

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

2004/0048(COD) - 03/03/2004 - Document de base législatif

**OBJECTIF** : poursuivre la réforme du secteur ferroviaire en établissant un système de certification pour les conducteurs de locomotives et de trains sur le réseau ferroviaire de la Communauté (troisième paquet ferroviaire). **ACTE PROPOSÉ** : Directive du Parlement européen et du Conseil. **CONTENU** : la Commission a présenté une nouvelle série de mesures concernant la revitalisation du secteur ferroviaire conformément aux orientations annoncées dans le Livre blanc "La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix". Ces mesures viennent compléter le cadre existant depuis les directives du premier paquet de 2001 et les mesures du second paquet ferroviaire en cours d'adoption finale (directive sur la sécurité ferroviaire, agence ferroviaire, ouverture du marché du fret). Conjointement à la présente proposition sur la certification des conducteurs de locomotives, la Commission propose également d'ouvrir à la concurrence les transports internationaux de passagers au sein de l'Union européenne (COD/2004/0047), de renforcer les droits des passagers internationaux (COD/2004/0049) et d'améliorer la qualité dans le fret ferroviaire (COD/2004/0050). Élaborée en consultation étroite avec le secteur et les partenaires sociaux, la proposition prévoit un mécanisme permettant de mieux définir les compétences et les responsabilités en matière de formation, d'évaluation et de reconnaissance des qualifications des conducteurs de train et des personnels de bord assumant des fonctions de sécurité. Pour cette proposition, la Commission s'est largement inspirée de l'accord sur la licence des 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.