

Déclaration conjointe de l'ETF et de la CER sur la révision de la directive sur les conducteurs de train

5. décembre 2022

La sécurité doit être au cœur de la révision de la directive sur les conducteurs de train

Les partenaires sociaux européens CER et ETF saluent la révision de la directive actuelle sur la certification des conducteurs de train (2007/59/CE). Notre accord sur la licence européenne pour les conducteurs effectuant un service d'interopérabilité transfrontalière (27 janvier 2004) est à l'origine de cette directive.

Dans ce processus, nous nous engageons pleinement à maintenir un haut niveau de sécurité. Le développement ultérieur de la directive devrait se concentrer sur l'orientation pratique et la faisabilité.

Afin d'atteindre les objectifs du Green Deal européen, la contribution importante du transport ferroviaire doit être dûment prise en compte. Par conséquent, les obstacles dans et pour le secteur ferroviaire doivent être supprimés avec le développement durable de cette directive. Nous appelons à éviter des désavantages injustes pour les acteurs ferroviaires en concurrence avec d'autres modes de transport. Le secteur ferroviaire doit continuer à gagner en attractivité.

Nous, les opérateurs ferroviaires et les employés, sommes prêts à partager notre expertise pour une directive améliorée. Nous appelons la Commission européenne à procéder à la révision de cette directive de manière ouverte et transparente avec des délais et des délais réalistes qui respectent le rôle et le travail des partenaires sociaux qui étaient à l'origine de la directive d'origine.

La CER et l'ETF ont présenté cette déclaration conjointe des partenaires sociaux et recommandent de prendre en compte les aspects suivants pour la révision de la directive sur les conducteurs de train (TDD) (2007/59/CE) :

Maintien du TDD en tant que directive

La directive actuelle sur la certification des conducteurs de train (2007/59/CE) doit être conservée en tant que directive de manière à tenir compte et à garantir les conditions spécifiques régionales et nationales de manière appropriée sans compromettre la sécurité, la compétitivité avec les autres modes de transport et la durabilité. Nous nous opposons à la transformation de cette directive en règlement.

Accord sur un régime linguistique européen

Exigence générale : Niveau de langue « B1 » pour tout le trafic. L'exploitation sûre des trains sur le réseau d'un pays ne peut fonctionner que si la communication entre les conducteurs et les contrôleurs de la circulation, ainsi qu'avec les autres personnels ferroviaires et les services d'urgence, fonctionne bien, en particulier dans les situations de perturbation/d'urgence.

Il existe différentes approches entre l'ETF et la CER concernant les exemptions potentielles. Pour l'ETF, le minimum d'un niveau B1 sera requis sur l'ensemble du réseau ferroviaire européen tandis que la CER privilégie les exemptions pour les pays ayant plus d'une langue officielle de l'UE ainsi que pour les tronçons frontaliers.

Ouvert à l'utilisation de "moyens alternatifs"

Nous sommes ouverts au développement de « moyens alternatifs » (par exemple, une terminologie spécifique aux chemins de fer, des outils) qui contribuent à garantir des conditions sûres, pratiques et appropriées sans créer d'inconvénients supplémentaires pour le secteur ferroviaire. Dans cette optique, nous saluons les développements

futurs visant à faciliter la communication au-delà des barrières linguistiques et à réduire les difficultés linguistiques, en particulier dans le trafic transfrontalier. Cependant, ceux-ci ne doivent être utilisés qu'en complément d'une connaissance linguistique adéquate.

Pas de langue opérationnelle européenne unique (telle que l'anglais)

La majorité du transport de passagers et de fret ainsi que la maintenance et d'autres activités sont réalisées au niveau national. Dans ces conditions, l'introduction d'une langue européenne alternative et unique n'apporterait aucune valeur ajoutée. Le passage à une langue unique ne concernerait pas seulement les conducteurs de trains, mais tous les profils professionnels, notamment ceux qui sont responsables des activités liées à la sécurité. L'introduction d'un tel système serait inutile pour la majorité des transports ferroviaires et s'accompagnerait de l'exigence d'une (re)formation massive du personnel.

Cela créerait en outre des situations dangereuses en cas d'urgence lorsqu'un conducteur doit pouvoir communiquer efficacement avec les services d'urgence locaux. Ce serait également inutile, car le système actuel est entièrement adapté pour fonctionner avec plusieurs langues et le fait avec succès depuis des décennies.

Ce serait un défi irréaliste pour un secteur où seul un très faible pourcentage de travailleurs parle actuellement anglais et où il est urgent d'attirer de nouveaux travailleurs dans le secteur.

Permis de conduire et attestations complémentaires : Oui à la numérisation – Non à la fusion des permis et attestations complémentaires en un seul certificat

Les permis de conduire et attestations complémentaires ne doivent pas être fusionnés en raison de leurs différences, car ils couvrent des exigences et des connaissances professionnelles différentes et ne peuvent pas être totalement harmonisés étendue au niveau européen.

La CER et l'ETF accompagnent les évolutions numériques du permis de conduire et des attestations complémentaires en termes de transformation des documents papier au format numérique. Des solutions techniques abordables, plus durables et viables sont nécessaires, qui présentent le contenu du permis et des certificats complémentaires de manière simple et peuvent être consultées et mises à jour rapidement sans que les conducteurs aient à transporter plusieurs documents différents. Cependant, tout développement technique ultérieur doit accorder une attention particulière à la protection des données et à la cybersécurité. Les droits d'accès sont accordés aux autorités nationales de sécurité (ANS) facilitant leurs activités de surveillance, ou, pour la licence, avec l'autorisation explicite du conducteur pour toute autre entreprise ferroviaire (EF).

NSA forte

Les autorités nationales de sécurité (ANS) doivent rester les autorités de surveillance et de contrôle responsables. Leurs pratiques de surveillance éprouvées ainsi que les processus opérationnels établis doivent également être poursuivis pour garantir le niveau de sécurité élevé. Leur financement et leurs compétences doivent être renforcés afin qu'ils puissent continuer à remplir correctement ce rôle.

Rôle confirmé de l'ERA tel que décrit dans le 4e paquet ferroviaire

Les partenaires sociaux de la CER et de l'ETF recommandent que l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA) se concentre sur les tâches assignées conformément au règlement (UE) 2016/796 du 11 mai 2016 relatif à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer. Les objectifs et le mandat de l'Agence sont clairement décrits et suffisants.

Le cas échéant, l'Agence doit être suffisamment dotée en personnel et financée pour toute tâche de soutien supplémentaire. Les partenaires sociaux ETF et CER appellent à être activement impliqués par l'Agence dans toutes les activités respectives pertinentes et proposent de continuer à soutenir le travail de l'ERA.