

E 2696

ASSEMBLEE NATIONALE

SENAT

DOUZIEME LEGISLATURE

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2003-2004

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 23 septembre 2004

Rattaché pour ordre au procès-verbal de la séance
du 30 juillet 2004
Enregistré à la Présidence du Sénat le 23 septembre 2004

TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT

Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à la certification du personnel de bord assurant la conduite de locomotives et de trains sur le réseau ferroviaire de la Communauté (troisième paquet ferroviaire)

COM(2004) 142 final



**CONSEIL DE
L'UNION EUROPÉENNE**

**Bruxelles, le 8 mars 2004
(OR. en)**

7148/04

**Dossier interinstitutionnel:
2004/0048 (COD)**

LIMITE

**TRANS 108
CODEC 336**

PROPOSITION

de: la Commission

Date de réception: 5 mars 2004

Objet: TRANSPORTS TERRESTRES

Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à la certification du personnel de bord assurant la conduite de locomotives et de trains sur le réseau ferroviaire de la Communauté (troisième paquet ferroviaire)

Les délégations trouveront ci-joint la proposition de la Commission transmise par lettre de Mme Patricia BUGNOT, Directeur, à Monsieur Javier SOLANA, Secrétaire général/Haut représentant.

p.j. : COM(2004) 142 final



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 3.3.2004
COM(2004) 142 final

2004/0048 (COD)

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relative à la certification du personnel de bord assurant la conduite de locomotives et de trains sur le réseau ferroviaire de la Communauté

(présentée par la Commission)

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. LE CADRE REGLEMENTAIRE COMMUNAUTAIRE

Le processus de constitution d'un marché unique des services de transport ferroviaire nécessitait la mise en place d'éléments visant à encadrer les conditions et la mise en oeuvre de l'ouverture du marché et de sa régulation au niveau européen. La Communauté a répondu à cet impératif, notamment à travers l'adoption en 2001 du paquet législatif relatif aux infrastructures ferroviaires¹. La directive 2001/12/CE en modifiant certaines dispositions de la directive "mère" 91/440/CE, clarifie les rôles et les responsabilités des acteurs que sont les entreprises ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructure et enfin les organismes de contrôle, chargés d'arbitrer les conflits potentiels entre les deux premiers. La directive 2001/13/CE, relative aux licences des entreprises ferroviaires introduit le principe de reconnaissance mutuelle en autorisant l'accès au marché à toute entreprise disposant d'une licence dans l'un des Etats membres et souhaitant effectuer des transports internationaux de marchandises. Enfin, la directive 2001/14/CE encadre le processus d'allocation des capacités et de tarification des infrastructures, reposant sur le double principe de transparence et de neutralité.

Ce processus a parallèlement imposé de lever les barrières "techniques" faisant obstacle au développement du trafic trans-européen, tout en maintenant un niveau optimal de sécurité. Les directives sur l'interopérabilité ferroviaire² ont permis de lancer les travaux techniques nécessaires à la définition de Spécifications Techniques d'Interopérabilité, indispensables à la prestation de services ferroviaires paneuropéens. Les STI Grande vitesse ont été adoptées le 30 mai 2002. La première génération des STI conventionnelles, quant à elle, est en cours d'élaboration et devrait être adoptée en mai 2004.

En présentant le deuxième paquet ferroviaire³ en janvier 2002, la Commission européenne a renforcé le cadre législatif communautaire relatif à la sécurité ferroviaire, conformément aux exigences imposées par la définition d'un réseau interopérable, tant d'un point de vue technique que de celui du personnel amené à circuler en interopérabilité. Le second paquet ferroviaire était composé de quatre propositions législatives liées:

- Une proposition de **directive sur la sécurité ferroviaire** qui porte sur la définition des éléments essentiels des systèmes de sécurité pour le gestionnaire d'infrastructure et pour les entreprises ferroviaires. Il s'agit de développer une approche commune de la sécurité et de mettre en place un système commun en ce qui concerne la délivrance, le contenu et la validité des certificats de sécurité. Enfin, il s'agit d'introduire, comme dans les autres secteurs, le principe de l'indépendance des enquêtes techniques en cas d'accidents.

1 Directives 2001/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires, 2001/13/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, 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, JOCE n°L75 du 15 mars 2001

2 Directive 96/48/CE du Conseil du 23 juillet 1996 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse, JOCE n° L 235 du 17 septembre 1996 et directive 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2001 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel, JOCE n° L 110 du 20 avril 2001.

3 Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen - « Vers un espace ferroviaire européen intégré » du 23 janvier 2002, COM(2002)18

- Une **modification des directives interopérabilité 96/48/CE et 2001/16/CE**. Au-delà des adaptations requises pour harmoniser les deux directives et pour tenir compte de l'expérience acquise dans ce domaine, il s'agit essentiellement de reconnaître le rôle qu'assurera la future Agence et d'assurer la cohérence des champs d'application entre le réseau sur lequel l'accès sera ouvert et le réseau sur lequel les règles d'interopérabilité devront s'appliquer.
- Une proposition de **règlement portant sur la création d'une agence ferroviaire européenne** fournissant un support technique aux travaux sur l'interopérabilité et la sécurité. Ses champs d'activité seraient, d'une part, le développement de normes communes de sécurité et le développement et la gestion d'un système de contrôle des performances de sécurité, et d'autre part, la gestion à long terme du système d'élaboration et de mise à jour des STI, ainsi que le contrôle de leur application sur le terrain.
- Une proposition de **modification de la Directive 91/440** pour étendre les droits d'accès à l'infrastructure aux services de fret ferroviaire à l'intérieur d'un Etat membre et accélérer l'ouverture du marché.

L'adoption définitive de ces propositions est prévue début 2004

La proposition de directive sur la sécurité ferroviaire prévoit que les gestionnaires d'infrastructure et les entreprises ferroviaires établissent leur système de gestion de la sécurité de manière à ce que le système ferroviaire soit en mesure d'atteindre au moins les Objectifs de Sécurité Communs, qu'il soit conforme aux règles de sécurité nationales, ainsi qu'aux exigences de sécurité définies dans les STI, et que les éléments pertinents des Méthodes de Sécurité Communes soient appliqués. Ce système de gestion de la sécurité prévoit, entre autres, des programmes de formation du personnel ainsi que des systèmes permettant de veiller à ce que les compétences du personnel soient maintenues à un niveau optimal.

Cette directive dispose par ailleurs qu'une entreprise ferroviaire soit en possession d'un certificat de sécurité pour pouvoir accéder à l'infrastructure. Il s'agit d'un certificat confirmant l'acceptation des dispositions prises par l'entreprise ferroviaire en vue de satisfaire aux exigences spécifiques nécessaires pour une exploitation sûre du réseau considéré. Les exigences peuvent porter sur l'application des STI et des règles de sécurité nationales, l'acceptation des certificats du personnel et l'autorisation de mettre en service le matériel roulant utilisé par l'entreprise ferroviaire. Concernant le personnel, la certification reste fondée sur la documentation à fournir par l'entreprise ferroviaire sur les différentes catégories de personnel de l'entreprise ou de ses contractants, y compris la preuve que ce personnel satisfait aux exigences des STI ou des règles nationales et qu'il a été dûment certifié.

En regard de ce dernier élément, il est donc rapidement apparu indispensable d'arrêter des règles communes pour la certification des conducteurs, afin de faciliter leur interopérabilité et d'améliorer leur gestion. Ceci doit permettre in fine de rendre plus aisée la certification des entreprises ferroviaires tout en maintenant un haut niveau de sécurité et en garantissant les conditions de libre circulation des travailleurs dans le secteur ferroviaire.

L'examen des propositions du deuxième paquet ferroviaire a confirmé l'importance de cet aspect de l'interopérabilité pour la mise en place d'un marché ferroviaire intégré; c'est la raison pour laquelle la Commission s'est engagée, à l'occasion de l'accord politique du Conseil du 28 mars 2003 sur ledit Paquet, à présenter au Parlement européen et au Conseil, avant la fin 2003, une proposition relative à l'instauration d'un permis européen de

conducteur de train. La nécessité d'une telle proposition s'est d'ailleurs renforcée lors de la deuxième lecture du Parlement européen qui a accepté de retirer plusieurs amendements à la condition d'un engagement encore plus déterminé de la Commission à remettre une telle proposition dans les plus brefs délais.

2. CONTRIBUTIONS ISSUES DU DIALOGUE SOCIAL

Dès 1996, le groupe d'étude "interopérabilité" du Comité paritaire des chemins de fer⁴ adressait un rapport⁵ à la Commission européenne relatif aux aspects sociaux de la politique ferroviaire européenne. Les partenaires sociaux engagés dans la rédaction de ce rapport pouvaient déjà souligner **l'importance de la dimension sociale de l'interopérabilité comme de la dimension technique pour mener à bien l'accélération des échanges ayant recours au mode ferroviaire**. Les principales conclusions du rapport de 1996 étaient les suivantes:

- il faut harmoniser les compétences des conducteurs et non les formations;
- les exigences en matière de communication entre le gestionnaire d'infrastructure et le personnel bord doivent être définies par le premier;
- certaines compétences requièrent des examens psychologiques et de santé qui nécessitent une approche uniforme.

Dans leurs conclusions, les partenaires indiquaient que de "telles convergences d'intérêt posent la question d'une harmonisation des ces compétences professionnelles pour établir un *processus d'assurance qualité* au niveau communautaire".

Dans la ligne directe de ce premier rapport, et tenant compte des propositions de la Commission sur le paquet "infrastructure" en 1998 et sur l'interopérabilité du rail conventionnel en 1999, le Comité de dialogue sectoriel a approfondi le sujet en remettant ses conclusions à la Commission en mars 2000⁶. Ces dernières portaient sur la classification des compétences, des méthodes possibles de certification des conducteurs, ainsi que le rôle de chaque acteur en présence (Etats membres, gestionnaires d'infrastructures, entreprises ferroviaires, institutions européennes).

Plus récemment, la Communauté Européenne du Rail (CER) et la Fédération Européenne des Travailleurs des Transports (ETF) ont trouvé un accord sur des conditions sociales cadre importantes pour le marché européen du rail. Les négociations, qui avaient débuté en février 2003 alors que la présente proposition était déjà au programme de travail de la Commission pour l'année 2003, se sont concentrées sur les conditions de travail du personnel mobile employé dans les services transfrontaliers de transports ferroviaires et sur la licence européenne de conducteurs de train. Ce dernier accord vise à mettre en place un système

⁴ Comité créé en 1984, ayant pour objectif d'assister la Commission dans l'élaboration et dans la mise en oeuvre de la politique sociale communautaire visant à améliorer et à harmoniser les conditions de vie et de travail dans les chemins de fer.

A l'heure actuelle, le dialogue social au niveau sectoriel est organisé selon les dispositions de la Décision de la Commission du 20 mai 1998 concernant l'institution de comités de dialogue sectoriel destinés à favoriser le dialogue entre les partenaires sociaux au niveau européen (JO L 225 du 12.8.1998). Dans le secteur des chemins de fer, un **Comité de dialogue social** a été mis en place en 1999, regroupant des représentants de la Communauté Européenne du Rail (CER) et de la Fédération européenne des travailleurs des Transports (ETF).

⁵ Groupe d'étude Interopérabilité du Comité paritaire des chemins de fer, Groupe de travail n°1, "Aspects sociaux de la politique ferroviaire européenne", octobre 1996.

⁶ Railway Social Dialogue (ETF/CER), Joint Study Group on Interoperability, Final Report, March 2000

transitoire de licence européenne⁷, anticipant la mise en oeuvre de la présente proposition de directive. Ledit accord réaffirme les objectifs généraux sous-tendant la mise en place d'une licence européenne de conducteur de train:

- “faciliter l’interopérabilité des personnels de conduite afin d’accroître le trafic ferroviaire international;
- maintenir voire augmenter le niveau de sécurité et pour cela garantir le niveau de qualité des prestations du personnel de conduite, en assurant et en vérifiant les niveaux de compétences adaptés aux réseaux européens utilisés;
- contribuer à l’efficacité des méthodes de gestion des conducteurs en interopérabilité pour les compagnies ferroviaires;
- réduire le risque de dumping social”.

Alors que la question des conditions de travail du personnel mobile relève pleinement de l'article 137 du traité et peut donc faire l'objet d'une mise en oeuvre via une décision du Conseil conformément aux dispositions de l'article 139 du traité, celle de la licence renvoie à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire. Les enjeux de sécurité publique ainsi que le besoin impératif d'uniformité dans la définition d'exigences minimales et des conditions de délivrance imposent la mise en place d'un cadre législatif clair au niveau européen, cadre devant à son tour être parfaitement coordonné avec les éléments du deuxième paquet ferroviaire en matière d'interopérabilité et de sécurité.

Pour la présente proposition, la Commission s'est largement inspirée de l'accord sur la licence européenne pour conducteurs, notamment en ce qui concerne les exigences minimales à respecter en matière d'aptitudes médicales et psychologiques, de vérifications périodiques obligatoires, ainsi que pour la description des compétences obligatoires d'un conducteur. La seule différence importante entre l'accord des partenaires sociaux et cette proposition réside dans l'esprit communautaire de cette proposition, puisque le certificat de conduite proposé par la Commission se compose de deux parties :

- La première partie est la licence UE : elle reflète les exigences minimales et communautaires, valables sur tout le territoire de l'UE. Elle est délivrée par l'autorité et appartient au conducteur ;
- La seconde partie est l'attestation complémentaire harmonisée : elle reflète les exigences particulières du service autorisé pour chaque conducteur, donc à validité restreinte. Elle est délivrée par l'entreprise ferroviaire.

Au fur et à mesure de la réalisation d'un espace ferroviaire unique, la partie communautaire aura tendance à s'accroître. De plus la deuxième partie pourrait être intégrée à la licence en utilisant, par exemple, une carte à puce.

L'accord CER-ETF ne prévoit que la licence délivrée par l'entreprise ferroviaire. Cette licence reste la propriété de l'entreprise ferroviaire et est liée au contrat de travail. De plus la licence ne se substitue pas aux règlements nationaux sur la certification des conducteurs.

⁷ Accord entre la CER et l'ETF sur la Licence européenne pour conducteurs effectuant un service d'interopérabilité transfrontalière, 27 janvier 2004

3. L'ETUDE DE LA COMMISSION

Dès 2002, la Commission a fait réaliser une étude relative à la formation et aux compétences requises pour le personnel ferroviaire engagé dans des opérations trans-frontalières⁸.

Les conclusions de cette étude furent présentées en novembre 2002 et révèlent une grande diversité des législations nationales concernant les conditions de certification des conducteurs de train, les complications administratives qu'il en résulte pour l'octroi de plusieurs certificats de sécurité à des entreprises ferroviaires désirant opérer sur les réseaux de différents Etats-membres et les difficultés opérationnelles consécutives pour l'organisation de services transfrontaliers.

L'étude confirme que les personnels de bord engagés dans des opérations trans-frontalières, de même que le personnel chargé de l'inspection du matériel roulant provenant d'autres Etats membres ou de l'étranger ainsi que du contrôle (dispatching) des trains avec du personnel de bord étranger, nécessitent des connaissances et une formation supplémentaires. Les compétences requises varient de manière substantielle entre les pays eu égard à la langue employée, aux règles encadrant les opérations et la signalisation, à la connaissance des infrastructures à parcourir, à l'utilisation de différents types de matériel roulant, et aux procédures d'urgence.

Les recommandations d'ordre général mises en avant par l'étude sont au nombre de trois:

- Nécessité de définir et de mettre en oeuvre au niveau communautaire (ou au niveau des Etats membres) un seuil minimal de compétences requises par les conducteurs de train, afin notamment de remplacer les systèmes de certification issus de la pratique des anciens opérateurs historiques.
- Nécessité d'étendre la notion d'interopérabilité à une approche "multi-frontières", dépassant l'approche traditionnelle bilatérale;
- S'appuyer sur la mise en place de systèmes harmonisés tels que ERTMS/ETCS afin de simplifier la formation des conducteurs de train, des contrôleurs et du personnel "contrôle-commande".

Les recommandations plus spécifiques étaient les suivantes: définition d'exigences minimales en ce qui concerne l'examen médical et les contrôles périodiques; spécification communes eu égard aux profils psychologiques requis; spécifications communes pour les compétences requises par les personnels engagés dans des opérations trans-frontalières; établir une nouvelle approche visant à assurer un suivi du niveau de compétence des conducteurs certifiés; envisager l'utilisation d'un système de communication simplifié, parallèlement à une connaissance basique d'une langue commune; accorder des droits équivalents aux conducteurs étrangers quand le système ERTMS/ECTS est actif, mais des droits restreints dans des situations opérationnelles dégradées; développer une harmonisation des concepts ferroviaires utilisés dans les différentes opérations; développer et mettre en oeuvre des règles d'opération harmonisées au niveau européen.

La nécessité d'arrêter des règles communautaires pour la certification des conducteurs de trains apparaît évidente à la lecture des conclusions et des recommandations de l'étude. S'appuyant sur les deux rapports issus du dialogue social, ainsi que sur l'étude qu'elle a

⁸ ATKINS: Training and staff requirements for railway staff in cross-border operations; Final Report, 28 November 2002

initiiée, et conformément à ses engagements, la Commission a donc lancé une procédure de consultation, visant à évaluer la faisabilité d'une proposition législative dans ce domaine.

4. LA SITUATION DANS LES AUTRES MODES DE TRANSPORT

L'élaboration de la présente proposition a pu s'appuyer sur la législation communautaire déjà en place, ou en voie d'être adoptée, dans les autres secteurs de transport. La mise en place de systèmes de certification des conducteurs au niveau communautaire répond toujours aux mêmes exigences:

- garantir une liberté de circulation des conducteurs sur le territoire de l'UE, consécutive à l'ouverture des marchés du transport.
- garantir un niveau de sécurité optimal sur les différents réseaux.

Dans le secteur maritime, la Commission a déjà mis en place un système semblable à celui proposé dans la présente proposition, avec notamment l'harmonisation des conditions d'obtention des certificats nationaux de conduite de bateaux de navigation intérieure pour le transport de marchandises et de personnes dans la Communauté⁹. La Commission a par ailleurs récemment présenté une proposition de directive¹⁰ visant à modifier la directive 2001/25/CE concernant le niveau minimal de formation des gens de mer, en introduisant un système communautaire de reconnaissance des brevets d'aptitude délivrés à des gens de mer en dehors de l'Union européenne. L'objectif des dispositions législatives proposées est de veiller à ce que les gens de mer non communautaire qui travaillent à bord de bateaux communautaires soient formés et brevetés conformément aux exigences internationales minimales.

Dans le secteur routier, alors que la directive 2003/59/CE relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs vient d'entrer en vigueur, la Commission vient de proposer une révision de la législation européenne sur le permis de conduire¹¹. Cette refonte propose, entre autres, de généraliser le modèle de permis européen, d'instaurer le principe d'une validité administrative limitée, d'harmoniser la périodicité des contrôles médicaux pour les conducteurs professionnels, d'instaurer des exigences minimales pour la qualification initiale et la formation des examinateurs.

Dans le secteur aérien, la directive 91/670/CE¹² a certes introduit le principe de reconnaissance mutuelle des licences du personnel exerçant dans l'aviation civile, mais ces dispositions sont vite apparues insuffisantes à la lumière des discussions autour des propositions visant à réaliser le Ciel Unique Européen. En effet, le contenu et les méthodes de formation, tout comme les critères d'examen et de suivi ne sont pas harmonisés. La Commission, dans une déclaration unilatérale s'est donc proposée "*de présenter une proposition au Parlement et au Conseil concernant des mesures visant à remédier à la*

9 Directive 96/50/CE du Conseil du 23 juillet 1996 concernant l'harmonisation des conditions d'obtention des certificats nationaux de conduite de bateaux de navigation intérieure pour le transport de marchandises et de personnes dans la Communauté, Journal officiel n° L 235 du 17/09/1996

10 Proposition de directive du PE et du Conseil modifiant la directive 2001/25/CE du PE et du Conseil concernant le niveau minimum de formation des gens de mer, COM(2003)1

11 Proposition de Directive relative au permis de conduire routier (refonte), COM(2003)626 du 08/10/2003

12 Directive 91/670/CEE du Conseil, du 16 décembre 1991, sur l'acceptation mutuelle des licences du personnel pour exercer des fonctions dans l'aviation civile Journal officiel n° L 373 du 31/12/1991

pénurie de contrôleurs et à harmoniser le système de délivrance des licences pour les contrôleurs aériens et le personnel ATM en vue de renforcer la sécurité”.

La présente proposition de directive vise à doter le secteur ferroviaire de dispositions s’inspirant de celles en place ou en voie de l’être dans les autres modes de transport. Ceci doit permettre, comme évoqué précédemment, de rendre plus aisée la certification des entreprises ferroviaires prévue par la directive sur la sécurité ferroviaire, tout en maintenant un niveau de sécurité optimal et en garantissant les conditions de libre circulation des travailleurs dans le secteur.

Comme le montre le tableau ci-dessous, les conditions de certification (niveau de formation, âge, exigences médicales et psychologiques, autorité émettrice, etc.) sont basées sur des modèles relativement semblables, bien que prenant en considération les particularités et les exigences propres à chaque mode (exigences physiques, âge, expérience, connaissance des infrastructures, etc....).

Conditions de Certification	Rail (disposition de la proposition)	Route¹³ 1. Cadre Général 2. Professionnels	Air¹⁴ Contrôleurs aériens	Transport maritime¹⁵ 1. Gens de mer 2. Conducteurs
Procédure de sélection : Exigences requises	-Exigences en terme d’âge, d’aptitude physique et mentale, de formation scolaire.	(1)Exigences en terme d’âge et d’aptitude physique selon le type de véhicule concerné. (2)Obligation de disposer du permis “civil” correspondant.	-Exigences en terme d’âge, de connaissances théoriques et linguistiques, d’expérience, d’aptitude physique et mentale.	(1)Exigences en terme d’âge et d’aptitude physique et mentale. (2)Idem plus expérience professionnelle, et connaissances des conditions locales de navigation.
Programme de formation et examen.	-Connaissances des matières liées à la conduite d’un train et connaissance des	(1)Connaissances théoriques et pratiques des règles de conduite.	(1)Formation théorique et pratique “initiale” pour les contrôleurs	(1)Basée sur les exigences requises par la Convention STCW ¹⁶ et sur la responsabilité

13 Directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2003 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs, modifiant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil ainsi que la proposition de Directive relative au permis de conduire routier (refonte), COM(2003)626 du 08.10.2003

14 Les éléments de ce tableau font référence à une étude en cours concernant la mise en place d’une licence européenne pour les contrôleurs aériens.

15 (1) - Directive 2001/25/CE du Parlement européen et du Conseil du 4 avril 2001 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer, JOCE n° L 136 du 18/05/2001 p. 0017 – 0041

- Proposition de directive du PE et du Conseil modifiant la directive 2001/25/CE du PE et du Conseil concernant le niveau minimum de formation des gens de mer, COM(2003)1

(2) - Directive 96/50/CE du Conseil du 23 juillet 1996 concernant l’harmonisation des conditions d’obtention des certificats nationaux de conduite de bateaux de navigation intérieure pour le transport de marchandises et de personnes dans la Communauté, JOCE n° L 235 du 17/09/1996

16 Convention “STCW” sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille

	<p>infrastructures.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Exigences linguistiques strictes - Critères définis en annexe 	<p>(2) Connaissance des règles de sécurité en marche et à l'arrêt.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Critères d'examen définis en annexe 	<p>en formation.</p> <p>(2) Formation "d'unité" pour les contrôleurs (spécifique à l'unité et à la zone d'activité)</p>	<p>spécifique à bord.</p> <p>(2) connaissances des règles de navigation et techniques (moteur, chargement...)</p>
<p>- Organisme de formation</p>	<ul style="list-style-type: none"> - les instituts de formation ou autres organismes accrédités à cet effet par l'autorité compétente 	<p>(1) Org. Privé</p> <p>(2) Autorité compétente désignée par l'EM</p>	<p>- Autorité compétente supervise et peut déléguer. Certifie des org. de formation.</p>	<p>(1) Institut de formation maritime désigné par l'EM</p> <p>(2) Pas d'organisme spécifique</p>
<p>- Organisme examinateur</p>	<ul style="list-style-type: none"> - les instituts de formation ou autres organismes accrédités à cet effet par l'autorité compétente 	<p>(1) Harmonisation de la qualification initiale des examinateurs</p> <p>(2) Autorité compétente désignée par l'EM</p>	<p>(1) Formation initiale: l'organisme de formation.</p> <p>(2) Formation d'unité: Examineurs désignés par l'autorité compétente</p>	<p>(1) Autorité compétente désignée par l'EM</p> <p>(2) idem (méthode pas définie)</p>
<p>- Délivrance de la licence.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - licence : l'Autorité compétente - attestation complémentaire harmonisée : l'EF 	<p>(1) Autorité compétente</p> <p>(2) Autorité compétente.</p>	<p>- Autorité nationale compétente, indépendante des centres de formation.</p>	<p>(1) Autorité compétente ou avec son autorisation</p> <p>(2) Autorité compétente.</p>
<p>- Détenteur de la licence</p>	<ul style="list-style-type: none"> - licence : le conducteur - attestation : l'EF 	<p>- (1) et (2), le conducteur</p>	<p>- contrôleur aérien</p>	<p>(1) les gens de mer</p> <p>(2) le conducteur</p>
<p>Structure de la licence</p>	<p>- Modèle communautaire : licence, attestation complémentaire harmonisée</p>	<p>- (1) et (2), Modèle communautaire</p>	<p>- Pas de modèle communautaire. Reconnaissance mutuelle.</p>	<p>(1) Pas de modèle UE.</p> <p>(2) Modèle communautaire</p>
<p>Système de suivi et de contrôle</p>	<ul style="list-style-type: none"> - examen médical périodique - contrôles périodiques (matériel roulant et infrastructure) - Formation continue 	<p>(1) Validité administrative à renouveler</p> <p>(2) contrôles médicaux périodiques harmonisés et formation continue.</p>	<p>- contrôle périodique des aptitudes physiques et mentales (renouvellement)</p> <p>- nombre minimum obligatoire d'heures d'activité pour le renouvellement</p>	<p>(1) validité de 5 ans.</p> <p>(2) Validité jusqu'à 65 ans</p>

5. CONSULTATION PRE-LEGISLATIVE:

La Commission a mené une consultation des parties intéressées sur la base d'un document de consultation publié sur son site Europa le 2 juillet 2003. Ce document a été présenté lors d'une audition organisée par la Commission le 16 juillet 2003, à tous les représentants du secteur : gestionnaires des infrastructures, entreprises ferroviaires, partenaires sociaux, sociétés de services.

Le document a suscité un intérêt remarquable: une trentaine de réactions officielles ont été reçues et publiées sur le site Europa. Le principe d'une proposition législative visant à arrêter des règles communautaires pour la certification des conducteurs de trains a été favorablement accueilli. Toutefois, une grande prudence a été demandée en ce qui concerne l'impact économique d'une telle proposition dans la mesure où elle impose des mécanismes de certification et de documentation qui n'existaient pas auparavant. En même temps, de nombreux commentaires ont été apportés sur le détail des mécanismes proposés et sur les exigences minimales à vérifier, sur la base desquelles la Commission s'est largement inspirée.

Au terme de cette consultation et sur la base de tous les éléments précités, il est apparu inéluctable qu'il appartient à la Communauté, afin de garantir l'uniformité et la transparence requises, de définir un modèle unique de certification, suivant le principe de reconnaissance mutuelle, en laissant à l'Etat membre d'origine, en vertu du principe de subsidiarité, la responsabilité de la délivrance d'une licence de base et, à l'entreprise ferroviaire, la délivrance d'une attestation complémentaire harmonisée reflétant les autorisations spécifiques.

Les dispositions de la présente proposition de directive s'inscrivent dans la politique commune des transports tout en contribuant aux objectifs des politiques communautaires relatives à la libre circulation des travailleurs, à la liberté d'établissement et à la libre prestation des services, tout en évitant les risques de distorsion de concurrence.

6. PRINCIPES ET STRUCTURE DE LA DIRECTIVE

6.1. Champ d'application

La Commission a fait le choix de limiter dans un premier temps la mise en oeuvre de la présente proposition de directive aux conducteurs de trains engagés dans des services transfrontaliers et opérant de fait en interopérabilité.

Il est en effet apparu au cours de travaux préparatoires qu'une mise en oeuvre en deux étapes était la plus appropriée. Il s'agit avant tout de permettre une application rapide des dispositions relatives à la certification aux conducteurs les plus directement concernés par l'ouverture du marché ferroviaire et devant opérer sur les territoires d'autres Etats membres. C'est dans ce cadre en effet que les exigences liées à la sécurité du système ferroviaire revêtent un caractère impératif et d'urgence.

Dans un second temps, et sur la base d'un rapport relatif à la première étape, la Commission propose d'étendre la mise en oeuvre de la licence européenne à l'ensemble des conducteurs de train, en tenant compte des exceptions déjà prévues dans le champ d'application de la proposition de directive relative à la sécurité et faisant partie du second paquet ferroviaire.

De même, les autres agents à bord du train, qui participent indirectement à la sécurité de la circulation, seront traités ultérieurement.

6.2. Modèle unique de certification des conducteurs de trains

Afin de garantir l'uniformité, dans la forme et le contenu, des documents attestant l'aptitude à la conduite des trains, la Communauté définit dans la présente proposition de directive un modèle communautaire de certification, dont les différents éléments seront reconnus mutuellement par les Etats membres.

Idéalement, le conducteur devrait disposer d'un document unique sous la forme d'une carte à puce. La carte serait délivrée par l'autorité compétente, tandis que les différents éléments spécifiques aux infrastructures, au matériel roulant et aux vérifications périodiques seraient enregistrés dans la puce. Ces enregistrements seraient effectués par l'autorité compétente ou, par délégation, par l'entreprise ferroviaire ou tout autre entité déléguée à cet effet.

Toutefois, lors de la consultation prélegislative, les entreprises ferroviaires se sont fermement opposées à mettre en place immédiatement cette solution pour diverses raisons :

- les spécifications d'une telle carte à puce ne sont pas encore disponibles,
- vu le nombre d'opérations de mise à jour de la carte, l'autorité compétente serait obligée de déléguer ces opérations à l'entreprise ferroviaire, laquelle devrait alors s'équiper d'un système coûteux
- la valeur ajoutée d'un tel système n'est pas évidente au vu du nombre réduit de conducteurs exerçant en trafic transfrontalier.

C'est pourquoi la Commission propose une mise en oeuvre en deux phases :

- provisoirement, la certification donnera lieu à deux pièces : a) la licence, carte du même format que le permis de conduire européen, délivrée par l'autorité compétente sur base de critères communautaires, et reconnue mutuellement ; b) une attestation harmonisée, issue de l'entreprise ferroviaire qui emploie le conducteur, confirmant que le conducteur a les connaissances spécifiques nécessaires (matériel roulant, infrastructure, vérifications périodiques) ;
- à terme, ces deux éléments seront intégrés en une carte à puce, selon des spécifications fonctionnelles et techniques à définir par comitologie.

Afin d'assurer la plus grande cohérence au cadre législatif mis en place au niveau communautaire en matière de sécurité dans le domaine ferroviaire, l'autorité en charge de l'émission de la licence est l'autorité nationale de sécurité qui devra être mise en place dans le cadre de l'article 15 de la proposition de directive COM(2002)21 sur la sécurité ferroviaire. C'est à elle aussi que revient la mise en place d'un registre national des licences qui doit permettre de retrouver les données essentielles du parcours de chaque conducteur pour l'obtention et le maintien de ses compétences.

L'application du principe de reconnaissance mutuelle par les Etats membres aux licences et attestations complémentaires harmonisées établies selon le modèle communautaire doit permettre une mobilité renforcée des conducteurs d'un Etat membre à l'autre, mais aussi d'une entreprise ferroviaire à une autre. Cette mobilité apparaît indispensable dans la perspective d'une ouverture accrue du marché ferroviaire, et en accord avec les différentes libertés prévues par le traité rattachées à l'établissement d'un marché unique dans le secteur.

6.3. Définition d'exigences minimales en vue de l'obtention du certificat de conduite.

Conformément aux éléments qui sont ressortis de la procédure de consultation et aux différents travaux préparatoires, les exigences à prévoir doivent concerner au moins l'âge pour la conduite d'un train, des critères liés à l'aptitude médicale et psychologique du postulant, son expérience professionnelle et ses connaissances dans certaines matières liées à la conduite d'un train, mais aussi la connaissance des infrastructures qu'il aura à parcourir.

Il est important de noter qu'il s'agit d'exigences minimales. Un Etat membre peut, s'il le désire, poser des exigences supplémentaires pour la délivrance de certificats de conduite sur son propre territoire. Néanmoins, si un conducteur de train certifié conformément aux dispositions de la présente proposition de directive a besoin d'une certification pour accéder au territoire dudit Etat membre, ce dernier doit reconnaître les parties du certificat correspondant aux exigences minimales définies dans la directive et ne pourra donc imposer qu'une formation complémentaire ayant trait à l'infrastructure concernée (connaissance de ligne, signalisation, règlement d'exploitation, etc).

Afin de répondre à certaines inquiétudes et de maintenir le niveau élevé de sécurité du système ferroviaire européen, des exigences strictes sont définies relativement aux connaissances linguistiques des postulants. Les conducteurs doivent posséder des capacités dans la (les) langue(s) indiquée(s) par le (les) gestionnaires d'infrastructures concernés, capacités qui doivent leur permettre de communiquer activement et efficacement dans des situations de routine, dégradées et d'urgence.

Le maintien du certificat est soumis à des contrôles périodiques des exigences minimales requises, assurant une qualité de service optimale et répondant à des impératifs de sécurité évidents.

Par ailleurs, reconnaissant la qualité des instituts de formation et les procédures de certification existants déjà au niveau des Etats membres, la présente proposition de directive prévoit une possibilité de délégation de certaines de ses tâches par l'autorité normalement compétente. Cette dernière conserve son entière responsabilité, mais peut déléguer ou sous-traiter la mise en oeuvre de certaines tâches, pour autant que ces tâches soient réalisées en l'absence de conflit d'intérêt et de manière transparente et non discriminatoire.

6.4. Formation et évaluation des compétences

La présente proposition de directive définit dans son annexe V un programme général de formation en vue de l'obtention des connaissances professionnelles requises pour l'obtention de la licence. Ce programme est complété par des objectifs de formation plus spécifiques au matériel roulant et aux infrastructures ; ces connaissances sont décrites dans les annexes VI et VII de la proposition et permettent d'obtenir l'attestation complémentaire harmonisée.

En vue de répondre aux possibilités de formation parfois limitées, les Etats membres auront à publier la procédure pour l'obtention de la licence et devront accréditer les organismes chargés de la formation. Les candidats devront y avoir accès sur une base non discriminatoire.

Les Etats membres devront également préciser la procédure pour la vérification des compétences acquises par les candidats. Afin d'assurer la plus grande transparence et d'éviter tout conflit d'intérêt, les panels d'examineurs doivent être composés de personnes accréditées par l'autorité nationale de sécurité.

6.5. Système de contrôles et sanctions

La validité et le contenu de la licence et de l'attestation complémentaire harmonisée du conducteur sont susceptibles à tout moment de faire l'objet d'un contrôle par l'autorité compétente pour le territoire concerné.

Dans l'hypothèse où une autorité compétente estime qu'une licence délivrée par l'autorité compétente d'un autre Etat membre ou qu'une attestation complémentaire harmonisée ne satisfait pas aux exigences minimales, la proposition de directive prévoit une procédure permettant de contester la certification, en s'adressant tout d'abord à l'autorité émettrice (ou à l'entreprise ferroviaire), puis, si besoin est, à l'Agence et enfin à la Commission.

7. IMPACT ECONOMIQUE DE LA DIRECTIVE

7.1. Introduction

L'impact économique a été évalué en définissant un scénario de référence (évolution naturelle du contexte en l'absence de la présente proposition) plausible, un scénario de mise en œuvre de la présente proposition en deux phases, puis en évaluant l'impact en terme de coûts dans les deux scénarii et les bénéfices qui peuvent être dégagés.

L'estimation présentée s'est heurtée à la difficulté de disposer de certaines données et repose sur plusieurs hypothèses.

En effet,

- Il n'existe aucune donnée publique sur les coûts exposés par les entreprises ferroviaires pour la formation et la certification de leurs conducteurs ;
- La directive proposée laisse un large degré de liberté sur sa mise en œuvre dans chaque Etat membre, ce qui impliquerait un nombre infini de scénarii à envisager
- Le scénario de référence qui reflète l'évolution du cadre réglementaire en l'absence de la présente proposition est impossible à décrire précisément dans un contexte de liberté totale laissée aux EM pour légiférer en cette matière

7.2. Scénario de référence

Lors de la consultation prélegislative, plusieurs Etats ont signalé leur intention d'introduire sous peu un cadre législatif national pour la certification des conducteurs, ou, le cas échéant, leur cadre législatif déjà en place. Cette intention aura tendance à se généraliser, puisque la future directive sur la sécurité ferroviaire demande aux Etats membres de mettre en place les règles nationales applicables pour la certification des entreprises ferroviaires. Si rien n'est fait au niveau européen, l'on se trouvera donc sous peu avec 15, puis 25 processus nationaux de certification, fort probablement très différents les uns des autres, reflétant les pratiques traditionnelles de chaque compagnie nationale de chemin de fer.

Dans un tel scénario, les solutions sont à élaborer au cas par cas, en fonction des opérations transfrontalières à organiser, comme décrit dans le rapport final de l'étude ATKINS mentionnée au chapitre 3. Les conducteurs sont d'abord formés et certifiés dans un Etat, puis doivent suivre à nouveau un cycle de formation/certification dans chaque nouvel Etat à servir. Ceci revient à superposer des formations au coup par coup sans stratégie prédéfinie, avec toutes les répétitions, les surcoûts et les pertes de temps que cela peut entraîner.

7.3. Scénario de mise en œuvre de la directive

La directive proposée sera mise en œuvre en deux phases:

- Phase 1 : d’abord une application aux conducteurs opérant en trafic transfrontalier ;
- Phase 2 : puis l’application à tous les autres conducteurs.

En ce qui concerne le rôle de l’autorité compétente, deux hypothèses principales existent :

- l’autorité compétente ne joue qu’un rôle d’autorité « de contrôle ». La tâche d’attribution de la licence est déléguée à une entreprise ferroviaire, sauf pour les conducteurs d’entreprises concurrentes. Le registre est mis en place par cette entreprise ou par un tiers neutre, comme le gestionnaire des infrastructures. Les entreprises ferroviaires délivrent les attestations harmonisées complémentaires.
- l’autorité compétente joue pleinement son rôle d’autorité émettrice et de contrôle. Elle attribue les licences et met en place le registre, éventuellement en sous-traitant la partie technique et informatique. Les entreprises ferroviaires délivrent les attestations harmonisées complémentaires.

Quelle que soit la solution envisagée, l’impact économique sera différent d’un acteur à l’autre, mais globalement les coûts seront approximativement les mêmes.

7.4. Autres hypothèses

7.4.1. Nombre de conducteurs à certifier

Il faut compter pour EU25 environ 200.000 conducteurs. Ceux touchés par la première phase (trafic transfrontalier) constituent au maximum 5 % de l’ensemble, soit 10.000 conducteurs. Une augmentation annuelle de 5 % est prévue suite à l’augmentation de trafic transfrontalier, soit 500 conducteurs par an. Un taux de renouvellement de 5 % par an est prévu, soit 500 conducteurs par an. Il y aura donc 1000 conducteurs à certifier par an en phase 1, mais 10.000 en phase 2.

Vu le nombre de conducteurs à certifier, une superposition des deux phases est possible : l’on pourra commencer à certifier les autres conducteurs avant d’avoir complètement certifié ceux opérant en trafic transfrontalier.

7.4.2. Coûts liés aux examinateurs

Il faut un examinateur pour 50 conducteurs, donc 20 examinateurs indépendants en phase 1 et 200 examinateurs en phase 2. Ces examinateurs sont à recruter parmi les conducteurs existants. Ceci va générer un surcoût évalué à 1000 € par conducteur en phase 1 et 500 € en phase 2, plus une somme forfaitaire au début de chaque phase.

7.4.3. Coûts liés à l’accreditation

Ces coûts sont basés sur l’hypothèse suivante : une personne par Etat pendant un an pour mettre le système en place en phase 1, le double en phase 2. Il faut y ajouter un dixième d’homme*an par an par Etat pour maintenir ce système.

7.4.4. *Coûts liés à la production de la licence*

Le modèle proposé correspond au modèle de permis de conduire européen dans le domaine routier. Ce permis en forme de carte plastique doit être produit pour des millions de conducteurs routiers; le coût de production pour de tels volumes a été évalué à 20 CENT par carte.

7.4.5. *Bénéfices liés à la réduction du temps de formation*

L'étude ATKINS de 2002 a montré que dans les cas des services transfrontaliers étudiés, les conducteurs ne peuvent traverser les frontières qu'au prix de formations importantes. La présente directive doit permettre de réduire aussi bien le temps de formation de tels conducteurs par la prise en compte dès le départ de l'élément international que les évaluations nécessaires qui en résultaient. On peut évaluer à un minimum de 10 % le temps de formation gagné par rapport au temps moyen de formation d'un conducteur.

7.4.6. *Bénéfices liés à la réduction du temps de certification des entreprises ferroviaires*

Conformément à la directive sur la sécurité ferroviaire, une entreprise ferroviaire demande un certificat de sécurité qui confirme l'acceptation des dispositions prises par l'entreprise ferroviaire en vue de satisfaire aux exigences spécifiques nécessaires pour une exploitation sûre du réseau considéré. Les exigences peuvent porter sur l'application des STI et des règles de sécurité nationales, les procédures d'attribution des certificats au personnel et l'autorisation de mise en service du matériel roulant utilisé par l'entreprise ferroviaire. Concernant le personnel, la certification repose sur la documentation fournie par l'entreprise ferroviaire relative à la sélection des différentes catégories de personnel de l'entreprise ou de ses contractants, y compris la preuve que ce personnel satisfait aux exigences des STI ou des règles nationales et qu'il a été dûment certifié.

La présente directive doit permettre de réduire le temps nécessaire à la préparation de la documentation par l'entreprise ferroviaire et à l'évaluation de cette documentation par l'autorité nationale de sécurité.

En se basant sur une étude récente de NERA, on peut en tirer les chiffres suivants pour EU15:

- Environ. 800 000 employés des chemins de fer européens
- Coût salarial moyen : 40 000 €/an
- Masse salariale : 32 000 M€/an
- Les coûts de personnel représentent en moyenne 50 % des coûts d'exploitation
- Coûts d'exploitation moyens: 64 000 M€/an
- Les revenus représentent en moyenne 70 % des coûts d'exploitation, donc environ 44 800 M€/an
- Le fret représente environ 30 % des revenus globaux, donc environ 13 440 M€/an

Les bénéfices ne seront pas les mêmes pour une entreprise déjà établie ou pour un nouvel entrant mais le fait de gagner un mois dans la procédure d'obtention du certificat de sécurité pour des opérations transfrontalières représente un gain substantiel tant en économie de coûts administratifs que de coûts de démarrage. Tenant compte des chiffres ci-dessus et en extrapolant de EU15 à EU25 sur base du critère de population (NERA a évalué que le rapport entre niveaux de trafic est approximativement le même qu'entre niveaux de population), on peut raisonnablement prendre comme hypothèse un bénéfice moyen annuel à 5.3 M€

7.4.7. Bénéfices liés à la réduction des risques

Les entreprises ferroviaires sont responsables de la sélection et de la formation de leurs conducteurs. La présente proposition impose des conditions minimales pour la sélection et la formation des conducteurs, ainsi qu'un processus pour la certification des conducteurs. L'on peut donc affirmer que la présente directive permet de réduire certains risques sur le plan de la sécurité ferroviaire, comme ceux générés par des entreprises qui n'appliquaient pas les conditions minimales en matière de sélection et de formation des personnels ou certains éléments du processus de certification.

A titre d'exemple, un groupe de travail de l'UIMC (Union Internationale des Services médicaux des Chemins de fer) a récemment étudié la question de l'évaluation psychologique du personnel exerçant des fonctions de sécurité. Son rapport de septembre 2003 recommande le recours systématique à des tests psychologiques lors de la sélection et lors de l'examen médical après 50 ans, mais aussi lorsqu'il apparaît un doute sur l'aptitude à assumer des tâches critiques sur le plan de la sécurité. Le rapport indique des accidents auraient pu être évités si des mesures avaient été prises après que des tests avaient relevé certains indices.

On peut donc affirmer que l'obligation de recourir à des examinateurs accrédités, de définir des conditions minimales à respecter, de vérifier régulièrement certains critères et de certifier le personnel en respectant des étapes clé sont des éléments contribuant tous à réduire les risques d'erreur, d'incidents et d'accidents.

La quantification de tels bénéfices est difficile. A titre d'exemple, le bénéfice évalué par ECORYS dans l'analyse coûts-bénéfices en cours dans le cadre de la directive 2001/16/CE pour la mise en œuvre d'ERTMS sur une période de 20 ans est de 6.5 M€; il s'agit d'une valeur nette actualisée (méthode *Net Present Value*) et se basant sur une réduction du nombre de tués évalué à 14. Cette valeur ne tient pas en compte les bénéfices résultant de la diminution du nombre de blessés graves et des dégâts matériels, et se limite à l'impact sur le territoire EU15. Une autre source est l'analyse économique effectuée pour la STI contrôle-commande et signalisation « grande vitesse » en 2000 qui indiquait une valeur NPV de 3.7 M€ Ces études prennent comme hypothèse un valeur de 1.5 M€par accident mortel.

7.4.8. Bénéfices liés à une plus grande mobilité entre entreprises

Grâce à cette directive, il sera plus aisé pour des conducteurs de se faire recruter par une nouvelle entreprise. Il y aura donc moins de coûts sociaux en cas de fermeture/restructuration d'entreprises. Toutefois il pourrait y avoir plus de mobilité sur initiative personnelle, ce qui peut générer des coûts de recrutement supplémentaires. La création d'un véritable marché des conducteurs dans l'Union européenne est de nature à rendre ce métier plus attractif. Le regain de dynamisme escompté du marché ferroviaire européen devrait permettre d'accroître à terme les perspectives d'embauche.

7.5. Tableau comparatif

Les valeurs sont en EUR constants, non escomptées.

	Scénario référence	de	Directive – Phase 1	Directive Phase 2
Coûts				

Coût moyen de formation d'un conducteur	45000 €	Pas d'impact	Pas d'impact
Obligation d'indépendance de l'examen	Environ 35 M€	Env. 1000 €/cond. Soit 1 M€/an, plus 1 M€ en 2007 Soit 11 M€ au total	Env. 500 €/cond. Soit 5 M€/an, Plus 10 M€ en 2009 Soit 60 M€ au total
Obligation d'accréditation	Environ 6 M€	1 M€ en 2006, plus 0.1 M€/an Soit 2 M€	5 M€ en 2008, plus 0.5 M€/an Soit 10 M€
Mise en place du registre et gestion	Environ 34 M€	1 M€ par Etat en 2006, plus 0.1 M€ par Etat/an Soit 46 M€	0.1 M€ par an/Etat Soit 23 M€
Production de licence papier (60 €/licence)	Environ 12 M€	néant	Néant
Production de licence EU	Néant	2 M€ en 2006, puis 40.000 €/par an Soit 2.4 M€	200.000 €/par an Soit 2 M€
Production d'attestations harmonisées	Néant	60.000 €/par an Soit 0.6 M€	60 €/par licence Soit 12 M€
TOTAL des coûts	Environ 87 M€	62 M€	107 M€
Bénéfices			
Bénéfice : réduction de formation conducteur 2 ^{ième} pays	Néant	4.5 M€/an Soit 45 M€	4.5 M€/an Soit 45 M€
Bénéfice : réduction de certification conducteur 2 ^{ième} pays	Néant	0.1 M€/an Soit 1 M€	0.1 M€/an Soit 1 M€
Bénéfice : réduction temps certification entreprise	Environ 26.5 M€	5.3 M€/par an Soit 53 M€	5.3 M€/par an Soit 53 M€

Bénéfice : réduction de risques	Environ 14 M€	7 M€	21 M€
Bénéfice : mobilité entre entreprises	Environ - 20 M€ pour coûts sociaux	Néant	Néant
TOTAL des bénéfices	Environ 20.5 M€	106 M€	120 M€
BILAN	- 66.5 M€	+ 44 M€	+ 13 M€

7.6. Conclusions

En l'absence de directive, le maintien de la situation actuelle pourrait entraîner une perte de 66.5 M€ pour les 25 Etats dans les années à venir.

Si la proposition de directive était acceptée, non seulement les Etats éviteraient le dommage précité, mais aussi ils pourraient s'attendre à un bénéfice de 44 M€ pour la première phase (certification des conducteurs en service transfrontalier) et de 13 M€ pour la deuxième phase (certification de tous les autres conducteurs).

8. COMMENTAIRES AUX ARTICLES

Article 1

Cet article précise les objectifs de la proposition de directive tout en confirmant les responsabilités des gestionnaires d'infrastructures et des entreprises ferroviaires.

Article 2

Il s'agit des définitions.

Article 3

Cet article précise le champ d'application. La directive vise non seulement les conducteurs, mais également les autres agents, présents sur la locomotive ou le train, qui participent directement ou indirectement à la conduite et dont les qualifications professionnelles concourent, par conséquent, à la sécurité de la circulation. Durant la consultation pré-législative, plusieurs experts et plusieurs autorités ont réclamé des règles européennes pour la certification de personnel affecté à des tâches critiques sur le plan de la sécurité ; cette demande a également fait l'objet d'amendements du Parlement européen en première et deuxième lecture du deuxième paquet ferroviaire.

Article 4

Cet article précise le modèle communautaire de certification et se réfère à l'annexe I. Le modèle comporte trois parties : la licence elle-même, l'attestation complémentaire harmonisée, ainsi que les données devant figurer au registre national.

Article 5

Cet article précise qui délivre la licence et l'attestation harmonisée.

Article 6

Cet article précise la validité de la licence et de l'attestation complémentaire harmonisée.

Articles 7 à 11

Ces articles précisent les exigences à respecter pour l'obtention de la licence et de l'attestation complémentaire harmonisée.

Article 14

Cet article précise les conditions à respecter par le conducteur pour pouvoir conserver la licence et l'attestation complémentaire harmonisée. Il s'agit notamment des vérifications périodiques tels que les examens médicaux et les vérifications des connaissances des lignes.

Article 15

Cet article précise l'impact sur la licence lorsqu'un conducteur passe d'une entreprise ferroviaire à l'autre ou lorsqu'il quitte son emploi.

Article 16 à 19

Ces articles précisent les tâches des autorités compétentes pour la délivrance des licences et le régime de délégation de ces tâches.

Article 20

Les exigences en matière d'enregistrement des données tout au long du processus de certification des conducteurs sont précisées.

Articles 21 à 24

Ces articles précisent les procédures relatives aux formations, aux examens et aux évaluations indépendantes.

Article 25

Cet article précise les dispositions applicables aux autres agents, présents sur la locomotive ou le train, qui participent directement ou indirectement à la conduite et dont les qualifications professionnelles concourent, par conséquent, à la sécurité de la circulation.

Articles 26 et 27

Ces articles visent les contrôles possibles par l'autorité compétente ainsi que les sanctions pénales à prévoir par les Etats membres.

Articles 28

Cet article présente les possibilités de dérogations. Les exceptions autorisées sont identiques à celle prévues dans la directive sur la sécurité ferroviaire.

Articles 29 et 30

Dispositions habituelles sur la modification des annexes et la comitologie. A noter que le comité compétent sera celui mis en place dans le cadre des directives sur l'interopérabilité, le même qui sera également compétent pour la directive sur la sécurité ferroviaire.

Article 31

L'Agence est appelée à suivre la mise en œuvre de la présente directive et de préparer un rapport sur l'évolution de la certification. Ce rapport permettra de prendre les mesures nécessaires avant d'appliquer la directive à l'ensemble des conducteurs et autres agents concernés.

Article 32 et 33

Dispositions standard sur la transposition de la directive en droit national.

Article 34

Dans cet article on propose une mise en place progressive de la directive : d'abord la transposition et la mise en place des registres nationaux, puis la certification des conducteurs affectés à des services transfrontaliers, enfin la certification des autres conducteurs et autres agents concernés. Cet article précise également les dispositions concernant les conducteurs exerçant leur profession ou suivant un processus de certification suivant les règles en vigueur avant l'entrée en vigueur de la présente directive.

ANNEXE I

Cette annexe précise le modèle communautaire de chaque élément de la certification : la licence, l'attestation complémentaire harmonisée, les données devant figurer au registre.

ANNEXE II

Cette annexe identifie les tâches du conducteur.

ANNEXE III

Les exigences de base pour la sélection des conducteurs sont précisées : durée de scolarisation, examen médicaux, tests linguistiques. Les vérifications périodiques nécessaires sont également précisées. Cette annexe s'inspire largement de l'accord des partenaires sociaux signé le 27 janvier 2004.

ANNEXE IV

Les critères à respecter pour le programme général de formation et les examens figurent dans cette annexe.

ANNEXE V

Les objectifs en matière de connaissances professionnelles générales sont précisés. Cette annexe s'inspire largement de l'accord des partenaires sociaux signé le 27 janvier 2004.

ANNEXE VI

Les objectifs en matière de connaissances professionnelles liées au matériel roulant sont précisés. Cette annexe s'inspire largement de l'accord des partenaires sociaux signé le 27 janvier 2004.

ANNEXE VII

Les objectifs en matière de connaissances professionnelles liées aux infrastructures sont précisés. Cette annexe s'inspire largement de l'accord des partenaires sociaux signé le 27 janvier 2004.

9. SUBSIDIARITE

La directive proposée vise à établir un cadre réglementaire commun en matière de certification du personnel de bord des locomotives et des trains assurant du transport de passagers et de marchandises. Elle permettra de faciliter l'interopérabilité des personnels de conduite afin d'accroître le trafic ferroviaire international, de maintenir voire augmenter le niveau de sécurité et pour cela garantir le niveau de qualité des prestations du personnel de conduite, en assurant et en vérifiant les niveaux de compétences adaptés aux réseaux européens utilisés, de contribuer à l'efficacité des méthodes de gestion des conducteurs en interopérabilité pour les compagnies ferroviaires et de réduire le risque de dumping social.

Étant donné que ces objectifs ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les Etats membres comme l'a montré l'étude de la Commission réalisée en 2002 (chapitre 3) et peuvent être mieux réalisés au niveau communautaire comme le démontre l'évaluation de l'impact économique ci-dessus (chapitre 7), la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

10. IMPACT FINANCIER

La présente proposition ne contient pas de fiche financière.

Un comité existant (directive 96/48/CE, article 21) sera utilisé pour les procédures décisionnelles prévues par cette proposition. Le coût d'éventuelles réunions supplémentaires sera imputé à la ligne budgétaire de ce comité.

Les coûts qui en résultent pour l'Agence seront supportés par elle ; ils sont déjà partiellement pris en compte dans la fiche financière qui accompagne la proposition de règlement instituant cette agence qui fait partie du deuxième paquet ferroviaire. Il appartiendra au directeur exécutif de l'Agence, conformément au règlement, de proposer, si nécessaire, d'éventuels accroissements budgétaires au fur et à mesure des besoins réels.

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relative à la certification du personnel de bord assurant la conduite de locomotives et de trains sur le réseau ferroviaire de la Communauté

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 71,

vu la proposition de la Commission¹⁷,

vu l'avis du Comité économique et social européen¹⁸,

vu l'avis du Comité des régions¹⁹,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité²⁰,

considérant ce qui suit:

- (1) Conformément à la directive 2004/xxx/CE du ... du Parlement Européen et du Conseil sur la sécurité ferroviaire²¹, les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires établissent leur système de gestion de la sécurité de manière à ce que le système ferroviaire soit en mesure d'atteindre au moins les objectifs de sécurité communs, qu'il soit conforme aux règles de sécurité nationales, ainsi qu'aux exigences de sécurité définies dans les spécifications techniques d'interopérabilité, et que les éléments pertinents des méthodes de sécurité communes soient appliqués. Ce système de gestion de la sécurité prévoit, entre autres, des programmes de formation du personnel et des mécanismes permettant de veiller à ce que les compétences du personnel soient maintenues et que les tâches soient effectuées en conséquence.
- (2) La directive 2004/xxx/CE [sur la sécurité ferroviaire] prévoit que pour pouvoir accéder à l'infrastructure ferroviaire, une entreprise ferroviaire doit être en possession d'un certificat de sécurité.
- (3) Conformément à la directive 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires²², les entreprises ferroviaires titulaires d'une licence ont, depuis le 15 mars 2003, un droit d'accès au réseau transeuropéen de fret ferroviaire et, au plus tard à partir de 2008, à l'ensemble du

¹⁷ JO C du , p. .

¹⁸ JO C du , p. .

¹⁹ JO C du , p. .

²⁰ JO C du , p. .

²¹ JO L [...] du [...], p. [...].

²² JO L237 du 24.8.1991. Directive modifiée en dernier lieu par l'acte d'adhésion de 2003.

réseau pour les services de fret ferroviaire internationaux. De plus, dans le cadre du Second paquet ferroviaire²³, il est envisagé d'étendre ce droit d'accès à l'ensemble du réseau pour les services de fret ferroviaire internationaux, ainsi que pour tous les types de services de fret ferroviaire. Cette extension progressive des droits d'accès conduira inéluctablement à un accroissement du fret ferroviaire transfrontalier. Il en résultera une demande croissante de conducteurs formés et certifiés pour des services transfrontaliers.

- (4) Une étude réalisée en 2002 par la Commission a relevé une grande diversité des législations nationales concernant les conditions de certification des conducteurs de trains. Pour faire face à cette diversité tout en maintenant le haut niveau de sécurité actuel du système ferroviaire communautaire, il convient d'arrêter des règles communautaires pour la certification des conducteurs de trains.
- (5) Ces règles communautaires doivent contribuer également à la réalisation des politiques communautaires relatives à la libre circulation des travailleurs, à la liberté d'établissement et à la libre prestation des services dans le contexte de la politique commune des transports, tout en évitant d'éventuelles distorsions de concurrence.
- (6) Pour garantir l'uniformité et la transparence requises, il est opportun que la Communauté définisse un modèle unique de documentation attestant d'une part, le respect de certaines exigences et aptitudes de base, et d'autre part, les compétences du personnel de conduite de trains, reconnu mutuellement par les États membres, en laissant la responsabilité d'une part aux États membres de la délivrance de la licence de base, et d'autre part aux entreprises ferroviaires de la délivrance d'une attestation complémentaire harmonisée.
- (7) Ces dispositions communes doivent surtout avoir pour objet de faciliter la mobilité des conducteurs de trains d'un État membre à l'autre, mais aussi d'une entreprise ferroviaire à l'autre et, d'une manière générale, la reconnaissance de la licence et de l'attestation complémentaire harmonisée par tous les acteurs du secteur ferroviaire. À cet effet, il est nécessaire d'établir des exigences minimales auxquelles le postulant doit satisfaire pour obtenir la licence de base et l'attestation complémentaire harmonisée.
- (8) Les exigences à prévoir doivent concerner au moins l'âge minimal requis pour la conduite d'un train, l'aptitude physique et psychologique du postulant, son expérience professionnelle et ses connaissances dans certaines matières liées à la conduite d'un train, ainsi que la connaissance des infrastructures qu'il aura à parcourir.
- (9) Cette directive ne doit pas porter atteinte à l'application des dispositions de la directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 1995 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données²⁴, ni du règlement (CE) n° 45/2001 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2000 relatif à la protection des

²³ Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen - « Vers un espace ferroviaire européen intégré » du 23 janvier 2002, COM(2002)18

²⁴ JO L 281 du 23.11.1995, p. 31

personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions et organes communautaires et à la libre circulation de ces données²⁵.

- (10) L'ensemble des informations contenues dans la licence, l'attestation complémentaire harmonisée et les registres, doit être exploité par les autorités nationales de sécurité pour faciliter l'évaluation de la certification du personnel prévue aux articles 10 et 11 de la directive 2004/xxx/CE sur la sécurité ferroviaire et accélérer l'octroi des certificats de sécurité prévus aux mêmes articles.
- (11) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en oeuvre de la présente directive en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission²⁶.
- (12) Les États membres doivent prévoir les contrôles et les sanctions appropriés pour les infractions aux dispositions nationales de mise en oeuvre de la présente directive.
- (13) Pour le bon fonctionnement des transports ferroviaires, il est nécessaire que les conducteurs de train qui exercent déjà leur métier avant l'entrée en vigueur de la présente directive puissent garder leurs droits acquis pendant une période transitoire.
- (14) Étant donné que la mise en place d'un cadre réglementaire commun en matière de certification du personnel de bord des locomotives et des trains assurant du transport de passagers et de marchandises ne peut pas être réalisé par les Etats membres, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

²⁵ JO L 8 du 12.01.2001, p. 1.

²⁶ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

Chapitre I

Objet, champ d'application et définitions

Article premier

Objet

La présente directive fixe les conditions et les procédures pour la certification du personnel de bord assurant la conduite de locomotives et de trains sur le réseau ferroviaire de la Communauté. Dans ce contexte, elle fixe également les tâches qui incombent aux autorités compétentes des États membres, aux conducteurs de trains et aux autres acteurs du secteur, notamment les entreprises ferroviaires, les gestionnaires des infrastructures et les centres de formation.

L'emploi de personnel de bord certifié selon la présente directive ne dispense pas les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure de l'obligation de mettre en place un système de suivi et de contrôle interne des compétences et des comportements de leurs personnels de bord dans le cadre de l'article 9 et de l'annexe III de la directive 2004/xxx/CE sur la sécurité ferroviaire. Le certificat ne décharge ni l'entreprise ferroviaire ni le gestionnaire de l'infrastructure quant à leur responsabilité en matière de sécurité et, en particulier, de formation de leur personnel.

Article 2

Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- a) «autorité compétente»: l'autorité chargée par l'État membre de délivrer la licence de conducteur après avoir constaté que le candidat satisfait aux exigences requises. Il s'agit de l'autorité nationale de sécurité mise en place dans le cadre de l'article 16 de la directive 2004/xxx/CE [relative à la sécurité ferroviaire];
- b) «conducteur de train»: personne capable de conduire de façon autonome, responsable et sûre des locomotives de manœuvre, des trains de travaux ou des trains en vue du transport ferroviaire de passagers ou de marchandises. Les tâches d'un conducteur sont indiquées à l'annexe II de la présente directive;
- c) «personnel du bord»: pour les besoins de la présente directive, le personnel de bord se compose, d'une part, des conducteurs de train et, d'autre part, des «autres agents», présents sur la locomotive ou le train, qui participent indirectement à la conduite et dont les qualifications professionnelles concourent, par conséquent, à la sécurité de la circulation ;
- d) «gestionnaire de l'infrastructure»: toute entité ou entreprise chargée en particulier de l'établissement et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, ou d'une partie de celle-ci, telle qu'elle est définie à l'article 3 de la directive 91/440/CEE;

- e) «entreprise ferroviaire»: toute entreprise à statut public ou privé, dont l'activité est la fourniture de services de transport de marchandises et/ou de passagers par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise; ceci englobe également les entreprises qui fournissent uniquement la traction;
- f) «spécifications techniques d'interopérabilité» ou « STI »: les spécifications adoptées dans le cadre des directives 96/48/CE²⁷ du Conseil et 2001/16/CE²⁸ du Parlement européen et du Conseil et qui doivent être respectées en vue d'assurer l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen ;
- g) «Agence»: l'Agence ferroviaire européenne établie par le règlement [(CE) n° .../2004 [du Parlement européen et du Conseil] ²⁹;
- h) «certificat de sécurité»: certificat délivré à une entreprise ferroviaire par l'autorité nationale de sécurité, conformément à l'article 10 de la directive 2004/xxx/CE [sur la sécurité ferroviaire];
- i) «agrément de sécurité»: certificat délivré à un gestionnaire de l'infrastructure par l'autorité de sécurité, conformément à l'article 11 de la directive 2004/xxx/CE sur la sécurité ferroviaire ;

Article 3

Champ d'application

La présente directive vise la certification du personnel de bord assurant la conduite de locomotives et de trains sur le réseau ferroviaire de la Communauté, pour le compte d'une entreprise ferroviaire nécessitant un certificat de sécurité ou d'un gestionnaire de l'infrastructure nécessitant un agrément de sécurité.

Chapitre II

Certification des conducteurs

Article 4

Modèle communautaire de certification

1. Tout conducteur de train doit posséder l'aptitude et les qualifications nécessaires pour assurer la conduite de trains et être titulaire de la documentation suivante :
 - a) Une licence qui identifie le conducteur, l'autorité qui délivre le certificat et la durée de validité. Cette licence appartient au conducteur et est délivrée, sur demande, au conducteur qui remplit les conditions minimales liées aux aptitudes médicale et psychologique, à la formation scolaire de base et aux compétences professionnelles générales. La licence respecte les prescriptions de l'annexe I.;

²⁷ JO L [...] du [...]

²⁷ JO L 235 du 17.9, p. [...].

²⁸ JO L 235 du 17.9.1996, p. 6.

²⁹ JO L [...] du [...]

- b) Une attestation harmonisée attestant que le titulaire a reçu la formation complémentaire dans le cadre du système de gestion de la sécurité de l'entreprise ferroviaire ou, dans le cas des conducteurs employés par le gestionnaire de l'infrastructure, de ce dernier, indiquant les infrastructures sur lesquelles le titulaire est autorisé à conduire et le matériel roulant que le titulaire est autorisé à conduire. L'attestation harmonisée respecte les prescriptions de l'annexe I.
- 2. L'attestation complémentaire harmonisée autorise la conduite dans une ou plusieurs parmi les catégories suivantes:
 - a) catégorie A: locomotives de manœuvre et trains de travaux;
 - b) catégorie B: transport de personnes;
 - c) catégorie C: transport de marchandises.
 - 3. En ce qui concerne la licence visée au paragraphe 1a ci-dessus, le système général de reconnaissance des qualifications professionnelles établi par la directive du Conseil 92/51 continue de s'appliquer à la reconnaissance des qualifications professionnelles des conducteurs ressortissants d'un Etat membre qui ont obtenu leur titre de formation dans un pays tiers. Les conducteurs qui verront leurs qualifications professionnelles reconnues sur cette base devront être certifiés conformément à la présente directive. .

Article 5
Entités émettrices

- 1. La licence visée à l'article 4, paragraphe 1a, est délivrée par l'autorité compétente visée à l'article 2 paragraphe a. L'autorité compétente peut déléguer cette tâche uniquement aux conditions prévues à l'article 17.
- 2. L'attestation harmonisée visée à l'article 4, paragraphe 1b est délivrée par l'entreprise ferroviaire qui emploie le conducteur, ou, le cas échéant, le gestionnaire d'infrastructure.

Article 6
Reconnaissance mutuelle

- 1. Lorsqu'il est muni de la licence et de l'attestation complémentaire harmonisée délivrés conformément à la présente directive, un conducteur peut conduire les trains pour autant que l'entreprise ferroviaire, ou le gestionnaire de l'infrastructure, responsable du transport concerné soit munie d'un certificat de sécurité, ou d'un agrément de sécurité, et uniquement sur le réseau couvert aussi bien par l'attestation complémentaire harmonisée que par le certificat de sécurité, ou l'agrément de sécurité.
- 2. Les licences délivrées par un État membre conformément à la présente directive sont mutuellement reconnues par les autres États membres.

Chapitre III

Conditions et procédure pour l'obtention de la licence et de l'attestation complémentaire harmonisée

Article 7 *Exigences minimales*

Pour obtenir la licence, le postulant doit satisfaire aux exigences minimales prévues aux articles 8, 9, 11 paragraphes 1 et 2.

Pour obtenir l'attestation complémentaire harmonisée, le postulant doit être en possession d'une licence et satisfaire aux exigences minimales prévues aux articles 10, 11 paragraphe 1, 3 et 4.

Sans préjudice de l'article 6, un Etat membre peut être plus exigeant pour la délivrance de licences sur son propre territoire.

Article 8 *Âge minimal*

Le postulant doit être âgé de vingt ans au minimum. Toutefois, les États membres peuvent délivrer une licence à partir de l'âge de dix-huit ans, la validité d'une telle licence étant alors limitée au territoire de l'Etat membre qui la délivre.

Article 9 *Formation et aptitudes de base*

1. Le postulant doit avoir une formation de base équivalente au niveau 3 visé dans la décision 85/368/CEE du Conseil³⁰ et satisfaire aux exigences précisées à l'annexe III.
2. Le postulant doit justifier de ses aptitudes physique et mentale en satisfaisant à un examen médical passé auprès d'un docteur en médecine reconnu par l'autorité compétente. Cet examen porte au moins sur les critères indiqués à l'annexe III, points 2.1 et 4.
3. Le postulant doit démontrer son aptitude psychologique en satisfaisant à un examen passé auprès d'un psychologue reconnu par l'autorité compétente. Cet examen porte au moins sur les critères indiqués à l'annexe III, point 2.2.
4. Le critère des connaissances linguistiques de base visées au point 5 de l'annexe III doit être rempli et est soumis à la vérification chaque fois qu'un conducteur doit parcourir de nouvelles infrastructures impliquant de nouvelles exigences en matière linguistique.

³⁰ JO L 199 du 31.7.1985, p. 56.

Article 10
Expérience professionnelle

Sans préjudice de l'article 6, un État membre peut imposer, sur son territoire, que le postulant justifie d'une expérience professionnelle de deux ans au minimum dans la catégorie A visée à l'article 4, paragraphe 2, point a), avant d'accéder aux catégories B et C.

Article 11
Qualifications professionnelles

1. Le postulant doit avoir suivi un programme de formation complet tel que décrit à l'annexe IV, point 1, qui se compose d'une partie relative à la licence et d'une partie relative à l'attestation complémentaire harmonisée. La méthode de formation respecte les critères de l'annexe IV, points 2 et 3.
2. Le postulant doit avoir réussi un examen portant sur ses connaissances professionnelles générales; cet examen doit porter au moins sur les matières générales indiquées à l'annexe V.
3. Le postulant doit avoir réussi un examen portant sur ses connaissances professionnelles relatives au matériel roulant pour lequel l'attestation complémentaire harmonisée est demandée; cet examen doit inclure au moins les matières générales indiquées à l'annexe VI.
4. Le postulant doit avoir réussi un examen portant sur ses connaissances professionnelles relatives aux infrastructures pour lesquelles l'attestation harmonisée est demandée. Cet examen doit porter au moins sur les matières générales indiquées à l'annexe VII. Le cas échéant, cet examen porte également sur les connaissances linguistiques conformément à l'article 9 paragraphe 4.

Article 12
Demande de la licence

1. L'autorité compétente publie la procédure à respecter pour l'obtention d'une licence, y compris les formulaires nécessaires.
2. Toute demande de licence doit être déposée auprès de l'autorité compétente par l'employeur du candidat conducteur ou par ce dernier.
3. Les demandes adressées à l'autorité compétente peuvent concerner:
 - a) l'octroi d'une nouvelle licence: dans ce cas il s'agit d'un conducteur débutant, d'un conducteur exerçant cette profession avant l'entrée en vigueur de la présente directive, ou d'une demande de duplicata;
 - b) une mise à jour: une ou plusieurs données de la licence ont changé doivent être mises à jour.

Article 13
Octroi de la licence

L'autorité compétente délivre la licence au plus tard trois semaines après avoir reçu tous les documents nécessaires.

La licence est rédigée dans la langue ou les langues officielles de l'État membre qui la délivre. La licence doit être renouvelée tous les cinq ans.

La licence est la propriété du conducteur et est délivrée en un seul exemplaire. Toute reproduction de la licence est interdite, sauf par l'autorité compétente dans le cas d'une demande de duplicata.

Article 14
Vérifications périodiques

1. Afin de pouvoir conserver sa licence et son attestation harmonisée, le titulaire est soumis aux examens et/ou contrôles périodiques portant sur les conditions visées aux articles 9 et 11. Les périodicités minimales suivantes sont à respecter:
 - a) contrôles médicaux (aptitude physique et mentale): tous les trois ans jusqu'à l'âge de 60 ans, ensuite tous les ans;
 - b) connaissance des lignes: à fixer par l'autorité compétente de l'état membre concerné;
 - c) connaissance du matériel roulant: à fixer par l'entreprise ferroviaire qui emploie le conducteur en fonction de son propre système de gestion de la sécurité.

Pour chacun de ces contrôles, l'entreprise ferroviaire atteste, par une mention sur l'attestation harmonisée et dans le registre prévu à l'article 20, que le conducteur satisfait à ces exigences.

2. Sans préjudice des contrôles périodiques requis au paragraphe 1, les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure mettent en place un système de suivi de leurs conducteurs. Si les résultats d'un tel suivi remettent en question la qualification d'un conducteur et le maintien de sa licence ou de son attestation harmonisée, l'employeur prend immédiatement les mesures nécessaires. Le cas échéant, il demande à l'autorité compétente le retrait de la licence.

Article 15
Cessation d'emploi

Lorsqu'un conducteur cesse d'être employé par une entreprise ferroviaire, celle-ci en informe sans délai l'autorité compétente.

La licence garde sa validité sans préjudice de l'article 14.

L'attestation complémentaire harmonisée perd sa validité lors de la cessation de l'emploi.

Article 16
Modifications et retraits

1. L'employeur ou, le cas échéant, le conducteur lui-même, informe sans délai l'autorité compétente de toute modification de son état de santé susceptible de mettre en question la qualification d'un conducteur et le maintien de sa licence ou de son attestation complémentaire harmonisée.
2. Si l'autorité compétente constate qu'un conducteur ne remplit plus une ou plusieurs conditions requises, elle retire immédiatement la licence et, le cas échéant, l'attestation complémentaire harmonisée. Elle notifie sans retard sa décision motivée à l'intéressé ainsi qu'à son employeur, sans préjudice du droit de recours prévu à l'article 18. La suspension est provisoire ou définitive en fonction de l'importance du risque créé pour la sécurité ferroviaire. L'autorité compétente met à jour le registre prévu à l'article 20.
3. Les États membres prennent toutes les dispositions utiles pour éviter les risques de falsification des certificats et de manipulation non autorisée du registre prévu à l'article 20. L'employeur est tenu d'assurer et de contrôler qu'à tout moment la licence et l'attestation complémentaire de ses conducteurs en exercice est valide.

Chapitre V

Tâches et décisions de l'autorité compétente

Article 17
Tâches de l'autorité compétente

1. L'autorité compétente accomplit ses tâches de manière transparente et non discriminatoire.

Elle répond rapidement aux requêtes et demandes d'information, et, le cas échéant, communique ses demandes d'information complémentaires sans délai durant la préparation des licences.
2. L'autorité compétente peut déléguer ou sous-traiter à des tiers les tâches visées au paragraphe 4 pour autant que ces tâches puissent être réalisées par le délégué en l'absence de conflit d'intérêt.

Les tâches sont déléguées de manière transparente et non discriminatoire.
3. Lorsque l'autorité compétente délègue ou sous-traite des tâches à une entreprise ferroviaire, au moins l'une des deux conditions suivantes est respectée:
 - a) l'entreprise ferroviaire n'émet des licences qu'à ses propres conducteurs;
 - b) l'entreprise ferroviaire ne jouit de l'exclusivité, sur le territoire concerné, pour aucune des tâches déléguées ou sous-traitées.

4. Les tâches visées aux point a) à e) peuvent être déléguées, dans le respect des conditions rattachées:
 - a) la vérification des aptitudes physiques et mentales: elle est effectuée par des docteurs en médecine ou par des instituts de médecine du travail accrédités par l'autorité compétente;
 - b) la vérification des aptitudes psychologiques: elle est effectuée par des psychologues ou des instituts de psychologie du travail accrédités par l'autorité compétente;
 - c) la vérification des compétences professionnelles générales: elle est effectuée par des instituts ou examinateurs accrédités par l'autorité compétente;
 - d) l'octroi de nouvelles licences et leur mise à jour: il peut être délégué à des tiers accrédités par l'autorité compétente ;
 - e) les tâches relatives à la tenue du registre visé à l'article 20 : elles peuvent être délégué à des tiers désignées par l'autorité compétente.
5. Lorsque l'autorité compétente délègue ou sous-traite des tâches, les mandataires ou sous-traitants sont tenus à respecter, dans l'exercice de ces tâches, les obligations de la présente directive applicables aux autorités compétentes.
6. Lorsque l'autorité compétente délègue ou sous-traite des tâches, elle met en place un système de contrôle de l'exécution de ces tâches, qui lui permet de s'assurer que les conditions des paragraphes 2 et 3 sont respectées.
7. La vérification des compétences professionnelles relatives au matériel roulant et aux infrastructures est effectuée par l'entreprise ferroviaire.

Article 18 *Accréditation*

Toute délégation de tâche dans le cadre de l'article 17 ne peut se faire qu'à une personne ou à un organisme préalablement accrédité par l'autorité compétente ou par un organisme d'accréditation désigné par l'Etat membre. Le processus d'accréditation se base sur les normes européennes pertinentes de la série EN 45000, ainsi que sur l'évaluation d'un dossier présenté par le candidat justifiant dûment ses compétences dans le domaine concerné.

L'autorité compétente publie et tient à jour un registre des personnes et organismes accrédités dans le cadre de la présente directive.

Article 19 *Décisions de l'autorité compétente*

1. L'autorité compétente motive ses décisions.
2. L'autorité compétente met en place une procédure de recours administratif permettant à l'employeur et au conducteur de demander une révision d'une décision relative à toute demande indiquée à l'article 12 ou à tout retrait visé à l'article 16, paragraphe 2.

3. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour garantir un contrôle juridictionnel des décisions prises par l'autorité compétente.

Article 20
Échange de données et registres

1. Les autorités compétentes sont tenues à:
 - a) tenir un registre de toutes les licences délivrées, arrivées à expiration, modifiées, suspendues, annulées ou déclarées perdues ou détruites. Ce registre contient les données de chaque licence qui peuvent être retrouvées à l'aide du numéro national attribué à chaque conducteur. Il doit être mis à jour régulièrement;
 - b) fournir des renseignements sur l'état desdites licences aux autorités compétentes des autres États membres, à l'Agence ou à tout employeur de conducteurs qui souhaite connaître ou vérifier certaines données lors d'une procédure de recrutement.
2. Les entreprises ferroviaires sont tenues à:
 - a) tenir un registre de toutes les attestations complémentaires harmonisées qui sont délivrées, arrivées à expiration, modifiées, suspendues, annulées ou déclarées perdues ou détruites. Ce registre contient les données de chaque attestation, ainsi que les données relatives aux vérifications périodiques prévues à l'article 14. Il doit être mis à jour régulièrement;
 - b) coopérer avec l'autorité compétente de l'Etat dans lequel elles sont établies pour interconnecter son registre avec celui de l'autorité compétente en vue de lui donner un accès instantané aux données nécessaires ;
 - c) fournir des renseignements sur l'état de ces attestations aux autorités compétentes des autres États membres.
3. Les autorités compétentes coopèrent avec l'Agence en vue d'assurer l'interopérabilité des registres. Dans ce but, la Commission adopte selon la procédure visée à l'article 30, paragraphe 2, et sur la base d'un projet élaboré par l'Agence, les paramètres fondamentaux des registres à mettre en place, tels que les données à enregistrer, leur format, ainsi que le protocole d'échange de données.
4. Les autorités compétentes s'assurent que les registres qu'elles mettent en place dans le cadre du paragraphe 1 et les modes d'exploitation de ces registres respectent la directive 95/46/CE.
5. L'Agence s'assure que le système mis en place dans le cadre du paragraphe 2, points a) et b), respecte le règlement (CE) n° 45/2001.

Chapitre VII

Formation des conducteurs

Article 21 *Formation*

1. La procédure à respecter pour l'obtention de la licence prévue à l'article 12, paragraphe 1, comprend le programme de formation requis pour satisfaire aux exigences en matière de qualifications professionnelles indiquées à l'article 11.

Les objectifs de cette formation sont définis à l'annexe V. Ils peuvent être complétés :

- a) Soit à travers les spécifications techniques d'interopérabilité pertinentes ;
 - b) Soit à travers les critères proposés par l'Agence dans le cadre de l'article 17 du règlement (CE) n° .../2004 et adoptés par la Commission selon la procédure visée à l'article 30, paragraphe 2.
2. La procédure à respecter pour l'obtention de l'attestation harmonisée est propre à chaque entreprise ferroviaire. Les objectifs du programme de formation sont définis à l'article 11 et, en particulier, aux annexes VI et VII.
 3. Conformément à l'article [13] de la directive 2004/xxx/CE [sur la sécurité ferroviaire], les États membres veillent à ce que les conducteurs aient un accès équitable et non discriminatoire à la formation nécessaire pour remplir les conditions d'obtention de la licence et de l'attestation harmonisée complémentaire.

Article 22 *Examens*

Lors de la procédure à respecter pour l'obtention de la licence prévue à l'article 12, paragraphe 1, ainsi que pour l'obtention de l'attestation complémentaire harmonisée, les examens et les examinateurs prévus pour vérifier les qualifications professionnelles requises sont fixés. Ces examens sont menés par des panels composés d'examineurs compétents et accrédités par l'autorité compétente; ils sont organisés de façon à garantir l'absence de tout conflit d'intérêt.

Le choix des examinateurs et les examens font l'objet de critères communautaires proposés par l'Agence et adoptés par la Commission selon la procédure de l'article 30, paragraphe 2. En l'absence de tels critères communautaires, les autorités compétentes établissent des critères nationaux.

Chapitre VIII

Evaluation

Article 23
Normes de qualité

Les autorités compétentes s'assurent que toutes les tâches de formation, d'évaluation des compétences, de mise à jour des licences et attestation complémentaires font l'objet d'un contrôle continu dans le cadre d'un système de normes de qualité, afin de garantir la réalisation des objectifs définis par la présente directive en matière d'exigences de base et de qualifications professionnelles.

Article 24
Evaluation indépendante

1. Une évaluation indépendante des procédures d'acquisition et d'évaluation des connaissances, de la compréhension, des aptitudes et de la compétence, ainsi que du système d'octroi des licences et attestations complémentaires harmonisées, est effectuée à des intervalles ne dépassant pas cinq ans, dans chaque Etat membre. Cette évaluation est effectuée par des personnes qualifiées qui ne se livrent pas elles-mêmes aux activités en question.
2. Les résultats de ces évaluations indépendantes sont accompagnés de documents justificatifs et portés à l'attention des autorités compétentes concernées. Le cas échéant, les Etats membres prennent les mesures en vue de remédier aux carences mises à jour par l'évaluation indépendante.

Chapitre IX

Certification des autres agents

Article 25
Dispositions applicables aux autres agents

Tout agent autre que le conducteur, présent dans la locomotive ou le train, qui participe indirectement à la conduite des locomotives et trains doit être en possession d'un certificat délivré par l'autorité compétente conformément aux dispositions du présent article.

Les articles 4 à 24 s'appliquent *mutatis mutandis* aux agents mentionnées ci-dessus sauf en ce qui concerne les critères à respecter en ce qui concerne la formation, les aptitudes de base et les qualifications professionnelles.

Ceux-ci sont fixés :

- Soit à travers les STI pertinentes ;
- Soit à travers les critères proposés par l'Agence dans le cadre de l'article 17 du règlement (CE) n° .../2004 et successivement adoptés par la Commission selon la procédure visée à l'article 30, paragraphe 2.

En l'absence de telles règles communautaires, l'autorité compétente arrête et publie les exigences minimales à respecter.

Chapitre X

Contrôles et sanctions

Article 26 *Contrôles par l'État*

1. L'autorité compétente peut vérifier à tout moment à bord des trains circulant sur le territoire de sa compétence que le personnel de conduite est muni des documents délivrés conformément à la présente directive.
2. Nonobstant la vérification prévue au paragraphe 1, les conducteurs peuvent avoir à démontrer leur compétence dans le cas d'une faute commise sur le lieu de travail. Cette démonstration peut notamment consister à vérifier qu'il est satisfait aux exigences précisées à l'article 11, paragraphes 3 et 4.
3. L'autorité compétente peut procéder à des enquêtes administratives concernant le respect de la présente directive par les conducteurs, les entreprises ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructures, les évaluateurs, les centres de formation exerçant leurs activités sur le territoire de leur compétence.
4. Si une autorité compétente estime qu'une licence délivrée par une autorité compétente d'un autre État membre ne satisfait pas aux critères pertinents, elle peut s'adresser à l'autorité de l'autre État membre et demander soit un contrôle complémentaire, soit un retrait de la licence. L'autorité qui a délivré la licence en question s'engage à examiner la demande dans un délai de trois semaines et à communiquer sa décision à l'autre autorité.
5. Si une autorité compétente estime qu'une attestation complémentaire ne satisfait pas aux critères pertinents, elle peut s'adresser à l'entreprise ferroviaire et demander soit un contrôle complémentaire, soit un retrait de l'attestation complémentaire.
6. Si un État membre estime qu'une décision prise par une autorité compétente d'un autre État membre dans le cadre du paragraphe 4 ne satisfait pas aux critères pertinents, la Commission est saisie de la question et émet son avis dans un délai de trois mois. Si nécessaire, des actions correctives sont proposées à l'État membre concerné. En cas de désaccord ou de litige, le Comité visé à l'article 30, paragraphe 1, est saisi de la question et la Commission prend les mesures nécessaires selon la procédure visée à l'article 30, paragraphe 2.

Article 27
Sanctions

Les Etats membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations des dispositions nationales prises en application de la présente directive, et prennent toute mesure nécessaire pour assurer la mise en oeuvre de celles-ci. Les sanctions ainsi prévues doivent être effectives, proportionnées et dissuasives. Les Etats membres notifient ces dispositions à la Commission au plus tard à la date mentionnée à l'article 33, et toute modification ultérieure les concernant dans les meilleurs délais.

Chapitre XI

Dispositions finales

Article 28

Dérogations

Les États membres peuvent exclure des mesures qu'ils arrêtent en vue de la mise en oeuvre de la présente directive:

- a) les métros, les tramways et les autres systèmes ferroviaires urbains;
- b) les réseaux qui sont séparés sur le plan fonctionnel du reste du système ferroviaire et qui sont destinés uniquement à l'exploitation de services de transport de passagers locaux, urbains ou suburbains, ainsi que les entreprises opérant uniquement sur ces réseaux;
- c) les infrastructures ferroviaires privées qui sont utilisées uniquement par leur propriétaire pour ses propres opérations de transport de marchandises.

Article 29
Modifications des annexes

Les annexes sont adaptées au progrès scientifique et technique selon la procédure visée à l'article 30, paragraphe 2.

Article 30
Comité

1. La Commission est assistée par le comité institué par l'article 21 de la directive 96/48/CEE.
2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à trois mois.

3. Le comité adopte son règlement intérieur.

Article 31
Rapport

L'Agence évalue l'évolution de la certification des conducteurs de trains effectuée conformément à la présente directive. Elle soumet à la Commission, le 1^{er} janvier 2010 au plus tard, un rapport avec, le cas échéant, des améliorations à apporter au système quant aux procédures d'octroi des licences et attestations complémentaires harmonisées, à l'accréditation des centres de formation et des évaluateurs, au système qualité mis en place par les autorités compétentes, à la reconnaissance mutuelle des certificats et à la mobilité sur le marché de l'emploi.

La Commission prend les mesures appropriées sur base de ces recommandations; elle propose, le cas échéant, des changements à la présente directive.

Article 32
Coopération

Les États membres s'assistent mutuellement pour la mise en œuvre de la présente directive.

Article 33
Transposition

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le [...] ³¹. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions ainsi qu'un tableau de correspondance entre ces dispositions et la présente directive.

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

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine couvert par la présente directive. La Commission en informe les autres États membres.

³¹ Vingt-quatre mois après la date d'entrée en vigueur

Article 34
Mise en œuvre progressive

1. La présente directive est mise en œuvre progressivement, suivant les étapes suivantes.
 - a) Durant la première étape (2006-2008), les Etats membres transposent la présente directive. Les registres mentionnés à l'article 20 sont mis en place;
 - b) Durant la deuxième étape (2008-2010) un premier groupe de conducteurs est certifié conformément à la présente directive ; il s'agit des conducteurs affectés à des services transfrontaliers. A la fin de cette étape, le rapport produit par l'Agence en application de l'article 31 permet de tracer un premier bilan ;
 - c) La troisième étape (2010-2015) consiste à certifier les autres conducteurs et les autres agents.
2. Une période transitoire est définie comme la période commençant à la date de l'entrée en vigueur de la présente directive et se terminant deux ans après la décision relative aux paramètres fondamentaux des registres prévue à l'article 20. Pendant la période transitoire, les États membres peuvent certifier les conducteurs conformément aux dispositions qui s'appliquaient avant l'entrée en vigueur de la présente directive dans le cas de conducteurs exerçant leur profession ou ayant entamé un programme d'enseignement et de formation approuvé ou un cours de formation approuvé avant l'entrée en vigueur de la présente directive.
3. Les États membres remplacent tous les certificats délivrés avant l'entrée en vigueur de la présente directive et durant la période transitoire ci-dessus par des licences et des attestations complémentaires harmonisées conformes à la présente directive avant 2015.
4. Tout conducteur dûment certifié conformément aux dispositions qui s'appliquaient avant l'entrée en vigueur de la présente directive peut continuer à exercer son activité professionnelle jusqu'en 2010, dans le cas de services transfrontaliers, et jusqu'en 2015, dans les autres cas. Les certificats correspondants ne bénéficient d'aucun droit à reconnaissance mutuelle au titre de la présente directive, sans préjudice du système général de reconnaissance mutuelle mis en place dans le cadre de la directive 92/51 qui continue de s'appliquer jusqu'à la fin de la période transitoire.
5. Durant la deuxième étape, l'Agence évalue la possibilité d'utiliser une carte à puce au lieu de la licence et de l'attestation complémentaires harmonisée prévues à l'article 4. Une telle carte à puce aurait l'avantage de combiner ces deux éléments en un et de pouvoir être utilisée dans le cadre d'autres applications soit dans le domaine de la sécurité, soit dans le domaine de la gestion des conducteurs. Le cas échéant, la Commission adopte suivant la procédure de l'article 30, paragraphe 2, et sur la base d'un projet élaboré par l'Agence, la spécification technique et fonctionnelle d'une telle carte à puce.

Article 35

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

Article 36

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
Le Président

Par le Conseil
Le Président

ANNEXE I

MODÈLE COMMUNAUTAIRE DE LICENCE ET D'ATTESTATION COMPLEMENTAIRE

1. CARACTERISTIQUES DE LA LICENCE

Les caractéristiques physiques de la licence de conducteur de trains sont conformes aux normes ISO 7810 et ISO 7816-1.

Les méthodes de vérification des caractéristiques des permis de conduire destinées à assurer leur conformité avec les normes internationales sont conformes à la norme ISO 10373.

2. CONTENU DE LA LICENCE

La face avant de la licence contient:

- a) la mention «licence de conducteur de trains» imprimée en gros caractères dans la ou les langues de l'État membre délivrant la licence;
- b) la mention du nom de l'État membre délivrant la licence, laquelle est facultative;
- c) le signe distinctif de l'État membre délivrant la licence selon le code ISO 3166 du pays, imprimé en négatif dans un rectangle bleu et entouré de douze étoiles jaunes;
- d) les informations spécifiques au certificat délivré, numérotées comme suit:
 1. le nom du titulaire;
 2. le prénom du titulaire;
 3. la date et le lieu de naissance du titulaire;
 - 4 a. la date de délivrance de la licence;
 - 4 b. la date d'expiration de la validité administrative de la licence;
 - 4 c. la désignation de l'autorité qui délivre la licence;
 5. le numéro du certificat donnant accès aux données du registre national;
 6. la photo du titulaire;
 7. la signature du titulaire;
 8. la résidence, le domicile ou l'adresse postale (mention facultative);
- e) la mention «modèle des Communautés européennes» dans la ou les langues de l'État membre qui délivre le permis et la mention «licence de conduite de

trains» dans les autres langues de la Communauté, imprimées en jaune afin de constituer la toile de fond du permis.

- f) les couleurs de référence:
- bleu : Pantone Reflex Blue,
 - jaune : Pantone Yellow.

3. ATTESTATION COMPLEMENTAIRE HARMONISEE

L'attestation complémentaire harmonisée contient:

9. Le nom et l'adresse des entreprises ferroviaires pour le compte desquelles le conducteur est autorisé à conduire;
10. les catégories dans lesquelles le titulaire a le droit de conduire;
11. Le type de matériel roulant que le titulaire est autorisé à conduire;
12. Les infrastructures sur lesquelles le titulaire est autorisé à conduire;
13. les mentions additionnelles ou restrictives éventuelles.

4. DONNEES FIGURANT DANS LES REGISTRES NATIONAUX

a) données relatives à la licence

14. Données relatives au contrôle des exigences précisées à l'article 8
15. Données relatives au contrôle des exigences précisées à l'article 9
16. Données relatives au contrôle des exigences précisées à l'article 10
17. Données relatives au contrôle des exigences précisées à l'article 11 paragraphes 1 à 2
18. Données relatives aux vérifications périodiques – article 14

b) données relatives à l'attestation complémentaire harmonisée

19. Données relatives à l'entreprise ferroviaire (matériel roulant autorisé – article 11 paragraphe 3, services autorisés, formation liée au système de gestion de la sécurité)

20. Données relatives au contrôle des exigences précisées à l'article 11 paragraphe 4 : infrastructures autorisées (faire référence au registre des infrastructures prévu à l'article 24 des directives 96/48/CE et 2001/16/CE)
21. Données relatives aux vérifications périodiques – article 14

ANNEXE II

Tâches du conducteur de trains

1. Procéder avant le départ aux vérifications prescrites, notamment en ce qui concerne les capacités de charge et d'entraînement du véhicule.
2. Contribuer à la vérification de l'efficacité des dispositifs de freinage.
3. Conduire de façon compétente et sûre des locomotives en respectant les signaux ainsi que les vitesses admises et en tenant compte des horaires prévus.
4. Actionner et contrôler le dispositif de veille automatique, le dispositif de commandes de marche ainsi qu'observer et manipuler les instruments de bord.
5. Repérer et localiser dans les meilleurs délais les perturbations techniques et d'exploitation ainsi que les événements inhabituels du voyage et, le cas échéant, examiner les wagons pour détecter détériorations et défauts, assurer la protection du train et faire appel à une aide extérieure.
6. Remédier aux perturbations mineures et engager des mesures en vue de l'élimination des perturbations plus complexes sur les véhicules.
7. Assurer l'immobilisation du train et le garer en toute sécurité.
8. Rendre compte verbalement, par écrit ou par un système informatisé de l'exercice de sa mission et notamment en cas d'événements inhabituels au moyen de rapports précis.

ANNEXE III EXIGENCES DE BASE

1. QUALIFICATION

- au moins 9 années de scolarisation au niveau de l'école secondaire, suivies de 2 à 3 ans d'enseignement post-secondaire dans des professions techniques ou en apprentissage ou dans des professions commerciales.
- autre possibilité: au moins 12 années de scolarisation.

2. CONTENU MINIMUM DE L'EXAMEN AVANT AFFECTATION

2.1. Examens médicaux

- examen médical général;
- examens des fonctions sensorielles (vision, audition, perception des couleurs);
- analyse de sang ou d'urine pour la détection de diabète mellitus et autres conditions comme indiqué par l'examen clinique;
- ECG au repos.
- recherche de drogues interdites.

2.2. Examens psychologiques

Le but des examens psychologiques est d'aider l'entreprise ferroviaire dans l'affectation et la gestion du personnel qui a les aptitudes cognitives, psychomotrices, comportementales et de personnalité pour exécuter leurs tâches sans risque.

Dans la détermination du contenu de l'examen psychologique, le psychologue doit, au minimum, prendre en considération les critères suivants appropriés aux exigences de chaque fonction de sécurité :

- Cognitives : Attention et concentration ; Mémoire ; Capacité de perception ; Raisonnement ; Communication
- Psychomotrices: Vitesse de réaction, coordination gestuelle ;
- Comportementales et de personnalité : autocontrôle émotionnel, fiabilité comportementale, Autonomie, Conscience

Si le psychologue omet l'un des critères ci-dessus, la décision correspondante doit être justifiée et documentée.

3. EXAMENS PERIODIQUES APRES AFFECTATION

Outre la périodicité indiquée à l'article 14 paragraphe 1, une périodicité accrue d'examen doit être mise en place par le médecin du travail, si l'état de santé du membre du personnel l'exige.

3.1. Contenu minimum de l'examen périodique médical après affectation

Si l'agent respecte les critères exigés lors l'examen qui est effectué avant l'affectation, les examens périodiques spécialisés doivent inclure comme un minimum :

- examen médical général;
- examen des fonctions sensorielles (vision, audition, perception des couleurs);
- analyse de sang ou d'urine pour la détection de diabète sucré et d'autres conditions comme indiqué par l'examen clinique;
- recherche de drogues interdites lorsque indiqué au plan clinique.

De plus, pour les conducteurs de train ayant plus de 40 ans, l' ECG au repos est aussi exigé :

3.2. Validation de l'aptitude physique

L'aptitude physique est vérifiée régulièrement et après tout accident du travail. Le médecin ou le service médical de l'entreprise peuvent décider d'effectuer un examen médical complémentaire, notamment après un arrêt de trente jours de maladie. L'employeur peut demander au médecin de vérifier l'aptitude physique du conducteur s'il a été amené à le retirer du service pour des raisons de sécurité.

Le conducteur, à aucun moment durant son service, ne doit être sous l'influence de quelque substance susceptible d'affecter sa concentration, sa vigilance ou son comportement.

4. EXIGENCES MEDICALES

4.1. Exigences générales

Le personnel ne doit pas souffrir de conditions médicales ou prendre un traitement médical susceptibles de causer :

- une perte soudaine de conscience;
- une diminution d'attention ou de concentration;
- une incapacité soudaine;
- une perte d'équilibre ou de coordination;
- une limitation significative de mobilité.

4.2. Vision

Les exigences suivantes en matière de vision doivent être respectées :

- acuité visuelle à distance assistée ou non: 0.8; Minimum de 0.3 pour l'œil le plus mauvais.
- lentilles correctives maximales: hypermétropie +5 / myopie - 8. Des dérogations sont autorisées dans des cas exceptionnels et après avoir obtenu l'avis d'un spécialiste de l'œil. Le médecin du travail prend alors la décision
- vision de près et intermédiaire: suffisante, qu'elle soit assistée ou non.
- les verres de contact sont autorisés.
- vision des couleurs normale: utilisation d'un test reconnu, comme l'Ishihara, complété par un autre test reconnu si exigé.
- champ de vision : complet
- vision pour tous les deux yeux : effective
- vision binoculaire : effective
- sensibilité aux contrastes : bonne
- absence de maladie progressive de l'oeil
- les implants oculaires, les kératectomies et les kératotomies sont permis seulement à condition qu'ils soient vérifiés sur une base annuelle ou selon une périodicité édictée par le médecin du travail.

4.3. Exigences en matière d'audition

Audition suffisante confirmée par un audiogramme, id est :

- audition suffisante pour tenir une conversation téléphonique et être capable d'entendre des tonalités d'alerte et des messages radio.

Les valeurs suivantes doivent être considérées comme des orientations:

- le manque d'audition ne doit pas être supérieur à 40 dB à 500 et 1 000 Hz;
- le manque d'audition ne doit pas être supérieur à 45 dB à 2 000 Hz pour l'oreille ayant la conduction aérienne du son la plus mauvaise.

4.4. Grossesse

En cas de faible tolérance ou de condition pathologique, la grossesse doit être considérée une cause provisoire d'exclusion en ce qui concerne les conducteurs. Le médecin du travail

(comme défini ci-dessus) doit s'assurer que les dispositions légales protégeant les agents enceintes sont appliquées.

4.5. Critères de santé spéciaux pour les conducteurs

4.5.1. Vision

- acuité visuelle à distance assistée ou non 1.2; au moins 0.5 pour l'œil plus mauvais.
- capacité à résister à l'éblouissement.
- des verres de contact colorés et des lentilles photo chromatiques ne sont pas autorisées. Les lentilles avec filtre UV sont autorisées.

4.5.2. Exigences en matière d'audition et de conversation

- Aucune anomalie du système vestibulaire.
- Aucun trouble du langage chronique (vu la nécessité d'échanger des messages fortement et clairement).
- pas d'utilisation d'appareils acoustiques.

4.5.3. Anthropométrie

Les mesures anthropométriques du personnel doivent être appropriées pour l'utilisation sûre du matériel roulant. Les conducteurs ne doivent pas être requis pour ou autorisés à faire fonctionner certains types particuliers de matériel roulant si leur hauteur, leur poids ou d'autres caractéristiques créeraient un risque.

5. TEST LINGUISTIQUE

Le personnel chargé du contrôle des circulations ferroviaires doit être capable d'appliquer les messages et la méthodologie de communication indiqués dans les STI "exploitation".

Les conducteurs et les autres personnels des entreprises ferroviaires qui ont à communiquer avec le gestionnaire d'infrastructure sur des questions critiques de sécurité doivent avoir des capacités linguistiques dans la langue indiquée par le gestionnaire d'infrastructure concerné. La capacité linguistique doit leur permettre de communiquer activement et efficacement dans des situations de routine, dégradées et d'urgence.

ANNEXE IV

QUALIFICATIONS PROFESSIONNELLES

Programme général et méthode de formation

1. INTRODUCTION

Le contenu et l'organisation des cours de formation comprennent:

- une introduction concernant l'entreprise ferroviaire et le poste, notamment les premiers secours et la santé et la sécurité au travail;
- les règles d'exploitation, les règlements en matière de sécurité du trafic;
- l'ingénierie (infrastructures ferroviaires et matériel roulant), l'accent étant mis sur la signalisation, les systèmes de freinage et les systèmes de contrôle des trains, la préparation des trains, la détection de défaillances et les réparations. Prise de décision quant à l'aptitude au service de la locomotive.
- la communication; formation à l'utilisation de haut-parleur dans le cadre du service à la clientèle;
- l'acquisition des compétences de conduite: en accompagnant un conducteur expérimenté, en conduisant sous surveillance, sur simulateur, en conduisant seul;
- l'acquisition de connaissances sur les itinéraires et les conditions locales; cette formation peut avoir lieu après l'obtention de la qualification de conducteur de train, quand le conducteur est affecté dans une zone de service particulière;
- les incidents et les situations anormales: apprendre à y faire face dans des conditions de stress et des situations conflictuelles;
- la lutte contre l'incendie.

Les compétences nécessaires se répartissent en trois parties:

- la partie «générale», détaillée à l'annexe V;
- la partie liée au matériel roulant, détaillée à l'annexe VI;
- la partie liée aux infrastructures, détaillée à l'annexe VII.

2. METHODE DE FORMATION

Il faut une bonne répartition entre la formation théorique (salle de classe et démonstrations) et pratique (sur l'expérience de travail, conduite avec et sans surveillance).

La formation assistée par ordinateur est acceptée pour l'apprentissage individuel des règles d'exploitation, des situations de signalisation, etc. Toutefois, il faut veiller à utiliser les simulateurs de dernière génération.

L'utilisation de simulateurs peut être utile pour une formation efficace des conducteurs; ils sont notamment utilisés pour réduire le temps de conduite sur l'infrastructure, s'entraîner sur des situations anormales, et compléter la formation sur de nouveaux types de locomotives.

En ce qui concerne l'acquisition de connaissances sur les itinéraires, il faut privilégier l'approche qui consiste à ce que le candidat conducteur accompagne un autre conducteur pendant un certain nombre de trajets le long de l'itinéraire, de jour comme de nuit. Des enregistrements des itinéraires tels qu'ils sont vus de la cabine du conducteur peuvent être utilisés en tant que complément de formation.

3. EXAMEN

Il faut prévoir des examens théoriques et pratiques à la fin du cours de formation.

L'évaluation de l'aptitude à la conduite sera effectuée lors de tests de conduite sur le réseau. Les simulateurs peuvent être utilisés en tant que complément pour vérifier l'application des règles d'exploitation et les performances du conducteur dans des situations particulières difficiles.

ANNEXE V

EXAMEN PORTANT SUR LES CONNAISSANCES PROFESSIONNELLES GÉNÉRALES

Matières générales

Les objectifs suivants sont poursuivis dans le cadre de la formation générale :

- l'acquisition de la connaissance et de la pratique des techniques ferroviaires, y compris la réglementation concernant la sécurité et l'exploitation ;
- l'acquisition de la connaissance et de la pratique des risques liés à l'exploitation ferroviaire et des différents moyens à déployer pour les maîtriser ;
- l'acquisition de la connaissance et de la pratique d'un ou de plusieurs modes d'exploitation ;
- l'acquisition de la connaissance et de la pratique d'un ou de plusieurs types de matériel roulant ;

En particulier, le conducteur doit être capable:

- d'apprécier les conditions concrètes d'exercice du métier de conducteur, son intérêt et ses exigences professionnelles et personnelles (périodes de travail longues, absence du foyer familial, etc.),
- de mettre en pratique les règles de sécurité du personnel,
- d'identifier les engins moteurs,
- de connaître et appliquer de manière précise une méthode de travail,
- d'identifier les différents documents de référence et d'application (Livret «procédures» et livret «ligne» tels que définis dans la STI «exploitation», Manuel de conduite, Guide de dépannage, etc.),
- d'adopter une hygiène de vie compatible avec un métier d'opérateur de sécurité,
- de connaître l'existence des procédures liées à un accident de personnes,
- de distinguer les risques liés à l'exploitation ferroviaire en général,
- de connaître l'existence des différents principes de la sécurité des circulations,
- de maîtriser les bases de l'électrotechnique.

ANNEXE VI

EXAMEN PORTANT SUR LES CONNAISSANCES PROFESSIONNELLES RELATIVES AU MATÉRIEL ROULANT

Au terme de la formation spécifique au matériel roulant, le conducteur doit être capable de mener à bien les tâches suivantes.

1. ESSAIS ET VERIFICATIONS PRESCRITES AVANT LE DEPART

Le conducteur doit être capable:

- consulter le service à effectuer et les documents correspondants
- se doter de la documentation et des équipements nécessaires
- vérifier les capacités de l'engin moteur
- vérifier les indications portées sur les documents de bord de l'engin moteur
- s'assurer, en effectuant les vérifications et les tests prévus, que l'engin moteur est en état d'assurer la remorque du train du point de vue de l'effort de traction et des dispositifs de sécurité
- assurer les opérations courantes d'entretien préventif éventuellement prévues

2. CONNAISSANCE DU MATERIEL ROULANT

Pour conduire un engin moteur, le conducteur doit connaître l'ensemble des organes de commande et des indicateurs mis à sa disposition, en particulier ceux qui concernent :

- la traction
- le freinage
- les dispositifs en relation avec la sécurité des circulations

Pour pouvoir repérer et localiser une anomalie sur le matériel roulant, la signaler et déterminer les conditions de reprise de marche et, dans certains cas, effectuer une intervention, il doit connaître³²:

- les éléments constitutifs du matériel roulant, leur rôle et les dispositifs particuliers au matériel remorqué, notamment système d'arrêt du train par mise à l'atmosphère de la conduite générale) :
- le dispositif de marquage, figurant à l'intérieur et à l'extérieur du matériel, notamment les symboles utilisés pour le transport des marchandises dangereuses
- les éléments particuliers aux engins moteurs³³ :

3. ESSAIS DE FREIN SUR LE TRAIN

Le conducteur doit être capable:

- vérifier la puissance de freinage du train avant le départ du train au moyen des documents des véhicules stipulant la puissance de freinage prescrite pour la ligne
- vérifier le fonctionnement du freinage de l'engin moteur avant toute mise en mouvement, à la mise en service et en marche.

4. TYPE DE MARCHE ET VITESSE LIMITE DU TRAIN EN FONCTION DES CARACTERISTIQUES DE LA LIGNE

Le conducteur doit être capable :

- de prendre connaissance des informations qui lui sont transmises avant tout départ ;
- déterminer le type de marche et la vitesse limite de son train en fonction d'éléments variables tels que, par exemple, les limitations de vitesse ou des éventuelles modifications de la signalisation.

5. MAITRISE DE LA CONDUITE DU TRAIN DE FAÇON A NE PAS DEGRADER LES INSTALLATIONS ET LE MATERIEL

Le conducteur doit être capable de:

³² Notamment :

- les structures mécaniques
- les organes de frein
- les organes de suspension et de liaison
- les organes de roulement
- les équipements de sécurité

³³ Notamment :

- les organes de captages et circuits haute tension
- les réservoirs à combustible, les dispositifs d'alimentation en combustible, les organes d'échappement
- la chaîne de traction, les moteurs et les transmissions
- les moyens de communication (radio sol train etc.)

- utiliser l'ensemble des dispositifs de commande et de contrôle qui sont à sa disposition, selon les règles applicables.
- faire démarrer le train en respectant les contraintes d'adhérence et de puissance
- connaître à tout moment sa position sur la ligne qu'il parcourt
- utiliser le frein pour les ralentissements et les arrêts, en respectant le matériel roulant et les installations

6. ANOMALIES

Le conducteur doit être capable de:

- être attentif aux événements inhabituels concernant la conduite du train
- identifier les indicateurs d'anomalies, les différencier et réagir selon leur importance respective, en privilégiant, dans tous les cas, la sécurité des circulations ferroviaires et des personnes
- connaître les moyens de protection et de communication disponibles
- visiter le train pour détecter les anomalies mineures éventuelles
- tenter de remédier à ces anomalies

7. INCIDENTS ET ACCIDENTS D'EXPLOITATION, INCENDIES ET ACCIDENTS DE PERSONNES

Le conducteur doit être capable de:

- prendre les dispositions de protection et d'alerte en cas d'accident de personne à bord du train
- déterminer si le train transporte des matières dangereuses et les identifier sur base des documents du train et des listes des wagons

8. CONDITIONS DE REPRISE DE MARCHÉ APRES UN INCIDENT SUR LE MATERIEL

Après un incident, le conducteur doit être capable de:

- décider si le matériel peut continuer à circuler et dans quelles conditions
- indiquer dès que possible ces conditions au gestionnaire de l'infrastructure

9. IMMOBILISATION DU TRAIN

Le conducteur doit être capable de prendre les mesures pour que le train ne se mette pas en marche intempestivement, même dans les conditions les plus défavorables

ANNEXE VII

EXAMEN PORTANT SUR LES CONNAISSANCES PROFESSIONNELLES RELATIVES AUX INFRASTRUCTURES

Matières relatives aux infrastructures

1. ESSAIS DE FREIN SUR LE TRAIN

Le conducteur doit être capable de vérifier la puissance de freinage du train avant le départ du train au moyen des documents des véhicules stipulant la puissance de freinage prescrite pour la ligne.

2. TYPE DE MARCHE ET VITESSE LIMITE EN FONCTION DES CARACTERISTIQUES DE LA LIGNE :

Le conducteur doit être capable de:

- prendre connaissance des informations qui lui sont transmises avant tout départ, telles que, par exemple, les limitations de vitesse ou les éventuelles modifications de la signalisation ;
- déterminer le type de marche et la vitesse limite de son train en fonction des caractéristiques de la ligne.

3. CONNAISSANCE DE LA LIGNE

Le conducteur doit être capable d'anticiper et de réagir de manière adaptée en termes de sécurité et de performances. En conséquence, il doit avoir une bonne connaissance des lignes et des installations ferroviaires parcourues ainsi que le cas échéant des itinéraires équivalents convenus.

Les éléments suivants sont importants :

- les conditions d'exploitation (changements de voie, circulation dans un seul sens, etc.)
- l'identification des voies utilisables pour le type de circulation considéré
- le régime d'exploitation
- le type de cantonnement et de réglementation associée
- le nom, la position et le repérage à distance des gares et postes d'exploitation pour anticiper la conduite
- la signalisation de transition entre différents systèmes d'exploitation ou d'alimentation en énergie
- les vitesses limites pour les différentes catégories de trains conduits par l'agent

- les profils topographiques
- les conditions particulières de freinage telles que celles applicables aux lignes à fortes pentes
- les particularités d'exploitation : signaux ou panneaux particuliers, conditions de départ...

4. REGLEMENTATION DE SECURITE

Le conducteur doit être capable de :

- ne mettre le train en marche que lorsque les conditions réglementaires sont remplies (horaire, ordre ou signal de départ, ouverture des signaux le cas échéant, etc.)
- observer la signalisation (latérale ou en cabine), la décoder sans hésitation ni erreur et effectuer les actions prescrites
- circuler en toute sécurité conformément aux modes particuliers d'exploitation : marches particulières sur ordre, limitations temporaires de vitesse, circulation en sens inverse du sens normal, autorisation de franchissement de signaux fermés, manœuvres, évolutions, circulation sur voie de chantier, etc.
- respecter les arrêts prévus à l'horaire ou ordonnés, et effectuer éventuellement les opérations liées au service des voyageurs lors de ces arrêts, notamment ouverture et fermeture des portes

5. CONDUITE DU TRAIN

Le conducteur doit être capable de :

- connaître à tout moment sa position sur la ligne qu'il parcourt
- utiliser le frein pour les ralentissements et les arrêts, en respectant le matériel roulant et les installations
- régler la marche du convoi conformément à l'horaire et aux consignes éventuelles d'économie d'énergie, en intégrant les caractéristiques de l'engin moteur, du train, de la ligne et de l'environnement.

6. ANOMALIES

Le conducteur doit être capable de :

- être attentif, dans la mesure où la conduite du train le permet, aux événements inhabituels concernant l'infrastructure et l'environnement : signaux, voie, alimentation en énergie, passages à niveau, environs de la voie, autres circulations
- être attentif aux événements inhabituels concernant la conduite du train
- connaître la distance particulière de couverture des obstacles

- aviser, dans les meilleurs délais, le gestionnaire de l'infrastructure sur le lieu, et la nature des anomalies constatées, en s'assurant d'être bien compris par son interlocuteur.
- assurer ou faire assurer la sécurité des circulations et des personnes, chaque fois que cela est nécessaire

7. INCIDENTS ET ACCIDENTS D'EXPLOITATION, INCENDIES ET ACCIDENTS DE PERSONNES

Le conducteur doit être capable de :

- prendre les dispositions de protection et d'alerte en cas d'accident de personne
- déterminer le point d'arrêt du train à la suite d'un incendie et faciliter, le cas échéant, l'évacuation des voyageurs
- donner, dès que possible, les renseignements utiles sur l'incendie s'il ne peut le maîtriser lui-même
- après un incident, décider si le matériel peut continuer à circuler et dans quelles conditions
- indiquer dès que possible ces conditions au gestionnaire de l'infrastructure.

FICHE D'ÉVALUATION D'IMPACT

IMPACT DE LA PROPOSITION SUR LES ENTREPRISES ET, EN PARTICULIER, SUR LES PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME)

TITRE DE LA PROPOSITION

Directive relative à la certification du personnel de bord assurant la conduite de locomotives et de trains sur le réseau ferroviaire de la Communauté.

NUMERO DE REFERENCE DU DOCUMENT

LA PROPOSITION

1. *Compte tenu du principe de subsidiarité, pourquoi une législation communautaire est-elle nécessaire dans ce domaine et quels sont ses principaux objectifs?*

La directive proposée vise à établir un cadre réglementaire commun en matière de certification du personnel de bord des locomotives et des trains assurant du transport de passagers et de marchandises. Elle permettra de faciliter l'interopérabilité des personnels de conduite afin d'accroître le trafic ferroviaire international, de maintenir voire augmenter le niveau de sécurité et pour cela garantir le niveau de qualité des prestations du personnel de conduite, en assurant et en vérifiant les niveaux de compétences adaptés aux réseaux européens utilisés, de contribuer à l'efficacité des méthodes de gestion des conducteurs en interopérabilité pour les compagnies ferroviaires et de réduire le risque de dumping social.

L'IMPACT SUR LES ENTREPRISES

2. *Qui sera touché par la proposition?*

- Quels secteurs d'entreprises

La présente proposition vise principalement les entreprises ferroviaires et les autorités compétentes des États membres ; les gestionnaires des infrastructures sont également touchés mais dans une moindre mesure. Comme le montre le chapitre 7 de l'exposé des motifs, l'impact économique global de la proposition est favorable en termes de coûts et avantages. Elle n'entraînera normalement pas de charge financière supplémentaire pour la plupart des entreprises ferroviaires. En revanche, en établissant un cadre commun pour la certification des personnels, la proposition améliorera la transparence du processus de certification, aujourd'hui partie intégrante de la gestion interne du personnel, afin d'accroître l'interopérabilité du personnel et de faciliter le processus de certification des entreprises elles-mêmes.

- Quelles tailles d'entreprises (part des petites et moyennes entreprises)?

Aujourd'hui les opérateurs historiques dominent le secteur, mais, grâce à l'ouverture du marché de fret ferroviaire, de plus en plus de petites et moyennes entreprises apparaissent. La proposition est susceptible de faciliter l'entrée sur le marché de telles entreprises, capables d'effectuer des services transfrontaliers sans rupture de charge aux frontières et, par conséquent, pouvant se mesurer à la concurrence des transporteurs routiers.

– *Y a-t-il dans la Communauté des zones géographiques particulières où ces entreprises sont implantées?*

Les entreprises ferroviaires sont présentes dans tous les États membres.

3. *Quelles mesures les entreprises devront-elles prendre pour se conformer à la proposition?*

L'impact immédiat de la proposition, lorsqu'elle est transposée dans le droit national, sera le transfert d'une partie des tâches de formation/certification du personnel vers les autorités compétentes et vers des centres de formation accrédités. Le cas échéant, elles devront faire accréditer par l'autorité compétente les médecins du travail, les formateurs, les examinateurs. Elles devront collaborer avec l'autorité compétente pour la mise en place des registres. Ce transfert sera favorable pour les entreprises en leur permettant de se concentrer davantage sur les activités commerciales.

4. *Quels effets économiques la proposition est-elle susceptible d'avoir?*

Le chapitre 7 de l'exposé des motifs détaille l'impact économique de la présente proposition en termes de coûts et avantages globaux.

– *Sur l'emploi?*

Une revitalisation du secteur conduira à une concurrence interne accrue dans le secteur et à des solutions de transport plus rentables, susceptibles d'entraîner une réduction du nombre d'emplois. Grâce à une compétitivité accrue, le mode ferroviaire pourra toutefois augmenter sa part de marché aux dépens d'autres modes et se développer de manière substantielle, ce qui conduira à une augmentation du nombre d'emplois stables et attrayants dans le secteur ferroviaire. La présente proposition rendra plus visible la partie immergée de l'iceberg et revalorisera la profession de conducteur. Elle conduira à une plus grande flexibilité du marché de l'emploi et, par conséquent, réduira les coûts sociaux qui accompagnent la transformation des entreprises.

– *Sur les investissements et la création de nouvelles entreprises?*

Un système ferroviaire plus compétitif, qui couvre le marché communautaire au lieu de se limiter principalement aux marchés nationaux, offrira de nouveaux débouchés commerciaux et stimulera les investissements. La proposition doit faciliter la création de nouvelles entreprises grâce à la réduction de l'incertitude juridique et aux mécanismes d'accréditation des centres de formation et des examinateurs.

– *Sur la compétitivité des entreprises?*

La proposition réduira les coûts de formation/certification pour les conducteurs opérant en service transfrontalier ; il en résultera de meilleurs revenus pour les entreprises ferroviaires et donc une plus grande capacité à gagner des parts de marché par rapport aux transporteurs routiers. Une meilleure accessibilité aux centres de formation et une plus grande mobilité des

conducteurs sont susceptibles de profiter particulièrement aux petites et moyennes entreprises ferroviaires.

De plus, une maîtrise encore plus systématique des risques constitue un facteur crucial dans un secteur où les accidents peuvent avoir des conséquences catastrophiques pour les vies humaines et les activités des entreprises.

5. *La proposition contient-elle des mesures visant à tenir compte de la situation spécifique des petites et moyennes entreprises (exigences réduites ou différentes, etc.)?*

En application du principe de subsidiarité, les Etats membres peuvent décider quelles tâches attribuer à l'autorité compétente et quelle tâche déléguer aux entreprises ferroviaires. Ils peuvent donc mettre en place des mesures visant à tenir compte de la situation spécifique de petites et moyennes entreprises.

CONSULTATION

6. *Liste des organisations qui ont été consultées sur la proposition, et exposé des éléments essentiels de leur position.*

La proposition a été précédée par une étude, comme mentionné dans l'exposé des motifs.

La Commission a mené une consultation des parties intéressées sur la base d'un document de consultation publié sur son site Europa le 2 juillet 2003. Ce document a été présenté lors d'une audition organisée par la Commission le 16 juillet 2003, à tous les représentants du secteur : gestionnaires des infrastructures, entreprises ferroviaires, partenaires sociaux, sociétés de services.

Le document a suscité un intérêt remarquable: une trentaine de réactions officielles ont été reçues et publiées sur le site Europa entre le 15 août et le 30 octobre 2003³⁴. Le principe d'une proposition législative visant à arrêter des règles communautaires pour la certification des conducteurs de trains a été favorablement accueilli. Toutefois, l'importance d'évaluer l'impact économique d'une telle proposition a été soulignée. En même temps, de nombreux commentaires ont été apportés sur le détail des mécanismes proposés et sur les exigences minimales à vérifier, sur la base desquelles la Commission s'est largement inspirée.

La Commission a également discuté des principes de base de cette proposition avec des experts de la sécurité : représentants des autorités de sécurité, des ministères, des gestionnaires de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires, de l'Union internationale des chemins de fer (UIC) et de l'International Liaison Group of Government Railway Inspectorates (ILGGRI). La Commission a présenté les éléments clé de la proposition au Comité de réglementation mis en place dans le cadre de l'article 21 des directives 96/48/CE et 2001/16/CE sur l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen, ainsi que dans d'autres enceintes.

³⁴ Voir les réactions publiées sur EUROPA (adresse Internet : http://europa.eu.int/comm/transport/rail/package2003/reaction_en.htm)

Plus récemment, la Communauté Européenne du Rail (CER) et la Fédération Européenne des Travailleurs des Transports (ETF) ont trouvé un accord sur la licence européenne pour les conducteurs effectuant un service d'interopérabilité transfrontalière. La Commission s'est largement inspirée de cet accord, comme expliqué au chapitre 2 de l'exposé des motifs.