



Bruxelles, le 30.1.2013
COM(2013) 33 final

**RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU CONSEIL,
AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES
RÉGIONS**

sur le profil et les tâches des autres personnels de bord des trains

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES RÉGIONS

sur le profil et les tâches des autres personnels de bord des trains

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

1. INTRODUCTION

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 Communauté¹ établit les exigences minimales auxquelles le candidat doit satisfaire pour obtenir la licence ou l'attestation complémentaire harmonisée.

Cette directive a principalement pour objet de permettre aux conducteurs de train de pouvoir conduire plus facilement des trains dans d'autres États membres, de faciliter leur mobilité d'un État membre à l'autre ainsi que d'une entreprise ferroviaire à l'autre et, d'une manière plus générale, de rendre plus aisée la reconnaissance des licences et des attestations complémentaires harmonisées par tous les acteurs du secteur ferroviaire.

Depuis l'entrée en vigueur de la directive 2007/59/CE, la Commission a déjà adopté des dispositions législatives supplémentaires, conformément aux dispositions de ladite directive.

Par décision du 29 octobre 2009², la Commission a adopté les paramètres fondamentaux des registres des licences des conducteurs de trains et des attestations complémentaires, conformément à l'article 22, paragraphe 4, de la directive 2007/59/CE.

Le 3 décembre 2009, la Commission a adopté, comme l'exigeait l'article 4, paragraphe 4, de la directive 2007/59/CE, le règlement (UE) n° 36/2010 de la Commission³ relatif aux modèles communautaires pour la licence de conducteur de train, l'attestation complémentaire, la copie certifiée conforme de l'attestation complémentaire et le formulaire de demande de licence de conducteur de train.

Le 22 novembre 2011, la Commission a également adopté une décision concernant les critères de reconnaissance des centres de formation dispensant des formations de conducteur de train, les critères de reconnaissance des examinateurs chargés d'évaluer les conducteurs de train et les critères relatifs à l'organisation des examens conformément à la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil⁴, ainsi qu'une recommandation relative à la procédure de reconnaissance des centres de formation et des examinateurs chargés d'évaluer les conducteurs de train conformément à la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil⁵.

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, l'article 28 dispose que «[s]ur la base [du

¹ JO L 315 du 3.12.2007.

² JO L 8 du 13.1.2010.

³ JO L 13 du 19.1.2010.

⁴ JO L 314 du 29.11.2011.

⁵ JO L 314 du 29.11.2011.

rapport de l'AFE], la Commission présente [...] un rapport et, le cas échéant, formule une proposition législative de système de certification pour les autres personnels de bord [...]. «L'Agence détermine [...] le profil et les tâches des autres personnels de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité et dont les qualifications professionnelles concourent ainsi à la sécurité ferroviaire, et qui devraient être réglementés au niveau communautaire au moyen d'un système de licences et/ou d'attestations pouvant être analogue à celui qui est mis en place par la présente directive.

La motivation de cette disposition était de renforcer la libre circulation des travailleurs et la sécurité ferroviaire dans l'Union européenne; à cette fin, il y a lieu d'accorder une attention particulière aux autres personnels de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité à bord des locomotives et des trains. Les exigences minimales en matière d'aptitude médicale et de qualifications professionnelles sont déjà définies dans la spécification technique d'interopérabilité (STI) relative à l'exploitation et à la gestion du trafic. Cependant, étant donné que cette STI est mise en œuvre au moyen de plans nationaux de mise en œuvre et ne s'applique, dans une certaine mesure, qu'aux services transfrontaliers, une certaine insécurité juridique entoure les conséquences de l'acceptation de ces personnels dans le processus de certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires, ainsi que la mobilité entre entreprises ferroviaires. C'est pourquoi l'Agence ferroviaire européenne (AFE) a été invitée à établir un rapport sur la certification des autres personnels de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité.

Le présent document tient compte du rapport⁶ 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.

Il porte sur les autres personnels de bord des trains de voyageurs. Pour ce qui est des trains de marchandises, les tâches communes concernent relativement peu la circulation du train et sont davantage liées à la préparation du train, qui n'exige pas nécessairement un personnel d'accompagnement des trains.

2. CADRE LEGISLATIF

Le cadre législatif applicable se compose principalement des deux directives suivantes:

- la directive 2004/49/CE sur la sécurité ferroviaire, qui définit une approche commune en matière de sécurité. Cette directive prévoit un système de certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires qui inclut, dans le cadre du système de gestion de la sécurité, une responsabilité dans le domaine de la formation du personnel (définition et offre de formations);
- la directive 2008/57/CE sur l'interopérabilité ferroviaire, qui fixe le cadre de la définition des exigences applicables aux composants du système ferroviaire sous forme de spécifications techniques d'interopérabilité (STI). Ces STI comprennent également des exigences applicables au personnel intervenant dans l'exploitation et l'entretien du système ferroviaire sous forme de conditions minimales de qualification professionnelle et de santé et de sécurité.

⁶ Rapport sur le profil et les tâches des autres personnels de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité, présenté en application de l'article 28 de la directive 2007/59/CE. Unité interopérabilité réf. ERA/REP/14-2010/INT du 27.9.2010. Non publié.

3. SITUATION ACTUELLE EN CE QUI CONCERNE LES PROFILS DE POSTE ET LES TACHES DES AUTRES PERSONNELS DE BORD ASSURANT DES TACHES DETERMINANTES POUR LA SECURITE

3.1. Réglementation des tâches dans les services de transport de voyageurs

Dans son rapport, l'AFE a recueilli des données sur les effectifs des autres personnels de bord auprès de plusieurs entreprises ferroviaires dans onze 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 membres⁷ (vingt sur vingt-deux) réglementent la profession, même si les réglementations nationales diffèrent et ne présentent pas le même degré de précision. Cependant, conformément à la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité (directive sur la sécurité ferroviaire)⁸, les décisions relatives à la manière dont les tâches doivent être accomplies doivent être prises au niveau des entreprises ferroviaires.

Sur ces vingt États membres, quatorze réglementent également les profils et les tâches au niveau national.

Il ressort d'une analyse de l'ensemble des tâches des autres personnels de bord des trains que:

- 59 tâches ont été recensées comme des tâches accomplies par les autres personnels de bord dans les services de transport de voyageurs, dont 48 sont des tâches opérationnelles de sécurité et 11 sont des tâches commerciales types qui doivent être accomplies durant le voyage en train (contrôle des billets, annonces aux voyageurs, etc.);
- 21 de ces 48 tâches opérationnelles de sécurité sont réglementées dans les quatorze États membres qui réglementent les tâches dans les services de transport de voyageurs au niveau national. Ces 21 tâches opérationnelles de sécurité sont étroitement liées à l'appendice J de la STI OPE⁹ concernant les exigences minimales de qualification professionnelle pour les tâches associées à l'accompagnement des trains.

3.2. Recensement des profils types dans les services de transport de voyageurs

De nombreux profils de poste ont été recensés pour les autres personnels de bord dans les services de transport de voyageurs. 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 présent rapport. Bien que la plupart des tâches assignées soient similaires dans ces deux profils types, la principale différence entre PP1 et PP2 concerne la «préparation du train. 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.

⁷ Les données émanant de certains États membres étaient insuffisantes pour pouvoir être prises en compte. Les informations communiquées par la Norvège sont, quant à elles, prises en compte.

⁸ JO L 220 du 21.6.2004.

⁹ 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 [notifiée sous le numéro de document C(2006) 3593], telle que modifiée par les décisions 2010/640/UE, 2009/107/CE et 2008/231/CE, JO L 359 du 18.12.2006.

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.

3.3. Exigences essentielles et certification

Les exigences essentielles en ce qui concerne l'âge minimum, le niveau d'études, les compétences linguistiques, les examens médicaux et psychologiques et les compétences professionnelles qui doivent être satisfaites par les autres personnels de bord sont déjà très proches dans toute l'Union européenne. Ces exigences essentielles sont presque identiques pour les deux profils types et sont déjà reprises dans la STI OPE, qui se limite toutefois actuellement au seul trafic transfrontalier.

Neuf États membres appliquent aux entreprises ferroviaires des règles contraignantes en matière de procédures d'évaluation des autres personnels de bord. Dans treize États membres, il existe une réglementation nationale régissant la formation afin de veiller à maintenir les connaissances et les compétences au moins à un niveau uniforme et de gérer le niveau de compétences. En ce qui concerne les services de transport de voyageurs, les entreprises ferroviaires proposent généralement une formation et des examens internes. La formation dure en général de quatre à seize semaines.

Les entreprises ferroviaires ont défini des procédures spécifiques dans les services de transport de voyageurs afin de maintenir les compétences au niveau approprié. Elles organisent des formations périodiques ou continues à intervalles réguliers; dans douze d'entre elles, des procédures d'évaluation intermittentes ont été mises en place, se répétant à une fréquence allant de tous les trois mois à tous les trois ans.

Les autorités nationales de sécurité sont déjà en mesure d'évaluer la conformité avec les exigences essentielles minimales relatives aux autres personnels de bord des trains, grâce à la certification des systèmes de gestion de la sécurité des entreprises ferroviaires en application de l'annexe III, point e), de la directive 2004/49/CE.

3.4. Mobilité des travailleurs

En supposant que les membres du personnel de bord changent une à deux fois d'entreprise au cours de leurs 35 ans de carrière, on compterait entre 2 000 et 4 000 changements chaque année puisque les effectifs des autres personnels de bord avoisinent les 70 000 en Europe. Ce chiffre ne tient pas compte du fait que des membres du personnel quittent aussi leur emploi pour une autre activité, que ce soit dans le secteur ferroviaire ou en dehors de celui-ci, ou que des membres du personnel peuvent être mutés lorsqu'une nouvelle entreprise reprend le personnel d'une ancienne dans le cadre d'un nouveau contrat au titre d'obligations de service public.

Plusieurs entreprises ferroviaires n'ont pas connu de mobilité de leur personnel parce qu'elles sont, dans leur pays, l'unique entreprise ferroviaire ou l'opérateur public historique. Cependant, même celles qui ont connu une certaine mobilité de leur personnel imposent des formations internes spécifiques lorsqu'elles recrutent de nouveaux membres du personnel de bord issus d'autres entreprises ferroviaires. Cette formation complémentaire spécifique s'explique par la différence de matériel roulant et d'infrastructures. Les procédures peuvent également varier d'une entreprise ferroviaire à l'autre.

Les petites entreprises ont une plus grande expérience de la mobilité des travailleurs parce qu'elles recrutent les membres de leur personnel de bord parmi le personnel des opérateurs historiques. Toutefois, aucun élément ne laisse penser que l'absence de système de

certification pour les autres personnels de bord constitue un obstacle à la mobilité, et la Commission n'a reçu aucune plainte à ce sujet.

3.5. Homogénéité des qualifications professionnelles

Il existe une grande variété de profils de poste dans toute l'Union européenne.

Au stade actuel, il ne serait pas opportun de tous les harmoniser pour les raisons suivantes:

- D'une part, les tâches de «fermeture des portes et de «départ du train (opérations effectuées) sont des procédures opérationnelles qui peuvent varier d'une entreprise à l'autre en fonction des solutions techniques différentes retenues par les entreprises. Ces tâches devraient demeurer au niveau des entreprises et ne devraient pas être réglementées au niveau de l'Union.
- D'autre part, les autres tâches communes concernent toutes la sécurité des voyageurs. Elles sont généralement réglementées au niveau national et sont définies au niveau de l'Union:
 - la protection des voyageurs en cas de situation dégradée ou d'urgence;
 - l'évacuation des voyageurs en cas de situation d'urgence.

Conformément au point 4.6 et à l'appendice J concernant les exigences minimales de qualification professionnelle pour les tâches associées à l'accompagnement des trains, de la STI OPE, l'ensemble du personnel professionnel doit posséder les connaissances requises pour gérer l'exploitation en situation dégradée, l'évacuation des trains et la sécurité des passagers, ainsi que la capacité de mettre ces connaissances en pratique. De même, conformément au point 4.6.1 de la STI SRT¹⁰ concernant les compétences relatives aux tunnels requises pour le personnel de bord et les autres agents, *«[t]ous les membres du personnel de bord ont connaissance du comportement qu'il convient d'adopter pour assurer la sécurité dans les tunnels et, en particulier, sont aptes à faire évacuer un train dans un tunnel. Ces tâches impliquent de délivrer aux voyageurs des instructions pour qu'ils rejoignent la voiture la plus proche ou quittent le train et pour les guider à l'extérieur du train afin de rejoindre un refuge.*

Une amélioration du cadre actuel consisterait à préciser ou à élargir les exigences relatives aux tâches qui existent déjà dans la STI OPE, de sorte que l'appendice J couvre l'ensemble des tâches recensées dans les profils types PP1 et PP2 des autres personnels de bord.

3.6. Reconnaissance des qualifications professionnelles

La reconnaissance des qualifications professionnelles n'est souvent pas réglementée dans le cas des autres personnels de bord dans les services de transport de voyageurs. En effet, seuls cinq États membres possèdent un système de certification régi par des règles nationales contraignantes pour les trains de voyageurs. Ces règles concernent toutes le profil type PP1 et, dans quatre de ces États membres, les certificats sont délivrés par l'autorité nationale de sécurité. Dans le cinquième, les certificats sont délivrés par l'entreprise ferroviaire. Dans les services de fret, il existe un système de certification dans cinq États membres sur neuf et, dans ces cinq États membres, c'est soit l'autorité nationale de sécurité, soit le ministère compétent qui délivre les certificats.

¹⁰ Décision de la Commission du 20 décembre 2007 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative à «la sécurité dans les tunnels ferroviaires» du système ferroviaire transeuropéen conventionnel et à grande vitesse [notifiée sous le numéro de document C(2007) 6450], JO L 64 du 7.3.2008.

Cette situation semble constituer un obstacle à l'espace ferroviaire unique européen. En effet, dans le cadre législatif actuel, l'unique condition préalable à l'exercice d'activités dans un État membre imposée à une entreprise ferroviaire devrait être l'obtention d'un certificat de sécurité (partie A et partie B). Or, les États membres peuvent avoir des règles nationales à ce sujet s'il n'est pas encore couvert par des STI et, ainsi que cela a déjà été expliqué à la section 3.3, les dispositions de la STI OPE qui concernent les qualifications professionnelles ne s'appliquent qu'aux services transfrontaliers. Dans ce contexte, il importe d'étendre le champ d'application de cette STI aux services intérieurs, et l'AFE devrait être chargée d'élaborer une recommandation à cette fin.

3.7. Avantages potentiels d'un système européen d'attestation des compétences des autres personnels de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité

L'article 13, paragraphe 3, de la directive sur la sécurité ferroviaire (directive 2004/49/CE) dispose déjà que «[l]orsqu'elles recrutent de nouveaux conducteurs de trains, de nouveaux membres du personnel de bord et du personnel s'acquittant de tâches essentielles de sécurité, les entreprises ferroviaires doivent être en mesure de tenir compte de toutes formations, qualifications et expérience pouvant avoir été acquises dans d'autres entreprises ferroviaires. À cet effet, ces membres du personnel peuvent avoir accès aux documents prouvant leur formation, leurs qualifications et leur expérience, en obtenir des copies et communiquer celles-ci.

En ce qui concerne les tâches des autres personnels de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité, une harmonisation plus poussée pourrait constituer une solution pour faciliter la mobilité des travailleurs sans pour autant nuire au niveau de sécurité. Il conviendrait de se fixer comme objectif qu'une entreprise ferroviaire employant d'autres personnels de bord soit en mesure de tenir compte des compétences acquises antérieurement en matière de tâches déterminantes pour la sécurité et limite, autant que possible, la formation complémentaire à un moindre coût. Un système commun au niveau européen devrait permettre d'atteindre cet objectif.

L'accent devrait être mis sur les tâches propres aux chemins de fer, telles que l'assistance aux voyageurs en cas de situation dégradée ou d'urgence. Avec l'ouverture du marché des services internationaux de transport de voyageurs le 1^{er} janvier 2010, il serait logique que les compétences acquises par les autres personnels de bord en matière de protection et d'évacuation des voyageurs en cas de situation dégradée ou d'urgence soient les mêmes d'une entreprise à l'autre dans toute l'Union européenne. Cela non seulement faciliterait la compréhension mutuelle et apporterait une valeur ajoutée à la sécurité des voyageurs, mais pourrait aussi favoriser la mobilité des travailleurs. Ces tâches communes correspondent généralement à celles qui sont déjà énumérées à l'appendice J, point 3, de la STI OPE.

Cet objectif devient d'autant plus important avec l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs proposée dans le cadre du quatrième paquet ferroviaire.

Par ailleurs, les tâches qui sont liées aux procédures et dépendantes du matériel roulant, telles que la fermeture des portes, qui peuvent varier d'une entreprise à l'autre (du fait de solutions techniques différentes), ne devraient pas entrer en ligne de compte. Un membre du personnel de bord qui changerait d'entreprise ferroviaire aurait en effet besoin d'une formation spécifique en ce qui concerne les procédures et le matériel roulant de la nouvelle entreprise.

4. ATTESTATION DE FORMATION AUX RISQUES ET A L'ASSISTANCE AUX VOYAGEURS, AXEE SUR LES TACHES ET DELIVREE PAR L'ENTREPRISE FERROVIAIRE

Afin de permettre la reconnaissance des compétences acquises par un membre du personnel de bord en matière d'assistance et de sécurité des voyageurs en cas de situation dégradée ou d'urgence, 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.

La délivrance de ces attestations devrait incomber aux entreprises ferroviaires qui emploient les travailleurs ou louent leurs services et devrait reposer sur un système à deux niveaux fondé, d'une part, sur un ensemble d'exigences minimales définies au niveau de l'Union et, d'autre part, sur des exigences supplémentaires définies au niveau des entreprises. La formation proprement dite pourrait être également dispensée par un centre de formation extérieur à la société ferroviaire, mais il incomberait à cette dernière de délivrer l'attestation correspondante.

La procédure d'attestation devrait s'articuler autour de quatre points importants:

- Les entreprises ferroviaires devraient organiser des formations sur les risques ferroviaires liés à la sécurité des voyageurs et sur l'assistance aux voyageurs. Ces formations seraient couvertes par le système de gestion de la sécurité des entreprises ferroviaires et fondées sur les exigences clairement définies dans la STI OPE.
- À l'issue de la formation, les entreprises ferroviaires devraient délivrer aux autres personnels de bord une «attestation de formation aux risques et à l'assistance aux voyageurs au titre de leur système de gestion de la sécurité. Cette attestation devrait couvrir au moins toutes les compétences harmonisées prévues dans la STI OPE et devrait également mentionner toute compétence supplémentaire acquise au cours de la formation.
- 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.
- L'attestation délivrée aux titulaires de poste (autres personnels de bord) devient la propriété de ces derniers, qui auraient ensuite la possibilité de s'en prévaloir auprès d'une autre entreprise ferroviaire s'ils souhaitaient changer d'entreprise.

Ce régime d'attestation n'impose aucune formation supplémentaire par rapport à ce qui est actuellement requis dans le cadre du système de gestion de la sécurité et déjà défini dans la STI OPE.

Pour des raisons à la fois administratives et économiques, la délivrance des attestations devrait demeurer au niveau des entreprises afin d'éviter des surcoûts pour les entreprises ferroviaires et des tâches supplémentaires importantes pour les autorités nationales de sécurité.

Le format et le contenu de l'attestation pourraient refléter dans une certaine mesure les exigences énoncées dans le règlement (UE) n° 36/2010 pour les attestations complémentaires des conducteurs de train, moyennant adaptation à cette fin spécifique.

L'article 13, paragraphe 3, de la directive sur la sécurité ferroviaire fournit déjà la base juridique nécessaire à une telle attestation. Le cas échéant, la Commission proposera une modification mineure de l'annexe III de ladite directive afin de préciser cet aspect. En outre,

la Commission proposera une mise à jour de la STI OPE en vue de spécifier la portée de l'attestation de formation et de la STI OPE.

Des tâches supplémentaires (liées ou non à la sécurité) et des exigences supplémentaires en matière de qualifications professionnelles peuvent être prévues au niveau des entreprises, dans la mesure où elles n'entravent pas la mobilité des travailleurs.

La reconnaissance au niveau de l'Union des compétences acquises par les autres personnels de bord apporterait une valeur ajoutée dans le domaine de la sécurité des voyageurs et pourrait avoir une incidence positive sur la mobilité des travailleurs, tout en réduisant les coûts de formation supportés par les entreprises ferroviaires qui éviteraient ainsi des formations redondantes.

Les représentants des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure (CER et EIM) considèrent que la législation existante prévoit déjà toutes les exigences nécessaires et qu'un système de certification ou de licence pour les autres personnels de bord ne devrait pas apporter d'élément utile nouveau par rapport aux éléments existants, mais pourrait entraîner des coûts élevés. En revanche, l'ETF, la Fédération européenne des travailleurs des transports, réclame un système de certification européen pour le personnel de bord, y compris une licence délivrée par les autorités nationales de sécurité et une attestation complémentaire délivrée par l'entreprise ferroviaire.

5. REGLEMENTATION AU NIVEAU NATIONAL DES TACHES DETERMINANTES POUR LA SECURITE ASSUREES PAR LES AUTRES PERSONNELS DE BORD

Comme indiqué à la section 3.1, la plupart des États membres ont défini des règles nationales contraignantes pour régir la profession, mais celles-ci diffèrent et ne présentent pas le même degré de précision.

Ces règles nationales contraignantes, qui ont été fixées par les autorités nationales ou sont passées de l'opérateur historique au niveau national, 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 pour trois raisons:

- Elles ne sont pas entièrement conformes à la STI OPE, qui stipule ce qui doit être fait, alors que certains États membres prescrivent la manière dont cela doit être fait.
- Une réglementation au niveau national semble restreindre l'activité et notamment la mobilité des travailleurs. En outre, les règles d'entreprise (règles indirectes) qui deviennent des règles nationales contraignantes confèrent un avantage concurrentiel évident à l'opérateur historique.
- Lorsqu'elles définissent des procédures opérationnelles détaillées, les autorités nationales assument des responsabilités qui devraient incomber aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires de l'infrastructure. La réglementation détaillée des tâches au niveau national pourrait limiter les responsabilités des entreprises ferroviaires et être ainsi en contradiction avec l'article 4, paragraphe 3, de la directive sur la sécurité.

À moins qu'un aspect particulier du réseau ne requière des règles spécifiques, les règles régissant les modalités d'exécution des tâches devraient être établies au niveau des entreprises ferroviaires et non au niveau national. En effet, même si les procédures varient d'une entreprise ferroviaire à l'autre, ce qui importe est que la tâche soit exécutée.

En conséquence, la Commission entend inviter les États membres à réviser leurs règles nationales de façon à modifier celles qui doivent être mises en conformité avec la STI OPE. Cette révision s'effectuera dans le contexte de la mise en œuvre de la directive sur la sécurité ferroviaire et de l'analyse des règles de sécurité nationales actuellement menée par l'AFE.

6. CONCLUSION: PROCHAINES ETAPES

La Commission demandera à l'Agence ferroviaire européenne 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'agence 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. Elle élaborera un modèle d'attestation de formation aux tâches déterminantes pour la sécurité, à délivrer au titulaire du poste. 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'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs proposée dans le cadre du quatrième paquet ferroviaire rend ce système d'attestation d'autant plus nécessaire.

La Commission demandera à l'Agence ferroviaire européenne 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.

Les autres personnels de bord constituent 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. 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.

ANNEXE

Description des tâches principales relevant des profils types

En tout, ce sont dix-sept tâches qui ont été recensées pour le profil type PP1 et qui sont réglementées dans au moins 50 % des onze États membres où ce profil existe. Ces tâches sont les suivantes:

- Contrôler la composition du train:
 - «Contrôler la composition du train
 - «Contrôler le document/la documentation relatifs à la composition du train
- Contrôles et essais avant le départ:
 - «État des freins/système de freinage
 - «Signaux du train en place
- Départ du train dans toute gare:
 - «Fermeture des portes
 - «Départ du train (opérations effectuées)
- Circulation du train:
 - «Freinage d'urgence – remettre dans la position initiale après utilisation et compte rendu au conducteur
 - «Communication à bord du train (notamment sécurité des voyageurs)
- Exploitation en situation dégradée:
 - «Protection des voyageurs
 - «Départ du train
 - «Signalement de tout événement inhabituel
- Exploitation en situation d'urgence:
 - «Décision d'arrêt du train
 - «Protection des voyageurs
 - «Évacuation des voyageurs
 - «Départ du train –opérations effectuées–
 - «Information/communication avec le conducteur
 - «Information/communication avec l'entreprise ferroviaire

En ce qui concerne le profil type PP2, ce ne sont que cinq tâches qui ont été recensées et qui sont réglementées dans au moins 50 % des six États membres où ce profil existe. Ces tâches sont les suivantes:

- Départ du train dans toute gare:
 - «Fermeture des portes
 - «Départ du train (opérations effectuées)
- Exploitation en situation dégradée:

- «Protection des voyageurs
- Exploitation en situation d'urgence:
 - «Protection des voyageurs
 - «Évacuation des voyageurs

La tâche de «manœuvre est affectée de manière différente d'un État membre à l'autre et n'est pas prise en compte dans ces profils types.