

## II

(Actes non législatifs)

## RÈGLEMENTS

## RÈGLEMENT (UE) 2019/554 DE LA COMMISSION

du 5 avril 2019

**modifiant l'annexe VI de la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté**

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu la 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 <sup>(1)</sup>, et notamment son article 31,

considérant ce qui suit:

- (1) L'annexe VI, point 8, de la directive 2007/59/CE, fixe le niveau de connaissances linguistiques devant être atteint par les conducteurs de train de manière à pouvoir communiquer activement et efficacement dans des situations normales, des situations dégradées et des situations d'urgence. En outre, elle offre la possibilité d'exempter les conducteurs de train du niveau de connaissances linguistiques requis sur les tronçons aux frontières et dans les gares situées à proximité des frontières et désignées pour servir à des opérations transfrontalières. Il est nécessaire de modifier l'annexe VI, point 8, de la directive 2007/59/CE afin de permettre une plus grande flexibilité sans incidence négative sur la sécurité.
- (2) Les exigences de l'annexe VI, point 8, de la directive 2007/59/CE ne sont pas considérées comme le moyen le plus efficace pour assurer un niveau élevé de sécurité tout en permettant une exploitation efficace du réseau ferroviaire. C'est particulièrement vrai en cas de perturbations sur le réseau ferroviaire d'un État membre nécessitant l'utilisation d'itinéraires de déviation traversant des États membres voisins, où les conducteurs de train disposant de connaissances linguistiques spécifiques sont sollicités à brève échéance pour conduire sur les itinéraires de déviation, assurant ainsi la continuité de l'exploitation.
- (3) Il est nécessaire d'explorer d'autres options relatives aux exigences linguistiques actuelles afin de permettre une plus grande flexibilité tout en assurant un niveau de sécurité au moins équivalent aux exigences actuelles. Ces options pourraient consister en des exigences linguistiques plus ciblées (c'est-à-dire axées sur la terminologie propre aux chemins de fer) ou à un niveau linguistique général plus bas combiné à des moyens alternatifs pour favoriser une communication efficace, et devraient assurer une communication active et efficace dans les situations normales, les situations dégradées et les situations d'urgence.
- (4) Il est nécessaire de tester ces moyens alternatifs dans l'exploitation quotidienne afin d'obtenir des résultats fiables quant à l'efficacité des autres options. L'incidence de ces options doit donc être examinée en conditions réelles dans le cadre de projets pilotes menés en deux phases. Au cours de la première phase, les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires devraient mettre en œuvre des projets pilotes utilisant des moyens alternatifs et impliquant des conducteurs de train qui satisfont aux exigences de l'annexe VI, point 8, de la directive 2007/59/CE. Si la première phase des projets pilotes montre que les moyens alternatifs suppléent efficacement aux connaissances linguistiques du conducteur, la deuxième phase devrait alors être réalisée avec des conducteurs de train ayant un niveau de connaissances linguistiques inférieur à celui requis à l'annexe VI, point 8,

<sup>(1)</sup> JO L 315 du 3.12.2007, p. 51.

de la directive 2007/59/CE et à l'aide de ces moyens alternatifs s'étant révélés efficaces au cours de la première phase. L'entreprise ferroviaire et le gestionnaire de l'infrastructure devraient adresser une demande conjointe de dérogation à la Commission pour l'exécution de la seconde phase.

- (5) Dans le processus de soumission et d'évaluation des demandes de dérogation, ainsi que dans la réalisation des projets pilotes, les rôles et responsabilités respectifs de toutes les parties concernées, telles que la Commission, les autorités nationales de sécurité et l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, devraient être clarifiés.
- (6) La participation des autorités nationales de sécurité dans le processus de soumission des demandes de dérogation est cruciale. Leur avis favorable devrait accompagner la demande conjointe de l'entreprise ferroviaire et du gestionnaire de l'infrastructure.
- (7) La préparation et l'évaluation des incidences des projets pilotes envisagés prennent du temps. Il est toutefois nécessaire de disposer, le plus tôt possible, d'un fondement/d'une justification juridique pour une flexibilité accrue des exigences linguistiques, afin de pouvoir mener les projets pilotes le plus rapidement possible et d'être en mesure de faire face à d'éventuelles perturbations sur le réseau ferroviaire de l'Union. Pour cette raison, les nouvelles règles devraient être applicables sans que les États membres n'aient à les transposer.
- (8) L'annexe VI, point 8 consiste en un ensemble de règles autonomes qui peuvent s'entendre sans référence ni à d'autres parties de cette même annexe ni à la directive 2007/59/CE. Le présent acte modificatif devrait donc prévoir des règles directement applicables.
- (9) Pour des raisons de clarté, il convient de remplacer la totalité du point 8, bien que les modifications ne le concernent pas dans son ensemble.
- (10) Pour le personnel exécutant des tâches critiques de sécurité qui impliquent une interface directe entre une entreprise ferroviaire et un gestionnaire de l'infrastructure, les qualifications professionnelles et les conditions de santé et de sécurité au travail sont définies dans la décision 2012/757/UE de la Commission <sup>(2)</sup>. Les exigences de la décision 2012/757/UE complètent celles figurant à l'annexe VI de la directive 2007/59/CE.
- (11) Conformément à l'article 31 de la directive 2007/59/CE, les organismes représentés au sein du comité du dialogue social européen pour le secteur ferroviaire ont été consultés.
- (12) Les mesures prévues dans le présent règlement sont conformes à l'avis du comité visé à l'article 32, paragraphe 1, de la directive 2007/59/CE,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

#### *Article premier*

Le point 8 de l'annexe VI de la directive 2007/59/CE est remplacé par le texte suivant:

#### «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.

<sup>(2)</sup> Décision 2012/757/UE de la Commission du 14 novembre 2012 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système «Exploitation et gestion du trafic» du système ferroviaire de l'Union européenne et modifiant la décision 2007/756/CE (JO L 345 du 15.12.2012, p. 1), et modifiée en dernier lieu par le règlement (UE) 2015/995 (JO L 165 du 30.6.2015, p. 1).

- 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,
    - 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 (\*),
    - 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 coordinateur 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
  - 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.

(\*) 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.»

## Article 2

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 5 avril 2019.

*Par la Commission*  
*Le président*  
Jean-Claude JUNCKER

---