

**AVIS n° 7 du CSSPF
sur la proposition de directive sur
« la certification européenne des conducteurs de trains »
adopté en séance plénière le 16 mars 2005**

Son décret de création donne, entre autres, au CSSPF la mission d'analyser et d'exprimer des avis sur la politique ferroviaire européenne ; les principaux travaux du CSSPF sont, à cet égard, les suivants :

- Avis n° 2 « sur le développement du fret ferroviaire » du 5 juillet 2000,
- Avis n° 3 « sur le premier paquet ferroviaire européen » du 4 octobre 2000,
- Avis n° 4 « sur le service public de transport de voyageurs » du 15 novembre 2000,
- Etats Généraux du Fret Ferroviaire européen des 11 et 12 décembre 2000, qui ont réuni 650 experts autour de 12 ministres des transports de l'Union européenne et de la Commissaire européenne en charge du secteur,
- Avis n° 5 « sur la répartition des capacités du réseau ferroviaire » du 16 mai 2001,
- Avis n° 6 « sur les schémas multimodaux de services collectifs de transport » du 16 mai 2001,
- Etude du bilan de la réforme des chemins de fer britanniques de septembre 2001.
- Rapport et avis sur l'évaluation de la réforme du secteur du transport ferroviaire du 28 novembre 2001,

EXPOSE DES MOTIFS

Le CSSPF s'est auto-saisi pour avis de ce qu'il est convenu d'appeler le « 3^{ème} paquet ferroviaire » de la Commission de l'Union européenne.

Cet ensemble de documents constitue en fait la 4^{ème} série de textes législatifs présentés par la Commission européenne depuis juillet 1991 sur la politique ferroviaire commune. Il réunit les propositions suivantes de textes législatifs du Parlement européen et du Conseil :

- « Directive relative à la certification du personnel de bord assurant la conduite de locomotives et de trains sur le réseau ferroviaire de la communauté »,
- « Règlement concernant les compensations en cas de non-respect des exigences de qualité contractuelles applicables au service de fret ferroviaire »,
- « Règlement sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires internationaux »,

- « Directive modifiant la directive 91/440/CEE du conseil relative au développement de chemins de fer communautaires », concernant l'ouverture du marché pour les services internationaux de transport de passagers par chemin de fer en 2010.

Le CSSPF rappelle quelques principes ou constats auxquels il attache une grande importance. Il est guidé en cela par le souci du développement durable dans ses trois composantes économique, sociale et environnementales qui est aussi à la base de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI). Ces principes sont les suivants :

- Toute politique doit être évaluée a posteriori pour vérifier l'efficacité des mesures proposées ; sur ce point, le CSSPF approuve la mission d'évaluation confiée à la Commission sur la politique ferroviaire commune d'ici à mars 2006, tout en regrettant le délai tardif de cette évaluation compte tenu de la multiplication des « paquets » législatifs. Le CSSPF considère comme problématique le « télescopage » entre différents textes législatifs qui n'ont pas le temps d'être mis en œuvre et encore moins d'être évalués avant les suivants. Il est notamment nécessaire de maintenir un parallélisme entre la libéralisation du secteur et l'harmonisation des conditions de concurrence pour éviter toute accentuation des distorsions sur le marché. Le CSSPF constate avec étonnement que des procédures sont, par endroit, encore engagées par la Commission pour la transposition de textes du premier paquet ferroviaire. Il soutient la position de la Présidence luxembourgeoise du Conseil de veiller à une association appropriée des Etats-Membres à cette évaluation. Le CSSPF souhaite lui-même être associé à cette évaluation conformément à une recommandation récurrente faite dans les différents avis qu'il a émis jusqu'ici.
- La sécurité des circulations, par ailleurs mission régaliennne de l'Etat, est d'importance primordiale dans l'activité ferroviaire. Elle est notamment tributaire de la forte intégration entre l'infrastructure et les mobiles qui caractérise tout système ferroviaire (transport guidé par rail, programmation des circulations). La sécurité repose beaucoup sur les hommes et les femmes qui font le chemin de fer où tous les métiers, y compris les métiers commerciaux, sont astreints à des missions de sécurité. La formation, l'habilitation et les conditions sociales des personnels constituent des éléments forts de la sécurité. Celle-ci est au cœur de la culture ferroviaire des cheminots. La sécurité est aussi un impératif commercial de premier plan pour les clients et pour la collectivité.
- Le maintien d'une interface de qualité excellente et d'une coordination très performante entre l'infrastructure et les services de transport est essentiel : le client voyageur ou le chargeur fret qui utilisent les services des trains sont indifférents au processus technique qui a conduit à leur production, pourvu que le service soit assuré selon toutes les conditions de sécurité, de fiabilité et de qualité, et ils sont loin d'être insensibles au choix du mode ferroviaire considéré comme l'un des plus écologiques.
- Les services ferroviaires, du fait des politiques de transport mises en œuvre, dégagent un équilibre d'exploitation fragile en raison de la concurrence souvent exacerbée du marché des transports. S'il est fait le choix de la concurrence, celle-ci doit s'établir sur des bases économiques saines et non faussées, aussi bien entre entreprises ferroviaires qu'avec les autres modes de transport, où la libéralisation s'est accompagnée de dérives inquiétantes sur les plans économique et social, sans parler des nuisances reportées sur la Collectivité en matière d'accidents et d'atteintes à l'environnement, qui ne sont toujours pas prises en compte par le marché. Le CSSPF ne souhaite pas voir se reproduire ces dérives dans le mode ferroviaire.

En ce qui concerne le 3^{ème} paquet ferroviaire, le CSSPF a décidé de traiter en priorité du projet de directive concernant la certification européenne des conducteurs de trains. En effet, ce texte apparaît comme un élément qui aurait dû être intégré dans le 2^{ème} paquet ferroviaire adopté le 29 avril 2004, qui prévoit notamment :

- La libéralisation du fret international sur l'ensemble du réseau communautaire le 1^{er} janvier 2006 et de toute l'activité fret le 1^{er} janvier 2007, selon la directive 2004/51 qui doit être transposée au plus tard le 31 décembre 2005 ;
- Une harmonisation progressive des règles de sécurité et de certification de sécurité des entreprises ferroviaires et de leur personnel, selon la directive 2004/49 qui doit être transposée au plus tard le 30 avril 2006 ;

La directive sur la certification européenne des conducteurs va donc être approuvée, en tout état de cause, trop tard pour une transposition au 1^{er} janvier 2006.

Les objectifs de cette directive sont par ailleurs partagés par les entreprises et par la plupart des organisations syndicales du secteur ferroviaire qui ont signé les deux accords du 27 janvier 2004, portant sur :

- La licence européenne pour les conducteurs effectuant un service d'interopérabilité transfrontalière ;
- Certains aspects des conditions d'utilisation de travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière.

Cette signature a eu lieu grâce à la médiation de leurs organes de représentation :

- La Communauté européenne du rail et des sociétés d'infrastructure (CER) représentant 39 entreprises ferroviaires et gestionnaires d'infrastructure de 31 pays et de statuts les plus divers ;
- La Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) représentant la plupart des organisations syndicales d'Europe.

Ces accords visent à limiter toute dérive des conditions d'utilisation des personnels, notamment en matière de sécurité et de conditions de travail, qui conduirait à fausser la concurrence sur le marché intérieur du transport ferroviaire ainsi étendu, et surtout à rendre celle-ci dangereuse pour la clientèle.

Le CSSPF accueille favorablement le fait que la Commission européenne ait répondu positivement à la demande de la CER et de l'ETF de voir transformer le deuxième accord du 27 janvier 2004 en proposition de directive du Conseil « concernant l'accord entre la Communauté européenne du rail (CER) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) sur certains aspects des conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière » (COM (2005) 32 final du 8 février 2005), en application de l'article 139 paragraphe 2 du Traité de la Communauté Européenne qui dispose que *« la mise en œuvre des accords conclus au niveau communautaire intervient soit selon les procédures et pratiques propres aux partenaires sociaux et aux États membres, soit dans les matières relevant de l'article 137, à la demande conjointe des parties signataires, par une décision du Conseil sur proposition de la Commission »* .

Sur le texte même de la directive sur la certification européenne des conducteurs de train, l'avis se fonde sur les travaux du groupe de travail « Europe » du CSSPF qui a organisé plusieurs séances de travail afin :

- De resituer le texte et le 3^{ème} paquet ferroviaire dans le processus de libéralisation en Europe et de transposition en France,

- D'analyser l'ensemble du texte, avec l'éclairage donné par la situation des autres modes de transport (aérien, routier et fluvial) sur les sujets essentiels de la formation et de son contrôle d'une part, de la certification des « conducteurs » des différents modes, des activités de conduite et de leur contrôle d'autre part.

RECOMMANDATIONS

Vu les orientations communes arrêtées par le Conseil des 9 et 10 décembre 2004 ;

Vu la proposition de directive du Conseil concernant l'accord entre la Communauté européenne du rail (CER) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) sur certains aspects des conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière (COM (2005) 32 final du 8 février 2005) ;

Vu le décret du 30 mars 2000 relatif à la sécurité du réseau ferré national et l'arrêté du 30 juillet 2003 relatif aux conditions d'aptitude physique et professionnelle et à la formation du personnel habilité à l'exercice des fonctions de sécurité sur le réseau ferré national ;

Vu le projet de rapport au Parlement Européen du député Gilles SAVARY du 4 novembre 2004 ;

Vu les deux accords du 27 janvier 2004 entre la Communauté Européenne du Rail et des sociétés d'infrastructures (CER) et la Fédération Européenne des travailleurs des Transports (ETF) portant respectivement sur «la licence européenne pour les conducteurs effectuant un service d'interopérabilité transfrontalière » et sur « certains aspects des conditions d'utilisation de travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière » ;

Vu le rapport d'information déposé par la délégation de l'Assemblée Nationale pour l'Union européenne sur le troisième paquet ferroviaire et présenté par le Député Christian PHILIP et la résolution adoptée par la même délégation le 27 octobre 2004 ;

Le CSSPF a adopté les recommandations suivantes :

1) Le deuxième paquet ferroviaire libéralisant le fret ferroviaire international au 1^{er} janvier 2006 ayant été adopté le 29 avril 2004, le CSSPF considère qu'il est urgent de mettre en application et de transposer la présente directive sur la certification européenne des conducteurs de train. Le CSSPF demande que le gouvernement français propose d'avancer à la même date la transposition de ce texte, en demandant aux Etats-Membres d'anticiper dès maintenant le processus de transposition du dispositif de certification, dans la mesure où des orientations communes ont fait l'objet d'un accord politique les 9 et 10 décembre 2004.

2) Le CSSPF recommande d'adopter, pour les exigences de base de la certification, les termes retenus dans l'accord CER/ETF résultant des discussions techniques approfondies des professionnels du secteur dans l'esprit de l'article 139 du Traité de la Communauté européenne qui stipule : « la mise en œuvre des accords conclus au niveau communautaire [dans le cadre du dialogue entre partenaires sociaux] intervient soit selon les procédures et pratiques propres aux partenaires sociaux et aux Etats-Membres, soit, dans les matières relevant de l'article 137, à la demande conjointe des parties signataires, par une décision du conseil sur proposition de la Commission ».

3) Le CSSPF recommande, comme l'a fait le Comité Economique et Social Européen le 9 février dernier, d'isoler la directive relative à la certification européenne des conducteurs de trains des autres textes constituant le troisième paquet ferroviaire.

4) Le CSSPF recommande dans un but de simplification de réduire à deux (réseau principal et manœuvre) les catégories de conduite dans l'attestation complémentaire harmonisée. En effet, cette attestation précise déjà les infrastructures et les matériels autorisés ainsi que les lignes où les conducteurs peuvent circuler. Les activités occasionnelles de conduite doivent faire l'objet des mêmes procédures de certification que les activités régulières.

5) Le CSSPF propose que le champ d'application de la directive s'applique aux activités ferroviaires libéralisées sur la base de l'évaluation de la présente directive . Par ailleurs, par souci d'efficacité et pour permettre une meilleure utilisation des personnels, il recommande que la directive s'applique aussi bien aux conducteurs de trains de voyageurs qu'aux conducteurs de trains de fret.

6) Le CSSPF considère comme indispensable d'étendre le dispositif aux autres personnels de bord exerçant une fonction de sécurité. Mais en raison de l'insuffisante précision du texte qui risquerait de conduire à des interprétations divergentes, le CSSPF recommande que soit demandé à la Commission, avec le support de l'Agence européenne ferroviaire et des partenaires sociaux européens, de proposer le plus rapidement possible un texte complémentaire plus précis pour ces personnels, sur la base des premières évaluations de la présente directive .

7) Le CSSPF considère que les entreprises ferroviaires sont les plus aptes à former les conducteurs en raison de leur capacité à associer formation théorique et formation pratique, essentielles dans ce secteur. Le CSSPF recommande que soit établies des règles assurant aux entreprises ferroviaires formatrices de leurs conducteurs qu'elles ne soient pas lésées au cas où ces personnels viendraient à les quitter.

8) Le CSSPF demande que soit clairement prévu un dispositif annuel de formation continue pour les conducteurs, garant du maintien des connaissances nécessaires, notamment pour respecter les objectifs de sécurité.

9) Le CSSPF considère que la vérification de l'aptitude médicale des conducteurs relève de la seule responsabilité des médecins accrédités.

10) Le CSSPF insiste fortement sur la mise en œuvre par les Etats-Membres d'un dispositif d'accréditation des entités assurant la formation et d'un dispositif de contrôle performants, tant en qualité qu'en quantité de contrôleurs nationaux. Ces dispositifs devraient être notifiés à la Commission dans le cadre de la transposition et devraient concerner notamment :

- l'accréditation et le contrôle des centres de formation,
- le contrôle des entreprises ferroviaires,
- le contrôle, sur le terrain, des conditions d'activité des conducteurs et notamment du dispositif de sanction, de retrait, de recours et de retour en activité,
- la mise en œuvre de dispositif de contrôle sur tous les engins moteurs.

11) Le CSSPF demande que soit clairement précisé que la révision de la directive relève du seul Comité de réglementation de la directive, en association avec les partenaires sociaux et en liaison avec le dispositif d'élaboration des spécifications techniques d'interopérabilité (STI) concernées.

12) Le CSSPF recommande d'avancer au 1^{er} juillet 2008 le rapport d'évaluation de cette directive, qui devrait être une évaluation contradictoire et transparente et associer les représentants des entreprises ferroviaires et des organisations syndicales, pour permettre d'élaborer sur cette base la directive relative aux autres personnels de bord.

Conseil Supérieur du Service Public Ferroviaire Compte rendu de la plénière CSSPF du 16 mars 2005

Certification européenne des conducteurs de trains

Le responsable de cet avis le résume et rappelle les 11 recommandations :

- urgence de transposer cette directive avant l'ouverture à la concurrence le 1/1/06,
- adopter l'accord social CER-ETF comme une exigence sociale de base (meilleure que ce que voulait la Commission),
- simplifier à 2 les catégories d'agents de conduite (réseau principal et manœuvre),
- appliquer progressivement cette certification à tous les conducteurs, voyageurs et fret,
- l'étendre à l'ensemble du personnel de bord assurant des fonctions de sécurité,
- les entreprises ferroviaires forment leurs agents et ne doivent pas être lésées s'ils partent chez un concurrent,
- développer la formation continue,
- la vérification de l'aptitude médicale ne peut être décernée que par un médecin accrédité,
- établir une accréditation et un contrôle des organismes de formation,
- la révision de la directive relève uniquement du son Comité de réglementation, en association avec les partenaires sociaux,
- avancer au 1/8/08 l'évaluation de cette directive.

SUD Rail précise ses réticences à l'accord ETF-CER.

En France, la réglementation ne nous convient pas et nous en constatons tous les jours les méfaits sur la santé des travailleurs mobiles. L'accord CER-ETF s'avère encore moins bon. Il ne fixe aucun temps maximum de travail journalier (c'est 9h à la SNCF). Il n'accorde que 8h (9h SNCF) de repos minimum hors résidence pour manger, se laver, dormir... et être en forme ensuite pour travailler. Il ne laisse l'agent que 12h mini en repos à domicile (14h SNCF) et accroît ainsi sa désocialisation. Cet accord doit être amélioré pour garantir la santé des salariés et la sécurité ferroviaire.

L'existence de cet accord européen, qui ne s'appliquera qu'aux conducteurs franchissant une frontière, fixe un seuil minimum qui peut limiter l'ampleur du dumping social mais qui n'empêchera pas une remise en cause des droits dans les pays où ils s'avèrent plus élevés : l'exploitant travaillant aux conditions de l'accord sera moins cher que la SNCF.

Cet accord, si peu contraignant, n'a pas effrayé les sociétés privées pressées de venir prendre la place des entreprises

« historiques » à statut. Ainsi, CONNEX par exemple, membre de la CER, est prête à « accepter » un tel accord lui donnant une légitimité pour s'implanter dans le pays. Ensuite, l'exemple du secteur routier mais aussi de l'aérien le montre, ce sera... la loi du plus fort, et donc le non respect de ces règles pour tenter de survivre !

Ensuite les amendements CGT puis SUD-Rail ont été présentés, discutés et votés. Cela ne modifie pas fondamentalement ce texte qui arrive trop tard puisque le Conseil européen devrait entériner tel quel l'accord CER-ETF.

La très grande majorité a été adoptée quasiment à l'unanimité (sauf à plusieurs occasions par RFF). Il s'agissait d'amendements de forme, de transformations de phrases afin de ne pas nous faire cautionner des positions que nous rejetons (libéralisation), des faits que nous avons contestés, des propositions pour le futur que nous ne partageons pas.

A noter un amendement important de SUD-Rail adopté à l'unanimité moins RFF : « Le CSSPF recommande comme l'a fait la Comité Economique et Social Européen le 9 février dernier, d'isoler la directive relative à la certification du personnel des autres textes constituant le troisième paquet ferroviaire ». RFF a précisé que ce vote remettait en cause le troisième paquet ferroviaire, puisque l'idée était, avec la carotte de l'accord social, de faire passer l'accélération de la libéralisation...

Deux amendements ne sont pas passés :

- la CGT demandait la suppression de « *Le CSSPF constate avec étonnement que des procédures sont par endroits encore engagées par la Commission pour la transposition de textes du premier paquet ferroviaire* ». En effet, nous n'avons pas à demander aux pays « en retard » de mettre en application le premier paquet. Mais il n'a recueilli que 4 pour (les 3 CGT et le SUD Rail).
- SUD Rail demandait de remplacer cette même phrase par : « *Le CSSPF constate avec étonnement que des procédures sont, par endroits, encore engagées par la Commission pour la transposition des textes du premier paquet ferroviaire. Le CSSPF considère en conséquence comme prématuré d'aller plus en avant dans la mise en application des dispositions du deuxième paquet ferroviaire* ». De fait, nous demandions un moratoire tant que le premier paquet n'était pas appliqué partout et tant que son évaluation n'était pas terminée... L'amendement n'a recueilli que les 6 voix des syndicats (1 SUD-Rail, 3 CGT, 1 CFTC, 1 UNSA).

Vote de l'ensemble de la résolution : vote pour, sauf 1 contre (SUD Rail) et 3 abstentions (CGT).