



Galerie Agora,
Rue du Marché aux Herbes 105, Bte 11
B-1000 Brussels
Telephone +32 2 285 46 60
Fax +32 2 280 08 17
Email: etf@etf-europe.org
www.etf-europe.org

European Transport Workers' Federation
Fédération Européenne des Travailleurs des Transports
Europäische Transportarbeiter-Föderation
Federación Europea de los Trabajadores del Transporte

PROCHAIN 4^e PAQUET FERROVIAIRE

FUTURES TÂCHES DE L'AGENCE FERROVIAIRE EUROPÉENNE

POSITION DE L'ETF
18 septembre 2012

RESUME

L'ETF est en principe favorable à ce que l'ERA joue un plus grand rôle dans la procédure d'autorisation des véhicules à l'échelle européenne, mais elle insiste sur la nécessité d'appliquer les normes les plus élevées qui soient en matière de santé et de sécurité au travail.

Aperçu du rôle et des tâches de l'ERA, selon l'ETF :

La Fédération européenne des travailleurs des transports :

- insiste pour que le rôle principal de l'ERA soit celui de "gendarme" qui veille à la sécurité dans le secteur ferroviaire en Europe. L'agence doit veiller à ne pas privilégier la compétitivité au détriment de la sécurité ;
- croit fermement que l'harmonisation des normes de sécurité ne doit en aucun cas diminuer le niveau des normes nationales. La sécurité est un atout du secteur ferroviaire et les règles de sécurité ne sont pas un frein à l'essor du marché intérieur !
- est critique vis-à-vis l'introduction d'un certificat unique de sécurité ;
- est d'avis que l'agence doit soutenir de façon convaincante une « culture juste » qui encourage le personnel à faire rapport des dangers, incidents et accidents sans risquer de subir un blâme (politique de non-punition) ;
- est d'avis que les compétences de l'ERA en matière de contrôle du respect des règles de sécurité doit être renforcé mais pense que l'agence doit jouer un rôle plus neutre et qu'elle doit être indépendante de la Commission européenne ;
- est convaincue que l'interopérabilité technique et opérationnelle est un élément important pour améliorer l'efficacité des chemins de fer en Europe. Toutefois, l'interopérabilité ne doit pas se faire au détriment de la sécurité ;
- insiste pour qu'une homologation européenne des véhicules via l'ERA respecte les normes les plus élevées de santé et sécurité au travail ; pas de nivellement par le bas en ce qui



President Lars Lindgren

General Secretary Eduardo Chagas

Vice Presidents Alexander Kirchner
Brigitta Paas



concerne les normes de santé et sécurité au travail ;

- demande que l'ERA crée un groupe de travail horizontal sur la santé et la sécurité au travail, composé paritairement d'experts en santé et sécurité au travail syndicaux et de l'entreprise ;
- insiste pour que l'ERA soit mandatée pour proposer des modalités d'application des règles en matière de temps de conduite et de repos des conducteurs de trains ainsi que des contrôles réguliers à cet égard et également pour définir les caractéristiques techniques d'un dispositif d'enregistrement ;
- insiste pour que soit introduite une certification européenne pour le personnel de bord (contrôleur) comparable à la certification des conducteurs de locomotives ;
- estime que pour tous les groupes de professions ayant des tâches de sécurité ou des tâches pertinentes pour la sécurité au sein du secteur ferroviaire, il est nécessaire de disposer d'une définition, harmonisée au niveau de l'UE, des tâches, compétences et besoins de formation de haut niveau ;
- se félicite de l'intégration de représentants des travailleurs dans les groupes de travail de l'ERA mais dénonce toutefois le peu de considération accordée aux opinions des représentants de l'ETF; demande une compensation financière complète pour le travail effectué par les représentants des travailleurs au sein des groupes de travail.

L'ETF est une organisation syndicale paneuropéenne qui représente plus de 2,5 millions de travailleurs du secteur des transports, tous modes confondus, affiliés à 243 syndicats des transports dans 41 pays européens. Dans le secteur ferroviaire plus précisément, l'ETF représente 850.000 travailleurs affiliés à 83 syndicats dans 37 pays.

1) INTRODUCTION

L'ETF a soutenu la création de l'Agence ferroviaire européenne (ERA) en tant qu'organe de sécurité, afin de maintenir et d'améliorer la sécurité des chemins de fer en Europe, en particulier dans l'espace ferroviaire européen unique. Aujourd'hui, l'ERA compte trois départements chargés des questions d'interopérabilité (Interopérabilité, acceptation mutuelle du matériel roulant, ERTMS) et un seul département en charge de la sécurité. L'Agence ferroviaire européenne vise clairement à promouvoir l'interopérabilité technique. En matière de sécurité ferroviaire, les tâches de l'ERA se concentrent sur l'harmonisation de la culture de la sécurité en Europe, avec un danger inhérent d'harmonisation à la baisse.

L'ETF exige que l'Agence ferroviaire européenne devienne un organisme de surveillance de la sécurité ferroviaire dans l'espace ferroviaire européen unique. L'ETF exige que les compétences du personnel, la formation, des règles acceptables qui régissent le temps de travail, le respect de ces règles ainsi que des normes élevées de santé et de sécurité au travail soient considérés comme des éléments essentiels de la sécurité ferroviaire (facteurs humains) et que l'ERA devienne un organisme de surveillance garantissant des normes élevées dans l'intérêt de la sécurité ferroviaire. L'ETF est d'avis que l'ERA aura un statut plus neutre, étant indépendante de la Commission européenne et du fait qu'elle rend des comptes uniquement au Législateurs européens.

2) SÉCURITÉ

Le haut niveau de sécurité est un avantage et une condition indispensable au développement du secteur ferroviaire du marché européen des transports et ne doit pas être mis en péril. Maintenir et améliorer le haut niveau de sécurité doit être une priorité absolue pour les législateurs européens comme pour l'Agence ferroviaire européenne (ERA).

Aucun changement dans les régimes de sécurité ne devrait être imposé aux autorités nationales chargées de la sécurité par les STI ou par d'autres canaux si ces changements n'améliorent pas la sécurité - ou ne maintiennent la sécurité ferroviaire au moins à un niveau équivalent. Pour ce faire, il conviendra de procéder à des évaluations de risques.

L'ETF critique avec force une attitude qui voit dans l'argument de sécurité un argument protectionniste et qui dénonce un soi-disant excès en termes d'exigences de sécurité. L'ETF critique avec force l'approche qui considère les règles nationales de sécurité comme des obstacles au marché ferroviaire intérieur. L'ETF est aussi critique envers une approche basée sur la rentabilité lorsqu'il s'agit de décider des mesures en matière de sécurité et exige qu'en aucun cas il ne soit permis de réduire le niveau de sécurité sur la base d'évaluations axées sur la rentabilité. Nous ne pouvons pas accepter non plus que des règles nationales de sécurité de bonne qualité soient dégradées sous prétexte de l'harmonisation.

L'Agence ferroviaire doit avoir pour première tâche de **détecter les risques pour la sécurité** au sein du marché ferroviaire, aujourd'hui ouvert, de l'Europe. En se concentrant sur l'harmonisation des systèmes de sécurité ferroviaire en Europe, elle risque de négliger les nouveaux risques découlant d'un système à acteurs multiples, caractérisé par de nombreuses interfaces.

Une préoccupation majeure devrait être d'identifier les nouveaux risques en matière de sécurité, induits par l'arrivée de la politique actuelle d'ouverture à la concurrence. C'est le cas par exemple lorsque les tâches critiques en matière de sécurité sont sous-traitées à l'extérieur, par exemple des tâches opérationnelles importantes comme la conduite des trains, mais aussi la maintenance. Sont également fondamentales les nombreuses interfaces qui se créent entre les différents acteurs du secteur ferroviaire comme les autorités en charge de la sécurité, les gestionnaires d'infrastructures, les compagnies ferroviaires et sous-traitants à différents niveaux.

L'Agence ferroviaire européenne devrait s'attacher à détecter les faiblesses et problèmes qui n'ont pas été signalés en application soit du règlement relatif aux statistiques des transports par chemins de fer ou des obligations redditionnelles découlant de la directive sur la sécurité.

Les effectifs affectés à des domaines cruciaux pour la sécurité, la durée du temps de travail et/ou le nombre d'heures supplémentaires, par exemple, devraient être considérés comme des indicateurs et devraient être analysés comme points cruciaux pour la sécurité. La très forte augmentation du nombre de jours d'absence pour cause de maladie et de cas de surmenage professionnel, du fait du manque de personnel et de la surcharge de travail devrait être un autre indicateur. De même, le respect ou le non-respect des réglementations en matière de temps de travail, de conduite et de repos et de nombre de repos hors domicile sont aussi des indicateurs.

L'Agence devrait avoir pour tâche d'apporter un soutien solide à une « culture juste » dans les entreprises ferroviaires, une politique de protection des membres du personnel qui signalent des incidents ou des quasi-accidents. Elle devrait proposer des exigences juridiques et procédurales afin de faire respecter une « culture juste ».

L'ETF attend de l'Agence ferroviaire européenne qu'elle surveille la sécurité ferroviaire plutôt qu'elle n'oppose la sécurité à la compétitivité.

En ce sens, l'ETF critique l'intention d'introduire, pour les entreprises ferroviaires, un certificat de sécurité unique, qui sera reconnu dans tous les états membres de l'UE et permettra des opérations transeuropéennes et dans tous les pays européens, sans que les autorités nationales respectives en charge de la sécurité ne vérifient au préalable si l'entreprise concernée a les compétences spécifiques requises pour assurer une exploitation sécurisée sur le réseau spécifique.

En ce qui concerne la sécurité ferroviaire, l'ETF estime qu'il faut renforcer les compétences de l'ERA en matière de surveillance et de contrôle du respect des règles de sécurité. Il faut donner à l'ERA la possibilité de fonctionner de manière indépendante des décideurs politiques européens ou nationaux. L'ETF est d'avis que l'ERA est encore trop dans l'ombre de la Commission européenne.

3) INTEROPÉRABILITÉ – AUTORISATION DES (TYPES DE) VÉHICULES

L'ETF estime que l'interopérabilité technique et opérationnelle est un élément important pour améliorer la performance des chemins de fer en Europe. Les autres éléments consistent en un financement adéquat du développement des infrastructures, un financement adéquat du service public et un engagement politique ferme en faveur d'un transfert modal via l'intégration de tous les

coûts externes dans les charges d'utilisation pour les autres modes de transport. L'ETF est d'avis que ces éléments sont plus efficaces pour promouvoir le système de transport ferroviaire en Europe que l'ouverture des marchés et la concurrence destructrice.

L'ETF souligne toutefois que l'harmonisation technique et opérationnelle ne peut être poursuivie au détriment de la sécurité opérationnelle et, en particulier, ne peut mettre en péril la santé et la sécurité au travail du personnel ferroviaire concerné. La santé et la sécurité au travail doivent rester sous l'entière responsabilité de l'employeur.

En ce sens, l'ETF soutient l'intention d'améliorer l'efficacité et la rapidité de la mise en service de matériel roulant ferroviaire, d'en réduire le coût et d'habiliter l'Agence à donner les autorisations de (types) de véhicules comme c'est le cas pour l'Agence européenne de la sécurité aérienne, AESE.

Nous soulignons toutefois que les exigences en matière de santé et de sécurité pour la conception et l'équipement des locomotives et du matériel roulant destinés au transport de passagers et de fret doivent assurer le niveau maximal de protection. Les expériences relatives à l'homologation de locomotives dans plusieurs États membres ont montré que les normes de santé et de sécurité au travail variaient d'un État membre à l'autre. Il s'agissait notamment d'éléments nécessitant une adaptation de la conception. Nous ne parlons pas ici de la position de l'extincteur dans la locomotive, mais bien des conditions de bruit et de climat dans la cabine du conducteur, de l'ergonomie sur le lieu de travail, des exigences de capacités visuelles, etc.

L'ETF insiste pour qu'une homologation européenne des véhicules via l'ERA respecte les normes les plus élevées de sécurité et de santé et de sécurité au travail. Nous insistons pour que les exigences des STI répondent aux normes les plus élevées et pour qu'en l'absence de normes européennes, ce soit la norme nationale la plus élevée qui soit utilisée pour une homologation européenne du matériel roulant.

4) SANTÉ ET SÉCURITÉ AU TRAVAIL

L'introduction d'une approche harmonisée de la sécurité ferroviaire ainsi que l'harmonisation via l'interopérabilité technique et organisationnelle ont aussi une incidence sur la santé et la sécurité au travail.

Bien que l'article 5, paragraphe 3, *alinéa g*), de la directive sur l'interopérabilité 2008/57/CE exige le respect des règles relatives à la santé et à la sécurité au travail lors de la rédaction des spécifications techniques d'interopérabilité (STI), les chapitres relatifs à la santé et à la sécurité (chapitre 4.7 de chaque STI) sont rédigés d'un point de vue technique et non d'un point de vue spécifique à la santé et à la sécurité au travail. Ils se limitent souvent à un seul paragraphe et font référence à la législation européenne générale régissant la santé et la sécurité au travail. Les

experts des groupes de travail de l'ERA sont des experts techniques, sans savoir-faire spécifique en matière de santé et de sécurité au travail ni de ressources humaines.

Une étude réalisée par un réseau d'experts en santé et sécurité dans les chemins de fer¹, qui a analysé la rédaction des normes CEN et CENELEC pour le secteur ferroviaire, a abouti aux mêmes conclusions : ces normes n'abordent pas suffisamment les exigences en matière de santé et de sécurité parce qu'elles ont été rédigées par des experts techniques n'ayant pas le savoir-faire spécifique.

L'ETF demande, depuis le début de la mise en place de l'ERA, que soit créé un groupe de travail horizontal sur la santé et la sécurité au travail et sur l'interopérabilité, composé d'experts en santé et sécurité issus pour moitié des rangs syndicaux et pour moitié, de l'entreprise. L'ERA s'y est toujours opposée en arguant

- a) d'un manque de ressources humaines ;
- b) d'une absence de mandat ;
- c) d'un manque de compétences, lorsque les questions de santé et de sécurité au travail relevant du Comité consultatif de la Commission pour la sécurité, l'hygiène et la protection de la santé sur le lieu de travail et de l'Agence pour la sécurité et la santé au travail de Bilbao.

Toutefois, la directive 89/654/CEE relative à la sécurité et à la santé sur les lieux de travail, par exemple, exclut de son champ d'application les locomotives ou tout autre lieu de travail dans un véhicule de transport.

Le travail dans les ateliers de maintenance pour locomotives et autres matériels roulants est totalement différent et présente des dangers spécifiques par rapport au travail dans des ateliers habituels. Un autre exemple concerne le travail de maintenance de l'infrastructure, dont les dangers spécifiques diffèrent de ceux d'autres sites de construction en raison de la circulation des trains. Plusieurs dangers pour la santé et la sécurité au travail, spécifiques au secteur ferroviaire, requièrent une attention particulière et ne sont pas couverts par la législation générale.

En outre, tant la directive sur la sécurité ferroviaire que la directive sur l'interopérabilité interdisent aux États membres d'instaurer de nouvelles règles, y compris en matière de santé et de sécurité au travail. L'objectif d'« améliorer la compétitivité du secteur », l'utilisation de l'analyse coûts/avantages même pour des mesures de sécurité, l'harmonisation technique et opérationnelle et l'objectif de réduction des coûts de l'acceptation mutuelle du matériel roulant sont autant de facteurs qui tendent à harmoniser vers le bas, jusqu'à un seuil minimum, les normes de santé et de sécurité dans le secteur ferroviaire, en particulier lorsqu'ils sont définis par des personnes non spécialisés dans la santé et la sécurité au travail.

Enfin, en raison de l'augmentation des opérations ferroviaires transfrontalières et de l'utilisation transfrontalière de personnel ferroviaire mobile, des problèmes supplémentaires se posent au niveau des opérations mais aussi de la santé et de la sécurité au travail.

¹L'Association pour la promotion de la sécurité au travail en Europe (VFA), Rapport KAN 27e « Normalisation relative à la santé et la sécurité au travail dans le secteur du trafic ferroviaire (2002) par la Commission pour la santé et la sécurité au travail et la normalisation (KAN)

L'ETF demande que l'ERA obtienne de la Commission européenne un mandat clair – sans ambiguïté - pour créer un groupe de travail horizontal sur la santé et la sécurité au travail, composé paritairement d'experts en santé et sécurité au travail issus du monde syndical et du monde de l'entreprise. Ce groupe de travail devra effectuer un travail transversal, en toute indépendance, et devra examiner tous les projets de l'ERA d'un point de vue de la santé et de la sécurité et émettre ses propres propositions.

L'ETF demande que l'ERA obtienne des compétences dans les domaines suivants :

- Études sur la fatigue et autres dangers pour la santé et la sécurité dans les opérations transfrontalières, en particulier en cas de conduite dans des systèmes de sécurité différents appliquant des règles opérationnelles différentes et utilisant des langues différentes ;
- Définition des caractéristiques d'un appareil d'enregistrement technique qui enregistre les temps de conduite et de repos et les pauses, à des fins de contrôle (tachygraphe numérique) ;
- Élaboration d'une proposition (législative) sur les contrôles réguliers des opérations transfrontalières, y compris une proposition sur l'organisation des contrôles et sur l'imposition des temps de travail, de conduite et de repos dans les opérations transfrontalières, qui aborde aussi le rôle et la coopération des autorités nationales en charge de la sécurité, des inspections du travail et d'autres organes de contrôle et d'exécution au sein du système ferroviaire.

5) FORMATION ET COMPÉTENCES PROFESSIONNELLES

L'article 5, paragraphe 3, alinéa g), de la directive 2008/57/CE sur l'interopérabilité exige en outre d'aborder la question des compétences professionnelles lors de la rédaction des STI (chapitre 4.6 de chaque STI).

Le Règlement instituant l'ERA (Règlement 1335/2008/CE amendé) déclare ce qui suit dans son nouvel article

« *Article 17 Compétences professionnelles et formation*

1. *L'Agence formule des recommandations sur le choix des critères communs servant à la définition des compétences professionnelles et à l'évaluation du personnel qui contribue à l'exploitation et à l'entretien du système ferroviaire mais qui n'est pas couvert par les articles 16 ter ou 16 quater.* »
(Les articles 16 ter et 16 quater traitent des conducteurs de train et des autres personnels de bord.)

Bien que l'ERA ait un groupe de travail spécifique sur les compétences professionnelles, celui-ci ne traite que de la mise en œuvre de la directive 2007/59/CE sur la certification des conducteurs de train.

L'ETF estime que pour tous les groupes de professions ayant des tâches de sécurité ou des tâches pertinentes pour la sécurité au sein du secteur ferroviaire, il est nécessaire de disposer d'une définition, harmonisée au niveau de l'UE, des tâches, compétences et besoins de formation. Nous insistons sur le fait que cette harmonisation doit se faire à un haut niveau et doit garantir la qualité afin d'éviter que ne s'exerce une pression à la baisse sur la formation professionnelle et les compétences au cours de la mise en place de l'Espace ferroviaire européen unique – tel que souhaité par la Commission européenne et soutenu par le Parlement européen.

Les affiliés de l'ETF constatent actuellement que les entreprises réduisent les investissements dans la formation, redéfinissent les professions, rationalisent les tâches et contribuent ainsi à une diminution des compétences dans le secteur ferroviaire.

Cette tendance est soutenue par l'approche européenne des règles de sécurité, qui empêche les États membres et/ou les autorités nationales en charge de la sécurité d'instaurer de nouvelles règles, voire tend à interpréter les règles existantes sur les compétences professionnelles et sur la formation professionnelle requise pour les professions ferroviaires pertinentes pour la sécurité comme un obstacle au marché intérieur (voir rapport sur le personnel de bord).

L'ETF demande une révision de la politique sur les compétences professionnelles pour le personnel ferroviaire pertinent pour la sécurité et la garantie que, dans le marché ferroviaire intérieur européen aussi, un haut niveau de compétence et de formation soit assuré pour le personnel pertinent pour la sécurité et que la sécurité des chemins de fer soit ainsi assurée pour les usagers du rail et l'environnement.

Pour l'ETF, l'ERA semble être l'organe adéquat ayant les connaissances spécifiques sur les chemins de fer pour travailler sur ces points. Toutefois, l'ETF souligne que le mandat doit clairement exiger des normes élevées et exclure une harmonisation à la baisse.

De plus, il ne faut pas stopper les gouvernements et les compagnies nationales dans leurs efforts supplémentaires de formation et d'éducation.

L'ETF réclame, pour le personnel de bord ayant des tâches de sécurité, un système européen de certification similaire à celui des conducteurs de train (deux parties), délivré par une autorité nationale.

L'ETF rejette avec force toute tentation d'interdire les règles nationales existantes s'appliquant aux professions ferroviaires pertinentes pour la sécurité au motif que ces règles seraient un obstacle à la réalisation du marché intérieur. Par exemple, les paramètres et la qualité des infrastructures nationales sont très hétérogènes au sein des différents États membres. Cela exige encore, de la part des États membres respectifs, qu'ils définissent les règles et les exigences pour les professions pertinentes pour la sécurité.

6) TRAVAIL DES REPRÉSENTANTS SYNDICAUX AU SEIN DE L'ERA

L'ETF se félicite vivement de la disposition de l'article 3, alinéa 1, du Règlement instituant l'Agence, qui permet de désigner des représentants des travailleurs aux groupes de travail de l'Agence ferroviaire européenne.

L'ETF a délégué des représentants des travailleurs dans trois groupes de travail de l'Unité de la sécurité, dans un groupe de travail de l'Unité de l'ERTMS, dans le groupe de travail (GT) de l'Unité de « cross-acceptance » et dans 5 GT de l'Unité de l'interopérabilité. Actuellement, nos affiliés participent activement à 10 GT, avec un nombre total de 14 experts syndicaux.

Il est extrêmement important d'intégrer des représentants des travailleurs dans les groupes de travail de l'ERA car la grande majorité des propositions sur l'harmonisation technique, opérationnelle et en matière de sécurité ont une incidence directe ou indirecte sur les lieux de travail du personnel ferroviaire et/ou sur les facteurs humains dans les questions relatives à l'exploitation et à la sécurité. Le savoir-faire des représentants des travailleurs est indispensable.

Toutefois, la garantie d'une utilisation du savoir-faire des représentants des travailleurs dans le travail rédactionnel de l'Agence se heurte à plusieurs difficultés.

Les représentants des travailleurs ayant le savoir-faire nécessaire pour participer aux groupes de travail spécifiques de l'Agence ne sont en général PAS des membres du personnel d'un syndicat ou des délégués syndicaux permanents. Ils relèvent du personnel actif des chemins de fer et sont souvent élus au comité d'entreprise. Ils ne reçoivent pas de jours de congé de leur entreprise et ne sont pas rémunérés par leur employeur pour leur travail au sein des groupes de travail de l'ERA. Pour suivre le travail de l'ERA et participer aux réunions, ils doivent puiser dans leur quota annuel de jours de congé prévu pour leurs activités au sein du comité d'entreprise, au détriment de leur travail en tant que représentants élus des travailleurs au sein de leur entreprise.

La situation des représentants des entreprises du secteur ferroviaire (CER, UNIFE, EIM, ERFA, etc.) est totalement différente. Eux sont envoyés aux groupes de travail de l'ERA par leur employeur et sont rémunérés pour ce travail via leur rémunération normale. Comme leur travail d'expert de l'ERA est intégré dans leur description de fonction, ces organisations ont pu établir des structures, le Groupe d'organes représentatifs, qui préparent le travail du groupe de travail de l'ERA et donnent un mandat aux experts siégeant au GT de l'ERA, chose qui ne peut être fournie par les représentants des travailleurs et leur organisation européenne.

De plus, le fait que l'ERA ne travaille qu'en anglais pose d'énormes difficultés car, si les représentants syndicaux et représentants au comité d'entreprise jouent un rôle très actif dans leur entreprise et sont des experts dans leur domaine, ils n'ont pas les capacités linguistiques.

C'est pourquoi l'ETF demande que soit créé un mécanisme de financement du travail des représentants des travailleurs aux groupes de travail de l'ERA. En plus des frais de voyage et de séjour, le budget de l'ERA ou une autre ligne budgétaire de l'UE doit compenser financièrement le temps de travail affecté au travail d'expertise au bénéfice de l'ERA, en ce compris le travail de préparation et de coordination, qui n'est pas rémunéré par l'employeur, à savoir l'entreprise ferroviaire. Cette compensation pourrait revêtir la forme de frais de consultance ou d'un remboursement direct d'une partie du salaire de l'expert à l'employeur. En outre, des cours d'anglais et l'interprétation simultanée lors des réunions devraient être financés par le budget de l'ERA pour les représentants des travailleurs.

L'ETF estime que la mise en place de l'Agence ferroviaire européenne, avec tout son travail d'harmonisation, ne peut se faire uniquement par les représentants du secteur et par des consultants. Il faut y intégrer le point de vue et le savoir-faire des travailleurs, mais cela doit être financé par le budget de l'UE.

7) PAS DE TÂCHE POUR L'AGENCE FERROVIAIRE EUROPÉENNE

Dans la discussion du rôle futur de l'Agence ferroviaire européenne, d'autres fonctions sont abordées, notamment celle de régulateur du secteur ferroviaire européen, d'agence européenne d'attribution de créneaux et de prélèvement de redevances ou des tâches telles que les questions d'interopérabilité liées aux volets commerciaux (billetterie, horaires, etc.).

L'ETF met en garde contre la création d'un super organe européen pour le secteur ferroviaire.

L'ETF est totalement opposée à l'attribution de tâches de **régulateur du rail** à l'ERA. L'ERA est une agence de sécurité. L'ETF estime que ces deux responsabilités ne peuvent être réunies dans le chef d'une seule agence car cela créerait un conflit d'intérêts au sein de la même organisation et le danger est trop grand de voir la concurrence l'emporter au détriment de la sécurité. La sécurité, d'une part, et les fonctions de supervision de la concurrence, d'autre part, doivent être des missions indépendantes l'une de l'autre.

L'ETF est d'avis que l'Agence ne doit pas avoir de tâches en matière d'**attribution de créneaux d'infrastructure ou de prélèvement de redevances**. Ce sont là des tâches qui doivent tenir compte de la situation locale et régionale et qui ne peuvent être gérées au niveau européen.