



Proposition à l'ETF pour l'introduction d'un laissez-passer européen pour les collaborateurs* de la maintenance

Objectif

Par une directive du Parlement et du Conseil européens, la certification du personnel de la maintenance des véhicules sur rail et de leurs composants doit être réglée de manière commune et uniforme.

Les normes appliquées dans toute l'Europe pour le contenu et les conditions d'acquisition d'un laissez-passer dans la maintenance doivent:

- mettre au premier plan la sécurité et la fiabilité et être standardisées afin de renforcer la confiance du public envers le système ferroviaire,
- permettre le libre accès au marché du travail européen en faisant une qualification du personnel unifiée,
- améliorer la situation de concurrence entre le rail et la route, et
- améliorer la protection de la santé et du travail grâce à de meilleures connaissances, aptitudes et compétences.

Quel est le contenu de la directive?

La directive expose les conditions et la procédure pour la certification de tous les travailleurs de la maintenance de véhicules sur rail et de leurs composants dans le système ferroviaire européen.

Points importants

Les pays européens peuvent exclure certains travaux de maintenance sur véhicules sur rail des mesures prises pour appliquer cette directive dans les domaines suivants:

- infrastructures ferroviaires qui sont complètement séparées des autres systèmes ferroviaires

Certification de travailleurs de la maintenance

Chaque collaborateur de la maintenance doit avoir les aptitudes et qualifications exigées et pouvoir présenter les documents suivants:

- **une attestation** qui confirme que le collaborateur remplit les conditions minimales répondant aux exigences médicales et

* dans un esprit de simplification, les formes masculines telles que „collaborateurs“ sont utilisées mais elles se rapportent aussi bien aux femmes qu'aux hommes.

psychologiques et qu'il dispose des connaissances professionnelles de base et générales;

- **un certificat supplémentaire** attestant sur quelles sortes de chemins de fer et de trains le collaborateur peut effectuer quelles tâches de maintenance.

Octroi du laissez-passer

Le collaborateur doit:

- disposer d'un justificatif du niveau 3 (CEC) avec des connaissances, aptitudes, compétences supplémentaires, et remplir les conditions médicales précisées dans la directive,
- avoir des connaissances du système de gestion de la sécurité (Safety- Management- System SMS),
- connaître les processus de maintenance ainsi que leurs certifications et documentations, il doit pouvoir se baser là-dessus pour travailler,
- avoir de l'expérience des cas particuliers des processus de maintenance,
- connaître l'importance de l'autorisation de remise du véhicule sur le réseau ferroviaire et ses conséquences,
- être informé des particularités des compagnies de chemins de fer et de leurs relations avec la maintenance (par ex. systèmes de sécurité, radios dans les trains, ...),
- connaître les réglementations nationales et internationales (législation, directives, ordonnances, etc.) et
- connaître tous les composants de véhicules sur rail existant dans son domaine de travail à tous les niveaux de construction (par exemple les systèmes de freins, les portes, les roues, les systèmes de sécurité du train, l'ETCS, etc.).

Avec toutes ces formations supplémentaires, le collaborateur obtient le certificat de niveau 4 (CEC).

Rôle des autorités nationales responsables

Les autorités responsables assurent les tâches suivantes de manière transparente et non discriminatoire:

- octroi, actualisation et établissement des laissez-passer
- réalisation d'examens et de contrôles réguliers
- suspension et retrait des laissez-passer et – à l'attention du bureau qui les établit – demande motivée de suspendre les laissez-passez, et
- tenue d'un registre de tous les laissez-passer qui ont été octroyés, qui sont échus, modifiés, partiellement retirés ou annulés ou qui ont été annoncés comme étant perdus ou détruits.

* dans un esprit de simplification, les formes masculines telles que „collaborateurs“ sont utilisées mais elles se rapportent aussi bien aux femmes qu'aux hommes.

Les entreprises ferroviaires doivent:

- tenir un registre de toutes les attestations supplémentaires qui ont été octroyées, qui sont échues, modifiées, partiellement retirées ou annulées ou qui ont été annoncées comme étant perdues ou détruites et
- installer un système de surveillance de leur personnel de maintenance afin de saisir des mesures immédiates lorsque l'aptitude professionnelle est remise en question.

Zurich, 23 mars 2017

Werner Schwarzer



Président du groupe consultatif du personnel de la maintenance