

Ce texte constitue seulement un outil de documentation et n'a aucun effet juridique. Les institutions de l'Union déclinent toute responsabilité quant à son contenu. Les versions faisant foi des actes concernés, y compris leurs préambules, sont celles qui ont été publiées au Journal officiel de l'Union européenne et sont disponibles sur EUR-Lex. Ces textes officiels peuvent être consultés directement en cliquant sur les liens qui figurent dans ce document

► **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
► <u>M1</u>	Directive 2014/82/UE de la Commission du 24 juin 2014	L 184	11	25.6.2014
► <u>M2</u>	Directive (UE) 2016/882 de la Commission du 1 ^{er} juin 2016	L 146	22	3.6.2016
► <u>M3</u>	Règlement (UE) 2019/554 de la Commission du 5 avril 2019	L 97	1	8.4.2019

Rectifiée par:

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



**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**

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.



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 catégories 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.



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.



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.



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'examineur 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.



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.



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.



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.

*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.

*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.).

*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.

*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.

▼M3

8. LANGUE

- 1) Le conducteur qui doit communiquer avec le gestionnaire de l'infrastructure sur des questions déterminantes pour la sécurité doit disposer des connaissances linguistiques nécessaires 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 normales, des situations dégradées et 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 l'écrit comme à l'oral) et communiquer (à l'écrit comme à l'oral), conformément au niveau B1 du cadre européen commun de référence (CECR) pour les langues établi par le Conseil de l'Europe.
- 3) Dans le cas de l'exploitation ferroviaire de tronçons situés 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 juste et équitable à tous les demandeurs, le gestionnaire de l'infrastructure applique la même procédure d'évaluation, qui fait partie du document de référence du réseau, à chaque demande de dérogation soumise;
 - b) le gestionnaire de l'infrastructure n'accorde une dérogation que si l'entreprise ferroviaire prouve qu'elle a pris les dispositions adéquates pour assurer la communication entre le conducteur concerné et le personnel du gestionnaire de l'infrastructure dans des situations normales, des situations dégradées et 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.
- 4) En coopération avec un ou plusieurs gestionnaires de l'infrastructure, une ou plusieurs entreprises ferroviaires (ci-après les «demandeurs») peuvent mener des projets pilotes pour tester des moyens alternatifs visant à assurer la communication efficace requise au paragraphe 1. La procédure suivante s'applique:
 - a) les demandeurs identifient les parties du réseau et la nature des services concernés, la durée initiale du projet pilote, et, en particulier:
 - i) précisent le champ d'application du projet pilote,
 - ii) indiquent les compétences linguistiques alternatives qu'ils proposent d'appliquer,
 - iii) décrivent les outils supplémentaires qu'ils proposent d'utiliser pour renforcer la communication dans les situations normales, les situations dégradées et les situations d'urgence,

▼ M3

- iv) démontrent la manière dont les compétences linguistiques alternatives et les outils supplémentaires garantissent un niveau de sécurité au moins équivalent au respect intégral des exigences du paragraphe 1, lorsqu'ils sont intégrés dans leurs systèmes de gestion de la sécurité respectifs ⁽¹⁾,
 - v) expliquent la manière dont ils mettent en œuvre le projet pilote dans leur système de gestion de la sécurité, y compris les programmes de formation et la documentation des résultats, et
 - vi) consultent les représentants du personnel concerné dans le processus de préparation de la demande.
- b) Les demandeurs demandent l'avis de l'autorité ou des autorités nationale(s) de sécurité concernée(s) qui ont délivré leur(s) certificat(s) de sécurité unique(s) ou leur(s) agrément(s) de sécurité, ainsi que de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer lorsqu'elle agit en tant qu'organisme de certification en matière de sécurité (ci-après l'«entité délivrant l'autorisation» ou les «entités délivrant l'autorisation»). Chaque entité délivrant l'autorisation émet, dans un délai de soixante jours à compter du jour où la dernière entité délivrant l'autorisation concernée a reçu la demande, un avis sur la question de savoir si les moyens alternatifs garantissent un niveau de sécurité au moins équivalent au respect intégral des exigences du paragraphe 1. Dans le cas où plusieurs entités délivrant l'autorisation sont impliquées, elles sont encouragées à travailler ensemble et à se coordonner.

Les avis évaluent en particulier le respect des conditions suivantes:

- i) les compétences linguistiques alternatives proposées et les autres outils de communication sont suffisants pour assurer une communication efficace entre les conducteurs concernés et le personnel du gestionnaire de l'infrastructure dans les situations normales, les situations dégradées et les situations d'urgence,
- ii) les systèmes de gestion de la sécurité des demandeurs ont été adaptés à l'utilisation des compétences linguistiques alternatives et des autres outils de communication,
- iii) les demandeurs ont apporté la preuve que ces outils ont été testés dans des conditions opérationnelles impliquant des conducteurs satisfaisant aux exigences linguistiques visées au paragraphe 2,
- iv) tout le personnel concerné de l'entreprise ferroviaire et du gestionnaire de l'infrastructure a reçu une formation appropriée prévue par leurs systèmes de gestion de la sécurité.

En cas d'avis divergents, les dispositions du point 5, deuxième alinéa, s'appliquent.

- c) Les demandeurs soumettent à la Commission une demande conjointe de dérogation au paragraphe 2, comprenant les avis de l'entité ou des entités délivrant l'autorisation et la description détaillée du projet pilote sur lequel les avis sont fondés. Les participants au projet peuvent également désigner un coordonnateur parmi eux, lequel peut soumettre la demande conjointe en leur nom.
- 5) Dans les soixante jours suivant la réception d'une demande complète, la Commission accorde une dérogation au paragraphe 2:
- a) lorsque les avis de l'entité ou des entités délivrant l'autorisation sont positifs; et

⁽¹⁾ Conformément à l'article 9 de la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire.

▼ **M3**

- b) lorsqu'il est démontré qu'un traitement égal et non discriminatoire de toutes les demandes ainsi que la cohérence juridique au niveau de l'Union sont assurés.

En cas d'avis divergents, ou si une ou plusieurs entités délivrant l'autorisation ne rendent pas leur avis dans le délai prescrit, les demandeurs peuvent demander à la Commission de trouver, en coopération avec les parties concernées, une solution mutuellement acceptable. Si aucune solution mutuellement acceptable n'est trouvée dans les 90 jours suivant la réception d'une demande de dérogation, le projet pilote est considéré comme refusé. La Commission peut demander l'avis de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, notamment lorsque tous les avis des entités délivrant l'autorisation sont négatifs.

- 6) La dérogation est accordée pour une durée limitée qui n'excède pas 36 mois. Lorsque la dérogation a été accordée pour une durée plus courte, elle peut être renouvelée à condition que la durée totale de 36 mois ne soit pas dépassée.
- 7) À la demande des entreprises ferroviaires intéressées et dans des cas qui le justifient, un gestionnaire de l'infrastructure permet aux autres entreprises ferroviaires utilisant une partie du réseau sur laquelle un projet pilote est en cours de participer audit projet, sous réserve d'un avis favorable des entités délivrant l'autorisation concernées. Le gestionnaire de l'infrastructure informe la Commission de cette participation supplémentaire.

En cas de modification du champ d'application des projets pilotes, en particulier de la partie du réseau dans laquelle le projet est conduit, des compétences linguistiques alternatives et des outils supplémentaires utilisés pour la communication, la procédure décrite au point 4 s'applique.

- 8) L'entreprise ferroviaire et le gestionnaire de l'infrastructure veillent à ce que l'exécution du projet pilote soit dûment documentée dans leurs systèmes de gestion de la sécurité. Les informations, et en particulier celles relatives au personnel impliqué, à la formation qu'il a reçue, aux services fournis et à tout problème rencontré pendant le projet pilote, sont conservées pendant 24 mois après la fin dudit projet. Les informations pertinentes doivent figurer dans l'attestation complémentaire des conducteurs de train concernés.
- 9) À la fin de chaque projet pilote, la ou les entreprises ferroviaires et le ou les gestionnaires de l'infrastructure concernés adressent un rapport aux entités délivrant l'autorisation concernées. Lorsque la durée d'une dérogation dépasse un an, la ou les entreprises ferroviaires et le ou les gestionnaires de l'infrastructure rédigent un rapport annuel joint à leur rapport annuel sur la sécurité prévu à l'article 9, paragraphe 6, de la directive (UE) 2016/798. Les autorités nationales de sécurité concernées rendent compte des résultats des projets pilotes dans leurs rapports annuels prévus à l'article 19 de la directive (UE) 2016/798. À partir d'un cadre commun d'évaluation, l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer analyse les résultats des projets pilotes et présente un rapport à la Commission.
- 10) La Commission peut suspendre la dérogation accordée si elle estime que les conditions ne sont plus remplies ou si des problèmes de sécurité se posent. Une autorité nationale de sécurité, une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire de l'infrastructure informe immédiatement la Commission en cas de problème de sécurité.
- 11) L'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer publie sur son site web une liste des projets pilotes autorisés par la Commission, comprenant une brève description de chaque projet et de la période pour laquelle il est autorisé, ainsi que toute autre information pertinente, telle que l'arrêt ou la suspension de projets.

▼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.