

ÉVOLUTION DE LA SPÉCIFICITÉ TECHNIQUE D'INTEROPÉRABILITÉ : VERS UNE LIBÉRALISATION DRAMATIQUE DES NORMES ET UN ABAISSEMENT CONSIDÉRABLE DU NIVEAU DE SÉCURITÉ POUR LE FERROVIAIRE.

MISE EN SITUATION

En juillet dernier, le règlement européen d'exécution RE 2023-1693 a modifié substantiellement le règlement d'exécution (UE) 2019/773 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système « Exploitation et gestion du trafic » du système ferroviaire au sein de l'Union européenne. Cette évolution, applicable aux états membres à compter du 28 juin 2024, impose à l'état français des modifications importantes des dispositions de l'arrêté aptitude ou arrêté TES (tâches essentielles de sécurité) du 7 mai 2015. Il devra alors être décliné et mis en œuvre par l'ensemble des opérateurs ferroviaires et gestionnaires d'infrastructures en France.

Les conséquences sont nombreuses et impacteront les centres de formation, les centres d'aptitude médicale, et les agents jusqu'alors soumis à l'arrêté TES (tâches essentielles de sécurité). Retour en détail sur ce bouleversement des normes de sécurité.

Les évolutions notables de ce règlement :

- Le règlement européen s'impose aux états qui ne peuvent définir des textes plus prescriptifs que ce dernier,
- Les conditions de désignation des personnels de santé (fin de la compétence de l'État pour agréer des médecins),
- La formation professionnelle des personnels exécutant des tâches critiques de sécurité (fin de la compétence de l'EPSF (Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire pour délivrer des agréments aux organismes de formation)),
- Les examens médicaux ne peuvent être plus prescriptifs que la réglementation européenne, et voient disparaître certains examens médicaux (notamment électrocardiogramme) : ces dispositions s'appliquent également aux agents de conduite,
- Les tâches essentielles de sécurité (TES) deviennent des tâches critiques de sécurité (TCS),
- Les dispositions de l'arrêté TES seront remplacées pour les entreprises ferroviaires et gestionnaires de l'infra par l'obligation de définir dans leur système de gestion de la sécurité (SGS), les procédures et exigences relatives à la formation, à l'évaluation et au suivi des compétences de leur personnel exécutant des tâches critiques pour la sécurité,
- Les tâches critiques de sécurité sont exclusivement celles revenant aux :
 - Personnel "d'accompagnement des trains" autre que le conducteur de train,
 - Personnel qui exécute les tâches relatives à la préparation des trains,
 - Personnel qui exécute les tâches liées au départ et à l'autorisation de mouvement des trains.

NOTA : LA CONDUITE DES TRAINS N'EST PAS REMISE EN CAUSE PAR CE RÈGLEMENT, ET IL RESTE RÉGI PAR UNE LICENCE EUROPÉENNE.



Pour la CFDT Cheminots, ce règlement européen, non concerté avec les syndicats européens et imposé par la commission européenne, démontre une nouvelle fois la frénésie libérale qui émane de la commission européenne.

À quelques jours des élections européennes, ce n'est pas un bon signal envoyé aux cheminotes et cheminots. Cette libéralisation risque de se traduire à terme par un abaissement des normes et exigences imposées aux entreprises ferroviaires en termes de formation et d'habilitation des personnels exerçant jusqu'alors des tâches essentielles de sécurité.

De nombreuses tâches essentielles de sécurité ne seront plus obligatoires et ne seront mises en œuvre que par le bon vouloir des entreprises ferroviaires et gestionnaires de l'infra (service de la circulation ferroviaire, mainteneur de l'infra, interventions essais sur les composants critiques de l'infrastructure ferroviaire ayant un impact sur la sécurité des circulations,...).

La disparition de ces tâches essentielles de sécurité ainsi que l'absence d'obligation d'effectuer les visites d'aptitude sécurité par des centres agréés, menacent gravement ces centres et les personnels qui les composent ainsi que la prévention médicale dont bénéficient aujourd'hui les agents effectuant des TES.

Enfin, cette nouvelle réglementation supprime de fait, les commissions de recours pour inaptitude, qui devront, le cas échéant, être portée devant le tribunal administratif (hors ADC)



DES QUESTIONS ?

Vanessa L'Homel

vanessa.lhomel@cfdtcheminots.org



Fabrice Chambelland

fabrice.chambelland@cfdtcheminots.org

Nicolas Dardilhac

dardilhac.nicolas@fgaac.org

