



*The Voice  
of European  
Railways*



## **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'INTEROPERABILITE TRANSFRONTALIERE**

Bruxelles, 27 janvier 2004

## CONSIDERANT

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

**LES PARTIES SIGNATAIRES ONT CONVENU CE QUI SUIT :**



## Clause 1

### Champ d'application

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

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

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

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

## Clause 2

### Définitions

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

1. **"services d'interopérabilité transfrontalière"**: services transfrontaliers pour lesquels au moins deux certificats de sécurité, tels qu'ils sont exigés par la Directive 2001/14/CE, sont requis des entreprises ferroviaires;
2. **"travailleur mobile effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière"**: tout travailleur membre de l'équipage d'un train, affecté à des services d'interopérabilité transfrontalière pour plus d'une heure sur la base d'une prestation journalière;
3. **"temps de travail"**: toute période durant laquelle le travailleur est au travail, à la disposition de l'employeur et dans l'exercice de son activité ou de ses fonctions, conformément aux législations et/ou pratiques nationales;
4. **"période de repos"**: toute période qui n'est pas du temps de travail;
5. **"période nocturne"**: toute période d'au moins 7 heures, telle que définie par la législation nationale, comprenant en tout cas l'intervalle compris entre 24 et 5 heures;

6. **"prestation de nuit"**: toute prestation d'au moins 3 heures de travail pendant la période nocturne;
7. **"repos hors résidence"**: repos journalier qui ne peut être pris à la résidence normale du personnel mobile;
8. **"conducteur"**: tout travailleur chargé de conduire un engin de traction;
9. **"temps de conduite"**: la durée d'une activité programmée durant laquelle le conducteur est responsable de la conduite d'un engin de traction, à l'exclusion du temps prévu pour la mise en service et pour la mise hors service de l'engin. Il inclut les interruptions programmées quand le conducteur reste responsable de la conduite de l'engin de traction.

### Clause 3

#### Repos journalier à la résidence

Le repos journalier à la résidence est d'une durée minimum de 12 heures consécutives par période de 24 heures.

Il peut être réduit à un minimum de 9 heures consécutives une fois par période de 7 jours. Dans ce cas, les heures correspondant à la différence entre le repos réduit et les 12 heures seront ajoutées au repos journalier à la résidence qui suit.

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

### Clause 4

#### Repos journalier hors résidence

Le repos hors résidence a une durée minimum de 8 heures consécutives par période de 24 heures.

Un repos journalier hors résidence doit être suivi par un repos journalier à la résidence<sup>1</sup>.

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

---

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

## Clause 5

### Temps de pauses

#### *a) Conducteurs*

Si la durée du temps de travail d'un conducteur est supérieure à 8 heures, une pause d'au moins 45 minutes sera assurée pendant la journée de travail.

ou

Lorsque le temps de travail se situe entre 6 heures et 8 heures, cette pause sera d'au moins 30 minutes et sera assurée pendant la journée de travail.

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

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

Une partie de la pause devrait être donnée entre la 3<sup>ème</sup> et la 6<sup>ème</sup> heure de travail.

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

#### *b) Personnel d'accompagnement*

Pour le personnel d'accompagnement, une pause de 30 minutes sera assurée si le temps de travail est supérieur à 6 heures.

## Clause 6

### Repos hebdomadaire

Tout travailleur mobile effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière bénéficie, par période de 7 jours, d'une période minimale de repos ininterrompu d'une durée de 24 heures auxquelles s'ajoutent les 12 heures de repos journalier prévu à la clause 3.

Chaque année, le travailleur mobile dispose de 104 périodes de repos de 24 heures, incluant les périodes de 24 heures des 52 repos hebdomadaires, comprenant

- 12 repos doubles (de 48 heures plus le repos journalier de 12 heures) comprenant le samedi et le dimanche
- et
- 12 repos doubles (de 48 heures plus le repos journalier de 12 heures) sans garantie qu'un samedi ou un dimanche y soit inclus.

## Clause 7

### Temps de conduite

La durée du temps de conduite, tel que défini dans la clause 2, ne peut être supérieure à 9 heures pour une prestation de jour et à 8 heures pour une prestation de nuit entre deux repos journaliers.

La durée du temps de conduite maximum par période de 2 semaines est limitée à 80 heures.

## Clause 8

### Contrôle

Un tableau de service indiquant les heures quotidiennes de travail et de repos du personnel mobile doit être tenu pour veiller au respect des dispositions du présent accord. Les éléments concernant les heures réelles de travail seront disponibles. Le tableau de service sera conservé au sein de l'entreprise pendant au moins 1 an.

## Clause 9

### Clause de non-régression

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

## Clause 10

### Suivi de l'accord

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



Clause 11

**Evaluation**

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

Clause 12

**Révision**

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

Bruxelles, le 27 janvier 2004

**Pour la CER**

  
**Giancarlo CIMOLI**  
Président

  
**Johannes LUDEWIG**  
Directeur Exécutif


  
**Francesco FORLENZA**  
Président du Groupe des Directeurs des  
Ressources Humaines

  
**Jean-Paul PREUMONT**  
Conseiller Affaires Sociales

**Pour l'ETF**

  
**Norbert HANSEN**  
Président de la Section Chemins de fer

  
**Jean-Louis BRASSEUR**  
Vice-Président de la Section Chemins de fer

  
**Doro ZINKE**  
Secrétaire Générale

  
**Sabine TRIER**  
Secrétaire Politique

## ANNEXE

### LISTE DES GARES FRONTIÈRES OFFICIELLES SITUÉES AU DELÀ DE LA LIMITE DES 15 KM ET POUR LESQUELLES L'ACCORD EST FACULTATIF

RZEPIN (PL)  
TUPICE (PL)  
ZEBRZYDOWICH (PL)  
DOMODOSSOLA (I)