respetar en todo caso los periodos mínimos de descanso diario y semanal previstos en la ley y el trabajador deberá conocer con un preaviso mínimo de cinco días el día y la hora de la prestación de trabajo resultante de aquella.

La compensación de las diferencias, por exceso o por defecto, entre la jornada realizada y la duración máxima de la jornada ordinaria de trabajo legal o pactada será exigible según lo acordado en convenio colectivo o, a falta de previsión al respecto, por acuerdo entre la empresa y los representantes de los trabajadores. En defecto de pacto, las diferencias derivadas de la distribución irregular de la jornada deberán quedar compensadas en el plazo de doce meses desde que se produzcan.

3. Entre el final de una jornada y el comienzo de la siguiente mediarán, como mínimo, doce horas.

El número de horas ordinarias de trabajo efectivo no podrá ser superior a nueve diarias, salvo que por convenio colectivo o, en su defecto, acuerdo entre la empresa y los representantes de los trabajadores, se establezca otra distribución del tiempo de trabajo diario, respetando en todo caso el descanso entre jornadas.

Los trabajadores menores de dieciocho años no podrán realizar más de ocho horas diarias de trabajo efectivo, incluyendo, en su caso, el tiempo dedicado a la formación y, si trabajasen para varios empleadores, las horas realizadas con cada uno de ellos.

4. Siempre que la duración de la jornada diaria continuada exceda de seis horas, deberá establecerse un periodo de descanso durante la misma de duración no inferior a quince minutos. Este periodo de descanso se considerará tiempo de trabajo

efectivo cuando así esté establecido o se establezca por convenio colectivo o contrato de trabajo.

En el caso de los trabajadores menores de dieciocho años, el periodo de descanso tendrá una duración mínima de treinta minutos, y deberá establecerse siempre que la duración de la jornada diaria continuada exceda de cuatro horas y media.

5. El tiempo de trabajo se computará de modo que tanto al comienzo como al final de la jornada diaria el trabajador se encuentre en su puesto de trabajo.

6. Anualmente se elaborará por la empresa el calendario laboral, debiendo exponerse un ejemplar del mismo en un lugar visible de cada centro de trabajo.

7. El Gobierno, a propuesta del titular del Ministerio de Empleo y Seguridad Social y previa consulta a las organizaciones sindicales y empresariales más representativas, podrá establecer ampliaciones o limitaciones en la ordenación y duración de la jornada de trabajo y de los descansos, para aquellos sectores y trabajos que por sus peculiaridades así lo requieran.

8. El trabajador tendrá derecho a adaptar la duración y distribución de la jornada de trabajo para hacer efectivo su derecho a la conciliación de la vida personal, familiar y laboral en los términos que se establezcan en la negociación colectiva o en el acuerdo a que llegue con el empresario respetando, en su caso, lo previsto en aquella.

A tal fin, se promoverá la utilización de la jornada continuada, el horario flexible u otros modos de organización del tiempo de trabajo y de los descansos que permitan la mayor compatibilidad entre el derecho a la conciliación de la vida personal, familiar y laboral de los trabajadores y la mejora de la productividad en las empresas.

Artículo 35. Horas extraordinarias.

1. Tendrán la consideración de horas extraordinarias aquellas horas de trabajo que se realicen sobre la duración máxima de la jornada ordinaria de trabajo, fijada de acuerdo con el artículo anterior. Mediante convenio colectivo o, en su defecto, contrato individual, se optará entre abonar las horas extraordinarias en la cuantía que se fije, que en ningún caso podrá ser inferior al valor de la hora ordinaria, o compensarlas por tiempos equivalentes de descanso retribuido. En ausencia de pacto al respecto, se entenderá que las horas extraordinarias realizadas deberán ser compensadas mediante descanso dentro de los cuatro meses siguientes a su realización.

2. El número de horas extraordinarias no podrá ser superior a ochenta al año, salvo lo previsto en el apartado 3. Para los trabajadores que por la modalidad o duración de su contrato realizasen una jornada en cómputo anual inferior a la jornada general en la empresa, el número máximo anual de horas extraordinarias se reducirá en la misma proporción que exista entre tales jornadas.

A los efectos de lo dispuesto en el párrafo anterior, no se computarán las horas extraordinarias que hayan sido compensadas mediante descanso dentro de los cuatro meses siguientes a su realización.

El Gobierno podrá suprimir o reducir el número máximo de horas extraordinarias por tiempo determinado, con carácter general o para ciertas ramas de actividad o ámbitos territoriales, para incrementar las oportunidades de colocación de los trabajadores en situación de desempleo.

3. No se tendrá en cuenta, a efectos de la duración máxima de la jornada ordinaria laboral, ni para el cómputo del número máximo de las horas extraordinarias autorizadas, el exceso de las trabajadas para prevenir o reparar siniestros y otros daños extraordinarios y urgentes, sin perjuicio de su compensación como horas extraordinarias.

4. La prestación de trabajo en horas extraordinarias será voluntaria, salvo que su realización se haya pactado en convenio colectivo o contrato individual de trabajo, dentro de los límites del apartado 2.

5. A efectos del cómputo de horas extraordinarias, la jornada de cada trabajador se registrará día a día y se totalizará en el periodo fijado para el abono de las retribuciones, entregando copia del resumen al trabajador en el recibo correspondiente.

Artículo 36. Trabajo nocturno, trabajo a turnos y ritmo de trabajo.

1. A los efectos de lo dispuesto en esta ley, se considera trabajo nocturno el realizado entre las diez de la noche y las seis de la mañana. El empresario que recurra regularmente a la realización de trabajo nocturno deberá informar de ello a la autoridad laboral.

La jornada de trabajo de los trabajadores nocturnos no podrá exceder de ocho horas diarias de promedio, en un periodo de referencia de quince días. Dichos trabajadores no podrán realizar horas extraordinarias.

Para la aplicación de lo dispuesto en el párrafo anterior, se considerará trabajador nocturno a aquel que realice normalmente en periodo nocturno una parte no inferior a tres horas de su jornada diaria de trabajo, así como a aquel que se prevea que puede realizar en tal periodo una parte no inferior a un tercio de su jornada de trabajo anual.

Resultará de aplicación a lo establecido en el párrafo segundo lo dispuesto en el artículo 34.7. Igualmente, el Gobierno podrá establecer limitaciones y garantías adicionales a las previstas en el presente artículo para la realización de trabajo nocturno en ciertas actividades o por determinada categoría de trabajadores, en función de los riesgos que comporten para su salud y seguridad.

2. El trabajo nocturno tendrá una retribución específica que se determinará en la negociación colectiva, salvo que el salario se haya establecido atendiendo a que el trabajo sea nocturno por su propia naturaleza o se haya acordado la compensación de este trabajo por descansos.

3. Se considera trabajo a turnos toda forma de organización del trabajo en equipo según la cual los trabajadores ocupan sucesivamente los mismos puestos de trabajo, según un cierto ritmo, continuo o discontinuo, implicando para el trabajador la

necesidad de prestar sus servicios en horas diferentes en un periodo determinado de días o de semanas.

En las empresas con procesos productivos continuos durante las veinticuatro horas del día, en la organización del trabajo de los turnos se tendrá en cuenta la rotación de los mismos y que ningún trabajador esté en el de noche más de dos semanas consecutivas, salvo adscripción voluntaria.

Las empresas que por la naturaleza de su actividad realicen el trabajo en régimen de turnos, incluidos los domingos y días festivos, podrán efectuarlo bien por equipos de trabajadores que desarrollen su actividad por semanas completas, o contratando personal para completar los equipos necesarios durante uno o más días a la semana.

4. Los trabajadores nocturnos y quienes trabajen a turnos deberán gozar en todo momento de un nivel de protección en materia de salud y seguridad adaptado a la naturaleza de su trabajo, y equivalente al de los restantes trabajadores de la empresa.

El empresario deberá garantizar que los trabajadores nocturnos que ocupe dispongan de una evaluación gratuita de su estado de salud, antes de su afectación a un trabajo nocturno y, posteriormente, a intervalos regulares, en los términos establecidos en la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, y en sus normas de desarrollo. Los trabajadores nocturnos a los que se reconozcan problemas de salud ligados al hecho de su trabajo nocturno tendrán derecho a ser destinados a un puesto de trabajo diurno que exista en la empresa y para el que sean profesionalmente aptos. El cambio de puesto de trabajo se llevará a cabo de conformidad con lo dispuesto en los artículos 39 y 41, en su caso, de la presente ley.

5. El empresario que organice el trabajo en la empresa según un cierto ritmo deberá tener en cuenta el principio general de adaptación del trabajo a la persona, especialmente de cara a atenuar el trabajo monótono y repetitivo en función del tipo de actividad y de las exigencias en materia de seguridad y salud de los trabajadores. Dichas exigencias deberán ser tenidas particularmente en cuenta a la hora de determinar los periodos de descanso durante la jornada de trabajo.

Artículo 37. Descanso semanal, fiestas y permisos.

1. Los trabajadores tendrán derecho a un descanso mínimo semanal, acumulable por periodos de hasta catorce días, de día y medio ininterrumpido que, como regla general, comprenderá la tarde del sábado o, en su caso, la mañana del lunes y el día completo del domingo. La duración del descanso semanal de los menores de dieciocho años será, como mínimo, de dos días ininterrumpidos.

Resultará de aplicación al descanso semanal lo dispuesto en el artículo 34.7 en cuanto a ampliaciones y reducciones, así como para la fijación de regímenes de descanso alternativos para actividades concretas.

2. Las fiestas laborales, que tendrán carácter retribuido y no recuperable, no podrán exceder de catorce al año, de las cuales dos serán locales. En cualquier caso se respetarán como fiestas de ámbito nacional las de la Natividad del Señor, Año Nuevo,

1 de mayo, como Fiesta del Trabajo, y 12 de octubre, como Fiesta Nacional de España.

Respetando las expresadas en el párrafo anterior, el Gobierno podrá trasladar a los lunes todas las fiestas de ámbito nacional que tengan lugar entre semana, siendo, en todo caso, objeto de traslado al lunes inmediatamente posterior el descanso laboral correspondiente a las fiestas que coincidan con domingo.

Las comunidades autónomas, dentro del límite anual de catorce días festivos, podrán señalar aquellas fiestas que por tradición les sean propias, sustituyendo para ello las de ámbito nacional que se determinen reglamentariamente y, en todo caso, las que se trasladen a lunes. Asimismo, podrán hacer uso de la facultad de traslado a lunes prevista en el párrafo anterior.

Si alguna comunidad autónoma no pudiera establecer una de sus fiestas tradicionales por no coincidir con domingo un suficiente número de fiestas nacionales podrá, en el año que así ocurra, añadir una fiesta más, con carácter de recuperable, al máximo de catorce.

3. El trabajador, previo aviso y justificación, podrá ausentarse del trabajo, con derecho a remuneración, por alguno de los motivos y por el tiempo siguiente:

a) Quince días naturales en caso de matrimonio.

b) Dos días por el nacimiento de hijo y por el fallecimiento, accidente o enfermedad graves, hospitalización o intervención quirúrgica sin hospitalización que precise reposo domiciliario, de parientes hasta el segundo grado de consanguinidad o afinidad. Cuando con tal motivo el trabajador necesite hacer un desplazamiento al efecto, el plazo será de cuatro días.

c) Un día por traslado del domicilio habitual.

d) Por el tiempo indispensable, para el cumplimiento de un deber inexcusable de carácter público y personal, comprendido el ejercicio del sufragio activo. Cuando conste en una norma legal o convencional un periodo determinado, se estará a lo que esta disponga en cuanto a duración de la ausencia y a su compensación económica.

Cuando el cumplimiento del deber antes referido suponga la imposibilidad de la prestación del trabajo debido en más del veinte por ciento de las horas laborables en un periodo de tres meses, podrá la empresa pasar al trabajador afectado a la situación de excedencia regulada en el artículo 46.1.

En el supuesto de que el trabajador, por cumplimiento del deber o desempeño del cargo, perciba una indemnización, se descontará el importe de la misma del salario a que tuviera derecho en la empresa.

e) Para realizar funciones sindicales o de representación del personal en los términos establecidos legal o convencionalmente.

f) Por el tiempo indispensable para la realización de exámenes prenatales y técnicas de preparación al parto y, en los casos de adopción, guarda con fines de adopción o acogimiento, para la asistencia a las preceptivas sesiones de información y

preparación y para la realización de los preceptivos informes psicológicos y sociales previos a la declaración de idoneidad, siempre, en todos los casos, que deban tener lugar dentro de la jornada de trabajo.

4. En los supuestos de nacimiento de hijo, adopción, guarda con fines de adopción o acogimiento, de acuerdo con el artículo 45.1.d), para la lactancia del menor hasta que este cumpla nueve meses, los trabajadores tendrán derecho a una hora de ausencia del trabajo, que podrán dividir en dos fracciones. La duración del permiso se incrementará proporcionalmente en los casos de parto, adopción, guarda con fines de adopción o acogimiento múltiples.

Quien ejerza este derecho, por su voluntad, podrá sustituirlo por una reducción de su jornada en media hora con la misma finalidad o acumularlo en jornadas completas en los términos previstos en la negociación colectiva o en el acuerdo a que llegue con el empresario respetando, en su caso, lo establecido en aquella.

Este permiso constituye un derecho individual de los trabajadores, hombres o mujeres, pero solo podrá ser ejercido por uno de los progenitores en caso de que ambos trabajen.

5. En el caso de nacimiento de hijos prematuros o que, por cualquier causa, deban permanecer hospitalizados a continuación del parto, la madre o el padre tendrán derecho a ausentarse del trabajo durante una hora. Asimismo, tendrán derecho a reducir su jornada de trabajo hasta un máximo de dos horas, con la disminución proporcional del salario. Para el disfrute de este permiso se estará a lo previsto en el apartado 7.

6. Quien por razones de guarda legal tenga a su cuidado directo algún menor de doce años o una persona con discapacidad que no desempeñe una actividad retribuida tendrá derecho a una reducción de la jornada de trabajo diaria, con la disminución proporcional del salario entre, al menos, un octavo y un máximo de la mitad de la duración de aquella.

Tendrá el mismo derecho quien precise encargarse del cuidado directo de un familiar, hasta el segundo grado de consanguinidad o afinidad, que por razones de edad, accidente o enfermedad no pueda valerse por sí mismo, y que no desempeñe actividad retribuida.

El progenitor, adoptante, guardador con fines de adopción o acogedor permanente tendrá derecho a una reducción de la jornada de trabajo, con la disminución proporcional del salario de, al menos, la mitad de la duración de aquella, para el cuidado, durante la hospitalización y tratamiento continuado, del menor a su cargo afectado por cáncer (tumores malignos, melanomas y carcinomas), o por cualquier otra enfermedad grave, que implique un ingreso hospitalario de larga duración y requiera la necesidad de su cuidado directo, continuo y permanente, acreditado por el informe del servicio público de salud u órgano administrativo sanitario de la comunidad autónoma correspondiente y, como máximo, hasta que el menor cumpla los dieciocho años. Por convenio colectivo, se podrán establecer las condiciones y supuestos en los que esta reducción de jornada se podrá acumular en jornadas completas.

Las reducciones de jornada contempladas en este apartado constituyen un derecho individual de los trabajadores, hombres o mujeres. No obstante, si dos o más trabajadores de la misma empresa generasen este derecho por el mismo sujeto causante, el empresario podrá limitar su ejercicio simultáneo por razones justificadas de funcionamiento de la empresa.

7. La concreción horaria y la determinación del periodo de disfrute del permiso de lactancia y de la reducción de jornada, previstos en los apartados 4 y 6, corresponderán al trabajador, dentro de su jornada ordinaria. No obstante, los convenios colectivos podrán establecer criterios para la concreción horaria de la reducción de jornada a que se refiere el apartado 6, en atención a los derechos de conciliación de la vida personal, familiar y laboral del trabajador y las necesidades productivas y organizativas de las empresas. El trabajador, salvo fuerza mayor, deberá preavisar al empresario con una antelación de quince días o la que se determine en el convenio colectivo aplicable, precisando la fecha en que iniciará y finalizará el permiso de lactancia o la reducción de jornada.

Las discrepancias surgidas entre empresario y trabajador sobre la concreción horaria y la determinación de los periodos de disfrute previstos en los apartados 4, 5 y 6 serán resueltas por la jurisdicción social a través del procedimiento establecido en el artículo 139 de la Ley 36/2011, de 10 de octubre, Reguladora de la Jurisdicción Social.

8. Los trabajadores que tengan la consideración de víctimas de violencia de género o de víctimas del terrorismo tendrán derecho, para hacer efectiva su protección o su derecho a la asistencia social integral, a la reducción de la jornada de trabajo con disminución proporcional del salario o a la reordenación del tiempo de trabajo, a través de la adaptación del horario, de la aplicación del horario flexible o de otras formas de ordenación del tiempo de trabajo que se utilicen en la empresa.

Estos derechos se podrán ejercitar en los términos que para estos supuestos concretos se establezcan en los convenios colectivos o en los acuerdos entre la empresa y los representantes de los trabajadores, o conforme al acuerdo entre la empresa y los trabajadores afectados. En su defecto, la concreción de estos derechos corresponderá a estos, siendo de aplicación las reglas establecidas en el apartado anterior, incluidas las relativas a la resolución de discrepancias.

Artículo 38. Vacaciones anuales.

1. El periodo de vacaciones anuales retribuidas, no sustituible por compensación económica, será el pactado en convenio colectivo o contrato individual. En ningún caso la duración será inferior a treinta días naturales.

2. El periodo o periodos de su disfrute se fijará de común acuerdo entre el empresario y el trabajador, de conformidad con lo establecido en su caso en los convenios colectivos sobre planificación anual de las vacaciones.

En caso de desacuerdo entre las partes, la jurisdicción social fijará la fecha que para el disfrute corresponda y su decisión será irrecurrible. El procedimiento será sumario y preferente.

3. El calendario de vacaciones se fijará en cada empresa. El trabajador conocerá las fechas que le correspondan dos meses antes, al menos, del comienzo del disfrute.

Cuando el periodo de vacaciones fijado en el calendario de vacaciones de la empresa al que se refiere el párrafo anterior coincida en el tiempo con una incapacidad temporal derivada del embarazo, el parto o la lactancia natural o con el periodo de suspensión del contrato de trabajo previsto en los apartados 4, 5 y 7 del artículo 48, se tendrá derecho a disfrutar las vacaciones en fecha distinta a la de la incapacidad temporal o a la del disfrute del permiso que por aplicación de dicho precepto le correspondiera, al finalizar el periodo de suspensión, aunque haya terminado el año natural a que correspondan.

En el supuesto de que el periodo de vacaciones coincida con una incapacidad temporal por contingencias distintas a las señaladas en el párrafo anterior que imposibilite al trabajador disfrutarlas, total o parcialmente, durante el año natural a que corresponden, el trabajador podrá hacerlo una vez finalice su incapacidad y siempre que no hayan transcurrido más de dieciocho meses a partir del final del año en que se hayan originado

TÍTULO	Ley General de la Seguridad Social
AUTORES	Gobierno de España
FUENTE	Legislación
ÁMBITO GEOGRÁFICO	España
TIPO DE ESTUDIO	Normativa laboral
RESUMEN Y PRINCIPALES RESULTADOS	
• LEY GENERAL DE LA SEGURIDAD SOCIAL: PRESTACIONES MÉDICAS http://www.citapreviainem.es/ley-general-seguridad-social-pdf/ CAPÍTULO IV. Acción protectora Sección 1.^a Disposiciones generales • Artículo 42. Acción protectora del sistema de la Seguridad Social. • Artículo 43. Mejoras voluntarias. • Artículo 44. Caracteres de las prestaciones. • Artículo 45. Responsabilidad en orden a las prestaciones. • Artículo 46. Pago de las pensiones contributivas derivadas de contingencias comunes y de las pensiones no contributivas. Sección 2.^a Reconocimiento, determinación y mantenimiento del derecho a las prestaciones • Artículo 47. Requisito de estar al corriente en el pago de las cotizaciones. • Artículo 48. Transformación de los plazos en días. • Artículo 49. Efecto de las cotizaciones superpuestas en varios regímenes en orden a las pensiones de la Seguridad Social. • Artículo 50. Cómputo de ingresos a efectos del reconocimiento o mantenimiento del derecho a prestaciones. • Artículo 51. Residencia a efectos de prestaciones y de complementos por mínimos. • Artículo 52. Adopción de medidas cautelares. Sección 3.^a Prescripción, caducidad y reintegro de prestaciones indebidas • Artículo 53. Prescripción. • Artículo 54. Caducidad.	

- Artículo 55. Reintegro de prestaciones indebidas.

Sección 4.^a Revalorización, importes máximos y mínimos de pensiones y complemento de maternidad por aportación demográfica a la Seguridad Social

Subsección 1.^a Disposiciones comunes

- Artículo 56. Consideración como pensiones públicas.

Subsección 2.^a Pensiones contributivas

- Artículo 57. Limitación de la cuantía inicial de las pensiones.
- Artículo 58. Revalorización.
- Artículo 59. Complementos para pensiones inferiores a la mínima.
- Artículo 60. Complemento por maternidad en las pensiones contributivas del sistema de la Seguridad Social.
- Artículo 61. Pensiones extraordinarias originadas por actos de terrorismo.

Subsección 3.^a Pensiones no contributivas

- Artículo 62. Revalorización.

Sección 5.^a Servicios sociales

- Artículo 63. Objeto.

Sección 6.^a Asistencia social

- Artículo 64. Concepto.

Artículo 65. Contenido de las ayudas asistenciales.

TÍTULO	SALARIO MÍNIMO INTERPROFESIONAL
AUTORES	Gobierno de España
FUENTE	Legislación
ÁMBITO GEOGRÁFICO	España
TIPO DE ESTUDIO	Normativa laboral
RESUMEN Y PRINCIPALES RESULTADOS	
El salario mínimo interprofesional. El salario mínimo interprofesional aumentará un 8% en 2017, con 707,70 euros mensuales en 14 pagas. En 2016, SMI aprobado fue de 655,20 euros al mes en 14 pagas. Apenas había subido desde 2012: un 0,6% en 2013; no subió en 2014 y en 2015 se incrementó en un 0,5%. La subida para el 2016 fue del 1%, lo que vino a ser de 6,6 euros mensuales. La subida del 8% en 2017, sin embargo, se fija como el mayor aumento de una sola vez desde el año 1986, hace 30 años. El salario mínimo actual se sitúa en los 9.907,80 euros anuales en 2017. Nota de actualización a 2/1/2017: * El BOE de 30 de diciembre de 2016 publicó el Real Decreto 742/2016 por el que se fija el salario mínimo interprofesional para 2017. Una vez conocido el texto completo y en especial, sus dos disposiciones transitorias, los expertos en derecho laboral advierten que en la práctica, tan solo los trabajadores cuyo sueldo estuviera por debajo de los 707,70 euros mensuales se verán beneficiados por esta subida del 8%. En el resto de casos, si los sueldos están por encima del nuevo tope mínimo, el aumento salarial no será automático, aunque el convenio colectivo estuviera vinculado al SMI. Habrà que analizar caso por caso, pues la “letra pequeña” del Real Decreto ha convertido su aplicación en un entramado jurídico del que se hablarà sin lugar a dudas en los próximos meses.	

TÍTULO	TIPOS DE CONTRATOS LABORALES
AUTORES	Gobierno de España
FUENTE	Legislación
ÁMBITO GEOGRÁFICO	-España
TIPO DE ESTUDIO	Normativa laboral
RESUMEN Y PRINCIPALES RESULTADOS	
• EL CONTRATO INDEFINIDO. Es aquel que acuerdan empresario y trabajador sin establecer límites de tiempo en cuanto a la duración del contrato. Podrá celebrarse a jornada completa, parcial o para servicios fijos discontinuos• • CONTRATO TEMPORAL. La relación laboral entre empresario y trabajador se acuerda por un tiempo determinado, con una fecha de finalización concreta. A su vez, también puede ser a jornada completa o parcial. . • CONTRATO DE FORMACIÓN Y APRENDIZAJE. Es un contrato que trata de favorecer la integración laboral de los jóvenes, de modo que por un lado hay una actividad laboral retribuida y por otro, el trabajador recibe formación reglada. • CONTRATO EN PRÁCTICAS. Permite al trabajador, de cualquier edad, obtener una práctica profesional que se corresponda con su nivel de formación. Este contrato podrá concertarse con quienes estuvieren en posesión de título universitario o de formación profesional de grado medio o superior o títulos oficialmente reconocidos como equivalentes.	

3. ANNEXES

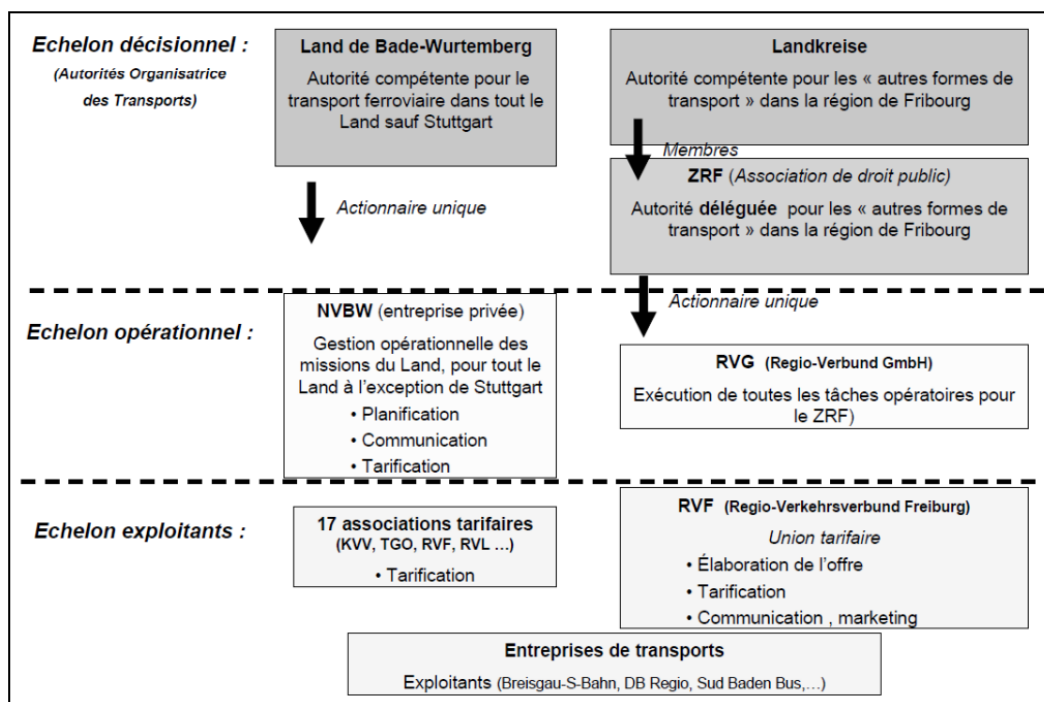


Figure 1. Échelons : décisionnel, opérationnel et exploitants- Source: J. FORTHOFFER, Milieu périurbain et mobilités par les transports en commun dans le Rhin supérieur. 2011

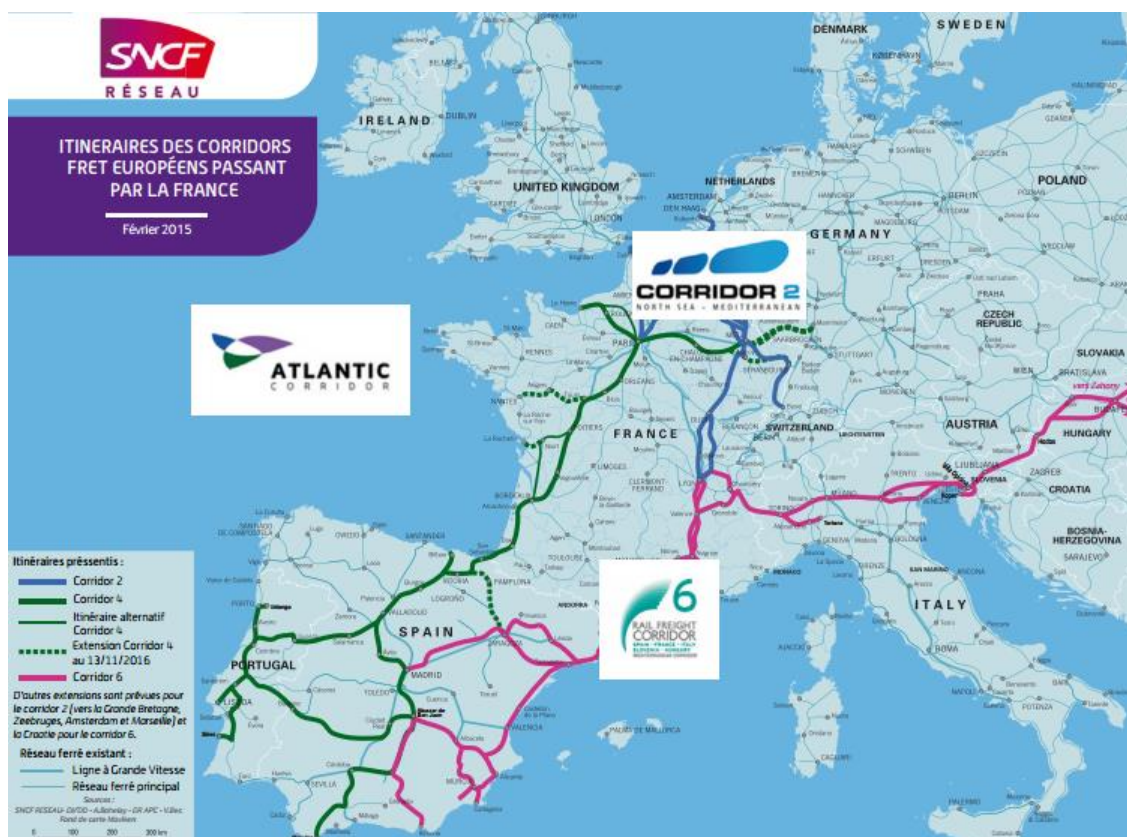


Figure 2. Itinéraires des corridors de fret européens passant par la France- Source: SNCF Réseau



La nouvelle carte des régions

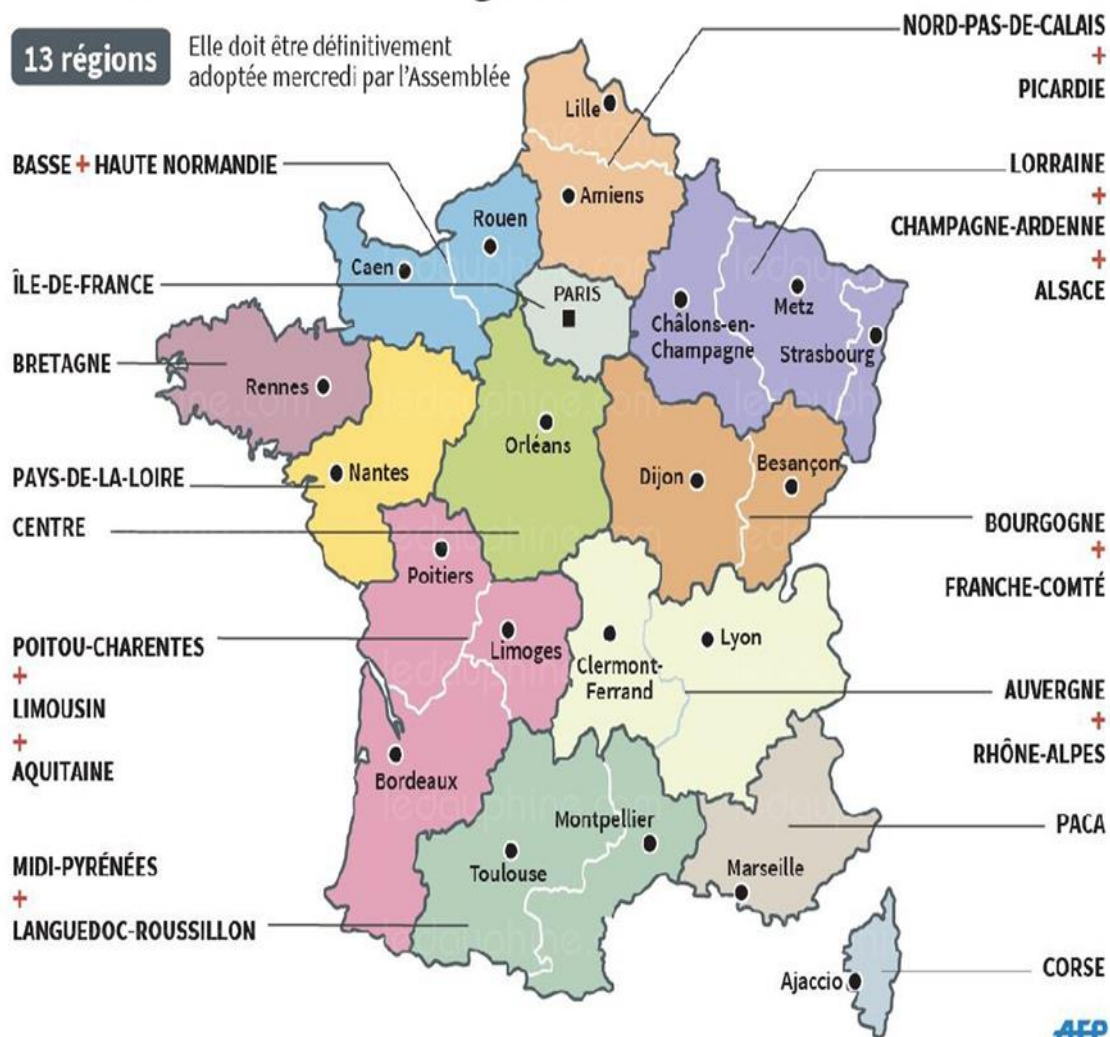


Figure 4. La nouvelle carte des régions françaises- Source: Agence France-Presse

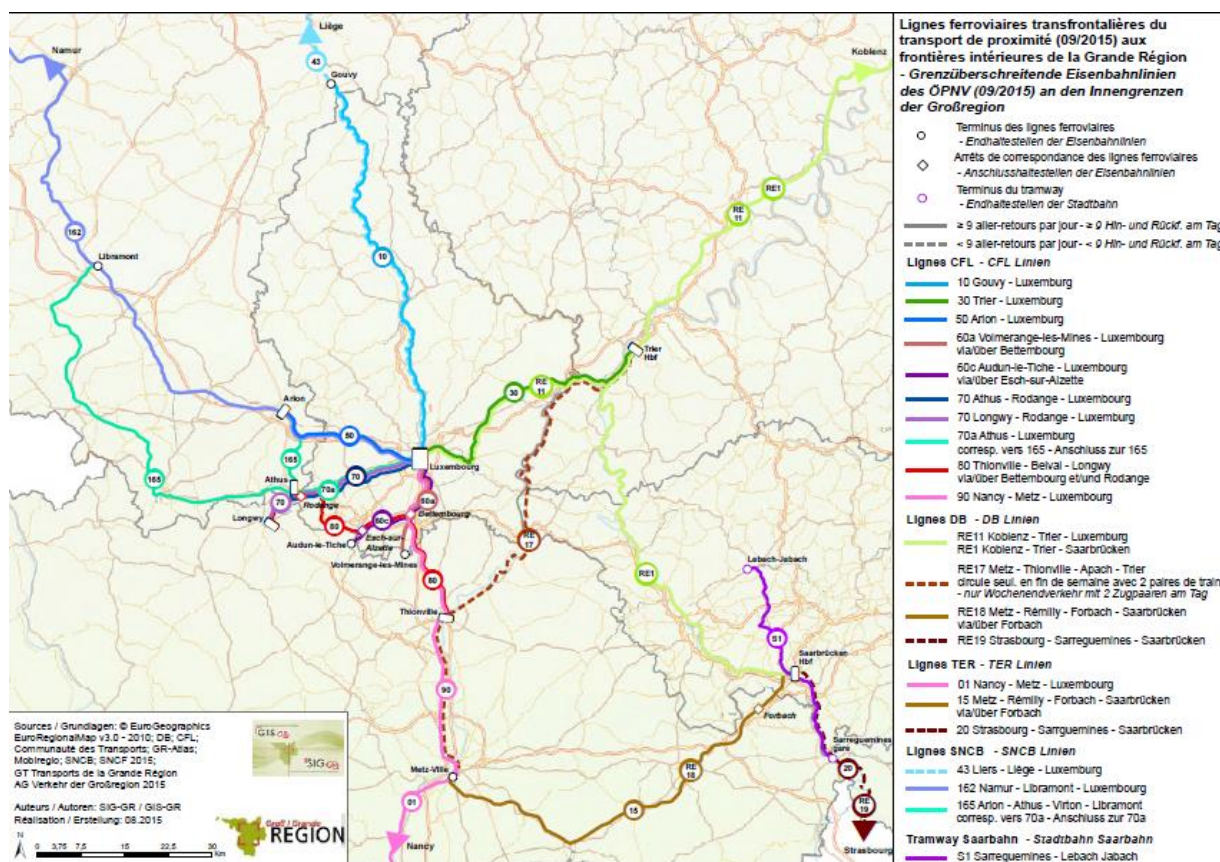


Figure 5. Lignes ferroviaires transfrontalières du transport de proximité en France (09/2015) aux frontières intérieures de la Grande Région- Source: EuroGeographics EuroRegionalMap v3.0, Communauté des Transports

Abréviations

OSP	Obligation de service public
RFF	Réseau Ferré de France
SRU	Loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains
TER	Service public de transport express régional