





# Procedure file

Informations de base	
COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	2004/0048(COD) Procédure terminée
Transport ferroviaire: certification du personnel de bord et de conduite. 3ème paquet	
Sujet 3.20.02 Transport ferroviaire de personnes et de marchandises 3.20.10 Entreprises et personnel de transport	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	<b>CODE</b> Délégation PE au comité de conciliation	PSE <a href="#">SAVARY Gilles</a>	29/01/2007
	Commission au fond précédente		
	<b>TRAN</b> Transports et tourisme	PSE <a href="#">SAVARY Gilles</a>	26/09/2006
	<b>TRAN</b> Transports et tourisme	PSE <a href="#">SAVARY Gilles</a>	01/09/2004
	Commission pour avis précédente		
	<b>EMPL</b> Emploi et affaires sociales	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil	Réunion	Date
	<a href="#">Agriculture et pêche</a>	<a href="#">2819</a>	26/09/2007
	<a href="#">Education, jeunesse, culture et sport</a>	<a href="#">2802</a>	24/05/2007
	<a href="#">Compétitivité (marché intérieur, industrie, recherche et espace)</a>	<a href="#">2747</a>	24/07/2006
	<a href="#">Transports, télécommunications et énergie</a>	<a href="#">2695</a>	01/12/2005
	<a href="#">Transports, télécommunications et énergie</a>	<a href="#">2629</a>	09/12/2004
	<a href="#">Transports, télécommunications et énergie</a>	<a href="#">2607</a>	07/10/2004
	<a href="#">Transports, télécommunications et énergie</a>	<a href="#">2589</a>	10/06/2004
	<a href="#">Transports, télécommunications et énergie</a>	<a href="#">2568</a>	08/03/2004
Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire	
	Energie et transports	BARROT Jacques	
Comité économique et social européen			

## Événements clés

03/03/2004	Publication de la proposition législative	<a href="#">COM(2004)0142</a>	Résumé
08/03/2004	Débat au Conseil	<a href="#">2568</a>	
10/06/2004	Débat au Conseil	<a href="#">2589</a>	
15/09/2004	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
07/10/2004	Débat au Conseil	<a href="#">2607</a>	
09/12/2004	Débat au Conseil	<a href="#">2629</a>	Résumé
19/04/2005	Vote en commission, 1ère lecture		Résumé
03/05/2005	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	<a href="#">A6-0133/2005</a>	
27/09/2005	Débat en plénière		
28/09/2005	Résultat du vote au parlement		
28/09/2005	Décision du Parlement, 1ère lecture	<a href="#">T6-0355/2005</a>	Résumé
14/09/2006	Publication de la position du Conseil	<a href="#">05893/5/2006</a>	Résumé
28/09/2006	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
19/12/2006	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
22/12/2006	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	<a href="#">A6-0480/2006</a>	
17/01/2007	Débat en plénière		
18/01/2007	Décision du Parlement, 2ème lecture	<a href="#">T6-0004/2007</a>	Résumé
24/05/2007	Rejet par le Conseil des amendements du Parlement		Résumé
05/06/2007	Réunion formelle du Comité de conciliation		
31/07/2007	Décision finale du comité de conciliation		
31/07/2007	Projet commun approuvé par les co-présidents du Comité de conciliation	<a href="#">03636/2007</a>	
11/09/2007	Dépôt du rapport de la commission, 3ème lecture	<a href="#">A6-0315/2007</a>	
24/09/2007	Débat en plénière		
25/09/2007	Décision du Parlement, 3ème lecture	<a href="#">T6-0402/2007</a>	Résumé
26/09/2007	Décision du Conseil, 3ème lecture		
23/10/2007	Signature de l'acte final		
23/10/2007	Fin de la procédure au Parlement		
03/12/2007	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques	
Référence de procédure	2004/0048(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Directive
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 071
Consultation obligatoire d'autres institutions	<a href="#">Comité économique et social européen</a>
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	CODE/6/45217

Portail de documentation					
Document de base législatif		<a href="#">COM(2004)0142</a>	03/03/2004	EC	Résumé
Document annexé à la procédure		<a href="#">COM(2004)0140</a>	03/03/2004	EC	Résumé
Comité des régions: avis		<a href="#">CDR0161/2004</a> <a href="#">JO C 071 22.03.2005, p. 0026-0029</a>	17/11/2004	CofR	
Comité économique et social: avis, rapport		<a href="#">CES0131/2005</a> <a href="#">JO C 221 08.09.2005, p. 0064-0070</a>	09/02/2005	ESC	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		<a href="#">A6-0133/2005</a>	03/05/2005	EP	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		<a href="#">T6-0355/2005</a> <a href="#">JO C 227 21.09.2006, p. 0087-0464 E</a>	28/09/2005	EP	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière		<a href="#">SP(2005)4139</a>	20/10/2005	EC	
Position du Conseil		<a href="#">05893/5/2006</a> <a href="#">JO C 289 28.11.2006, p. 0042-0067 E</a>	14/09/2006	CSL	Résumé
Communication de la Commission sur la position du Conseil		<a href="#">COM(2006)0515</a>	18/09/2006	EC	Résumé
Projet de rapport de la commission		<a href="#">PE378.805</a>	04/12/2006	EP	
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		<a href="#">A6-0480/2006</a>	22/12/2006	EP	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		<a href="#">T6-0004/2007</a>	18/01/2007	EP	Résumé
Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture		<a href="#">COM(2007)0080</a>	22/02/2007	EC	Résumé
Projet commun approuvé par les co-présidents du Comité de conciliation		<a href="#">03636/2007</a>	31/07/2007	CSL/EP	
Rapport déposé de la délégation du Parlement au Comité de conciliation, 3ème lecture		<a href="#">A6-0315/2007</a>	11/09/2007	EP	
Texte adopté du Parlement, 3ème lecture		<a href="#">T6-0402/2007</a>	25/09/2007	EP	Résumé
Projet d'acte final		<a href="#">03636/2007/LEX</a>	24/10/2007	CSL	
Pour information		<a href="#">COM(2013)0033</a>	30/01/2013	EC	Résumé

Document de suivi		SWD(2020)0137	14/07/2020	EC	
Document de suivi		SWD(2020)0138	14/07/2020	EC	

<b>Informations complémentaires</b>					
Parlements nationaux		<a href="#">IPEX</a>			
Commission européenne		<a href="#">EUR-Lex</a>			
<b>Acte final</b>					
<a href="#">Directive 2007/59</a> <a href="#">JO L 315 03.12.2007, p. 0051</a> Résumé					

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

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.?

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

En attendant que le Parlement européen rende son avis en première lecture, le Conseil est convenu à l'unanimité une orientation générale sur un projet de directive relative à la certification du personnel de bord assurant la conduite de locomotives et de trains sur le réseau ferroviaire de la Communauté, qui fait partie du troisième paquet ferroviaire. la Commission a maintenu, à ce stade, une réserve par laquelle elle cherche à s'assurer que les quatre propositions législatives composant le troisième paquet ferroviaire seront adoptées ensemble.

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

La commission a adopté le rapport de Gilles SAVARY (PSE, FR) qui modifie la proposition en première lecture de la procédure de codécision. La commission parlementaire modifie et restructure le calendrier proposé par la Commission européenne pour l'entrée en vigueur des exigences de certification. Bien qu'elle laisse la première étape inchangée, elle propose au total quatre étapes au lieu des trois étapes prévues dans la proposition:

- la deuxième étape commencerait au 1<sup>er</sup> janvier 2007 et concernerait les conducteurs «qui conduisent des locomotives et des trains pour lesquels le droit d'accès au réseau ferroviaire communautaire découle de la directive 91/440/CEE, ou qui effectuent un service de transport de personnes dans le cadre de la coopération transfrontalière interentreprises»;
- la troisième étape commencerait au 1<sup>er</sup> janvier 2009 et concernerait les personnels de bord (non conducteurs);
- la quatrième étape commencerait au 1<sup>er</sup> janvier 2010 et concernerait les conducteurs qui n'effectuent pas un service transfrontalier.

Les députés européens ajoutent également une clause permettant à tout État membre de demander que l'Agence ferroviaire européenne mène une évaluation coûts/bénéfices de l'application de la directive aux conducteurs de train et aux personnels de bord affectés exclusivement sur le territoire de cet État. Si l'évaluation coûts/bénéfices montrait que les coûts de l'application de la directive à ces

conducteurs de trains et personnels de bord dépassent les bénéficiaires, la Commission européenne pourrait décider de les exempter de l'application des exigences de certification imposées pour les troisième et quatrième étapes pour une période de 10 ans tout au plus.

D'autres amendements clarifient les définitions «conducteur de train» et «personnel de bord» et modifient les règles des contrôles périodiques dont doivent faire l'objet les conducteurs. En particulier, la commission parlementaire estime que ces contrôles devraient se limiter à des examens portant sur l'aptitude physique et qu'ils ne devraient pas porter sur la connaissance des lignes et du matériel roulant.

Enfin, alors que la proposition prévoyait que l'attestation complémentaire harmonisée perdrait sa validité lors de la cessation de l'emploi, les députés européens souhaitent que les conducteurs aient la possibilité de conserver un duplicata dûment certifié afin de pouvoir faire preuve de leur expérience professionnelle s'ils cherchent un nouvel emploi.

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

---

En adoptant le rapport de Gilles SAVARY (PSE, FR), le Parlement européen a approuvé la proposition de la Commission préconisant un système de certification pour les conducteurs de train ainsi que pour les autres personnels de bord. Les amendements adoptés en plénière concernent les points suivants :

- la définition de « conducteur de train » est précisée : il s'agit de « toute personne capable de conduire de façon autonome, responsable et sûre, régulièrement ou occasionnellement, des trains, y compris des engins moteurs, des automotrices ». En outre, par « personnel du bord », il faut entendre « les agents qui ne sont pas des conducteurs de train, mais qui sont présents dans la locomotive ou le train et assurent en permanence ou occasionnellement des tâches de sécurisation dans ou sur le train » ;
- les centres de formation devraient être reconnus ou accrédités par les États membres ;
- la catégorie C est supprimée s'agissant de l'attestation complémentaire harmonisée ;
- une expérience professionnelle d'au moins trois ans dans la catégorie B (transport de personnes et/ou de marchandises) devrait être exigée pour pouvoir effectuer un service de transport transfrontalier ;
- le postulant devrait démontrer son aptitude psychologique en satisfaisant à un examen passé auprès d'un psychologue ou d'un médecin reconnu par l'autorité compétente ou sous sa supervision ;
- les exigences minimales de surveillance ont été précisées : contrôles médicaux tous les trois ans jusqu'à l'âge de 55 ans, ensuite tous les ans ; connaissance de l'infrastructure : tous les deux ans ou après toute absence de plus d'un an sur l'itinéraire concerné ; connaissance du matériel roulant : tous les deux ans ; formation continue portant sur l'actualisation des connaissances professionnelles générales ainsi que les dispositions en matière de réglementation de circulation et de sécurité : tous les ans ;
- les responsabilités et attributions respectives de l'autorité compétente et de l'employeur sont clarifiées. Si un employeur constate qu'un conducteur ne remplit plus une ou plusieurs conditions requises, il devrait retirer immédiatement l'attestation harmonisée et notifier sans délai sa décision motivée à l'intéressé et à l'autorité compétente. En cas de retrait des documents, les États membres devraient veiller à ce qu'une procédure indépendante d'examen et, le cas échéant, de réadmission soit instituée. L'employé concerné peut demander l'ouverture de cette procédure ;
- de nouvelles dispositions sont introduites en ce qui concerne les tâches des autorités compétentes : celles-ci comprennent la délivrance de la licence après vérification que toutes les conditions posées dans la présente directive sont remplies, sur la base des documents requis à soumettre par le candidat; l'autorisation et la vérification des systèmes de gestion de la sécurité conformément à la directive 2004/49/CE ; des fonctions clés d'inspection; la garantie de la qualité et de l'objectivité des procédures de formation et d'examen ;
- le financement de la formation fait l'objet d'une nouvelle disposition : les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructures sont contractuellement responsables de la formation professionnelle, qu'il s'agisse de la formation initiale ou de la formation continue. Une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire d'infrastructure employant un conducteur de train dont la formation a été financée, en totalité ou en partie, par une autre entreprise ferroviaire ou un autre gestionnaire d'infrastructure, que le conducteur a quitté volontairement après moins de cinq ans d'activité, rembourse à l'entreprise ou au gestionnaire d'infrastructure concernés le coût de cette formation.

Le Parlement demande enfin que l'Agence évalue l'évolution de la certification des conducteurs de trains effectuée conformément à la présente directive et les autres développements dans les États membres en ce qui concerne la gestion des compétences des conducteurs de trains. Elle devra soumettre à la Commission, le 1er janvier 2009 au plus tard, un rapport avec, le cas échéant, des améliorations à apporter au système.

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

---

Le Conseil a arrêté à l'unanimité une position commune concernant un projet de directive relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté.

La position commune prend largement en compte la proposition de la Commission et l'avis rendu par le Parlement européen en première lecture. Un grand nombre d'amendements parlementaires ont été intégrés dans la position commune, que ce soit partiellement, intégralement ou dans leur esprit. Pour ce qui est des deux principaux points de désaccord - l'intégration des personnels de bord des trains dans le champ d'application du projet de directive et le calendrier de la mise en œuvre progressive (dates) -, le Conseil estime que les solutions qu'il préconise apportent une réponse équilibrée et adéquate.

Le Conseil a apporté les changements suivants à la proposition de la Commission :

Exclusion des autres agents.

La proposition initiale de la Commission prévoyait que le champ d'application de la directive s'étendrait à la certification non seulement des

conducteurs, mais également des autres agents, présents sur la locomotive ou le train, qui participent directement ou indirectement à la conduite ou qui sont affectés à des tâches critiques sur le plan de la sécurité. Dans l'avis qu'il a rendu en première lecture, le Parlement a proposé d'inclure dans le champ d'application du projet de directive les « autres agents » présents à bord du train et d'ajouter un mécanisme de certification.

La position commune du Conseil limite cependant le champ d'application du projet de directive aux conducteurs de trains. S'il ne s'oppose pas au principe de la certification des "autres agents", le Conseil considère qu'il est prématuré d'opter pour ce champ d'application étendu étant donné que l'on ignore quels sont les agents qui entrent dans cette catégorie et quelles tâches ils accomplissent. Par conséquent, une disposition a été ajoutée au projet de directive afin de confier à l'Agence ferroviaire européenne la mission d'établir un rapport visant à déterminer le profil et les tâches de ces autres agents. Ce rapport doit être présenté deux ans après la date d'entrée en vigueur de la directive. Le Conseil a également ajouté une disposition spécifique visant à garantir la libre circulation des trains de marchandises sur le territoire de l'Union européenne.

Certification des "conducteurs nationaux".

En suivant la proposition de la Commission, le Conseil a décidé d'appliquer les dispositions de la directive à l'ensemble des conducteurs de trains opérant dans la Communauté. En conséquence, les conducteurs nationaux qui ne circulent que sur le territoire d'un État membre sont également intégrés dans le champ d'application du projet de directive. Cependant, le Conseil a décidé qu'un État membre pouvait demander à la Commission d'inviter l'Agence ferroviaire européenne à réaliser une analyse coûts/avantages de l'application des dispositions de cette directive aux conducteurs de train opérant exclusivement sur le territoire de cet État membre. Si cette analyse révèle que l'application des dispositions de la directive à ces conducteurs de train entraîne des coûts supérieurs aux avantages qu'elle procure, la Commission adopte une décision dans les six mois suivant les résultats de l'analyse. Il peut résulter de cette décision qu'il n'est pas obligatoire d'appliquer les dispositions de la directive aux conducteurs de train nationaux sur le territoire de l'État membre concerné pour une période pouvant aller jusqu'à dix ans. Si nécessaire, une nouvelle période d'exemption peut être accordée au terme d'une procédure analogue.

Mise en œuvre progressive.

Dans sa proposition, la Commission suggère une mise en œuvre progressive, en trois étapes, réparties sur les années 2006 à 2015. Dans l'avis qu'il a rendu en première lecture, le Parlement européen a suivi l'approche de la Commission, en décidant toutefois d'avancer les dates d'un an.

Dans sa position commune, le Conseil se rallie à l'approche en trois étapes adoptée par la Commission, sans associer les étapes individuelles à des dates fixes. La mise en œuvre (la délivrance de "nouvelles" licences ou attestations conformément à la directive) que le Conseil a adoptée comporte les étapes suivantes, à compter de la date à laquelle les registres nationaux requis sont établis:

- 1) après un an: application à tous les nouveaux conducteurs - qui assurent des services transfrontaliers, de cabotage ou de transport de marchandises dans un autre État membre ou qui travaillent dans au moins deux États membres - et aux conducteurs de train assurant déjà les services susmentionnés, mais qui doivent obtenir une nouvelle licence ou attestation;
- 2) après trois ans: application à tous les conducteurs qui ont besoin d'une nouvelle licence ou attestation;
- 3) après huit ans: application à tous les conducteurs. Une disposition d'accompagnement prévoit que les conducteurs peuvent poursuivre leurs activités professionnelles sur la base de leurs droits existants jusqu'à l'application des dispositions de l'article 36, paragraphe 2, point a), b) ou c).

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

---

Le Conseil, à l'unanimité, a apporté des modifications de portée générale à la proposition de la Commission, qui sont acceptables parce qu'elles permettent d'atteindre les objectifs fixés.

La proposition de la Commission envisageait la couverture de tout le personnel de bord en charge de tâches critiques sur le plan de la sécurité et n'avait pas prévu de possibilité de dérogation par un État membre. La Commission reconnaît toutefois que la position commune du Conseil ne modifie ni l'objectif principal ni l'esprit de sa proposition.

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

---

La commission a adopté le rapport de Gilles SAVARY (PSE, FR) modifiant la position commune du Conseil, en deuxième lecture dans le cadre de la procédure de codécision. Elle a proposé plusieurs amendements reflétant la position du Parlement en première lecture sur certains points au sujet desquels il n'y a pas eu d'accord avec le Conseil :

- le champ d'application de la directive : la commission a à nouveau demandé que l'objet de la certification soit ouvert à l'ensemble des personnels qui concourent à la sécurité dans les trains - à savoir "les autres personnels de bord assurant des tâches de sécurité sur le réseau ferroviaire de la Communauté" - et pas seulement aux conducteurs de train. Elle a modifié les articles 1 et 27 en conséquence, et introduit une nouvelle définition précisant la distinction entre les conducteurs de trains et les autres personnels de bord ;

- accès aux données : la commission a réintroduit l'amendement adopté par le Parlement en première lecture permettant aux conducteurs de trains d'accéder aux données stockées les concernant ;

- financement de la formation : les députés européens de la commission ont déposé un amendement qui reprend et complète un amendement adopté en première lecture par le Parlement, visant à protéger les investissements réalisés par les entreprises ferroviaires. L'amendement stipule qu'en cas de départ volontaire d'un conducteur de train, après moins de cinq ans d'activité, d'une entreprise ferroviaire qui a financé sa formation, son nouvel employeur (une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire d'infrastructure) sera tenu de rembourser à l'entreprise ferroviaire le coût de cette formation, le montant de ce remboursement étant inversement proportionnel à la durée de la période pendant laquelle le conducteur a été employé par l'entreprise qui a financé sa formation ;

- enfin, la commission a réintroduit le texte initial de la Commission sur la reconnaissance mutuelle des licences et des attestations

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

---

Le Parlement européen a adopté les trois rapports constituant le "3<sup>ème</sup> paquet ferroviaire" sur le développement du rail communautaire ( [COD/2004/0047](#) ), la certification des conducteurs de locomotives et les droits et obligations des passagers du transport ferroviaire international ( [COD/2004/0049](#) ). Au vu des divergences qui opposent Parlement et Conseil, les textes seront très probablement rediscutés en procédure de conciliation.

En adoptant le rapport de Gilles SAVARY (PSE, FR) sur la certification des conducteurs de train, le Parlement a modifié la position commune du Conseil, en deuxième lecture dans le cadre de la procédure de codécision. Il a ainsi demandé que l'objet de la certification soit ouvert à l'ensemble des personnels qui concourent à la sécurité dans les trains - à savoir « les autres personnels de bord assurant des tâches de sécurité sur le réseau ferroviaire de la Communauté » - et pas seulement aux conducteurs de trains.

D'autres amendements ont été adoptés :

- les conducteurs de trains doivent pouvoir accéder à tout moment aux données stockées les concernant;
- si l'autorité compétente constate ou est informée qu'un conducteur de train ne satisfait plus à une ou plusieurs exigences, elle doit retirer immédiatement la licence et notifier sans retard sa décision motivée à l'intéressé ainsi qu'à son employeur ;
- les États membres doivent veiller à ce que, en cas de retrait d'une licence ou d'une attestation, une procédure indépendante d'examen et, le cas échéant, de réadmission soit instituée. L'employé concerné pourra demander l'ouverture de cette procédure ;
- les États membres doivent prendre toutes les dispositions utiles pour éviter les risques de falsification des licences et certificats, l'employeur étant tenu d'assurer et de contrôler qu'à tout moment la licence et l'attestation de ses conducteurs de train en exercice sont valides ;
- les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructures sont contractuellement responsables de la formation professionnelle, qu'il s'agisse de la formation initiale ou de la formation continue. En cas de départ volontaire d'un conducteur de train, après moins de cinq ans d'activité, d'une entreprise ferroviaire qui a financé sa formation, son nouvel employeur (une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire d'infrastructure) sera tenu de rembourser à l'entreprise ferroviaire le coût de cette formation, le montant de ce remboursement étant inversement proportionnel à la durée de la période pendant laquelle le conducteur a été employé par l'entreprise qui a financé sa formation ;
- enfin, le Parlement a réintroduit le texte initial de la Commission sur la reconnaissance mutuelle des licences et des attestations complémentaires harmonisées.

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

---

La Commission a retenu tels quels 16 amendements à la position commune proposés par le Parlement européen. Elle a accepté 4 amendements dans leur principe et 5 amendements en partie.

Les amendements acceptés dans leur principe concernent notamment les possibilités de recours ainsi que les possibilités de délégation de tâches de la part de l'autorité compétente.

La Commission a par ailleurs accepté, moyennant reformulation, un amendement portant sur la certification des personnels de bords participant directement à des tâches de sécurité du train et de ses passagers. La Commission soutient cette demande qui permet de revenir au champ d'application de sa proposition d'origine, qui visait non seulement les conducteurs mais aussi le personnel embarqué qui participe à des tâches de sécurité. La CER, association qui représente un grand nombre d'entreprises ferroviaires et de gestionnaires des infrastructures dans la Communauté, a élaboré et publié au mois d'août 2000 un rapport sur les compétences du personnel destiné à effectuer des services en interopérabilité et dont l'objectif était d'accompagner l'ouverture du marché. Sur la base de ce rapport, la Commission propose d'identifier le personnel de bord visé par la directive en précisant ses tâches, telles que décrites ci-après : i) vérification de l'efficacité des dispositifs de freinage; ii) ouverture et fermeture des portes; iii) participation aux procédures de départ des trains; iv) réponses aux signaux d'alarme; v) participation aux manœuvres; vi) vérification et mesures à prendre en cas d'anomalie lorsque le train est en mouvement; vii) assister le conducteur dans des cas particuliers.

La Commission accepte également en partie l'amendement prévoyant que pour la modification des annexes de la directive, l'Agence et les partenaires sociaux soient systématiquement impliqués. Elle estime néanmoins que la référence au Règlement de l'Agence n'est pas pertinente. Cet amendement devrait donc être reformulé et prévoir que pour les prescriptions ayant un impact sur les conditions de travail, la santé et la sécurité des travailleurs, les partenaires sociaux seront consultés avant de proposer la modification au comité réglementaire. Enfin, l'amendement qui se réfère aux examens médicaux est acceptable moyennant des modifications aux expressions « médecin du travail » et « médecin accrédité » qui ne sont pas conformes à la position commune.

Les amendements non retenus par la Commission (7 au total) consistent à :

- prévoir une disposition qui se trouve déjà à l'article 18 relatif aux tâches de l'autorité compétente ;
- proposer de recourir aux termes de « reconnaissance mutuelle » (le concept de « validité sur tout le territoire UE » utilisé dans la position commune est jugé plus approprié) ;
- faire intervenir l'autorité compétente pour chaque maladie d'un conducteur ;
- proposer que le départ volontaire d'un conducteur de l'entreprise ferroviaire qui l'a formé, oblige l'entreprise ferroviaire qui recrute ce conducteur à indemniser l'entreprise ferroviaire d'origine au prorata du coût de formation soutenu par cette dernière, sur la base de critères harmonisés qui devront être définis par une recommandation de l'Agence. En revanche la Commission pourrait accepter une disposition qui renvoie la solution de ce problème au droit national ou privé ;

- proposer le 31 décembre 2007 comme date de transposition proposée par le PE : une conciliation apparaît nécessaire et le processus législatif devrait se terminer à l'automne 2007. Cela ne laisserait pas le temps nécessaire aux États membres pour la transposition à la date suggérée ;

- demander d'ajouter la date du dernier examen médical sur l'attestation complémentaire du conducteur.

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

---

Le Conseil a décidé de ne pas accepter les amendements adoptés en deuxième lecture par le Parlement européen en ce qui concerne trois propositions législatives qui constituent le troisième paquet ferroviaire, à savoir:

- la proposition de directive modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires;
- la proposition de directive relative à la certification du personnel de bord assurant la conduite de locomotives et de trains sur le réseau ferroviaire de la Communauté.
- la proposition de règlement sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires internationaux.

Il a par conséquent décidé de convoquer le comité de conciliation entre le Parlement et le Conseil afin de négocier un texte commun.

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

---

Le Parlement européen a approuvé le projet commun de directive 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 (3<sup>ème</sup> paquet ferroviaire).

Les principaux points de l'accord obtenu au sein du Comité de conciliation sont les suivants:

- Comitologie - procédure d'urgence: le Parlement a obtenu que la Commission puisse avoir recours à la procédure d'urgence en matière de comitologie exclusivement dans deux domaines, celui du choix des examinateurs et des examens des conducteurs des trains et celui de l'adaptation des annexes de la directive en matière de progrès scientifiques et technologiques.
- Inclusion des autres personnels de bord dans le champ d'application de la directive: le Parlement a obtenu que, 30 mois au plus tard après l'entrée en vigueur de la directive, la Commission présente un rapport relatif aux personnels de bord assurant des tâches de sécurité. Le cas échéant, la Commission devra présenter une proposition législative concernant le personnel susmentionné.

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

---

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 LÉGISLATIF : 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.

CONTENU : le Conseil a adopté les trois propositions législatives constituant le 3<sup>ème</sup> paquet ferroviaire, à savoir :

- la présente directive relative à la certification du personnel de bord assurant la conduite de locomotives et de trains ;
- une directive relative au développement de chemins de fer communautaires (voir [COD/2004/0047](#));
- et un règlement sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (voir [COD/2004/0049](#)).

Les trois actes juridiques ont été arrêtés conformément aux projets communs sur lesquels le Conseil et le Parlement européen étaient parvenus à un accord par échange de lettres les 20 et 21 juin 2007 dans le cadre de la procédure de conciliation.

La présente directive fixe les conditions et les procédures pour la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté. Elle précise les tâches qui incombent aux autorités compétentes des États membres, aux conducteurs de trains et aux autres parties prenantes du secteur, notamment les entreprises ferroviaires, les gestionnaires de l'infrastructure et les centres de formation.

La directive s'appliquera aux seuls conducteurs de trains, à l'exclusion du reste du personnel à bord des locomotives et des trains, qui participe directement ou indirectement à la conduite et/ou à d'autres tâches essentielles en matière de sécurité. La directive comporte également une procédure spécifique pour exclure temporairement les conducteurs nationaux qui ne circulent que sur le territoire de leur État membre.

Tout conducteur de train devra posséder l'aptitude et les qualifications nécessaires pour assurer la conduite de trains et être titulaire des documents suivants: a) une licence attestant que le conducteur remplit des conditions minimales en matière d'exigences médicales, de scolarité de base et de compétences professionnelles générale ; b) une ou plusieurs attestations indiquant les infrastructures sur lesquelles le titulaire est autorisé à conduire et le matériel roulant que le titulaire est autorisé à conduire. La licence sera valide sur l'ensemble du territoire de la Communauté. L'attestation ne sera valide que pour les infrastructures et le matériel roulant qui y sont indiqués.

La licence et le certificat seront délivrés respectivement par une autorité nationale (avec la possibilité de déléguer cette compétence sous certaines conditions) et par l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure qui emploie le conducteur. Les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure devront s'assurer et vérifier que les licences et les attestations des conducteurs qu'ils emploient ou avec lesquels ils ont passé un contrat sont valides. A cette fin, ils mettront en place un système de suivi de leurs conducteurs.

La directive définit également des exigences minimales en matière d'aptitudes physique et mentale, prévoit des contrôles périodiques



obligatoires et précise le profil de compétences que doit posséder le conducteur. L'âge minimal des candidats à une licence doit être de 20 ans au moins. Toutefois, un État membre pourra délivrer une licence à un candidat dès que celui-ci a atteint l'âge de 18 ans, la validité d'une telle licence étant alors limitée au territoire de l'État membre qui la délivre. Le critère lié aux connaissances linguistiques indiqué à l'annexe VI de la directive devra être rempli pour l'infrastructure pour laquelle l'attestation est demandée.

Les examens destinés à vérifier les qualifications requises et les examinateurs chargés de cette tâche seront déterminés: a) pour le volet relatif à la licence, par l'autorité compétente, lors de l'établissement de la procédure à suivre pour obtenir la licence conformément à la directive ; b) pour le volet relatif à l'attestation, par l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure, lors de l'établissement de la procédure à suivre pour obtenir l'attestation conformément à la directive. Comme demandé par le Parlement européen, la Commission pourra avoir recours à la procédure d'urgence en matière de comitologie dans le domaine du choix des examinateurs et des examens des conducteurs des trains et celui de l'adaptation des annexes de la directive en matière de progrès scientifiques et technologiques.

Chaque entreprise ferroviaire et chaque gestionnaire de l'infrastructure sera tenu de: a) tenir ou veiller à ce que soit tenu un registre de toutes les attestations délivrées, mises à jour, renouvelées, modifiées, expirées, suspendues, retirées ou déclarées perdues, volées ou détruites ; b) coopérer avec l'autorité compétente de l'État membre dans lequel il est établi afin d'échanger des informations avec l'autorité compétente et donner à celle-ci accès aux données nécessaires; c) fournir des renseignements sur le contenu de ces attestations aux autorités compétentes des autres États membres, à leur demande, lorsque cela s'impose en raison de ses activités transnationales. En vue d'assurer l'interopérabilité des registres précités, la Commission adoptera, au plus tard le 4 décembre 2008 et sur la base d'un projet élaboré par l'Agence, les paramètres fondamentaux des registres à établir.

Dans un rapport à présenter au plus tard le 4 juin 2009, l'Agence ferroviaire européenne élaborera un rapport évaluant les possibilités de certification pour d'autres membres du personnel de bord affectés à des tâches essentielles en matière de sécurité. Sur la base de ce rapport, la Commission présentera au plus tard le 4 juin 2010, une proposition législative concernant la certification de ce personnel.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 04/12/2007.

TRANSPPOSITION : 04/12/2009.

MISE EN ŒUVRE : après l'entrée en vigueur, le calendrier d'application ci-après est prévu:

- après 3 ans: application aux nouveaux conducteurs qui assurent des services transfrontaliers, de cabotage ou de transport de marchandises dans un autre État membre, ou qui travaillent dans au moins deux États membres, et (contrôles périodiques seulement) aux conducteurs qui ont déjà assuré ces services;
- après 5 ans: application à tous les conducteurs qui doivent obtenir une nouvelle licence ou attestation;
- après 10 ans: application à tous les conducteurs. Les autorités délivrant la licence ou l'attestation doivent prendre en compte les compétences et l'expérience de ces conducteurs.

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

---

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 ne 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 de développer, 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.

LAFE:

- 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.