

Transport ferroviaire: certification du personnel de bord et de conduite. 3ème paquet

2004/0048(COD) - 30/01/2013 - Pour information

Le présent rapport de la Commission porte sur le **profil et les tâches des autres personnels de bord des trains**.

Cadre législatif et objet du rapport : la **directive 2007/59/CE** du Parlement européen et du Conseil relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté établit les exigences minimales auxquelles le candidat doit satisfaire pour obtenir la licence ou l'attestation complémentaire harmonisée. Depuis son entrée en vigueur, la Commission a déjà adopté des dispositions législatives supplémentaires, conformément aux dispositions de ladite directive.

Bien que la directive 2007/59/CE ne porte pas sur les autres personnels de bord des trains assurant des tâches déterminantes pour la sécurité, elle dispose que sur la base d'un **rapport de l'Agence ferroviaire européenne (AFE)**, la Commission présente un rapport et, le cas échéant, formule une proposition législative de système de certification pour les autres personnels de bord.

Le présent document d'information porte sur les autres personnels de bord des trains de voyageurs, **une catégorie professionnelle qui joue un rôle important dans le domaine de la sécurité ferroviaire, qu'il s'agisse de la sécurité opérationnelle ou de la sûreté et sécurité des voyageurs**. Il tient compte du rapport établi par l'AFE après consultation des parties prenantes et remis à la Commission en 2010, dont les services de la Commission ont d'abord examiné les conclusions avec les partenaires sociaux dans le cadre du comité de dialogue social sectoriel.

Situation actuelle : dans son rapport, l'AFE a recueilli des données sur les effectifs des autres personnels de bord auprès de plusieurs entreprises ferroviaires dans 11 États membres. Par extrapolation, **les effectifs des autres personnels de bord des trains de voyageurs sont estimés à 70.000 en Europe**, y compris la Suisse et la Norvège. Presque tous les États membres (20 sur 22) réglementent la profession, même si les réglementations nationales diffèrent et ne présentent pas le même degré de précision. Sur ces 20 États membres, 14 réglementent également les profils et les tâches au niveau national.

Deux profils types (PP1 et PP2) ont été définis comme correspondant aux tâches essentielles communes aux différents profils de poste des différents États membres; ils sont détaillés dans l'annexe du rapport. Alors que le profil type PP1 englobe presque toutes les tâches relatives à la préparation du train, le profil type PP2 n'en compte qu'une seule.

Dans ces deux profils types, les tâches communes déterminantes pour la sécurité qui ont été recensées sont les suivantes: la procédure de fermeture des portes, le départ du train et l'évacuation des voyageurs en cas de situation dégradée ou d'urgence. **La plupart des entreprises ferroviaires ont mis en place un système de certification pour le profil type PP1, mais pas pour le profil type PP2.**

Attestation de formation : dans la perspective de l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs proposée dans le cadre du [quatrième paquet ferroviaire](#), la Commission envisage de **mettre au point au niveau européen une attestation de formation aux risques et à l'assistance aux voyageurs**, qui serait délivrée au titulaire du poste, conformément à toutes les exigences essentielles minimales relatives aux autres personnels de bord découlant de la STI OPE (*Décision de la Commission du 11 août 2006 relative à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système*

«*Exploitation et gestion du trafic*» du système ferroviaire transeuropéen conventionnel). Cette attestation devrait être **valable dans toute l'Union européenne** et être impérativement prise en compte par les entreprises ferroviaires lors du recrutement du personnel.

La Commission demandera à l'AFE d'élaborer, pour les autres personnels de bord, les dispositions nécessaires aux fins d'une attestation axée sur les questions relatives à la sécurité des voyageurs. L'annexe III de la directive sur la sécurité ferroviaire sera modifiée de manière à intégrer cette procédure d'attestation dans le système de gestion de la sécurité des entreprises ferroviaires.

L'AFE:

- **recensera les tâches communes déterminantes** pour la sécurité qui sont assurées par les autres personnels de bord sans lien avec la conception des véhicules/le matériel roulant et définira le contenu de l'attestation de formation et le champ d'application de l'appendice J de la STI OPE ;
- élaborera **un modèle** d'attestation de formation aux tâches déterminantes pour la sécurité, à délivrer au titulaire du poste.

Règlementation au niveau national : les règles nationales contraignantes, qui ont été fixées par les autorités nationales doivent être appliquées par l'ensemble des entreprises ferroviaires exerçant des activités dans l'État membre concerné. D'une manière générale, **ces réglementations ne semblent pas être entièrement conformes à la législation européenne**.

La Commission demandera à l'AFE d'inclure dans son analyse des règles de sécurité nationales un **chapitre spécifique sur les règles nationales contraignantes** concernant les autres personnels de bord et sur la mesure dans laquelle elles excèdent leur champ d'application. Si ces règles s'avéraient incompatibles avec la législation de l'Union, la Commission pourrait prendre des mesures appropriées pour en garantir l'application correcte.

La Commission considère que ses propositions permettront de renforcer la sécurité et d'améliorer la qualité de cette profession ferroviaire importante, tout en favorisant la mobilité des travailleurs concernés.