Ce document constitue un outil de documentation et n'engage pas la responsabilité des institutions

►B **DIRECTIVE 2007/59/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

du 23 octobre 2007

relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté

(JO L 315 du 3.12.2007, p. 51)

Modifiée par:

		Journal officiel		
		n°	page	date
►M1	Directive 2014/82/UE de la Commission du 24 juin 2014	L 184	11	25.6.2014
►M2	Directive (UE) 2016/882 de la Commission du 1er juin 2016	L 146	22	3.6.2016

Rectifiée par:

►C1 Rectificatif, JO L 228 du 2.9.2015, p. 14 (2014/82/UE)

▼B

DIRECTIVE 2007/59/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 23 octobre 2007

relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans 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 Commission,

vu l'avis du Comité économique et social européen ([1]),

vu l'avis du Comité des régions ([2]),

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité, au vu du projet commun approuvé par le comité de conciliation le 31 juillet 2007 ([3]),

considérant ce qui suit:

(1) La directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil ([4]) du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires exige que 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 nationales de sécurité, ainsi qu'aux exigences de sécurité définies dans les spécifications techniques d'interopérabilité (STI), et que les éléments pertinents des méthodes de sécurité communes soient appliqués. Ces systèmes de gestion de la sécurité prévoient, 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 2004/49/CE prévoit que pour pouvoir accéder à l'infrastructure ferroviaire, une entreprise ferroviaire doit être en possession d'un certificat de sécurité.

([1]) JO C 221 du 8.9.2005, p. 64.
([2]) JO C 71 du 22.3.2005, p. 26.
([3]) Avis du Parlement européen du 28 septembre 2005 (JO C 227 E du 21.9.2006, p. 464), position commune du Conseil du 14 septembre 2006 (JO C 289 E du 28.11.2006, p. 42), position du Parlement européen du 18 janvier 2007 (non encore parue au Journal officiel), résolution législative du Parlement européen du 25 septembre 2007 et décision du Conseil du 26 septembre 2007.
([4]) JO L 164 du 30.4.2004, p. 44, rectifiée au JO L 220 du 21.6.2004, p. 16.

▼B

(3) En vertu de la directive 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires ([1]), les entreprises ferroviaires titulaires d'une licence ont, depuis le 15 mars 2003, un droit d'accès au réseau transeuropéen de fret ferroviaire pour les services de fret ferroviaire internationaux et auront, au plus tard à partir de 2007, un droit d'accès à l'ensemble du réseau pour les services de fret ferroviaire nationaux et internationaux. Cette extension progressive des droits d'accès conduira inéluctablement à une augmentation des passages de conducteurs de train aux frontières nationales. Il en résultera une demande croissante de conducteurs formés et certifiés pour travailler dans plus d'un État membre.

(4) Une étude réalisée en 2002 par la Commission a relevé une grande diversité des législations des États membres 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 dans la Communauté, il convient donc d'arrêter des règles communautaires pour la certification des conducteurs de trains.

(5) Ces règles communautaires devraient contribuer également à la réalisation des politiques communautaires relatives à la libre circulation des travailleurs, la liberté d'établissement et la libre prestation des services dans le cadre de la politique commune des transports, tout en évitant toute distorsion de concurrence.

(6) Ces dispositions communes devraient surtout avoir pour objet de faciliter la mobilité des conducteurs de trains non seulement d'un État membre à l'autre, mais aussi d'une entreprise ferroviaire à l'autre et, d'une manière générale, la reconnaissance des licences et des attestations complémentaires harmonisées par tous les acteurs du secteur ferroviaire. À cet effet, il est nécessaire d'établir des exigences minimales auxquelles le candidat devrait satisfaire pour obtenir la licence ou l'attestation complémentaire harmonisée.

(7) La présente directive fait suite, en s'en inspirant très largement, à l'accord paritaire historique conclu entre la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) et la Communauté européenne du rail (CER) sur certains aspects des conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière ([2]).

(8) Même si un État membre exclut du champ d'application de la présente directive les conducteurs opérant exclusivement sur certaines catégories de systèmes, de réseaux ou d'infrastructures ferroviaires, cela ne devrait limiter en aucune manière son obligation de respecter la validité des licences sur l'ensemble du territoire de l'Union européenne ou des attestations complémentaires harmonisées sur l'infrastructure concernée.

([1]) JO L 237 du 24.8.1991, p. 25. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2006/103/CE (JO L 363 du 20.12.2006, p. 344).

([2]) JO L 195 du 27.7.2005, p. 18.

▼B

(9) Les exigences à prévoir devraient concerner au moins l'âge minimal requis pour la conduite d'un train, l'aptitude physique du candidat et son aptitude psychologique sur le plan professionnel, 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 et de la langue utilisée sur celles-ci.

(10) Afin d'en améliorer le rapport coût-efficacité, la formation que devraient suivre les conducteurs de train pour obtenir l'attestation complémentaire harmonisée devrait mettre l'accent, dans la mesure où cela est possible et souhaitable du point de vue de la sécurité, sur les services spécifiques à assurer par le conducteur, par exemple, les manœuvres, les services de maintenance et les services de transport de passagers ou de marchandises. Lors de l'évaluation de la mise en œuvre de la présente directive, l'Agence ferroviaire européenne (ci-après dénommée «Agence») devrait déterminer s'il y a lieu de modifier les exigences de formation indiquées à l'annexe afin de mieux refléter la nouvelle structure émergente du marché.

(11) Les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure qui délivrent les attestations complémentaires harmonisées peuvent assurer eux-mêmes des formations portant sur les connaissances professionnelles générales, les connaissances linguistiques, et les connaissances relatives au matériel roulant et aux infrastructures. Néanmoins, en ce qui concerne les examens, il convient d'éviter tout conflit d'intérêts, sans exclure la possibilité que l'examinateur fasse partie de l'entreprise ferroviaire ou de l'entité gestionnaire de l'infrastructure délivrant l'attestation complémentaire harmonisée.

(12) Conformément à l'article 13, paragraphe 4, de la directive 2004/49/CE, les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure sont responsables du niveau de formation des conducteurs qu'ils emploient. Dans ce but, les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure devraient tenir compte de la formation et des compétences déjà acquises par ces conducteurs, et ce conformément à l'article 13, paragraphe 3, de ladite directive. Il importe également de veiller à ce qu'un nombre suffisant de conducteurs soient formés. Dans ce contexte, il est, toutefois, nécessaire de prendre des mesures garantissant que les investissements consentis par une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire de l'infrastructure pour la formation d'un conducteur ne profitent pas indûment à une autre entreprise ferroviaire ou un autre gestionnaire de l'infrastructure, dans le cas où ce conducteur les quitte volontairement pour cette entreprise ferroviaire ou ce gestionnaire de l'infrastructure. Ces mesures peuvent être de toute nature, comme, par exemple, la législation nationale, des conventions collectives de travail, des clauses contractuelles qui lient les conducteurs aux employeurs, ou encore des accords qui règlent les conditions de reprise des conducteurs d'une société par une autre lorsque les conducteurs sont partie prenante à ces accords.

(13) Les compétences ainsi que les conditions de santé et de sécurité du personnel sont en cours de définition dans le cadre des directives relatives à l'interopérabilité, notamment au niveau des STI en matière de gestion du trafic et des opérations de trafic. Il convient d'assurer la cohérence entre les STI et les annexes de

▼B

la présente directive. La Commission y parviendra en modifiant les STI correspondantes ou en les adaptant à la présente directive et à ses annexes en utilisant les procédures prévues par la directive 96/48/CE du Conseil du 23 juillet 1996 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse ([1]) et par la directive 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2001 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire conventionnel ([2]).

(14) Afin d'accroître la liberté de circulation des travailleurs et la sécurité sur le système ferroviaire de la Communauté, il convient de prêter une attention particulière aux autres personnels de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité dans les locomotives et les trains. Par conséquent, les États membres devraient veiller à ce que les autres personnels de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité satisfassent aux exigences minimales indiquées dans les STI en matière de gestion du trafic et des opérations de trafic. En tenant compte des plans nationaux de mise en œuvre que les États membres doivent notifier dans le cadre de la mise en œuvre de ces STI, l'Agence devrait déterminer les options possibles pour la certification des autres personnels de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité et évaluer l'impact de ces différentes options. Sur la base de ce rapport, la Commission devrait présenter, s'il y a lieu, une proposition sur les conditions et les procédures pour la certification des autres personnels de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité dans les locomotives et les trains.

(15) Les exigences applicables aux licences et aux attestations complémentaires harmonisées dans la présente directive devraient porter exclusivement sur les conditions légales habilitant le conducteur à conduire un train. L'ensemble des autres exigences légales, compatibles avec le droit communautaire et appliquées de manière non discriminatoire, qui portent sur les entreprises ferroviaires, les gestionnaires de l'infrastructure, l'infrastructure et le matériel roulant, devrait aussi être respecté pour qu'un conducteur soit autorisé à conduire un train sur une infrastructure déterminée.

(16) La présente directive devrait être sans préjudice de la mise en œuvre 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 données ([3]), et du règlement (CE) n° 45/2001 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2000 relatif à la protection des 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 données ([4]).

([1]) JO L 235 du 17.9.1996, p. 6. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2007/32/CE de la Commission (JO L 141 du 2.6.2007, p. 63).
([2]) JO L 110 du 20.4.2001, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2007/32/CE de la Commission.
([3]) JO L 281 du 23.11.1995, p. 31. Directive modifiée par le règlement (CE) n° 1882/2003 (JO L 284 du 31.10.2003, p. 1).
([4]) JO L 8 du 12.1.2001, p. 1.

▼B

(17) Pour garantir l'uniformité et la transparence requises, il convient que la Communauté définisse un modèle unique de certification, reconnu mutuellement par les États membres, attestant le respect, par les conducteurs de train, de certaines exigences minimales ainsi que leurs qualifications professionnelles et connaissances linguistiques, en laissant la responsabilité, d'une part, aux autorités compétentes des États membres de la délivrance de la licence et, d'autre part, aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires de l'infrastructure de la délivrance des attestations complémentaires harmonisées.

(18) L'Agence devrait examiner également l'utilisation d'une carte à puce au lieu de la licence et des attestations complémentaires harmonisées. Une telle carte à puce aurait l'avantage de combiner ces deux éléments en un et de pouvoir en même temps être utilisée dans le cadre d'autres applications soit dans le domaine de la sécurité, soit dans le domaine de la gestion des conducteurs.

(19) L'ensemble des informations contenues dans les licences, les attestations complémentaires harmonisées et les registres de licences et d'attestations complémentaires harmonisées devrait être exploité par les autorités de sécurité pour faciliter l'évaluation de la certification du personnel prévue aux articles 10 et 11 de la directive 2004/49/CE et accélérer la délivrance des certificats de sécurité prévus auxdits articles.

(20) L'emploi de conducteurs de train certifiés conformément à la présente directive ne devrait pas dispenser les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure de l'obligation de mettre en place un système de suivi et de contrôle interne des compétences et des comportements de leurs conducteurs de train en application de l'article 9 et de l'annexe III de la directive 2004/49/CE, et devrait faire partie de ce système. L'attestation complémentaire harmonisée ne devrait décharger ni les entreprises ferroviaires ni les gestionnaires de l'infrastructure de leur responsabilité en matière de sécurité et, en particulier, de formation de leur personnel.

(21) Certaines sociétés fournissent les services de conducteurs de train à des entreprises ferroviaires et à des gestionnaires de l'infrastructure. Dans ces cas, c'est à l'entreprise ferroviaire ou au gestionnaire de l'infrastructure recourant aux services du conducteur qu'il devrait appartenir de s'assurer que celui-ci est en possession d'une licence et des attestations requises conformément à la présente directive.

(22) Pour assurer la continuité du bon fonctionnement des transports ferroviaires, les conducteurs de train qui exerçaient déjà ce métier avant l'entrée en vigueur de la présente directive devraient pouvoir conserver leurs droits acquis pendant une période transitoire.

▼B

(23) Il convient d'éviter toute charge administrative et financière inutile au moment de remplacer, par des attestations complémentaires harmonisées et des licences conformes à la présente directive, les autorisations de conduite délivrées aux conducteurs avant l'entrée en application des dispositions pertinentes de la présente directive. Par conséquent, les droits de conduire délivrés antérieurement à un conducteur devraient être maintenus, dans la mesure du possible. Les qualifications et l'expérience de chaque conducteur, ou groupe de conducteurs, devraient être prises en compte par les entités de délivrance lorsqu'il y a lieu de remplacer ces autorisations. L'entité de délivrance devrait décider, sur la base des qualifications et/ou de l'expérience, si un conducteur ou un groupe de conducteurs doit se soumettre à un examen et/ou une formation supplémentaire avant de pouvoir recevoir les licences de substitution et attestations complémentaires harmonisées. L'entité de délivrance devrait donc pouvoir décider que les qualifications et/ou l'expérience sont suffisantes pour la délivrance des licences et attestations complémentaires harmonisées requises, sans qu'aucun examen ou formation supplémentaire ne soit nécessaire.

(24) Il convient également d'éviter toute charge administrative et financière inutile lorsque les conducteurs de train changent d'employeur. L'entreprise ferroviaire qui emploie un conducteur devrait tenir compte des compétences acquises précédemment et éviter, dans toute la mesure du possible, d'imposer des examens et formations supplémentaires.

(25) Le droit de conduire que les conducteurs ont obtenu avant l'entrée en application de la présente directive ne devrait faire l'objet d'aucun droit à une 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 2005/36/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles ([1]), qui continue de s'appliquer jusqu'à la fin de la période transitoire.

(26) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires à la mise en œuvre 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 Commission ([2]).

(27) Il convient en particulier d'habiliter la Commission à arrêter les conditions et critères nécessaires pour mettre en œuvre la présente directive. Ces mesures ayant une portée générale et ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels de la présente directive ou de la compléter par l'ajout de nouveaux éléments non essentiels, elles doivent être arrêtées selon la procédure de réglementation avec contrôle prévue à l'article 5 *bis* de la décision 1999/468/CE.

([1]) JO L 255 du 30.9.2005, p. 22. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2006/100/CE du Conseil (JO L 363 du 20.12.2006, p. 141).

([2]) JO L 184 du 17.7.1999, p. 23. Décision modifiée par la décision 2006/512/CE (JO L 200 du 22.7.2006, p. 11).

▼B

(28) Lorsque, pour des raisons d'urgence impérieuses, les délais normalement applicables dans le cadre de la procédure de réglementation avec contrôle ne peuvent pas être respectés, la Commission doit pouvoir appliquer la procédure d'urgence prévue à l'article 5 *bis*, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE pour l'adoption de critères communautaires de choix des examinateurs et des examens prévus par la présente directive, et pour l'adaptation des annexes de la présente directive au progrès scientifique et technique, prévue par celle-ci.

(29) Conformément au point 34 de l'accord institutionnel «Mieux légiférer» [1], les États membres sont encouragés à établir, pour eux-mêmes et dans l'intérêt de la Communauté, leurs propres tableaux, qui illustrent, dans la mesure du possible, la concordance entre la présente directive et les mesures de transposition, et à les rendre publics.

(30) Les États membres devraient prévoir des contrôles concernant le respect de la présente directive ainsi que des mesures appropriées en cas de non-respect d'une disposition de celle-ci par un conducteur.

(31) Les États membres devraient prévoir les sanctions appropriées pour les infractions aux dispositions nationales de mise en œuvre de la présente directive.

(32) Étant donné que l'objectif de la présente directive, à savoir la mise en place d'un cadre réglementaire commun en matière de certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains pour le transport de passagers et de marchandises, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres et peut donc, en raison des dimensions ou effets de la présente directive, être mieux réalisé au niveau communautaire, 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 présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.

(33) Il pourrait s'avérer opportun, pour des raisons de rapport coût-efficacité, d'exempter, pour une durée limitée, les conducteurs de train opérant exclusivement sur le territoire d'un seul État membre de l'application des dispositions de la présente directive relatives à l'obligation faite à ces conducteurs d'être titulaires d'une licence et d'attestations complémentaires harmonisées conformes à la présente directive. Les conditions régissant ces exemptions devraient être clairement précisées.

(34) Si un État membre n'a pas de système ferroviaire et n'envisage pas d'en avoir dans l'immédiat, l'obligation qui lui serait faite de transposer et de mettre en œuvre la présente directive aurait un caractère disproportionné et inutile. Par conséquent, cet État membre devrait être exempté, tant qu'il ne dispose pas d'un système ferroviaire, de l'obligation de transposer et de mettre en œuvre la présente directive,

[1] JO C 321 du 31.12.2003, p. 1.

▼B

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

CHAPITRE I

OBJECTIF, CHAMP D'APPLICATION ET DÉFINITIONS

Article premier

Objectif

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.

Article 2

Champ d'application

1. La présente directive s'applique aux conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans 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.

2. Les États membres n'empêchent pas, sur la base des dispositions nationales applicables aux autres agents se trouvant à bord des trains de marchandises, les trains de marchandises de traverser les frontières ou d'assurer un transport national sur leur territoire.

3. Sans préjudice de l'article 7, les États membres peuvent exclure des mesures qu'ils arrêtent en vue de la mise en œuvre de la présente directive les conducteurs de train opérant exclusivement sur:

a) les métros, les tramways et les autres systèmes ferroviaires légers;

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 locaux, urbains ou suburbains de transport de passagers et de marchandises;

c) les infrastructures ferroviaires privées destinées à être utilisées exclusivement par leurs propriétaires pour leurs propres opérations de transport de marchandises;

d) les sections de voies qui sont temporairement fermées à la circulation normale pour cause d'entretien, de renouvellement ou de réaménagement du système ferroviaire.

▼B

Article 3

Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

a) «autorité compétente»: l'autorité de sécurité visée à l'article 16 de la directive 2004/49/CE;

b) «conducteur de train»: une personne apte et autorisée à conduire de façon autonome, responsable et sûre des trains, y compris les locomotives, les locomotives de manœuvre, les trains de travaux, les véhicules ferroviaires d'entretien ou les trains destinés au transport ferroviaire de passagers ou de marchandises;

c) «autres personnels de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité»: les personnels embarqués dans le train qui ne sont pas des conducteurs de train, mais qui contribuent à la sécurité du train et à celle des passagers et marchandises transportés;

d) «système ferroviaire»: le système constitué par les infrastructures ferroviaires, comprenant les lignes et les installations fixes du système ferroviaire, et le matériel roulant de toutes catégorie et origine parcourant ces infrastructures, tel que défini dans les directives 96/48/CE et 2001/16/CE;

e) «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, ainsi que, éventuellement, de la gestion des systèmes de régulation et de sécurité de l'infrastructure. Les fonctions du gestionnaire de l'infrastructure sur un réseau ou une partie de réseau peuvent être attribuées à des entités ou des entreprises différentes;

f) «entreprise ferroviaire»: une entreprise ferroviaire au sens de la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire ([1]), et toute autre 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. Ces termes englobent également les entreprises qui fournissent uniquement la traction;

g) «spécifications techniques d'interopérabilité» ou «STI»: les spécifications dont chaque sous-système ou partie de sous-système fait l'objet en vue de satisfaire aux exigences essentielles et d'assurer l'interopérabilité des systèmes ferroviaires transeuropéens à grande vitesse et conventionnel, tels qu'ils sont définis dans les directives 96/48/CE et 2001/16/CE;

([1]) JO L 75 du 15.3.2001, p. 29. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2004/49/CE.

▼B

h) «Agence»: l'Agence ferroviaire européenne instituée par le règlement (CE) n° 881/2004 du Parlement européen et du Conseil ([1]) du 29 avril 2004;

i) «certificat de sécurité»: le certificat délivré à une entreprise ferroviaire par une autorité compétente, conformément à l'article 10 de la directive 2004/49/CE;

j) «attestation»: l'attestation complémentaire harmonisée précisant les infrastructures sur lesquelles le titulaire est autorisé à conduire ainsi que le matériel roulant que le titulaire est autorisé à conduire;

k) «agrément de sécurité»: l'agrément délivré à un gestionnaire de l'infrastructure par une autorité compétente, conformément à l'article 11 de la directive 2004/49/CE;

l) «centre de formation»: une entité accréditée ou reconnue par l'autorité compétente pour donner des cours de formation.

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 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 générales. La licence indique l'identité du conducteur, l'autorité de délivrance ainsi que la durée de sa validité. La licence est conforme aux prescriptions de l'annexe I, jusqu'à ce que le modèle communautaire de certification soit adopté conformément au paragraphe 4;

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. Chaque attestation est conforme aux prescriptions de l'annexe I.

2. Toutefois, l'obligation de posséder une attestation pour une partie spécifique de l'infrastructure ne s'applique pas dans les cas exceptionnels énumérés ci-après, dès lors qu'un autre conducteur de train possédant une attestation valide pour l'infrastructure concernée se tient aux côtés du conducteur durant la conduite:

a) lorsque la perturbation du service ferroviaire impose de dévier des trains ou d'entretenir les voies, tel que spécifié par le gestionnaire de l'infrastructure;

([1]) JO L 164 du 30.4.2004, p. 1, rectifié au JO L 220 du 21.6.2004, p. 3.

▼B

b) pour des services exceptionnels uniques pour lesquels des trains anciens sont utilisés;

c) pour des services exceptionnels uniques de transport de marchandises, moyennant l'accord du gestionnaire de l'infrastructure;

d) pour la livraison ou la démonstration d'un nouveau train ou d'une nouvelle locomotive;

e) aux fins de formation et d'examen des conducteurs.

La décision de recourir à cette possibilité incombe à l'entreprise ferroviaire et ne peut pas être imposée par le gestionnaire de l'infrastructure concerné ou par l'autorité compétente.

Chaque fois qu'il est fait appel à un conducteur supplémentaire comme prévu ci-dessus, le gestionnaire de l'infrastructure en est informé au préalable.

3. L'attestation autorise la conduite dans une ou plusieurs catégories parmi les suivantes:

a) catégorie A: locomotives de manœuvre, trains de travaux, véhicules ferroviaires d'entretien et toutes autres locomotives utilisées pour effectuer des manœuvres;

b) catégorie B: transport de personnes et/ou de marchandises.

Une attestation peut contenir une autorisation pour toutes les catégories, couvrant tous les codes visés au paragraphe 4.

4. Au plus tard le 4 décembre 2008, la Commission adopte, sur la base d'un projet préparé par l'Agence, un modèle communautaire pour la licence, l'attestation et la copie certifiée conforme de l'attestation, et en détermine aussi les caractéristiques physiques, en tenant compte des mesures de lutte contre la contrefaçon. Ces mesures visant à modifier les éléments non essentiels de la présente directive en la complétant sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 32, paragraphe 3.

Au plus tard le 4 décembre 2008, la Commission arrête les mesures visant à modifier les éléments non essentiels de la présente directive en la complétant, et concernant les codes communautaires pour les différents types des catégories A et B visés au paragraphe 3 du présent article, en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle prévue à l'article 32, paragraphe 3, et sur la base d'une recommandation de l'Agence.

Article 5

Mesures antifraudes

Les autorités compétentes et les entités de délivrance prennent toutes les dispositions nécessaires pour éviter les risques de falsification des licences et attestations et d'altération du contenu des registres prévus à l'article 22.

▼B

Article 6

Propriété, langue et entités de délivrance

1. Une licence appartient à son titulaire et est délivrée par l'autorité compétente définie à l'article 3, point a). Lorsque l'autorité compétente ou son agent délivre une licence établie dans une langue nationale qui n'est pas une langue communautaire, elle établit une version bilingue de la licence en utilisant l'une des langues communautaires.

2. Une attestation est délivrée par l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure qui emploie le conducteur ou qui a passé un contrat avec lui. L'attestation appartient à l'entreprise ou au gestionnaire qui la délivre. Néanmoins, conformément à l'article 13, paragraphe 3, de la directive 2004/49/CE, les conducteurs peuvent en obtenir une copie certifiée conforme. Lorsqu'une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire de l'infrastructure délivre une attestation établie dans une langue nationale qui n'est pas une langue communautaire, ils établissent une version bilingue de l'attestation en utilisant l'une des langues communautaires.

Article 7

Validité territoriale

1. La licence est valide sur l'ensemble du territoire de la Communauté.

2. L'attestation n'est valide que pour les infrastructures et le matériel roulant qui y sont indiqués.

Article 8

Reconnaissance de documents de certification de conducteurs de train de pays tiers

Les documents de certification de conducteurs de train d'un pays tiers opérant exclusivement sur les sections frontalières du système ferroviaire d'un État membre peuvent faire l'objet d'une reconnaissance de la part de cet État membre conformément aux accords bilatéraux conclus avec le pays tiers en question.

CHAPITRE III

CONDITIONS D'OBTENTION DE LA LICENCE ET DE L'ATTESTATION

Article 9

Exigences minimales

1. Pour obtenir une licence, le candidat doit satisfaire aux exigences minimales prévues aux articles 10 et 11. Pour obtenir une attestation et afin que celle-ci demeure valide, le candidat doit être en possession d'une licence et satisfaire aux exigences minimales prévues aux articles 12 et 13.

2. Un État membre peut appliquer des conditions plus strictes à la délivrance de licences sur son propre territoire. Toutefois, il est tenu de reconnaître les licences délivrées par les autres États membres conformément à l'article 7.

▼B

Section I

Licence

Article 10

Âge minimal

Les États membres fixent l'âge minimal des candidats à une licence, qui doit être de vingt ans au moins. Toutefois, un État membre peut délivrer une licence à un candidat dès que celui-ci a atteint l'âge de dix-huit ans, la validité d'une telle licence étant alors limitée au territoire de l'État membre qui la délivre.

Article 11

Exigences de base

1. Le candidat doit avoir suivi avec succès au moins neuf ans d'enseignement primaire et secondaire et avoir mené à bien une formation de base équivalente au niveau 3 visé dans la décision 85/368/CEE du Conseil 16 juillet 1985 concernant la correspondance des qualifications de formation professionnelle entre États membres des Communautés européennes ([1]).

2. Le candidat confirme son aptitude physique en réussissant un examen médical réalisé ou supervisé, selon la décision de l'État membre, par un médecin accrédité ou reconnu conformément à l'article 20. Cet examen porte au moins sur les critères indiqués à l'annexe II, points 1.1, 1.2, 1.3 et 2.1.

3. Le candidat justifie de son aptitude psychologique sur le plan professionnel en réussissant un examen réalisé ou supervisé, selon la décision de l'État membre, par un psychologue ou un médecin accrédité ou reconnu conformément à l'article 20. Cet examen porte au moins sur les critères indiqués à l'annexe II, point 2.2.

4. Le candidat doit avoir justifié de ses connaissances professionnelles générales en réussissant un examen portant au moins sur les matières générales indiquées à l'annexe IV.

Section II

Attestation

Article 12

Connaissances linguistiques

Le critère lié aux connaissances linguistiques indiqué à l'annexe VI doit être rempli pour l'infrastructure pour laquelle l'attestation est demandée.

Article 13

Qualifications professionnelles

1. Le candidat doit avoir réussi un examen sur ses connaissances et ses compétences professionnelles relatives au matériel roulant pour lequel l'attestation est demandée. Cet examen porte au moins sur les matières générales indiquées à l'annexe V.

([1]) JO L 199 du 31.7.1985, p. 56.

▼B

2. Le candidat doit avoir réussi un examen sur ses connaissances et ses compétences professionnelles relatives aux infrastructures pour lesquelles l'attestation est demandée. Cet examen porte au moins sur les matières générales indiquées à l'annexe VI. Le cas échéant, l'examen porte également sur les connaissances linguistiques, conformément à l'annexe VI, point 8.

3. L'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure dispense au candidat une formation en ce qui concerne son système de gestion de la sécurité prévu par la directive 2004/49/CE.

CHAPITRE IV

PROCÉDURE D'OBTENTION DE LA LICENCE ET DE L'ATTESTATION

Article 14

Obtention de la licence

1. L'autorité compétente publie la procédure à suivre pour l'obtention d'une licence.

2. Toute demande de licence est introduite auprès de l'autorité compétente par le candidat conducteur ou par une entité agissant en son nom.

3. Les demandes adressées à l'autorité compétente peuvent concerner la délivrance d'une nouvelle licence, une mise à jour des données figurant sur la licence, un renouvellement ou l'obtention d'un duplicata.

4. L'autorité compétente délivre la licence le plus rapidement possible et au plus tard un mois après avoir reçu tous les documents nécessaires.

5. Une licence est valide pour une durée de dix ans, sous réserve de l'article 16, paragraphe 1.

6. Une licence est délivrée en un seul exemplaire et il est interdit de la dupliquer. Seule l'autorité compétente est autorisée à dupliquer une licence en réponse à une demande de duplicata.

Article 15

Obtention de l'attestation

Chaque entreprise ferroviaire et chaque gestionnaire de l'infrastructure établit ses propres procédures pour la délivrance et la mise à jour des attestations conformément à la présente directive et les intègre dans son système de gestion de la sécurité, ainsi que les procédures de recours permettant aux conducteurs de demander la révision d'une décision relative à la délivrance, à la mise à jour, à la suspension ou au retrait d'une attestation.

En cas de désaccord, les parties peuvent en appeler à l'autorité compétente ou à tout organe de recours indépendant.

▼B

Les entreprises ferroviaires ou les gestionnaires de l'infrastructure mettent à jour l'attestation sans délai, chaque fois que le titulaire de l'attestation a obtenu de nouvelles autorisations relatives au matériel roulant ou aux infrastructures.

Article 16

Vérifications périodiques

1. Afin qu'une licence demeure valide, son titulaire se soumet à des examens et/ou contrôles périodiques portant sur les exigences énoncées à l'article 11, paragraphes 2 et 3. Pour ce qui concerne les exigences médicales, la fréquence minimale est respectée conformément aux dispositions de l'annexe II, point 3.1. Les contrôles médicaux sont réalisés ou supervisés par un médecin accrédité ou reconnu conformément à l'article 20. Pour ce qui concerne les connaissances professionnelles générales, les dispositions de l'article 23, paragraphe 8, sont applicables.

Lors du renouvellement d'une licence, l'autorité compétente vérifie dans le registre prévu à l'article 22, paragraphe 1, point a), que le conducteur remplit les conditions visées au premier alinéa du présent paragraphe.

2. Afin qu'une attestation demeure valide, son titulaire se soumet à des examens et/ou contrôles périodiques portant sur les exigences énoncées aux articles 12 et 13. L'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure qui emploie le conducteur ou qui a passé un contrat avec lui fixe la fréquence de ces examens et/ou contrôles en fonction de son propre système de gestion de la sécurité, en respectant les périodicités minimales indiquées à l'annexe VII.

Pour chacune de ces vérifications, l'entité de délivrance confirme, par une mention sur ladite attestation et dans le registre prévu à l'article 22, paragraphe 2, point a), que le conducteur satisfait aux exigences visées au premier alinéa du présent paragraphe.

3. Si l'intéressé manque à une vérification périodique ou y obtient un résultat négatif, la procédure prévue à l'article 18 s'applique.

Article 17

Cessation d'emploi

Lorsqu'un conducteur cesse de travailler pour une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire de l'infrastructure, celui-ci ou celle-ci en informe sans délai l'autorité compétente.

La licence demeure valide tant que les conditions prévues à l'article 16, paragraphe 1, sont remplies.

Une attestation perd sa validité lorsque son titulaire cesse d'être employé en cette qualité. Toutefois, le titulaire reçoit une copie certifiée conforme de l'attestation et de tous les documents prouvant sa formation, ses qualifications, son expérience et ses compétences professionnelles. En délivrant une attestation au conducteur, une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire de l'infrastructure tient compte de tous ces documents.

▼B

Article 18

Suivi des conducteurs par les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure

1. Les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure sont tenus de s'assurer et de vérifier que les licences et les attestations des conducteurs qu'ils emploient ou avec lesquels ils ont passé un contrat sont valides.

Ils mettent en place un système de suivi de leurs conducteurs. Si les résultats de ce suivi mettent en question les compétences requises d'un conducteur pour exercer son emploi et le maintien de sa licence ou de son attestation, l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure prend immédiatement les mesures nécessaires.

2. Lorsqu'un conducteur considère que son état de santé remet en cause son aptitude à exercer son emploi, il en informe immédiatement l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure, selon le cas.

Dès qu'une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire de l'infrastructure constate ou est informé par un médecin que l'état de santé d'un conducteur s'est détérioré de telle manière que son aptitude à exercer son emploi est mise en cause, il prend immédiatement les mesures nécessaires, y compris l'examen décrit à l'annexe II, point 3.1, et, si nécessaire, le retrait de l'attestation ainsi que la mise à jour du registre prévu à l'article 22, paragraphe 2. En outre, il veille à ce qu'à aucun moment durant son service, le conducteur ne soit sous l'influence d'une substance susceptible d'affecter sa concentration, sa vigilance ou son comportement. L'autorité compétente est informée, sans délai, de tout cas d'incapacité de travail dont la durée est supérieure à trois mois.

CHAPITRE V

TÂCHES ET DÉCISIONS DE L'AUTORITÉ COMPÉTENTE

Article 19

Tâches de l'autorité compétente

1. L'autorité compétente accomplit les tâches suivantes de manière transparente et non discriminatoire:

a) délivrer et mettre à jour les licences, et en fournir des duplicatas, conformément aux articles 6 et 14;

b) assurer des examens et/ou contrôles périodiques, conformément à l'article 16, paragraphe 1;

c) suspendre et retirer les licences, et communiquer à l'entité de délivrance les demandes motivées de suspension des attestations, conformément à l'article 29;

d) pour autant que l'État membre l'ait désignée à cette fin, reconnaître les personnes ou organismes conformément aux articles 23 et 25;

▼B

e) veiller à la publication et à la mise à jour d'un registre de personnes et d'organismes accrédités ou reconnus conformément à l'article 20;

f) tenir et mettre à jour un registre de licences conformément à l'article 16, paragraphe 1, et à l'article 22, paragraphe 1;

g) contrôler le processus de certification des conducteurs conformément à l'article 26;

h) effectuer les contrôles prévus à l'article 29;

i) établir les critères nationaux applicables aux examinateurs conformément à l'article 25, paragraphe 5.

L'autorité compétente répond rapidement aux demandes d'information et présente, sans délai, toute demande d'information complémentaire dans le cadre de la préparation des licences.

2. L'autorité compétente ne délègue pas à des tiers les tâches visées au paragraphe 1, points c), g) et i).

3. Toute délégation de tâches est effectuée de manière transparente et non discriminatoire, et ne saurait donner lieu à un conflit d'intérêts.

4. Lorsqu'une autorité compétente délègue ou sous-traite les tâches visées au paragraphe 1, points a) ou b), à une entreprise ferroviaire, au moins l'une des conditions suivantes doit être remplie:

a) l'entreprise ferroviaire ne délivre des licences qu'à ses propres conducteurs;

b) sur le territoire concerné, l'entreprise ferroviaire ne jouit de l'exclusivité pour aucune des tâches qui lui sont déléguées ou sous-traitées.

5. Lorsqu'une autorité compétente délègue ou sous-traite des tâches, le mandataire habilité ou le contractant est tenu de respecter, dans le cadre de l'exécution de ces tâches, les obligations imposées aux autorités compétentes par la présente directive.

6. Lorsqu'une autorité compétente délègue ou sous-traite des tâches, elle met en place un système afin de contrôler la façon dont ces tâches ont été accomplies et elle s'assure que les conditions énoncées aux paragraphes 2, 4 et 5 sont remplies.

Article 20

Accréditation et reconnaissance

1. Les personnes ou organismes accrédités en vertu de la présente directive sont accrédités par un organisme d'accréditation désigné par l'État membre concerné. Le processus d'accréditation se fonde sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité, telles les normes européennes pertinentes de la série EN 45 000, ainsi que sur l'évaluation d'un dossier présenté par le candidat qui atteste dûment de ses compétences dans le domaine concerné.

▼B

2. À défaut de l'accréditation visée au paragraphe 1, un État membre peut prévoir que les personnes ou organismes reconnus en vertu de la présente directive soient reconnus par l'autorité compétente ou un organisme désigné par l'État membre concerné. Le processus de reconnaissance se fonde sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité. Toutefois, lorsqu'une compétence recherchée est extrêmement rare, il peut être dérogé à cette règle après avis favorable de la Commission en conformité avec la procédure de réglementation visée à l'article 32, paragraphe 2.

Le critère d'indépendance ne s'applique pas aux tâches de formation visées à l'article 23, paragraphes 5 et 6.

3. L'autorité compétente veille à la publication et à la mise à jour du registre des personnes et organismes qui ont été accrédités ou reconnus en vertu de la présente directive.

Article 21

Décisions de l'autorité compétente

1. L'autorité compétente motive ses décisions.

2. L'autorité compétente veille à ce que soit instaurée une procédure de recours administratif permettant à l'employeur et au conducteur de demander la révision d'une décision afférente à toute demande au titre de la présente directive.

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

Article 22

Registres et échange d'informations

1. Les autorités compétentes sont tenues de:

a) tenir un registre de toutes les licences délivrées, mises à jour, renouvelées, modifiées, expirées, suspendues, retirées ou déclarées perdues, volées ou détruites. Ce registre contient les données de chaque licence indiquées à l'annexe I, point 4, lesquelles doivent être accessibles au moyen du numéro national attribué à chaque conducteur. Il est mis à jour régulièrement;

b) fournir, sur demande motivée, des renseignements sur l'état de telles licences aux autorités compétentes des autres États membres, à l'Agence ou à tout employeur de conducteurs.

2. Chaque entreprise ferroviaire et chaque gestionnaire de l'infrastructure est 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. Ce registre contient les données de chaque attestation prescrites à l'annexe I, point 4, ainsi que les données relatives aux vérifications périodiques prévues à l'article 16. Il est mis à jour régulièrement;

▼B

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.

3. Le conducteur de train peut accéder aux données le concernant, qui sont stockées dans le registre des autorités compétentes et dans celui des entreprises ferroviaires, et il peut, à sa demande, en obtenir copie.

4. Les autorités compétentes coopèrent avec l'Agence en vue d'assurer l'interopérabilité des registres prévus aux paragraphes 1 et 2.

À cet effet, la Commission adopte, 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, tels que les données à enregistrer, leur format et le protocole d'échange de données, les droits d'accès, la durée de conservation des données et les procédures à suivre en cas de faillite. Ces mesures visant à modifier les éléments non essentiels de la présente directive en la complétant sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 32, paragraphe 3.

5. Les autorités compétentes, les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires veillent à ce que les registres prévus aux paragraphes 1 et 2, et les modes d'exploitation de ces registres soient conformes à la directive 95/46/CE.

6. L'Agence veille à ce que le système établi au paragraphe 2, points a) et b), soit conforme au règlement (CE) n° 45/2001.

CHAPITRE VI

FORMATION ET EXAMEN DES CONDUCTEURS

Article 23

Formation

1. La formation des conducteurs comprend un volet relatif à la licence, qui porte sur les connaissances professionnelles générales décrites à l'annexe IV, et un volet relatif à l'attestation, qui porte sur les connaissances professionnelles spécifiques décrites aux annexes V et VI.

▼B

2. La méthode de formation respecte les critères énoncés à l'annexe III.

3. Les objectifs de formation détaillés sont définis à l'annexe IV pour la licence, et aux annexes V et VI pour l'attestation. Ces objectifs peuvent être complétés:

a) par les STI pertinentes adoptées conformément à la directive 96/48/CE ou 2001/16/CE. Dans ce cas, la Commission veille à assurer la cohérence entre les STI et les annexes IV, V et VI, ou

b) par les critères proposés par l'Agence conformément à l'article 17 du règlement (CE) n° 881/2004. Ces critères visant à modifier les éléments non essentiels de la présente directive en la complétant sont arrêtés en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 32, paragraphe 3.

4. Conformément à l'article 13 de la directive 2004/49/CE, les États membres veillent à ce que les candidats conducteurs aient un accès équitable et non discriminatoire à la formation nécessaire pour satisfaire aux conditions d'obtention de la licence et de l'attestation.

5. Les tâches de formation liées aux connaissances professionnelles générales prévues à l'article 11, paragraphe 4, aux connaissances linguistiques prévues à l'article 12 et aux compétences professionnelles relatives au matériel roulant prévues à l'article 13, paragraphe 1, sont accomplies par des personnes ou des organismes accrédités ou reconnus conformément à l'article 20.

6. Les tâches de formation liées à la connaissance des infrastructures prévues à l'article 13, paragraphe 2, y compris les itinéraires et les règles et procédures d'exploitation, sont accomplies par des personnes ou des organismes accrédités ou reconnus par l'État membre dans lequel l'infrastructure est située.

7. En ce qui concerne la licence, le système général de reconnaissance des qualifications professionnelles établi par la directive 2005/36/CE continue de s'appliquer à la reconnaissance des qualifications professionnelles des conducteurs ressortissants d'un État membre qui ont obtenu leur attestation de formation dans un pays tiers.

8. Un système de formation continue est mis en place pour faire en sorte que les compétences du personnel soient maintenues, conformément à l'annexe III, point 2 e), de la directive 2004/49/CE.

Article 24

Coût de formation

1. Les États membres veillent à ce que les mesures nécessaires soient prises afin d'éviter que les investissements consentis par une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire de l'infrastructure pour la formation d'un conducteur ne profitent indûment à une autre entreprise ferroviaire ou à un autre gestionnaire de l'infrastructure, au cas où ce conducteur les quitterait volontairement pour cette entreprise ferroviaire ou pour ce gestionnaire de l'infrastructure.

▼B

2. La mise en œuvre du présent article fait l'objet d'une attention particulière dans le cadre du rapport prévu à l'article 33, et notamment en ce qui concerne le point f) dudit article.

Article 25

Examens

1. Les examens destinés à vérifier les qualifications requises et les examinateurs chargés de cette tâche sont 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 l'article 14, paragraphe 1;

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 l'article 15.

2. Les examens visés au paragraphe 1 sont supervisés par des examinateurs compétents, accrédités ou reconnus conformément à l'article 20, et ils sont organisés de façon à garantir l'absence de tout conflit d'intérêts.

3. L'évaluation de la connaissance de l'infrastructure, y compris les itinéraires et les règles d'exploitation, est confiée à des personnes ou des organismes accrédités ou reconnus par l'État membre dans lequel l'infrastructure est située.

4. Les examens visés au paragraphe 1 sont organisés de façon à garantir l'absence de tout conflit d'intérêts, sans préjudice de la possibilité que l'examinateur puisse faire partie de l'entreprise ferroviaire ou du gestionnaire de l'infrastructure délivrant l'attestation.

5. Le choix des examinateurs et des examens peut être soumis à des critères communautaires établis sur la base d'un projet élaboré par l'Agence. Ces mesures visant à modifier les éléments non essentiels de la présente directive en la complétant sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 32, paragraphe 3. Pour des raisons d'urgence impérieuse, la Commission peut avoir recours à la procédure d'urgence visée à l'article 32, paragraphe 4.

En l'absence de tels critères communautaires, les autorités compétentes établissent des critères nationaux.

6. Des examens théoriques et pratiques sont organisés à la fin de la formation. L'aptitude à la conduite est évaluée lors de tests de conduite effectués sur le réseau. Des simulateurs peuvent être utilisés pour tester l'application des règles d'exploitation et la prestation du conducteur dans des situations particulièrement difficiles.

▼B

CHAPITRE VII

ÉVALUATION

Article 26

Normes de qualité

Les autorités compétentes s'assurent que toutes les activités de formation, d'évaluation des compétences et de mise à jour des licences et des attestations font l'objet d'un contrôle continu dans le cadre d'un système de normes de qualité. Cela ne s'applique pas aux activités qui sont déjà couvertes par les systèmes de gestion de la sécurité que les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure ont mis en place conformément à la directive 2004/49/CE.

Article 27

Évaluation indépendante

1. Une évaluation indépendante des procédures d'acquisition et d'évaluation des connaissances et des compétences professionnelles, ainsi que du système de délivrance des licences et attestations, est effectuée dans chaque État membre selon une périodicité ne dépassant pas cinq ans. Cela ne s'applique pas aux activités qui sont déjà couvertes par les systèmes de gestion de la sécurité que les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure ont mis en place conformément à la directive 2004/49/CE. L'évaluation est réalisée par des personnes qualifiées qui ne sont pas elles-mêmes associées aux activités en question.

2. Les résultats de ces évaluations indépendantes sont dûment étayés et portés à l'attention des autorités compétentes concernées. Si nécessaire, les États membres prennent les mesures appropriées en vue de remédier à toute carence mise au jour par l'évaluation indépendante.

CHAPITRE VIII

AUTRES PERSONNELS DE BORD

Article 28

Rapport sur les autres personnels de bord

1. L'Agence détermine, dans un rapport à présenter au plus tard le 4 juin 2009 et en tenant compte des STI en matière de gestion du trafic et des opérations de trafic élaborées en vertu des directives 96/48/CE et 2001/16/CE, 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.

2. Sur la base de ce rapport, la Commission présente, au plus tard le 4 juin 2010, un rapport et, le cas échéant, formule une proposition législative de système de certification pour les autres personnels de bord visés au paragraphe 1.

▼B

CHAPITRE IX

CONTRÔLES ET SANCTIONS

Article 29

Contrôles par l'autorité compétente

1. L'autorité compétente peut à tout moment prendre les mesures nécessaires pour vérifier à bord des trains circulant sur le territoire relevant de sa compétence, si les conducteurs de train sont munis des documents délivrés en vertu de la présente directive.

2. Nonobstant la vérification prévue au paragraphe 1, en cas de négligence commise au travail, l'autorité compétente peut vérifier si le conducteur en question répond aux exigences énoncées à l'article 13.

3. L'autorité compétente peut procéder à des enquêtes concernant le respect de la présente directive par les conducteurs, les entreprises ferroviaires, les gestionnaires de l'infrastructure, les examinateurs et les centres de formation exerçant leurs activités sur le territoire relevant de sa compétence.

4. Si l'autorité compétente estime qu'un conducteur ne remplit plus une ou plusieurs conditions requises, elle prend les mesures suivantes:

a) s'il s'agit d'une licence délivrée par l'autorité compétente, l'autorité compétente suspend la licence. La suspension est provisoire ou définitive en fonction de l'importance des problèmes créés pour la sécurité ferroviaire. Elle notifie immédiatement sa décision motivée à l'intéressé ainsi qu'à son employeur, sans préjudice du droit de recours prévu à l'article 21. Elle indique la procédure à suivre pour récupérer la licence;

b) s'il s'agit d'une licence délivrée par une autorité compétente d'un autre État membre, l'autorité compétente adresse à cette autorité une demande motivée visant soit à un contrôle complémentaire, soit à la suspension de la licence. L'autorité auteur de la demande informe la Commission et les autres autorités compétentes de sa demande. L'autorité qui a délivré la licence en question examine la demande dans un délai de quatre semaines et notifie sa décision à l'autre autorité. Elle informe également la Commission et les autres autorités compétentes de sa décision. Chaque autorité compétente a la faculté d'interdire à un conducteur de train d'opérer sur le territoire relevant de sa compétence en attendant la notification de la décision de l'autorité de délivrance;

c) s'il s'agit d'une attestation, l'autorité compétente s'adresse à l'entité de délivrance et demande soit un contrôle complémentaire, soit la suspension de l'attestation. L'entité de délivrance prend les mesures nécessaires et en informe l'autorité compétente dans un délai de quatre semaines. L'autorité compétente peut interdire à un conducteur de train d'opérer sur le territoire relevant de sa compétence en attendant l'information de la part de l'entité de délivrance, et en informe la Commission et les autres autorités compétentes.

▼B

En tout état de cause, si l'autorité compétente juge qu'un conducteur déterminé constitue une menace grave pour la sécurité ferroviaire, elle prend immédiatement les dispositions requises, par exemple demander au gestionnaire de l'infrastructure d'arrêter le train et interdire au conducteur concerné d'opérer sur le territoire relevant de sa compétence aussi longtemps que cela sera nécessaire. Elle informe la Commission et les autres autorités compétentes d'une telle décision.

Dans tous les cas, l'autorité compétente, ou l'organisme désigné à cet effet, met à jour le registre prévu à l'article 22.

5. Si une autorité compétente estime qu'une décision prise par une autorité compétente d'un autre État membre en vertu du paragraphe 4 ne satisfait pas aux critères pertinents, la Commission est saisie de la question et rend son avis dans un délai de trois mois. Si nécessaire, des mesures correctives sont proposées à l'État membre concerné. En cas de désaccord ou de litige, le comité visé à l'article 32, paragraphe 1, est saisi de la question et la Commission prend les mesures nécessaires en conformité avec la procédure de réglementation visée à l'article 32, paragraphe 2. Un État membre peut maintenir l'interdiction prononcée à l'encontre d'un conducteur de conduire sur son territoire conformément au paragraphe 4, jusqu'à ce que la question soit réglée conformément au présent paragraphe.

Article 30

Sanctions

Sans préjudice des autres sanctions ou procédures prévues par la présente directive, les États membres déterminent le régime de sanctions applicable aux violations des dispositions nationales prises en application de la présente directive et prennent toutes les mesures nécessaires pour garantir sa mise en œuvre. Ces sanctions doivent être efficaces, proportionnées, non discriminatoires et dissuasives. Les États membres notifient à la Commission ce régime au plus tard à la date précisée à l'article 36, paragraphe 1, premier alinéa, et toute modification ultérieure de ce régime, dans les meilleurs délais.

CHAPITRE X

DISPOSITIONS FINALES

Article 31

Adaptations des annexes

1. Les mesures visant à modifier les éléments non essentiels de la présente directive en adaptant les annexes au progrès scientifique et technique sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 32, paragraphe 3. Pour des raisons d'urgence impérieuse, la Commission peut avoir recours à la procédure d'urgence visée à l'article 32, paragraphe 4.

2. Lorsque les adaptations concernent les conditions de santé et de sécurité ou les compétences professionnelles, la Commission veille à ce que les partenaires sociaux soient consultés avant la préparation de celles-ci.

▼B

Article 32

Comité

1. La Commission est assistée par le comité institué à l'article 21 de la directive 96/48/CE.

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 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. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 *bis*, paragraphes 1 à 4, et l'article 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

4. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 *bis*, paragraphes 1, 2, 4 et 6, et l'article 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

Article 33

Rapport

L'Agence évalue l'évolution de la certification des conducteurs de train effectuée conformément à la présente directive. Elle soumet à la Commission, au plus tard quatre ans après l'adoption des paramètres fondamentaux des registres prévus à l'article 22, paragraphe 4, un rapport indiquant, le cas échéant, les améliorations à apporter au système en ce qui concerne:

a) les procédures de délivrance des licences et des attestations;

b) l'accréditation des centres de formation et des examinateurs;

c) le système de qualité mis en place par les autorités compétentes;

d) la reconnaissance mutuelle des attestations;

e) l'adéquation des exigences de formation énoncées aux annexes IV, V et VI avec la structure du marché et les catégories visées à l'article 4, paragraphe 2, point a);

f) l'interconnexion des registres et la mobilité sur le marché de l'emploi.

En outre, l'Agence peut, le cas échéant, recommander dans ce rapport des mesures concernant l'examen théorique et pratique destiné à vérifier les connaissances professionnelles des candidats pour l'attestation harmonisée relative au matériel roulant et à l'infrastructure concernée.

La Commission prend les mesures appropriées sur la base de ces recommandations et propose, si nécessaire, des modifications à la présente directive.

▼B

Article 34

Utilisation d'une carte à puce

L'Agence évalue, au plus tard le 4 décembre 2012, la possibilité d'utiliser une carte à puce combinant la licence et les attestations prévues à l'article 4, et prépare une analyse coûts/avantages de celle-ci.

Les mesures visant à modifier les éléments non essentiels de la présente directive et concernant les spécifications techniques et fonctionnelles de cette carte à puce sont arrêtées sur la base d'un projet élaboré par l'Agence et en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 32, paragraphe 3.

Si la mise en œuvre de la carte à puce n'entraîne aucune modification de la présente directive ou de ses annexes, les spécifications de la carte à puce sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation visée à l'article 32, paragraphe 2.

Article 35

Coopération

Les États membres se prêtent mutuellement assistance pour la mise en œuvre de la présente directive. Les autorités compétentes coopèrent durant cette phase de mise en œuvre.

L'Agence assiste les autorités compétentes dans cette coopération et organise des réunions opportunes avec les représentants des autorités compétentes.

Article 36

Mise en œuvre

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive avant le 4 décembre 2009. Ils en informent immédiatement la Commission.

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 régi par la présente directive. La Commission en informe les autres États membres.

3. Les obligations en matière de transposition et de mise en œuvre de la présente directive ne s'appliquent pas à Chypre et à Malte tant qu'aucun système ferroviaire n'existe sur leur territoire.

Article 37

Mise en œuvre progressive et périodes transitoires

La présente directive est mise en œuvre progressivement, selon les étapes suivantes:

1. Les registres prévus à l'article 22 sont établis dans les deux ans à partir de l'adoption des paramètres fondamentaux des registres prévus à l'article 22, paragraphe 4.

▼B

2. a) Dans les deux ans suivant l'adoption des paramètres fondamentaux prévus à l'article 22, paragraphe 4, les attestations ou licences sont délivrées conformément à la présente directive aux 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, sans préjudice des dispositions du point 3).

À partir de la même date, tous les conducteurs de train assurant les services susmentionnés, y compris ceux qui ne possèdent pas encore de licence ou d'attestation conforme à la présente directive, se soumettent aux vérifications périodiques prévues à l'article 16.

b) Dans les deux ans suivant l'établissement des registres prévus au point 1), toutes les nouvelles licences et attestations sont délivrées conformément à la présente directive, sans préjudice des dispositions du point 3).

c) Dans les sept ans suivant l'établissement des registres prévus au point 1), tous les conducteurs sont en possession de licences et d'attestations conformes à la présente directive. Les entités de délivrance tiennent compte de toutes les compétences professionnelles déjà acquises par chaque conducteur, de façon telle que cette exigence n'entraîne pas de charge administrative et financière inutile. Les droits de conduire octroyés antérieurement au conducteur sont maintenus, dans la mesure du possible. Les entités de délivrance peuvent néanmoins décider, pour un conducteur ou un groupe de conducteurs, selon le cas, que des examens et/ou une formation supplémentaires sont nécessaires pour délivrer les licences et/ou les attestations au titre de la présente directive.

3. Les conducteurs autorisés à conduire conformément aux dispositions qui s'appliquaient avant l'entrée en application du point 2), a) ou b), peuvent poursuivre leurs activités professionnelles sur la base de leurs droits, sans que les dispositions de la présente directive ne s'appliquent, pour une durée maximale de sept ans à partir de l'établissement des registres prévu au point 1).

S'agissant des apprentis qui ont entamé un programme d'enseignement et de formation agréé ou une formation agréée avant l'entrée en application du point 2), a) ou b), les États membres peuvent assurer la certification de ces apprentis conformément aux dispositions nationales existantes.

En ce qui concerne les conducteurs et les apprentis visés au présent point, l'autorité ou les autorités compétentes concernées peuvent accorder à titre exceptionnel des dérogations aux exigences médicales énoncées à l'annexe II. La validité d'une licence ayant fait l'objet d'une telle dérogation est limitée au territoire des États membres concernés.

4. Les autorités compétentes, les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure veillent à ce que des vérifications périodiques correspondant à celles prévues par l'article 16 soient appliquées progressivement aux conducteurs qui ne possèdent pas de licences et d'attestations conformes à la présente directive.

▼B

5. Si un État membre en fait la demande, la Commission invite l'Agence à réaliser, en consultation avec cet État membre, une analyse coûts/avantages de l'application des dispositions de la présente directive aux conducteurs de train opérant exclusivement sur le territoire de cet État membre. Cette analyse porte sur une période de dix ans. Elle est soumise à la Commission dans les deux ans suivant la date d'établissement du registre prévu au point 1).

Si l'analyse coûts/avantages révèle que l'application des dispositions de la présente directive à ces conducteurs de train entraîne des coûts supérieurs aux avantages qu'elle procure, la Commission adopte, en conformité avec la procédure de réglementation visée à l'article 32, paragraphe 2, 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 du point 2), b) et c), du présent article auxdits conducteurs de train sur le territoire de l'État membre concerné pour une période pouvant aller jusqu'à dix ans.

Au plus tard vingt-quatre mois avant l'expiration de cette période d'exemption temporaire, la Commission peut, prenant en compte les évolutions du secteur ferroviaire intervenues dans l'État membre concerné et en conformité avec la procédure de réglementation visée à l'article 32, paragraphe 2, inviter l'Agence à effectuer une nouvelle analyse coûts/avantages, qu'elle devra soumettre à la Commission au plus tard douze mois avant l'expiration de la période d'exemption temporaire. La Commission prend une décision conformément à la procédure prévue au deuxième alinéa du présent point.

Article 38

Entrée en vigueur

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

Article 39

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

▼B

ANNEXE I

MODÈLE COMMUNAUTAIRE DE LICENCE ET D'ATTESTATION COMPLÉMENTAIRE HARMONISÉE

1. CARACTÉRISTIQUES DE LA LICENCE

Les caractéristiques physiques de la licence de conducteur de train doivent être conformes aux normes ISO 7810 et ISO 7816-1.

La carte doit être en polycarbonate.

Les méthodes de vérification des caractéristiques des licences de conducteur destinées à garantir leur conformité avec les normes internationales doivent être conformes à la norme ISO 10373.

2. CONTENU DE LA LICENCE

Au recto de la licence doivent figurer:

a) la mention «licence de conducteur de train», imprimée en gros caractères dans la ou les langues de l'État membre qui délivre la licence;

b) la mention du nom de l'État membre qui délivre la licence;

c) le signe distinctif de l'État membre qui délivre la licence conformément au code ISO 3166 du pays, imprimé en négatif dans un rectangle bleu et entouré de douze étoiles jaunes;

d) les informations spécifiques à la licence délivrée, numérotées comme suit:

i) le nom de famille du titulaire;

ii) le ou les autres noms et prénoms du titulaire;

iii) la date et le lieu de naissance du titulaire;

iv) — la date de délivrance de la licence,

— la date d'expiration de la licence,

— le nom de l'autorité de délivrance,

— le numéro de référence donné à l'employé par l'employeur (mention facultative);

v) le numéro de licence qui donne accès aux données du registre national;

vi) la photographie du titulaire;

vii) la signature du titulaire;

viii) le lieu de résidence permanent ou l'adresse postale du titulaire (mention facultative);

e) la mention «modèle des Communautés européennes» dans la ou les langues de l'État membre qui délivre la licence et la mention «licence de conducteur de train» dans les autres langues de la Communauté, imprimées en jaune de façon à constituer la toile de fond de la licence;

▼B

f) les couleurs de référence:

— bleu: Pantone Reflex Blue,

— jaune: Pantone Yellow;

g) des informations additionnelles, ou les restrictions médicales à l'utilisation imposées par une autorité compétente conformément à l'annexe II, sous forme codée.

Les codes sont arrêtés par la Commission en conformité avec la procédure de réglementation visée à l'article 32, paragraphe 2, sur la base d'une recommandation de l'Agence.

3. ATTESTATION

L'attestation doit contenir les éléments suivants:

a) le nom de famille du titulaire;

b) le ou les autres noms et prénoms du titulaire;

c) la date et le lieu de naissance du titulaire;

d) — la date de délivrance de l'attestation,

— la date d'expiration de l'attestation,

— le nom de l'autorité de délivrance,

— le numéro de référence donné à l'employé par l'employeur (mention facultative);

e) le numéro de l'attestation qui donne accès aux données du registre national;

f) la photographie du titulaire;

g) la signature du titulaire;

h) le lieu de résidence principal ou l'adresse postale du titulaire (mention facultative);

i) le nom et l'adresse de l'entreprise ferroviaire ou du gestionnaire de l'infrastructure pour le compte duquel le conducteur est habilité à conduire des trains;

j) la catégorie dans laquelle le titulaire est habilité à conduire;

k) le type ou les types de matériel roulant que le titulaire est habilité à conduire;

l) les infrastructures sur lesquelles le titulaire est habilité à conduire;

m) toute mention additionnelle ou restriction;

n) les compétences linguistiques.

4. DONNÉES MINIMALES FIGURANT DANS LES REGISTRES NATIONAUX

a) Données relatives à la licence

Toutes les données figurant sur la licence et les données relatives au contrôle des exigences énoncées aux articles 11 et 16.

b) Données relatives à l'attestation

Toutes les données figurant sur l'attestation et les données relatives au contrôle des exigences énoncées aux articles 12, 13 et 16.

▼B

ANNEXE II

EXIGENCES MÉDICALES

1. EXIGENCES GÉNÉRALES

1.1. Les conducteurs ne doivent être sujets à aucune pathologie ou ne suivre aucun traitement médical ni prendre de médicaments ou substances susceptibles de causer:

— une perte soudaine de conscience,

— une baisse d'attention ou de concentration,

— une incapacité soudaine,

— une perte d'équilibre ou de coordination,

— une limitation significative de mobilité.

1.2. Vision

Les exigences suivantes en matière de vision doivent être respectées:

— acuité visuelle de loin, avec ou sans correction: 1,0 avec au minimum 0,5 pour l'œil le moins performant,

— lentilles correctives maximales: hypermétropie: +5/myopie: –8. Des dérogations sont autorisées dans des cas exceptionnels et après avoir consulté un spécialiste de l'œil. Le médecin prend ensuite la décision,

— vision de près et intermédiaire: suffisante, qu'elle soit assistée ou non,

— les verres de contact et les lunettes sont autorisés s'ils sont contrôlés périodiquement par un spécialiste,

— vision des couleurs normale: utilisation d'un test reconnu, tel que l'Ishihara, complété par un autre test reconnu si nécessaire,

— champ de vision: complet,

▼M1

— vision des deux yeux: effective,

▼B

— vision binoculaire: effective,

— reconnaissance des signaux colorés: le test doit être fondé sur la reconnaissance de couleurs particulières et non sur des différences relatives,

— sensibilité aux contrastes: bonne,

— absence de maladie évolutive de l'œil,

— les implants oculaires, les kératotomies et les kératectomies sont autorisés à condition qu'ils soient vérifiés annuellement ou selon une périodicité fixée par le médecin,

▼B

— capacité de résistance aux éblouissements,

— les verres de contact colorés et les lentilles photochromatiques ne sont pas autorisés. Les lentilles dotées d'un filtre UV sont autorisées.

1.3. Exigences en matière d'audition et d'expression verbale

Audition suffisante confirmée par un audiogramme, c'est-à-dire:

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

Les valeurs suivantes sont fournies à titre indicatif:

— le déficit auditif ne doit pas être supérieur à 40 dB à 500 et 1 000 Hz,

— le déficit auditif ne doit pas être supérieur à 45 dB à 2 000 Hz pour l'oreille ayant la conduction aérienne du son la moins bonne,

— absence d'anomalie du système vestibulaire,

— absence de trouble chronique du langage (à cause de la nécessité d'échanger des messages à haute et intelligible voix),

— les appareils acoustiques sont autorisés dans des cas particuliers.

1.4. Grossesse

En cas de faible tolérance ou d'état pathologique, la grossesse doit être considérée comme une cause temporaire d'exclusion des conducteurs. Les dispositions légales protégeant les conductrices enceintes doivent être appliquées.

2. CONTENU MINIMAL DE L'EXAMEN AVANT AFFECTATION

2.1. Examens médicaux:

— examen médical général,

— examens des fonctions sensorielles (vision, audition, perception des couleurs),

— analyses de sang ou d'urine, portant notamment sur la détection du diabète sucré, dans la mesure où elles sont nécessaires pour évaluer l'aptitude physique du candidat,

— électrocardiogramme (ECG) au repos,

— recherche de substances psychotropes, telles des drogues illicites ou une médication psychotrope, et de l'abus d'alcool mettant en cause l'aptitude à exercer la fonction,

— aptitudes cognitives: attention et concentration, mémoire, capacité de perception, raisonnement,

— communication,

— aptitudes psychomotrices: vitesse de réaction, coordination gestuelle.

▼B

2.2. Examens psychologiques sur le plan professionnel

Les examens psychologiques sur le plan professionnel ont pour but d'apporter une aide au niveau de l'affectation et de la gestion du personnel. Dans la détermination du contenu de l'évaluation psychologique, l'examen doit permettre de vérifier que le candidat conducteur ne présente pas de déficiences psychologiques professionnelles reconnues, en particulier au niveau des aptitudes opérationnelles, ou un facteur affectant sa personnalité, susceptibles de compromettre l'accomplissement de ses tâches en toute sécurité.

3. EXAMENS PÉRIODIQUES APRÈS AFFECTATION

3.1. Fréquence

Les examens médicaux (aptitude physique) sont effectués tous les trois ans au moins jusqu'à l'âge de 55 ans, ensuite tous les ans.

Cette fréquence doit être augmentée par le médecin accrédité ou reconnu en vertu de l'article 20 si l'état de santé du membre du personnel l'exige.

Sans préjudice de l'article 16, paragraphe 1, un examen médical approprié est effectué s'il existe une raison de penser que le titulaire de la licence ou de l'attestation ne satisfait plus aux exigences médicales énoncées à l'annexe II, point 1.

L'aptitude physique est vérifiée régulièrement et après tout accident du travail ainsi qu'après toute interruption du travail due à un accident impliquant des personnes. Le médecin accrédité ou reconnu en vertu de l'article 20 peut décider d'effectuer un examen médical approprié complémentaire, notamment après une période d'absence d'au moins trente jours pour cause de maladie. L'employeur doit demander au médecin accrédité ou reconnu en vertu de l'article 20 de vérifier l'aptitude physique du conducteur s'il a été amené à le relever de ses fonctions pour des raisons de sécurité.

3.2. Contenu minimal de l'examen périodique médical

Si le conducteur satisfait aux critères exigés lors de l'examen qui est effectué avant l'affectation, les examens périodiques doivent inclure au minimum:

— un examen médical général,

— un examen des fonctions sensorielles (vision, audition, perception des couleurs),

— des analyses de sang ou d'urine pour la détection du diabète sucré et d'autres maladies en fonction des indications de l'examen clinique,

— la recherche de drogues s'il existe des indications cliniques dans ce sens.

En outre, pour les conducteurs de train âgés de plus de 40 ans, l'ECG au repos est aussi exigé.

▼B

ANNEXE III

MÉTHODE DE FORMATION

Il convient d'assurer un bon équilibre entre la formation théorique (en classe et sous forme de démonstrations) et pratique (expérience du travail en conditions réelles, conduite sous et sans surveillance sur des voies qui sont bloquées aux fins de la formation).

La formation assistée par ordinateur est autorisée pour l'apprentissage individuel des règles d'exploitation, des contextes de signalisation, etc.

Quoique facultative, l'utilisation de simulateurs peut être utile pour une formation efficace des conducteurs. Ils sont particulièrement utiles pour former à des conditions de travail anormales ou à des règles qui sont rarement appliquées. Ils ont pour avantage de permettre aux conducteurs d'apprendre par la pratique à réagir à des situations qui ne peuvent faire l'objet d'une formation dans la réalité. En principe, les simulateurs de dernière génération doivent être utilisés.

En ce qui concerne l'acquisition des connaissances sur les itinéraires, il faut privilégier l'approche qui consiste à ce que le conducteur de train accompagne un autre conducteur pendant un nombre approprié de voyages sur l'itinéraire concerné, de jour comme de nuit. Une autre forme d'apprentissage parmi d'autres consiste à utiliser des enregistrements vidéo des itinéraires réalisés depuis la cabine du conducteur.

▼M1

ANNEXE IV

CONNAISSANCES PROFESSIONNELLES GÉNÉRALES ET EXIGENCES CONCERNANT LA LICENCE

L'objectif de la «formation générale» est de fournir aux conducteurs de train une compétence «générale» pour tous les aspects qui présentent de l'intérêt pour l'exercice de leur profession. À cet égard, la formation générale sera centrée sur les connaissances fondamentales et les principes applicables indépendamment du type et de la nature du matériel roulant ou des infrastructures. Elle peut ne pas comprendre d'exercices pratiques.

Les compétences relatives à des types particuliers de matériel roulant ou aux règles et techniques de sécurité et opérationnelles applicables à une infrastructure donnée ne font pas partie des compétences «générales» La formation portant sur des compétences spécifiques à un matériel roulant ou à une infrastructure concerne les attestations du conducteur de train et est précisée dans les annexes V et VI.

La formation générale couvre les sujets (1) à (7) ci-après. L'ordre dans lequel ils sont présentés n'est pas un ordre de priorité.

Les verbes utilisés sur la liste indiquent la nature de la compétence que le stagiaire doit posséder. Leur signification est expliquée dans le tableau suivant:

Nature de la compétence	Description
connaître, décrire	décrit l'acquisition des connaissances (données, faits) requises pour comprendre les relations
comprendre, définir	décrit la définition et la mémorisation du contexte, de l'exécution des tâches et de la résolution de problèmes dans un cadre défini

(1) Les tâches du conducteur de train, son environnement de travail, son rôle et sa responsabilité dans l'exploitation de transport ferroviaire, les exigences des tâches du conducteur du point de vue professionnel et personnel

a) connaître les grandes lignes de la législation et des règles applicables en matière d'exploitation et de sécurité ferroviaires (exigences et procédures relatives à la certification des conducteurs de train, aux marchandises dangereuses, à la protection de l'environnement, à la protection contre l'incendie, etc.);

b) comprendre les exigences spécifiques et les exigences professionnelles et personnelles (travailler en grande partie seul, travail posté sur des périodes de 24 heures, protection et sûreté individuelles, lecture et mise à jour de documents, etc.);

c) comprendre les comportements qui sont compatibles avec des responsabilités déterminantes pour la sécurité (médicaments, alcool, drogues et autres substances psychoactives, maladie, stress, fatigue, etc.);

d) recenser les documents de référence et d'exploitation (par exemple, le livret de procédures, le livret de ligne, le manuel du conducteur, etc.);

e) définir les responsabilités et les fonctions des personnes concernées;

▼**M1**

f) comprendre l'importance de la précision dans l'exécution des tâches et les méthodes de travail;

g) comprendre la santé et la sécurité au travail (par exemple, le code de conduite sur les voies et à proximité des voies, code de conduite pour monter et descendre des engins moteurs en toute sécurité, ergonomie, règles de sécurité du personnel, équipements de protection individuelle, etc.);

h) connaître les aptitudes et les principes en matière de comportement (gestion du stress, situations extrêmes, etc.);

i) connaître les principes de la protection de l'environnement (conduite durable, etc.).

(2) Technologies ferroviaires, y compris les principes de sécurité qui sous-tendent les règles d'exploitation

a) connaître les principes, dispositions et règlements concernant la sécurité du transport ferroviaire;

b) définir les responsabilités et les fonctions des personnes concernées.

(3) Principes de base de l'infrastructure ferroviaire

a) connaître les principes et paramètres systémiques et structurels;

b) connaître les caractéristiques générales des voies, des gares ferroviaires, des gares de triage;

c) connaître les ouvrages d'art ferroviaires (ponts, tunnels, aiguillages, etc.);

d) connaître les modes d'exploitation (voie unique ou double voie, etc.);

e) connaître les systèmes de signalisation et de contrôle des trains;

f) connaître les installations de sécurité (détecteurs de boîte chaude, détecteurs de fumée dans les tunnels, etc.);

g) connaître l'alimentation en énergie de traction (caténaire, troisième rail, etc.).

(4) Principes de base de la communication opérationnelle

a) connaître l'importance de la communication, ainsi que les moyens et procédures de communication;

b) identifier les personnes que le conducteur doit contacter, ainsi que leurs rôle et responsabilité (personnel du gestionnaire de l'infrastructure, tâches du personnel des autres trains, etc.);

c) déterminer les situations/causes qui exigent de mettre en place une communication;

d) comprendre les méthodes de communication.

▼M1

(5) Les trains, leurs éléments constitutifs et les exigences techniques relatives aux engins moteurs, aux wagons, aux voitures et au reste du matériel roulant

a) connaître les types génériques de systèmes de traction (électrique, diesel, vapeur, etc.);

b) décrire les caractéristiques d'un véhicule (bogies, organes, cabine de conduite, systèmes de protection, etc.);

c) connaître le contenu et les systèmes de marquage;

d) connaître la documentation sur la composition du train;

e) comprendre les systèmes de freinage et le calcul des performances;

f) déterminer la vitesse du train;

g) déterminer la charge maximale et les forces à l'attelage;

h) connaître le fonctionnement et l'objet du système de gestion du train.

(6) Risques liés à l'exploitation ferroviaire en général

a) connaître les principes régissant la sécurité du trafic;

b) connaître les risques liés à l'exploitation ferroviaire et les différents moyens à déployer pour les maîtriser;

c) connaître les incidents de sécurité et comprendre le comportement/la réaction requis;

d) connaître les procédures applicables en cas d'accident impliquant des personnes (par exemple évacuation).

(7) Principes de base de la physique

a) comprendre les forces au niveau de la roue;

b) identifier les facteurs qui influencent les performances d'accélération et de freinage (conditions météorologiques, équipement de freinage, adhérence réduite, sablage, etc.);

c) comprendre les principes de l'électricité (circuits, tension de mesure, etc.).

▼B

ANNEXE V

CONNAISSANCES PROFESSIONNELLES RELATIVES AU MATÉRIEL ROULANT ET EXIGENCES CONCERNANT L'ATTESTATION

Après avoir suivi la formation spécifique concernant le matériel roulant, le conducteur doit être capable d'accomplir les tâches ci-après.

1. ESSAIS ET VÉRIFICATIONS PRESCRITS AVANT LE DÉPART

Le conducteur doit être capable:

— de réunir la documentation et les équipements nécessaires,

— de vérifier les capacités de l'engin moteur,

— de vérifier les informations consignées dans les documents à bord de l'engin moteur,

— de s'assurer, en effectuant les vérifications et les essais prescrits, que l'engin moteur est en mesure de fournir l'effort de traction nécessaire et que les équipements de sécurité fonctionnent,

— de vérifier que les équipements de protection et de sécurité prescrits sont en place et fonctionnent lors des relais de traction et au début du voyage,

— d'assurer les opérations courantes d'entretien préventif.

2. CONNAISSANCE DU MATÉRIEL ROULANT

Pour conduire une locomotive, 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 éléments liés à la sécurité du trafic.

Pour pouvoir repérer et localiser une anomalie sur le matériel roulant, la signaler et déterminer les réparations à effectuer et, dans certains cas, intervenir lui-même, il doit connaître:

— les structures mécaniques,

— les organes de suspension et de liaison,

— les organes de roulement,

— les équipements de sécurité,

— les réservoirs à combustible, les dispositifs d'alimentation en combustible, les organes d'échappement,

— le dispositif de marquage, figurant à l'intérieur et à l'extérieur du matériel roulant, notamment les symboles utilisés pour le transport de marchandises dangereuses,

▼B

— les systèmes d'enregistrement des trajets,

— les systèmes électriques et pneumatiques,

— les organes de captage du courant et les équipements haute tension,

— les moyens de communication (radio sol-train, etc.),

— l'organisation des trajets,

— les éléments constitutifs du matériel roulant, leur rôle et les dispositifs propres au matériel remorqué, notamment le système d'arrêt du train par la mise à l'atmosphère de la conduite du frein,

— les organes de freinage,

— les éléments propres aux engins moteurs,

— la chaîne de traction, les moteurs et les transmissions.

3. ESSAIS DE FREIN

Le conducteur doit être capable:

— de vérifier et de calculer, avant le départ, si la puissance de freinage du train correspond à la puissance de freinage requise pour la ligne, telle que spécifiée dans les documents du véhicule,

— de vérifier le fonctionnement des différents éléments du dispositif de freinage de l'engin moteur et du train, le cas échéant, avant toute mise en mouvement, lors de la mise en marche et pendant la marche.

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

Le conducteur doit être capable:

— de prendre connaissance des informations qui lui sont transmises avant le départ,

— de déterminer le type de marche et la vitesse limite de son train en fonction de paramètres tels que les limitations de vitesse, les conditions météorologiques ou tout changement dans la signalisation.

5. MAÎTRISE DE LA CONDUITE DU TRAIN DE FAÇON À NE PAS DÉGRADER LES INSTALLATIONS OU LE MATÉRIEL ROULANT

Le conducteur doit être capable:

— d'utiliser l'ensemble des dispositifs de commande qui sont à sa disposition en respectant les règles applicables,

— de faire démarrer le train en respectant les contraintes d'adhérence et de puissance,

— d'utiliser le frein pour les ralentissements et les arrêts, en tenant compte du matériel roulant et des installations.

▼B

6. ANOMALIES

Le conducteur doit:

— pouvoir être attentif aux événements inhabituels concernant la conduite du train,

— être capable d'inspecter le train et d'identifier les signes d'anomalies, de les différencier, de réagir selon leur importance relative et d'essayer d'y remédier, en privilégiant, dans tous les cas, la sécurité du trafic ferroviaire et des personnes,

— connaître les moyens de protection et de communication disponibles.

7. INCIDENTS ET ACCIDENTS D'EXPLOITATION, INCENDIES ET ACCIDENTS AFFECTANT DES PERSONNES

Le conducteur doit:

— être capable de prendre des mesures de protection et d'alerte en cas d'accident affectant des personnes à bord du train,

— être capable de déterminer si le train transporte des matières dangereuses et de les reconnaître sur la base des documents du train ou de la liste des wagons,

— connaître la procédure d'évacuation d'un train en cas d'urgence.

8. CONDITIONS DE REPRISE DE MARCHE APRÈS UN INCIDENT CONCERNANT LE MATÉRIEL ROULANT

Après un incident, le conducteur doit être capable d'évaluer si le matériel peut continuer à fonctionner et dans quelles conditions, de manière à communiquer dès que possible ces conditions au gestionnaire de l'infrastructure.

Le conducteur doit pouvoir déterminer s'il faut procéder à une expertise avant que le train ne reprenne sa route.

9. IMMOBILISATION DU TRAIN

Le conducteur doit être capable de prendre les mesures nécessaires pour que le train, ou des parties de celui-ci, ne se mette pas en mouvement inopinément, même dans les situations les plus délicates.

En outre, le conducteur doit connaître les mesures permettant d'arrêter un train, ou des parties de celui-ci, dans le cas où il a commencé à se mettre en mouvement inopinément.

▼B

ANNEXE VI

CONNAISSANCES PROFESSIONNELLES RELATIVES AUX INFRASTRUCTURES ET EXIGENCES CONCERNANT L'ATTESTATION

Questions relatives aux infrastructures

1. ESSAIS DE FREIN

Le conducteur doit être capable de vérifier et de calculer, avant le départ, que la puissance de freinage du train correspond à la puissance de freinage requise pour la ligne, telle que spécifiée dans les documents du véhicule.

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

Le conducteur doit être capable:

— de prendre connaissance des informations qui lui sont transmises, telles que les limitations de vitesse ou tout changement dans la signalisation,

— de 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 d'autres prestations, telles la ponctualité et des éléments d'ordre économique. En conséquence, il doit avoir une bonne connaissance des lignes et des installations ferroviaires parcourues et de tout autre itinéraire convenu.

Les éléments suivants sont importants:

— les conditions d'exploitation (changements de voie, circulation dans un seul sens, etc.),

— la vérification de l'itinéraire et la consultation des documents correspondants,

— la détermination des voies utilisables pour un mode d'exploitation donné,

— les règles de circulation applicables et la signification du système de signalisation,

— le régime d'exploitation,

— le système de cantonnement et les règles associées,

— le nom des gares ainsi que la position et le repérage à distance des gares et postes d'aiguillage, afin d'adapter la conduite en conséquence,

— 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,

▼B

— les particularités d'exploitation: signaux, panneaux particuliers, conditions de départ, etc.

4. RÉGLEMENTATION DE SÉCURITÉ

Le conducteur doit être capable:

— de ne mettre le train en marche qu'une fois que les conditions requises sont remplies (horaire, ordre ou signal de départ, ouverture des signaux le cas échéant, etc.),

— d'observer la signalisation latérale et en cabine, de la décoder sans hésitation ni erreur et d'exécuter les actions prescrites,

— de conduire le train en toute sécurité, en adéquation avec les modes particuliers d'exploitation: marches particulières sur ordre, limitations temporaires de vitesse, circulation en sens contraire, autorisation de franchissement de signaux fermés en cas d'urgence, manœuvres, rotations, circulation sur voie de chantier, etc.,

— de respecter les arrêts prévus à l'horaire et les arrêts supplémentaires, et d'effectuer, si nécessaire, les opérations supplémentaires liées au service des voyageurs lors de ces arrêts, notamment l'ouverture et la 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,

— d'utiliser les freins pour les ralentissements et les arrêts, en tenant compte du matériel roulant et des installations,

— de régler la marche du convoi conformément à l'horaire et aux consignes éventuelles d'économie d'énergie, en tenant compte des caractéristiques de l'engin moteur, du train, de la ligne et de l'environnement.

6. ANOMALIES

Le conducteur doit être capable:

— d'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, abords de la voie, autre matériel en circulation,

— d'évaluer la distance de franchissement des obstacles,

— de communiquer au gestionnaire de l'infrastructure, dans les meilleurs délais, l'emplacement et la nature des anomalies constatées, en s'assurant d'être bien compris par son interlocuteur,

— en tenant compte de l'infrastructure, de garantir la sécurité du trafic et des personnes ou de prendre des mesures pour la garantir, en tant que de besoin.

7. INCIDENTS ET ACCIDENTS D'EXPLOITATION, INCENDIES ET ACCIDENTS AFFECTANT DES PERSONNES

Le conducteur doit être capable:

— de prendre des mesures pour protéger le train et de solliciter une assistance en cas d'accident affectant des personnes,

— de déterminer le lieu d'arrêt du train à la suite d'un incendie et de faciliter l'évacuation des voyageurs si nécessaire,

▼B

— de communiquer, dès que possible, des renseignements utiles sur l'incendie s'il ne peut le maîtriser lui-même,

— de communiquer, dès que possible, ces conditions au gestionnaire de l'infrastructure,

— d'évaluer si l'infrastructure permet au véhicule de continuer à rouler et dans quelles conditions.

▼M2

8. TESTS LINGUISTIQUES

1. Le conducteur qui doit communiquer avec le gestionnaire de l'infrastructure sur des questions déterminantes pour la sécurité doit avoir des connaissances linguistiques dans au moins une des langues indiquées par le gestionnaire de l'infrastructure concerné. Ces connaissances doivent lui permettre de communiquer activement et efficacement dans des situations de routine, dans des situations dégradées et dans des situations d'urgence. Le conducteur doit être capable d'utiliser les messages et la méthode de communication spécifiés dans les STI «Exploitation et gestion du trafic».

2. Afin de satisfaire aux exigences prévues au paragraphe 1, le conducteur doit pouvoir comprendre (à la fois à l'audition et à la lecture) et communiquer (oralement et par écrit), conformément au niveau B1 du cadre européen commun de référence (CECR) pour les langues établi par le Conseil de l'Europe ([1]).

3. Dans le cas des tronçons aux frontières et des gares situées à proximité des frontières et désignées pour servir à des opérations transfrontalières, le conducteur d'un train exploité par une entreprise ferroviaire peut se voir accorder, par le gestionnaire de l'infrastructure, une dérogation aux exigences prévues au paragraphe 2, à condition que la procédure suivante soit appliquée:

a) l'entreprise ferroviaire introduit une demande de dérogation auprès du gestionnaire de l'infrastructure pour le conducteur concerné. Afin de garantir un traitement équitable et non discriminatoire à tous les demandeurs, le gestionnaire de l'infrastructure applique la même procédure d'évaluation à chaque demande de dérogation introduite, procédure qui est décrite dans le document de référence du réseau;

b) le gestionnaire de l'infrastructure n'accorde une dérogation que si l'entreprise ferroviaire peut prouver qu'elle a pris des dispositions adéquates pour assurer la communication entre le conducteur concerné et le personnel du gestionnaire de l'infrastructure dans des situations de routine, dans des situations dégradées et dans des situations d'urgence, comme le prévoit le paragraphe 1;

c) les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure veillent à ce que le personnel concerné ait pris connaissance de ces règles et dispositions et reçoive une formation appropriée par l'intermédiaire de leurs systèmes de gestion de la sécurité.

([1]) Cadre européen commun de référence pour les langues: Apprendre, enseigner, évaluer, 2001 (Cambridge University Press pour la version anglaise — ISBN 0-521-00531-0). Disponible également sur le site internet du Cedefop: http://www.cedefop.europa.eu/

▼B

ANNEXE VII

FRÉQUENCE DES EXAMENS

La fréquence minimale des examens est la suivante:

a) connaissances linguistiques (uniquement dans le cas où il ne s'agit pas de la langue maternelle de l'intéressé): tous les trois ans ou après toute absence de plus d'un an;

b) connaissance de l'infrastructure (y compris des itinéraires et des règles d'exploitation): tous les trois ans ou après toute absence de plus d'un an sur l'itinéraire concerné;

c) connaissance du matériel roulant: tous les trois ans.