

# La certification européenne des conducteurs de train : un progrès pour la sécurité du transport ferroviaire



**Idriss PAGAND**

Chargé de projet  
Agence Ferroviaire  
Européenne (ERA)

Le présent dossier présente la démarche de certification des conducteurs de train définie par la Directive européenne 2007/59/CE et fait le point sur sa mise en œuvre en Belgique, au Danemark, en France et aux Pays-Bas.

### **European train driver certification : Progress for rail transport safety**

*This article describes the process of train driver certification defined in European Union Directive 2007/59/EC and takes stock of implementation of the Directive in Belgium, Denmark, France and The Netherlands.*

### **Die europäische Zertifizierung der Triebfahrzeugführer: ein Fortschritt für die Sicherheit im Schienenverkehr**

*Im vorliegenden Artikel wird das laut EU-Richtlinie 2007/59/CE festgelegte Zertifizierungsverfahren für die Triebfahrzeugführer präsentiert und über dessen Umsetzung in Belgien, Dänemark, Frankreich und den Niederlanden berichtet.*



© Andrzej Herassek

↑ Conducteur aux commandes d'une locomotive diesel SA106 en Pologne

Depuis quinze ans, l'Union européenne a considérablement étoffé la législation européenne dans le domaine ferroviaire. Comme pour de nombreux autres secteurs, la Commission européenne, avec le soutien des États membres et du Parlement européen, s'est donné pour objectif de créer un marché ferroviaire européen afin de renforcer la compétitivité du rail à l'international et face aux autres modes de transport. Pour atteindre un tel objectif, il était primordial de renforcer l'interopérabilité du système ferroviaire tout en maintenant le haut niveau de sécurité qui le caractérise.

### **Trois « paquets ferroviaires » pour définir des règles communes**

Le premier paquet ferroviaire, adopté en 2001, jeta les bases de la libéralisation du marché ferroviaire en offrant la perspective de l'ouverture à la concurrence du marché du fret ferroviaire international, en définissant les rôles respectifs des gestionnaires de l'infrastructure (GI) et des entreprises ferroviaires (EF) ainsi que leurs relations tant du point de vue légal que commercial, et en établissant certaines règles relatives à l'allocation de sillons et à la tarification de l'infrastructure. Dans un système aussi complexe que le système ferroviaire, le premier paquet ferroviaire n'était évidemment pas suffisant pour atteindre l'objectif initialement fixé par la Commission européenne. Il a donc été renforcé par un deuxième paquet ferroviaire, adopté en 2004, qui a instauré une approche commune de la sécurité, finalisé l'ouverture à la concurrence du marché du fret ferroviaire et créé l'Agence ferroviaire européenne, soutien technique de la Commission européenne.

Cependant, deux rouages essentiels du système ferroviaire n'avaient pas été pris en considération dans ces paquets législatifs : les passagers et les conducteurs de trains. Le troisième paquet ferroviaire, adopté en 2007, a comblé ce manque en développant le droit des passagers, notamment pour les personnes à mobilité réduite, et en prévoyant **la certification européenne des conducteurs de train**. Ces propositions se sont inscrites dans un cadre plus large ouvrant à la concurrence le transport ferroviaire de passagers à l'international à l'horizon 2010 ; en France, l'entreprise Thello, par exemple, a pu profiter de cette ouverture.

### **Une directive européenne pour spécifier la certification des conducteurs**

Avant même l'adoption en octobre 2007 de la Directive 2007/59/CE relative à la certification européenne des conducteurs de train, d'autres initiatives avaient été entreprises. En effet, un



↑ [1] Train de la DB en gare de Cologne

→ [2] Spécimen de licence de conducteur de train



accord sur une licence européenne des conducteurs de train avait été signé dès janvier 2004, après deux années de négociations, entre la CER (Communauté européenne du Rail regroupant les plus grandes entreprises ferroviaires) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF, représentant les syndicats les plus importants dans le domaine des transports en Europe).

Cet accord faisait suite à l'engagement de la Commission européenne durant les négociations du deuxième paquet ferroviaire de proposer une telle directive, jugée essentielle pour la bonne application de la Directive Sécurité 2004/49/CE. Les enjeux de sécurité dans le domaine ferroviaire, ainsi que les disparités constatées dans la formation des conducteurs de train, avaient en effet mis en évidence le besoin d'un certain niveau d'uniformité dans la définition d'exigences minimales pour les conducteurs, ainsi que dans les procédures administratives de délivrance des licences. Par ailleurs, la Commission européenne souhaitait aligner le transport ferroviaire sur les autres modes de transport dotés eux aussi d'un système de certification de leur personnel, comme le secteur aéronautique.

Cette Directive a donc pour objectifs d'harmoniser les conditions pour la certification des conducteurs de train dans l'Union européenne (UE), afin de faciliter la mobilité des conducteurs européens dans l'espace européen ainsi que les services transfrontaliers et internationaux. Elle fixe donc les conditions d'obtention, de suspension et de retrait des documents associés à cette certification, et elle définit les tâches qui incombent dans ce cadre aux autorités compétentes, généralement les Autorités nationales de

sécurité ferroviaire (ou ANS) telles que par exemple l'EPSF (Établissement Public de Sécurité Ferroviaire) en France. Ce nouveau régime ne doit bien entendu en aucun cas impacter négativement la sécurité, fondement du système ferroviaire.

## Le dispositif de certification européenne

La Directive 2007/59/CE définit les exigences auxquelles doit répondre tout candidat à la conduite d'un train relatives à son âge, à ses aptitudes médicales et psychologiques, à son expérience professionnelle, à sa connaissance générale du système ferroviaire, à ses connaissances spécifiques du matériel roulant ou de l'infrastructure, ou encore à sa maîtrise d'une langue autre que sa langue maternelle.

La certification se matérialise par la délivrance au candidat d'un certificat de conduite, qui se compose de deux documents.

Le premier document, délivré par une « autorité compétente » (l'ANS dans la plupart des pays européens) et valide pendant 10 ans sur tout le territoire de l'Union, est la licence [2]. Ce document, propriété du conducteur de train, permet son identification ainsi que celle de l'autorité l'ayant délivrée et confirme que le conducteur est apte médicalement et psychologiquement, qu'il dispose du niveau minimal de scolarité requis et qu'il possède les connaissances générales du système ferroviaire exigées.

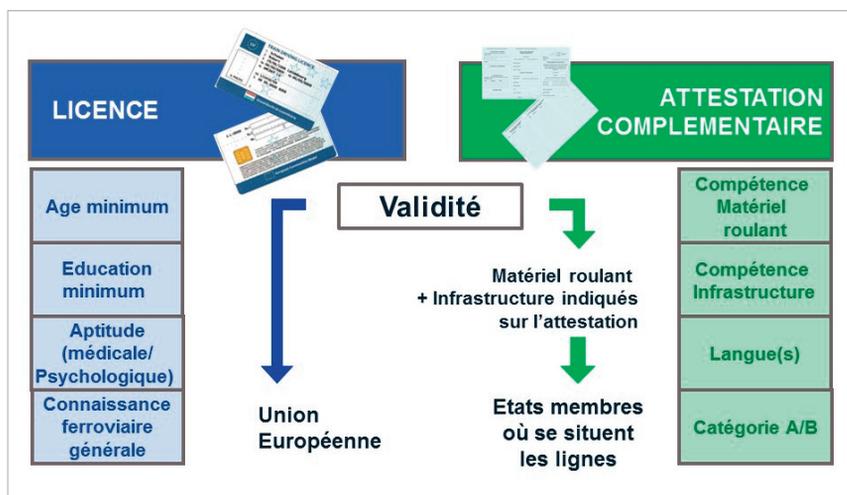
La possession de ces connaissances générales, définies dans la Directive, doit être vérifiée avant la délivrance de la certification au moyen

d'examens réalisés par des centres d'examen accrédités ou reconnus par les ANS et sous leur contrôle, et de manière continue après cette délivrance par le biais du système de gestion de la sécurité (SGS) développé par l'employeur.

Les aptitudes médicales et psychologiques sont quant à elles vérifiées et attestées par des médecins et psychologues accrédités ou reconnus par l'autorité compétente. Les attestations sont renouvelées au moins tous les 3 ans pour l'aptitude médicale, et selon une période définie par chaque État membre pour l'aptitude psychologique.

Le second document constituant le certificat de conduite [3], délivré par l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire d'infrastructure pour lequel travaille le conducteur, est l'attestation complémentaire harmonisée. Cette attestation détermine la catégorie de conduite du conducteur de train, la catégorie A correspondant aux conducteurs de manœuvres et la catégorie B aux conducteurs exerçant sur le réseau principal. Elle prouve également que le conducteur de train a réussi tous les examens complémentaires, qu'ils soient initiaux ou périodiques, spécifiés dans le cadre du SGS de l'EF ou du GI, destinés à vérifier sa connaissance des matériels roulants qu'il sera amené à conduire et celle des infrastructures qu'il sera amené à parcourir. Sa validité est donc restreinte au matériel roulant et à l'infrastructure pour lesquels le conducteur de train a été formé. La délivrance des attestations complémentaires est réalisée conformément aux dispositifs décrits par les EF ou GI (généralement dans leur SGS) et contrôlés par les ANS. Enfin, les compétences spécifiques des conducteurs doivent faire l'objet de vérifications au moins tous les 3 ans.

La Directive 2007/59/CE prescrit par ailleurs que chaque ANS doit établir et tenir à jour un registre « de toutes les licences délivrées, mises à jour, renouvelées, modifiées, expirées, suspendues, retirées ou déclarées perdues, volées ou détruites » et « fournir, sur demande motivée, des renseignements sur l'état de telles licences aux autorités compétentes des autres États membres, à l'Agence [ferroviaire européenne] ou à tout employeur de conducteurs ».



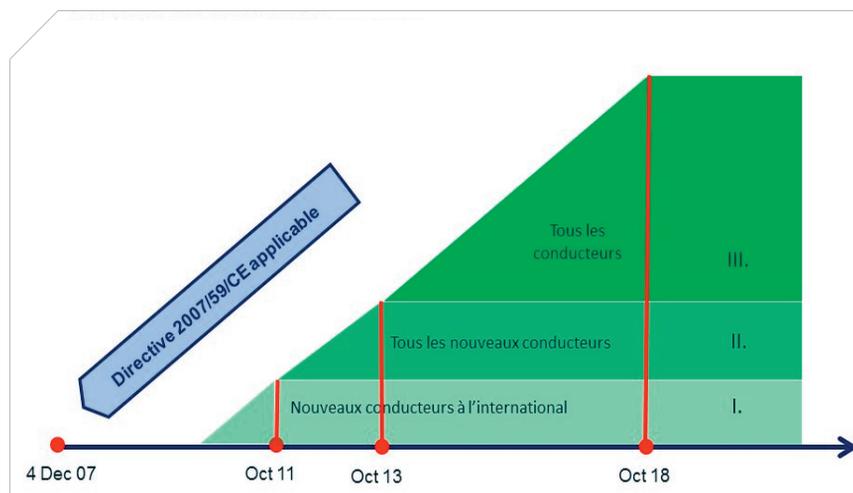
De même, les EF et GI doivent établir et tenir à jour des registres des attestations complémentaires qu'ils ont délivrées.

↑ [3] Schéma du dispositif européen de certification des conducteurs de train

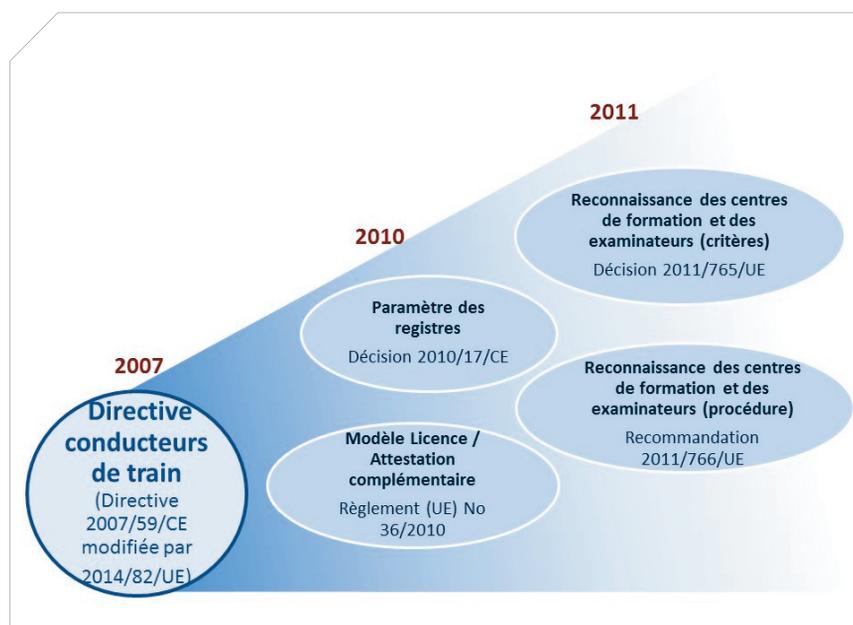
## Une mise en œuvre progressive du dispositif

Bien que la Commission européenne ait initialement choisi de limiter le champ d'application de ce système de certification aux seuls conducteurs de train opérant à l'international, il est rapidement apparu évident qu'une dualité de modèles dans la certification – certification nationale pour les conducteurs de train domestiques et certification européenne pour les conducteurs opérant à l'international – aurait créé de facto une disparité dans les conditions de travail, ce qui aurait été contraire aux objectifs affichés. Cependant, pour mettre en place un système couvrant à la fois le national et l'international, il a été nécessaire de prévoir une période de transition pour permettre aux États membres d'adapter leur modèle d'organisation, qu'ils aient ou non déjà mis en place antérieurement un système national de certification des conducteurs de train.

Plus de dix années après sa parution seront nécessaires pour une mise en œuvre complète de la Directive 2007/59/CE. En pratique, la certification des conducteurs de train n'a réellement commencé qu'en octobre 2011 pour les nouveaux conducteurs de train opérant sur des services internationaux. Tous les nouveaux conducteurs de train ont été intégrés au



↑ [4] Période de transition – Délai de mise en œuvre : octobre 2018



↑ [5] Textes légaux en vigueur dans le cadre de la certification européenne

nouveau système à partir d'octobre 2013, et tous les conducteurs de train devront être certifiés sous régime européen en octobre 2018 [4].

Les ANS ont été désignées comme « autorités compétentes » pour la délivrance des licences dans une très grande majorité des États membres, et elles ont joué un rôle moteur dans la mise en œuvre de ce nouveau régime de certification des conducteurs de train. À l'initiative de l'Agence ferroviaire européenne, elles se sont réunies régulièrement depuis 2008 pour échanger sur leurs bonnes pratiques et sur des solutions techniques à des problèmes très concrets tels que la certification d'un conducteur de train d'une nationalité A ayant passé l'examen

d'aptitude médicale dans un pays B et faisant sa demande de licence auprès de l'autorité nationale de sécurité ferroviaire d'un pays C.

Par ailleurs, sous mandat de la Commission européenne, les ANS ont participé, tout comme le secteur, à l'élaboration des textes légaux [5] visant à préciser la mise en œuvre de certains éléments techniques de la Directive tels que les registres ou les modèles de la licence et de l'attestation complémentaire. Suite à l'adoption de la Directive, de nombreux textes de mise en œuvre ont donc été adoptés.

## Les débuts de la mise en œuvre

Dans un rapport de décembre 2013, l'Agence ferroviaire européenne a analysé les premiers pas de la mise en œuvre de la certification européenne des conducteurs de train.

Fin 2013, un peu plus de 10 % des conducteurs de train étaient certifiés sous le régime européen, avec cependant des variations significatives entre les États membres. Depuis, la mise en œuvre du nouveau régime s'est accélérée et certains États membres comme la Suède, le Luxembourg ou encore la Belgique ont certifié tous leurs conducteurs de train ou sont en passe de le faire. En revanche, d'autres États tels que l'Irlande ou la Roumanie ont mis en place les procédures pour délivrer les nouvelles licences, mais n'ont pas encore commencé en pratique à les délivrer. À l'heure actuelle, bien que les données ne soient pas complètement fiables, on peut estimer que sur environ 180 000 conducteurs de train en Europe, un peu moins de 50 000 ont reçu la licence européenne.

Par ailleurs, le coût de délivrance de cette licence par les ANS varie considérablement d'un État à l'autre. S'il est nul au Royaume-Uni car financé indirectement par l'utilisation de l'infrastructure, il peut monter jusqu'à 224 € en Suède. En France, le coût de la licence est de 125 € alors qu'il en coûtera 150 € à un conducteur de train allemand (ou à l'entreprise le représentant) pour obtenir la licence après que tous les examens nécessaires aient été passés et que toutes les formalités



© Gilles Bardiol

← [6] Manœuvres en gare de Tampere (Finlande) au petit matin par -30 °C

administratives aient été remplies. De plus, de nombreuses autorités nationales de sécurité ferroviaire comme celles de la Pologne, de l'Estonie ou de la Finlande ont mis en place la possibilité de soumettre un dossier en ligne en vue de l'obtention de la licence. Les ANS ont également reconnu environ 200 centres de formation en Europe et une centaine de centres d'examens.

Si la possibilité a été laissée aux États membres de prévoir des critères plus contraignants pour l'obtention de la licence que ceux spécifiés par la Directive, peu d'États ont fait ce choix. Lorsqu'ils l'ont fait, ces critères relevaient généralement des procédures administratives nationales relatives notamment à la protection des données et au casier judiciaire. Seule l'Espagne, suite à l'accident de Saint-Jacques de Compostelle, a renforcé drastiquement les critères d'obtention de la licence avec un niveau d'études exigé plus élevé et des examens médicaux annuels quel que soit l'âge du conducteur de train, sans toutefois remettre en cause la validité d'une licence délivrée dans un autre État membre n'appliquant pas ces critères plus contraignants.

Les modalités de la formation aux connaissances générales pour l'obtention de la licence varient grandement d'un État à l'autre. Ainsi, par exemple, la formation initiale correspondant à l'obtention d'une licence nécessite 32 heures pour un Autrichien, 65 heures pour un Français et

120 heures pour un Italien mais 240 heures pour un Hongrois, 480 heures pour un Anglais et même 1 200 heures pour un Roumain ! On remarque donc que l'harmonisation des documents n'a pas permis d'établir une harmonisation des formations, en raison des traditions nationales des différents États membres et, également, de l'importance accordée à la licence par rapport à l'attestation complémentaire. En ce qui concerne les examens pour l'obtention de la licence, la plupart des États membres comme la France, l'Espagne ou encore la Pologne ont fait le choix d'un questionnaire à choix multiple alors que d'autres, comme l'Allemagne, l'Italie ou la République tchèque ont opté pour un test écrit et oral.

Il est également à souligner que les ANS coopèrent depuis 2008 à la mise en place du système et que cette coopération s'accroît avec la mise en œuvre pratique de la certification européenne. À cet effet, à l'initiative de la Direction générale du Marché intérieur et de l'Agence ferroviaire européenne, un système de communication entre autorités compétentes, le système d'information du marché intérieur (IMI) a été mis en place. Il permet d'échanger sur – notamment – la validité d'une licence ou encore de s'assurer qu'un candidat à la licence ne l'a pas déjà obtenue dans un autre État membre. Par ailleurs, les autorités nationales de sécurité ferroviaire commencent à développer des actions communes de supervision sur les trajets transfrontaliers.



↑ [7] Train express au départ de la gare de Varsovie Est



↑ [8] Train Eurocity en garde de Dobova (Slovénie) à la frontière avec la Croatie

## Premier bilan et objectif affiché d'améliorer la certification européenne

Il est encore trop tôt pour tirer un bilan définitif de la mise en œuvre de la certification européenne des conducteurs de train. Toutefois, il est déjà possible de constater que de nombreux États membres ont anticipé le délai légal de mise en œuvre et que, malgré certaines difficultés rencontrées dans quelques États, cette certification avance à un rythme plus soutenu que prévu.

Malgré cette évolution satisfaisante, le nouveau système n'est pas exempt de tout reproche et 19 actions à entreprendre pour son amélioration ont été identifiées par l'Agence ferroviaire européenne dans son rapport de 2013. Elles ont été classées en trois groupes : les aspects généraux de la certification, les aspects médicaux et les aspects liés à l'attestation complémentaire. L'Agence ferroviaire européenne est actuellement en train d'élaborer des propositions, en coopération avec les agences nationales de sécurité ferroviaire et le secteur, qu'elle soumettra à la Commission européenne par le biais d'un avis technique à la fin de l'année 2015 ou au début de 2016. Il est notamment prévu de clarifier les catégories de conducteur A et B ou encore de réexaminer les mesures à prendre afin d'éviter la double certification d'un conducteur de train. Dans le domaine médical et psychologique, les critères et la fréquence des examens psychologiques vont être revus et le soutien post-traumatique aux conducteurs de train confrontés à des situations délicates devra entre autres être prévu.

Enfin, trois actions méritent une attention toute particulière :

- ▶ De nombreuses organisations, publiques et privées, ont reproché au format de l'attestation complémentaire d'être trop rigide et de ne pas laisser de place à la modernité. En effet, l'attestation complémentaire, telle qu'elle est prévue par le Règlement (UE) 36/2010, ne peut exister qu'en version papier. Or, de nombreuses entreprises ferroviaires ont investi dans des équipements modernes, tels que des tablettes, pour éviter aux conducteurs de train de transporter de nombreux documents. La possibilité de dématérialiser l'attestation complémentaire a donc été évoquée et est actuellement étudiée dans les groupes de travail de l'Agence ferroviaire européenne.
- ▶ La deuxième action concerne les modalités d'inscription des compétences en matière d'infrastructure sur l'attestation complémentaire, qui varient grandement d'un pays à l'autre et même d'une entreprise à l'autre au sein d'un même pays. Certaines inscrivent des lignes ou des tronçons de lignes, soit géographiques, soit d'une manière codifiée, alors que d'autres ont adopté une « approche système »



© Andrzej Hienaszek

← [9] Le train Berlin-Warszawa Express – BWE en gare de Rzepin (Pologne)

et inscrivent les connaissances techniques de l'infrastructure telles que le fonctionnement de la signalisation ou du système de protection automatique des trains, la connaissance des lignes étant gérée en interne dans un registre accessible aux autorités nationales de sécurité. Cette seconde approche semble être la plus appropriée pour gérer l'attestation complémentaire aussi bien au niveau des autorités que des entreprises ferroviaires et pourrait être recommandée dans un avenir proche.

► Enfin, comme indiqué plus haut, les formations pour l'obtention de la licence diffèrent grandement d'un pays à l'autre ; afin de poursuivre le travail d'harmonisation, il sera certainement recommandé de créer un cadre commun pour les examens. La licence étant un document valide dans toute l'Union européenne, il est nécessaire de traiter tous les candidats d'une manière commune. L'Agence ferroviaire européenne va donc probablement

proposer à la Commission européenne de travailler de manière approfondie avec les ANS et le secteur à la création d'un examen unique dans les prochaines années.

Dans une perspective plus lointaine, des voix s'élèvent en Europe pour transférer en partie au niveau européen la délivrance des licences, de manière comparable à ce qui pourrait se faire pour l'autorisation des véhicules telle qu'elle est prévue dans le quatrième paquet ferroviaire.

Plus généralement, le quatrième paquet ferroviaire devrait permettre à la Commission européenne de donner le mandat à l'Agence ferroviaire européenne d'élargir son champ d'activité à d'autres catégories professionnelles du monde ferroviaire ayant des tâches de sécurité, et ainsi de contribuer à compléter l'harmonisation des compétences professionnelles dans ce secteur qui vise l'excellence. ▴