



## GUIDE

# Délivrance de l'attestation complémentaire au conducteur de train



## Préambule

---

La certification des conducteurs de train comprend la délivrance de la licence européenne de conducteur de train par l'EPSF et de l'attestation complémentaire par un exploitant ferroviaire.

Les modalités pratiques relatives à la délivrance de la licence européenne de conducteur de train par l'EPSF sont présentées dans le guide 015 « Guide à l'usage des candidats à l'obtention de la licence de conducteur de train ».

Lien	Titre
	Guide à l'usage des candidats à l'obtention de la licence de conducteur de train

Le présent guide a pour objet d'aider les exploitants ferroviaires à recenser et à mettre en pratique toutes les obligations réglementaires de manière à assurer, en bonne et due forme, la délivrance de l'attestation complémentaire d'un conducteur de train.

Il leurs appartient en outre d'adopter une organisation du travail respectant les règles du code du travail, en veillant notamment à ne pas s'exposer aux délits de prêt illicite de main-d'œuvre ou de marchandage. Ceci ne fait pas l'objet du présent guide.

## Sommaire

---

Introduction .....	6
Utilisation du guide .....	7
Définitions .....	8
Abréviations .....	10
1. Le processus de certification du conducteur .....	11
2. Formation .....	13
2.1. Formation internalisée/externalisée .....	13
2.2. Types de formations .....	13
2.3. Formateurs .....	14
2.4. Formations théorique et pratique .....	16
2.5. Outils pédagogiques .....	16
3. Évaluation .....	19
3.1. Évaluation internalisée/externalisée .....	19
3.2. Types d'évaluations .....	19
3.3. Évaluation annuelle en cas de non-circulation sur l'infrastructure .....	20
3.4. Évaluateurs .....	20
3.5. Superviseur .....	22
4. Vérification de la compétence linguistique des conducteurs. ....	23
5. Délivrance de l'attestation complémentaire .....	24
6. Registre des attestations complémentaires. ....	25
7. Maintien des compétences du conducteur.....	26
7.1. Le suivi individuel .....	26
7.2. Le contrôle des enregistrements de conduite .....	26
7.3. L'évaluation périodique .....	26
8. Utilisation de conducteurs d'une autre entreprise.....	27
8.1. Vérifications à réaliser par « l'employeur » lorsqu'il a recours au personnel d'un autre ExF pour assurer la conduite.....	29
8.2. Vérifications à réaliser par « l'employeur » lorsqu'il a recours au personnel d'une entreprise qui n'est pas un ExF .....	29

En cliquant sur l'une des lignes du sommaire, vous accédez directement au chapitre correspondant.

Annexe 1 – Dispositions juridiques applicables pour la certification du conducteur .....	31
Annexe 2 – Exemple d’attestation de formation initiale .....	37
Annexe 3 – Exemple de certificat d’évaluation initiale .....	38

Fiches	
	Formation initiale pour un conducteur n’ayant jamais été certifié
	Formation de reprise des compétences pour un conducteur ayant déjà été certifié
	Formation à une extension de compétences
	Formation continue
	Évaluation initiale
	Évaluation de reprise des compétences
	Évaluation pour l’extension de compétences à : <ul style="list-style-type: none"> <li>- un nouveau type de matériel roulant (similaire)</li> <li>- une nouvelle ligne/section de ligne (système d’exploitation connu)</li> </ul>
	Évaluation pour l’extension de compétences à : <ul style="list-style-type: none"> <li>- un nouveau type de matériel roulant n’ayant pas des caractéristiques similaires</li> <li>- une nouvelle ligne/section de ligne dont le système d’exploitation n’est pas connu</li> </ul>
	Évaluation par suite de l’absence de circulation de plus de 365 jours sur une ligne/section de ligne
	Évaluation pour le maintien/renouvellement de validité de l’attestation complémentaire
	Transfert du contrat de travail d’un conducteur lors d’un changement d’attributaire

En cliquant sur l’une des lignes du sommaire ou sur le numéro de la fiche, vous accédez directement au chapitre ou à la fiche correspondant.

## Introduction

---

Le conducteur est une personne assurant la conduite d'un train, qu'elle en assure les commandes directes ou qu'elle donne les directives en cabine à la personne maîtrisant les organes de commande.

À ce titre, cette personne assure une tâche essentielle pour la sécurité. C'est pourquoi, l'exploitant ferroviaire (ExF) doit établir la procédure de délivrance des attestations complémentaires (AC) aux conducteurs qu'il affecte à la conduite d'un train.

La délivrance de l'AC implique le respect d'exigences en matière de formation et d'évaluation des conducteurs visant à s'assurer des compétences du conducteur initialement acquises et périodiquement contrôlées afin que cette tâche essentielle soit effectuée en sécurité.

Cette procédure doit être présentée dans le manuel qui décrit le système de gestion de la sécurité (SGS) de l'ExF.

Le guide est organisé en deux parties :

- une première partie présentant le contexte général nécessaire à la délivrance de l'AC des conducteurs ;
- une seconde partie, sous forme de fiches pratiques, permettant de traiter chaque cas auquel les exploitants ferroviaires peuvent être confrontés en termes de formation et d'évaluation. Chaque fiche est structurée en quatre parties :
  1. Le contexte général expliquant la nature de la fiche.
  2. Les attendus sur l'organisation, les compétences nécessaires et la traçabilité.
  3. Les preuves nécessaires à fournir notamment dans le cadre d'un contrôle.
  4. Le cadre réglementaire européen et français.

## Utilisation du guide

Les références réglementaires applicables à chacune des fiches sont présentées dans des tableaux en fin de fiche avec la symbolique suivante :

Réglementation	Symbole	Type de texte
Européenne		Directive
		Décision
		Règlement
Française		Loi
		Code
		Décret
		Arrêté
	<p>Ces textes réglementaires doivent être utilisés dans leur version en vigueur lors de la demande :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ de certificat de sécurité unique pour les entreprises ferroviaire ;</li> <li>■ d'agrément de sécurité pour les gestionnaires d'infrastructure ;</li> <li>■ d'agrément en tant qu'organisme de formation.</li> </ul>	

Dans chaque fiche, il vous suffit de cliquer sur le symbole pour accéder directement au texte correspondant disponible dans l'Espace réglementation du site Internet de l'EPSF.

## Définitions

---

<b>Agence</b>	Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer dont les prérogatives sont définies par le règlement (UE) 2016/796 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016
<b>Attestation complémentaire</b>	L'attestation complémentaire précise les infrastructures sur lesquelles le titulaire est autorisé à conduire ainsi que le matériel roulant que le titulaire est autorisé à conduire et les compétences linguistiques (toutes les langues autres que la langue maternelle)
<b>Compétences</b>	Au sens du présent guide, on entend par le terme « compétences », les connaissances professionnelles spécifiques reprises à chacun des items des annexes V et VI de la directive 2007/59/CE
<b>Conducteur certifié</b>	Au sens du présent guide, le conducteur certifié répond aux exigences du décret n° 2010-708 qui prévoit qu'il possède une licence européenne et de l'arrêté du 6 août 2010 qui prévoit qu'il possède une attestation complémentaire valide
<b>Connaissances professionnelles spécifiques</b>	Les connaissances professionnelles spécifiques sont celles décrites aux annexes V et VI de la directive 2007/59/CE et dénommées dans le présent guide « compétences »
<b>Employeur</b>	Au sens du présent guide, on entend par « employeur », conformément aux dispositions de l'article 1 <sup>er</sup> du décret n° 2010-708, l'exploitant ferroviaire pour le compte duquel le conducteur exerce ses fonctions et qui est responsable de la sécurité de la circulation car elle se fait sous couvert de son certificat de sécurité unique/agrément de sécurité. Cette notion est différente de celle utilisée dans l'arrêté du 7 mai 2015 relatif aux tâches essentielles pour la sécurité ferroviaire autres que la conduite de trains
<b>Encadrant</b>	Le qualificatif d'encadrant de conducteur de train s'entend de toute personne assurant régulièrement le suivi de conducteurs et pouvant justifier des connaissances professionnelles spécifiques à la conduite des trains afin d'être en mesure d'expliquer les instructions, savoir les faire appliquer et contrôler la conformité de leur mise en œuvre
<b>Évaluation pédagogique</b>	Evaluation des acquis de la formation telle que préconisée par l'article L6353-1 du code du travail
<b>Exploitant ferroviaire</b>	L'exploitant ferroviaire désigne indifféremment l'entreprise ferroviaire titulaire d'un certificat de sécurité unique (CSU) ou le gestionnaire de l'infrastructure titulaire d'un agrément de sécurité (AS)
<b>Livret de procédures pour le conducteur</b>	Au sens du point 4.2.1.2.1 du règlement (UE) 2019/773 de la Commission du 16 mai 2019 concernant la STI relative au sous-système « Exploitation et gestion du trafic » du système ferroviaire de l'Union européenne

<b>Manuel du SGS</b>	Manuel qui décrit l'organisation et les dispositions établies par un exploitant ferroviaire pour assurer la gestion sûre de ses activités
<b>Système d'exploitation</b>	Ce terme correspond aux caractéristiques générales de l'exploitation telles que précisées dans la STI « Exploitation et gestion du trafic » au point 4.2.1.2.2.1 a)
<b>Type de matériel roulant</b>	Dans le présent guide, cette expression ne doit pas être prise au sens de l'article 160 du décret n° 2019-525 mais plutôt au sens usuel du terme où le type définit le modèle pour servir à la production ou à la série d'engin moteur

## Abréviations

---

A	AC	Attestation complémentaire
	AMM	Autorisation de mise sur le marché
	AS	Agrément de sécurité
C	CECL	Cadre européen commun de référence pour les langues
	CSU	Certificat de sécurité unique
E	EAO	Enseignement assisté par ordinateur
	EF	Entreprise ferroviaire
	EPSF	Établissement public de sécurité ferroviaire
	ExF	Exploitant ferroviaire
G	GI	Gestionnaire de l'infrastructure
R	RAC	Registre des attestations complémentaires
	RFN	Réseau ferré national
S	SGS	Système de gestion de la sécurité
U	UE	Union européenne

## 1. Le processus de certification du conducteur

---

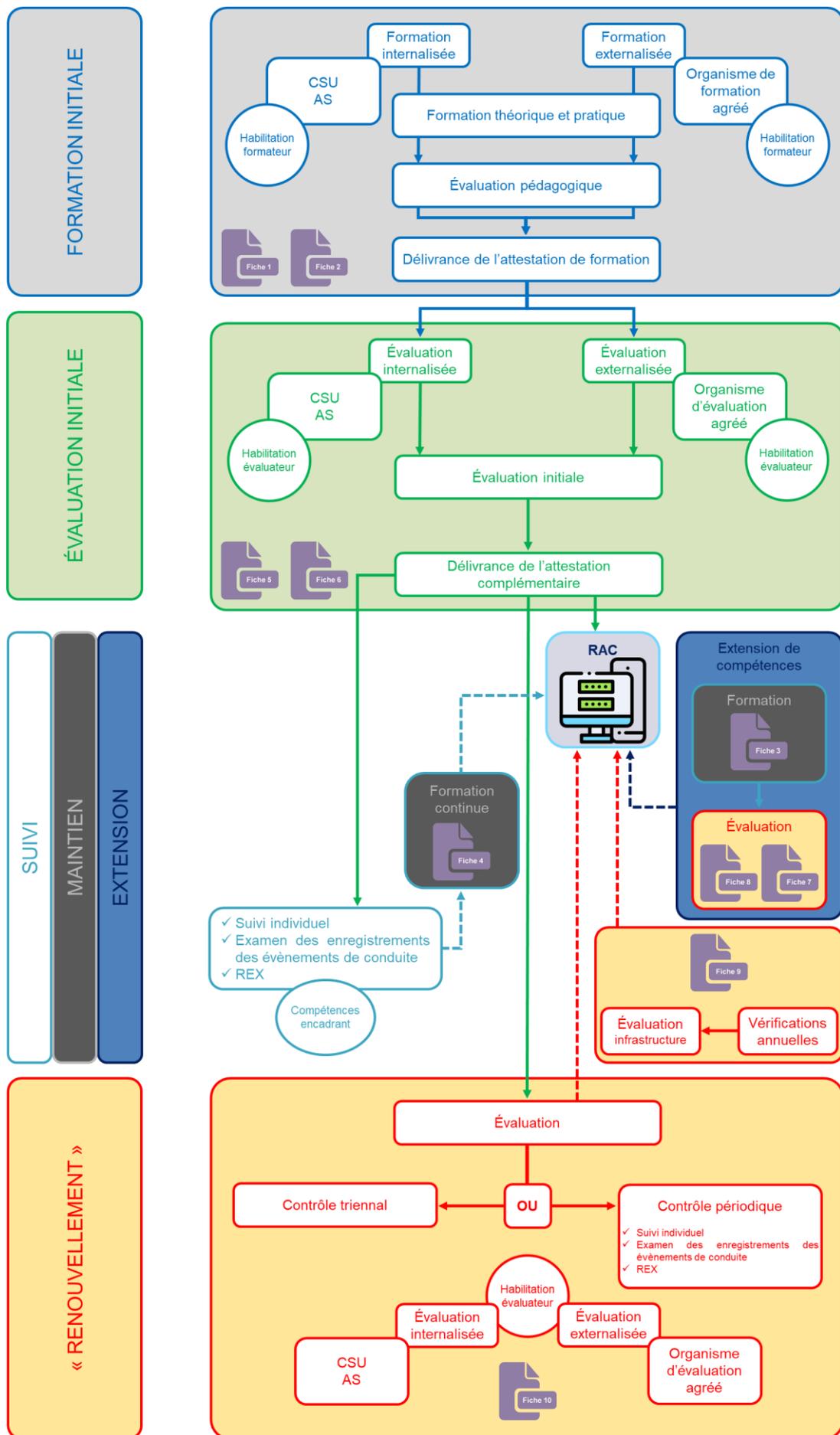
La certification des conducteurs de train est encadrée par la directive européenne 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 *relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté.*

Cette directive a été transposée en droit français par :

- le décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 *relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire* ;
- le décret n° 2010-708 du 29 juin 2010 et l'arrêté du 6 août 2010 *relatifs à la certification des conducteurs de train.*

Le point 4.2.1 du règlement (UE) 2018/762 de la Commission du 8 mars 2018 *établissant des méthodes de sécurité communes relatives aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité conformément à la directive (UE) 2016/798* précise le processus à mettre en œuvre par l'exploitant ferroviaire pour assurer la gestion des compétences des personnels affectés à des tâches [essentielles] pour la sécurité ferroviaire, dont la « conduite des trains ».

Ce dispositif est complété par un certain nombre de décisions, règlements et recommandations européennes, figurant à [l'annexe 1](#) du présent guide.



En cliquant sur l'une des fiches, vous accédez directement à la fiche correspondante.

## 2. Formation

---

Avant d'être affectés à des tâches essentielles pour la sécurité ferroviaire, les personnels reçoivent une formation adaptée à ces tâches, comprenant notamment une formation en situations d'exploitation normale, dégradée ou d'urgence aux techniques et à l'emploi des matériels roulants utilisés, des infrastructures empruntées, de la langue française le cas échéant.

Tout ExF décrit, dans le manuel de son SGS, la procédure de délivrance de l'AC aux conducteurs qu'il affecte à la conduite des trains. Il doit notamment être fait mention des dispositions relatives à la formation des conducteurs.

### 2.1. Formation internalisée/externalisée

La formation des conducteurs peut être dispensée soit par un ExF, soit par un organisme de formation agréé par l'EPSF.

Le dispositif mis en place est conforme à celui décrit dans :

- le dossier de demande d'agrément lorsque la formation est dispensée par un organisme de formation agréé ;
- le manuel du SGS de l'ExF lorsque la formation est dispensée par un exploitant ferroviaire.

Le processus global de formation décrit les dispositions prises pour :

- recueillir les besoins de formation ;
- élaborer le cahier des charges des formations ;
- élaborer la réponse pédagogique ;
- établir le dossier pédagogique (déroulé pédagogique, supports de formation, etc.) ;
- organiser et dispenser les formations ;
- réaliser l'évaluation pédagogique ;
- délivrer l'attestation de formation telle que prévue par l'article L 6353-1 du code du travail.

L'exploitant ferroviaire garantit l'impartialité de ses formateurs en particulier lors de l'évaluation pédagogique des stagiaires. L'EPSF préconise que l'exploitant ferroviaire puisse fournir, du service de formation auquel appartient le formateur, une charte qui reprend ces points ou un engagement signé du formateur reprenant ces points.

L'ensemble de ce processus est tracé afin de pouvoir être présenté aux autorités compétentes.

### 2.2. Types de formations

Ces formations sont de plusieurs types :

- initiale ;
- de reprise des compétences ;
- continue ;
- d'extension de compétences.

La formation initiale s'entend par la formation qui est dispensée à une personne n'ayant jamais été certifiée à la conduite d'un train. Les objectifs pédagogiques de formation permettent d'acquérir toutes les compétences prévues aux annexes V et VI de la directive 2007/59/CE en fonction du besoin identifié par l'ExF.

La formation « de reprise des compétences » correspond à la formation nécessaire à la « première délivrance » par un exploitant ferroviaire, d'une AC à un conducteur qui a déjà été certifié par un autre ExF. De même, cette notion recouvre aussi la formation nécessaire pour un conducteur qui n'a pas assuré la conduite d'un train pendant plus de trois ans ou encore à la formation nécessaire pour un conducteur qui circulera pour la première fois sur le système ferroviaire mais qui possède une AC valide dans un autre État membre de l'Union européenne ou un État appliquant des règles équivalentes à celles de l'UE en vertu d'accords conclus avec celui-ci.

La formation continue s'entend par la formation nécessaire au maintien ou à l'amélioration des connaissances professionnelles spécifiques d'un conducteur, y compris la compétence linguistique.

La formation d'extension de compétences s'entend par la formation nécessaire à l'acquisition de compétences nouvelles, infrastructure ou matériel roulant, par un conducteur certifié. Lorsqu'il s'agit d'une extension de compétences uniquement à l'itinéraire, l'EPSF admet l'apprentissage utilisant des outils pédagogiques multimédias comme notamment la vidéo ou bien l'accompagnement d'un autre conducteur certifié en cabine de conduite d'un train ([voir point 2.4](#)).

### 2.3. Formateurs

La formation n'est réalisée que par des formateurs répondant aux exigences réglementaires applicables lors de leurs prises de fonction en tant que formateur et aux exigences fixées par l'ExF dans sa procédure de gestion des compétences des conducteurs ou l'organisme de formation agréé.

Cette procédure présente la manière dont l'ExF ou l'organisme de formation agréé :

- vérifie l'expérience professionnelle nécessaire des candidats au moment de leur demande en tant que formateur ;
- dispense au formateur la formation aux techniques de formation (pédagogie, etc.), si besoin ;
- évalue périodiquement les compétences aux techniques de formation (pédagogie, etc.) des formateurs ;
- actualise régulièrement les connaissances professionnelles des formateurs ;
- vérifie la validité de la licence européenne<sup>1</sup> de conducteur de train et assure le maintien de la validité des AC pour les formateurs dispensant la formation pratique à bord des trains.

Si le formateur ne répond pas aux exigences du dernier point ci-dessus concernant l'AC, des dispositions particulières doivent être prises selon les cas ci-dessous.

---

<sup>1</sup> La détention d'une licence européenne de conducteur n'est obligatoire pour toute personne affectée à la conduite d'un train qu'à partir du 1<sup>er</sup> juin 2018. Jusqu'au 31 mai 2018, est réputé répondre aux exigences formulées, un formateur titulaire de la seule attestation complémentaire délivrée conformément aux dispositions de l'arrêté du 6 août 2010.

### Cas n° 1

Si l'ExF concerné et/ou un organisme de formation agréé ne disposent que de formateurs titulaires d'une AC valide pour un type similaire<sup>2</sup> de ligne et/ou de matériel roulant, la formation est réalisée par ces formateurs à condition qu'un conducteur titulaire de l'AC valide pour cette ligne et/ou ce matériel roulant soit présent lors de la formation pratique à bord du train. Dans le cas contraire, c'est le cas n° 2 ci-dessous qui s'applique.

### Cas n° 2

Si ni l'ExF concerné, ni aucun organisme de formation agréé ne dispose de formateur titulaire d'une AC valide pour un type similaire de ligne et/ou de matériel roulant et en l'absence de conducteur titulaire de l'AC valide pour cette ligne et/ou ce matériel roulant, l'ExF soumet pour avis à l'EPSF, s'il ne l'a pas déjà prévu dans le manuel de son SGS, les conditions de la formation du premier formateur :

- pour une entreprise ferroviaire : à l'occasion de l'information de l'utilisation de ce nouveau type de matériel roulant, un mois avant la mise en œuvre de cette disposition,
- pour un gestionnaire d'infrastructure : à l'occasion de l'information de l'utilisation de cette nouvelle ligne et/ou de ce nouveau type de matériel roulant, un mois avant la mise en œuvre de cette disposition.

### Cas n° 3

Si aucun ExF n'a circulé depuis plus d'un an sur une section de ligne, l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire d'infrastructure soumet pour avis à l'EPSF, s'il ne l'a pas déjà prévu dans le manuel de son SGS, à l'occasion de la reprise du (ou d'un) service les conditions de la formation du premier formateur amené à intervenir un mois avant la mise en œuvre de cette disposition.

Pour les cas n° 2 et n° 3 ci-dessus, il peut être admis que l'AC du premier formateur soit rendue valide sans épreuve d'évaluation formelle de sa compétence.

Les formateurs dispensant des formations relatives à l'infrastructure sont habilités\* en tant que tels soit par l'ExF, soit par l'organisme de formation agréé, selon une procédure d'habilitation agréée par l'EPSF dans le cadre de la délivrance soit :

- de l'agrément de l'organisme de formation ;
- de l'agrément de sécurité du GI ;
- du certificat de sécurité unique de l'EF (ou par l'Agence selon les cas).

L'ExF ou l'organisme de formation agréé tient, met à jour et communique à l'EPSF sur demande la liste des formateurs habilités.

---

<sup>2</sup> Par « similaire », il faut comprendre pour une section de ligne dont le type de block est identique et pour un engin moteur dont la conception fait que les règles de conduite et les principes de dépannage de celui-ci sont pratiquement identiques à celles d'autres types.

## 2.4. Formations théorique et pratique

Par formation théorique, il faut comprendre que les actions de formations sont dispensées en salle et sur le terrain en statique par des méthodes pédagogiques permettant de garantir l'acquisition des connaissances professionnelles théoriques. Elle peut être complétée par des EAO ou bien encore par l'utilisation de simulateurs.

L'arrêté du 6 août renvoie à l'annexe III de la directive 2007/59/CE qui précise qu'en ce qui concerne l'acquisition des connaissances professionnelles 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 (parcours en ligne) sur l'itinéraire concerné. De ce fait, le conducteur ne participant pas à la conduite du train, l'EPSF admet qu'il s'agit d'une formation théorique au même titre que l'utilisation des enregistrements vidéo des itinéraires réalisés depuis la cabine du conducteur.

Par formation pratique, il faut comprendre l'acquisition d'une expérience de travail en conditions réelles, c'est-à-dire en circulation sur le système ferroviaire à bord du train. Pour la mise en pratique des gestes métier, il peut être fait appel à des moniteurs qui sont des conducteurs accompagnant un candidat conducteur ou un conducteur en formation non titulaire de l'AC. Ce conducteur dit « moniteur » possède une AC valide et doit avoir une formation générale et technique adaptée ainsi qu'une expérience professionnelle de 18 mois sur le système ferroviaire ou le réseau considéré.

Cependant, certains types de simulateurs peuvent être utilisés. Ils sont particulièrement utiles pour permettre aux conducteurs d'apprendre par la pratique à réagir à des situations qui ne peuvent faire l'objet d'une mise en situation réelle.

Dans tous les cas, il convient d'assurer un bon équilibre entre la formation théorique et la formation pratique.

Les dispositions particulières concernant chaque type de formation sont présentées dans les [fiches 1 à 4](#) du présent guide.

## 2.5. Outils pédagogiques

Les outils pédagogiques doivent être adaptés à la formation dispensée. Ils peuvent être de différentes natures selon les évolutions technologiques (EAO, casques virtuels, simulateurs, ...).

### 2.5.1. Exemples de types de simulateur

#### 2.5.1.1. Le micro-simulateur

La ligne est représentée en images de synthèse générique sur plusieurs dizaines de kilomètres.



Ce type de simulateur est développé sur un modèle de train générique sur lequel il est adapté notamment les capacités d'accélération et de freinage du train devant être simulés. Les affichages peuvent être mis en adéquation avec l'engin réel.

#### 2.5.1.2. Le simulateur multifonction

Ce type de simulateur ne possède pas de mouvements dynamiques et représente un pupitre réel d'engin moteur qui peut être commun à plusieurs types d'engin moteur.



Ce type de simulateur est développé principalement lorsqu'il y a plusieurs types d'engins à simuler.

L'utilisation d'écrans tactiles permet de représenter l'appareillage des différents types d'engins à simuler.

#### 2.5.1.3. Le simulateur réplique

Ce simulateur est équipé de mouvements dynamiques. Il peut exister plusieurs lignes réalistes en images de synthèse pour un parcours total de l'ordre de 700 à 800 kilomètres.



Ce type de simulateur est développé lorsque l'utilisateur souhaite avoir la réplique exacte de la cabine de conduite d'un engin moteur.

### **2.5.2. Leur utilisation**

Pour l'acquisition de procédures, les « micro-simulateurs » et les « simulateurs multifonctions » sont d'un bon compromis pour ce type d'utilisation.

Pour une mise en situation réelle et un entraînement à la conduite, le « simulateur réplique » est le meilleur compromis pour ce type d'utilisation. Il est nécessaire dans ce cas d'avoir des images de synthèse très proches de la réalité.

### 3. Évaluation

---

Avant d'être affecté à la conduite de trains un conducteur doit avoir satisfait à des épreuves d'évaluation permettant de valider ses compétences.

L'ExF décrit, dans le manuel de son SGS, la procédure de délivrance de l'AC aux conducteurs qu'il affecte à la conduite des trains.

Cette procédure reprend les dispositions concernant l'évaluation des conducteurs en vue de leur délivrer et maintenir/renouveler l'AC.

#### 3.1. Évaluation internalisée/externalisée

L'évaluation des conducteurs est réalisée soit par un exploitant ferroviaire, soit par un organisme d'évaluation agréé par l'EPSF.

Le dispositif mis en place est conforme à celui décrit dans :

- le dossier de demande d'agrément lorsque l'évaluation est réalisée par un organisme d'évaluation agréé ;
- le manuel du SGS de l'ExF lorsque l'évaluation est réalisée par un ExF.

Le processus global d'évaluation décrit les dispositions prises pour :

- désigner le superviseur ;
- désigner l'évaluateur en s'assurant qu'il n'est pas intervenu dans la formation du conducteur spécifique à l'objet de l'épreuve d'évaluation (toutefois, lorsque la rareté des compétences disponibles en matière de formation et d'évaluation le justifie, l'évaluation peut être confiée au formateur d'un conducteur sous réserve, le cas échéant de dispositions particulières à préciser par le superviseur) ;
- organiser les épreuves d'évaluation ;
- réaliser l'évaluation des connaissances professionnelles spécifiques ;
- permettre au candidat de faire un recours auprès du superviseur ;
- délivrer l'attestation de réussite à l'évaluation.

L'ExF ou l'organisme d'évaluation agréé garantit l'absence de tout conflit d'intérêts et du respect de conditions transparentes, impartiales et non discriminatoires dans l'organisation et le déroulement des épreuves d'évaluation.

L'ensemble de ce processus est tracé afin de pouvoir être présenté aux autorités compétentes.

#### 3.2. Types d'évaluations

Ces évaluations sont de plusieurs types :

- initiale ;
- de reprise des compétences ;
- d'extension de compétences ;
- périodique ;

- après une absence de circulation pendant plus d'un an sur une section de ligne du système ferroviaire.

Les évaluations initiales permettent de valider l'acquisition par le conducteur de toutes les compétences reprises aux annexes V et VI de la directive 2007/59/CE en vue de la délivrance de la première AC par un ExF.

Les évaluations de reprise de compétences permettent de valider l'acquisition par le conducteur de toutes les compétences reprises aux annexes V et VI de la directive 2007/59/CE en vue de la délivrance de la première AC par un ExF. Pour cette évaluation, l'ExF tient compte de tous les documents prouvant la formation, les qualifications, l'expérience et les compétences professionnelles fournies par le conducteur.

L'évaluation d'extension de compétences permet de valider l'acquisition des compétences nouvelles pour une infrastructure ou un matériel roulant par un conducteur.

L'évaluation périodique s'entend par l'évaluation des connaissances professionnelles des conducteurs nécessaire pour le renouvellement/maintien de l'AC.

### 3.3. Évaluation annuelle en cas de non-circulation sur l'infrastructure

L'ExF s'assure que le conducteur a circulé, depuis moins d'un an (et sans excéder 365 jours), sur chacune des lignes pour lesquelles il détient une AC. L'ExF doit donc réaliser des vérifications annuelles de passage sur les sections de ligne.

L'EPSF admet que le terme « circuler » s'applique tant à la conduite qu'au parcours réalisé en cabine de conduite sans prendre part à la conduite du train.

Si un conducteur n'a pas circulé depuis plus de 365 jours sur une section de ligne, l'évaluation doit permettre de s'assurer que le conducteur possède toujours les compétences sur cette section de ligne.

### 3.4. Évaluateurs

L'évaluation ne peut être réalisée que par des évaluateurs répondant aux exigences réglementaires applicables lors de leurs prises de fonction en tant qu'évaluateur et celles fixées par l'ExF dans sa procédure de gestion des compétences des conducteurs ou par l'organisme d'évaluation agréé.

Cette procédure présente la manière dont l'ExF ou l'organisme d'évaluation agréé :

- vérifie l'expérience professionnelle nécessaire des candidats au moment de leur candidature à la fonction d'évaluateur ;
- vérifie les compétences linguistiques du candidat à la fonction d'évaluateur (a minima le niveau B2 du cadre européen) ;
- dispense au candidat en tant qu'évaluateur une formation à l'évaluation comportant l'aptitude pédagogique et la connaissance des méthodes d'évaluation ;
- actualise régulièrement les connaissances professionnelles spécifiques des évaluateurs ;

- vérifie la validité de la licence européenne<sup>3</sup> de conducteur de train et assure le maintien de la validité des AC pour les évaluateurs réalisant l'évaluation pratique à bord des trains.

Si l'évaluateur ne répond pas aux exigences du dernier point ci-dessus concernant l'AC, des dispositions particulières doivent être prises selon les cas ci-dessous.

### Cas n° 1

Si l'ExF concerné et/ou l'organisme d'évaluation agréé ne disposent que d'évaluateurs titulaires d'une AC valide pour un type similaire de ligne et/ou de matériel roulant, l'évaluation est réalisée par cet évaluateur à condition qu'un conducteur titulaire de l'AC valide pour cette ligne et/ou ce matériel roulant soit présent lors de l'évaluation pratique à bord du train.

Dans le cas contraire, c'est le cas n° 2 ci-dessous qui s'applique.

### Cas n° 2

Si ni l'ExF concerné, ni aucun organisme d'évaluation agréé ne dispose d'évaluateur titulaire d'une AC valide pour un type similaire de ligne et/ou de matériel roulant et en l'absence de conducteur titulaire de l'AC valide pour cette ligne et/ou ce matériel roulant, l'ExF soumet pour avis à l'EPSF, s'il ne l'a pas prévu dans le manuel de son SGS, les conditions de formation du premier évaluateur :

- pour une entreprise ferroviaire : à l'occasion de l'information de l'utilisation de ce nouveau type de matériel roulant, un mois avant la mise en œuvre de cette disposition,
- pour un gestionnaire d'infrastructure : à l'occasion de l'information de l'utilisation de cette nouvelle ligne et/ou de ce nouveau type de matériel roulant, un mois avant la mise en œuvre de cette disposition.

### Cas n° 3

Si aucun ExF n'a circulé depuis plus d'un an sur une section de ligne, l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire d'infrastructure soumet pour avis à l'EPSF, s'il ne l'a pas déjà prévu dans le manuel de son SGS, à l'occasion de la reprise du (ou d'un) service les conditions de la formation du premier évaluateur amené à intervenir, un mois avant la mise en œuvre de cette disposition.

Pour les cas n° 2 et n° 3 ci-dessus, il peut être admis que l'AC du premier évaluateur soit rendue valide sans épreuve d'évaluation formelle de sa compétence.

Les évaluateurs sont habilités\* en tant que tels soit par l'ExF, soit par l'organisme d'évaluation agréé, selon une procédure d'habilitation agréée par l'EPSF dans le cadre de la délivrance soit :

- de l'agrément de l'organisme de formation ;
- de l'agrément de sécurité du GI ;
- du certificat de sécurité unique de l'EF (ou par l'Agence selon les cas).

---

<sup>3</sup> La détention d'une licence européenne de conducteur n'est obligatoire pour toute personne affectée à la conduite d'un train qu'à partir du 1<sup>er</sup> juin 2018. Jusqu'au 31 mai 2018, est réputé répondre aux exigences formulées, un formateur titulaire de la seule AC délivrée conformément aux dispositions de l'arrêté du 6 août 2010.

L'ExF ou l'organisme d'évaluation agréé tient, met à jour et communique à l'EPSF sur demande la liste des évaluateurs habilités.

### 3.5. Superviseur

Les épreuves d'évaluation sont placées sous la responsabilité d'un superviseur désigné soit par l'ExF soit par l'organisme d'évaluation agréé.

Le superviseur veille au bon déroulement des épreuves d'évaluation<sup>4</sup>. Il s'assure de l'absence de tout conflit d'intérêts et du respect de conditions transparentes, impartiales et non discriminatoires dans l'organisation et le déroulement des épreuves d'évaluation. Il instruit toute contestation relative au résultat des évaluations.

L'ExF ou l'organisme d'évaluation agréé tient, met à jour et communique à l'EPSF sur demande la liste des superviseurs désignés.

---

<sup>4</sup> L'EPSF préconise qu'à minima le superviseur s'assure du respect des processus décrits par l'organisme d'évaluation agréé ou par l'ExF dans le manuel de son SGS.

## 4. Vérification de la compétence linguistique des conducteurs

---

L'ExF définit les dispositions qu'il met en œuvre pour vérifier les compétences linguistiques des conducteurs, dont la langue maternelle n'est pas le français, ainsi que les échéances de ces vérifications.

Un conducteur doit être capable de communiquer activement et efficacement, en langue française, avec le GI dans des situations normales, dégradées ou d'urgence ou, sur les sections frontières définies dans l'annexe 3 de l'arrêté du 14 avril 2008 relatif au certificat de sécurité requis en matière ferroviaire, dans au moins une des langues indiquées par celui-ci.

Il doit notamment être capable d'utiliser les messages et la méthode de communication spécifiés dans le règlement d'exécution (UE) 2019/773 de la Commission du 16 mai 2019 *concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système « Exploitation et gestion du trafic » du système ferroviaire de l'Union européenne et abrogeant la décision 2012/757/UE* (dite « STI OPE »).

À ce titre, il doit lire, écrire, comprendre et communiquer oralement et par écrit, conformément au moins aux exigences spécifiées pour le niveau B1 du cadre européen commun de référence pour les langues.

Le conducteur doit justifier de l'atteinte de ce niveau, dûment attesté par un organisme habilité à cet effet. Ce niveau est réputé atteint pour un conducteur qui justifie de tout diplôme délivré dans la langue indiquée par le gestionnaire de l'infrastructure.

La liste des organismes habilités (centres d'examen) est disponible sur le site « France Éducation International »

(cliquez sur l'image pour y accéder)



Cependant, sur les sections frontières listées à l'annexe 3 de l'arrêté du 14 avril 2008, un conducteur peut se voir accorder par le gestionnaire de l'infrastructure, sur demande de l'entreprise ferroviaire concernée, une dérogation à l'exigence de niveau linguistique prévue ci-dessus dans les conditions décrites à l'annexe VI de la directive 2007/59/CE.

L'EPSF préconise qu'un item particulier concernant la compétence linguistique soit ajouté lors de l'évaluation périodique pour les conducteurs dont la langue maternelle n'est pas le français.

## 5. Délivrance de l'attestation complémentaire

---

L'ExF décrit, dans le manuel de son SGS, la procédure de délivrance de l'AC aux conducteurs qui assurent la conduite des trains.

L'AC est délivrée par un ExF dans les conditions définies dans le manuel de son SGS au conducteur qui :

- est titulaire d'une licence européenne de conducteur de train ;
- a satisfait aux épreuves d'évaluation permettant d'apprécier ses connaissances professionnelles des lignes ou sections de lignes et des types de matériel roulant sur lesquels il est amené à conduire ;
- justifie qu'il détient les compétences linguistiques requises pour les lignes ou sections de lignes concernées.

## 6. Registre des attestations complémentaires

---

L'ExF tient et met à jour (ou veille à ce que soit tenu et mis à jour) le registre des AC délivrées (RAC), conformément aux exigences de la décision 2010/17/CE de la Commission du 29 octobre 2009 *relative à l'adoption des paramètres fondamentaux des registres des licences des conducteurs de trains et des attestations complémentaires prévus par la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil.*

## 7. Maintien des compétences du conducteur

---

### 7.1. Le suivi individuel

Le suivi individuel porte sur l'acquisition et le maintien des compétences du conducteur, il doit être défini dans le manuel du SGS de l'ExF.

L'EPSF préconise notamment que les procédures « rares » fassent l'objet d'un suivi individuel.

L'EPSF préconise que dans le cadre du suivi individuel, des « accompagnements » soient réalisés. Un accompagnement consiste en l'observation des compétences des conducteurs en situation pratique.

L'EPSF préconise que les personnes, autres qu'évaluateurs, réalisant les accompagnements aient une expérience de la conduite suffisante.

### 7.2. Le contrôle des enregistrements de conduite

Les enregistrements doivent permettre d'analyser en situation normale le comportement ainsi que les principaux événements de conduite susceptibles de mettre en cause la sécurité tels que le dépassement de la vitesse autorisée ou le franchissement d'un signal d'arrêt.

Les événements contraires à la sécurité enregistrés doivent être pris en compte dans le cadre du retour d'expérience de l'ExF.

### 7.3. L'évaluation périodique

L'évaluation relative aux AC délivrées a lieu au moins tous les trois ans.

Les obligations concernant l'évaluation nécessaire au renouvellement de l'AC ont évolué pour prendre en compte le suivi individuel du conducteur. Ainsi, il est maintenant prévu que : « *L'évaluation peut prendre la forme d'un contrôle périodique régulier* ».

Cependant, il est important de noter qu'il s'agit toujours d'une évaluation. En conséquence, si l'ExF définit dans sa procédure que l'évaluation pour le renouvellement de l'AC prend la forme de vérifications périodiques, ces vérifications doivent être réalisées par des évaluateurs répondant aux exigences réglementaires applicables.

## 8. Utilisation de conducteurs d'une autre entreprise

---

Un ExF est nécessairement une EF ou un GI. Il peut avoir recours à des conducteurs qui ne sont pas ses propres salariés, étant rappelé qu'il n'est pas possible de confier à une entreprise qui n'est pas ExF, la réalisation de la traction complète ou l'assemblage de moyens en vue d'effectuer un transport ferroviaire. La coordination et la gestion du fonctionnement du train relèvent exclusivement d'un ExF.

Les principes applicables sont donc les suivants :

- seul un ExF peut délivrer une AC ;
- chaque ExF définit sa propre procédure de délivrance des AC, y compris les modalités d'évaluation et les compétences des évaluateurs.

L'expression suivante citée dans le décret n° 2019-525 « *...l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire d'infrastructure pour lequel la conduite de trains est réalisée* » est « l'employeur » au sens du décret n° 2010-708. En conséquence, trois cas de figure sont à distinguer.

### Cas n° 1

L'ExF utilise son propre personnel. Dans ce cas, cet ExF est « l'employeur » au sens du décret n° 2010-708, il délivre l'AC conformément à son SGS et tient à jour le RAC.

### Cas n° 2

L'ExF a recours au personnel d'un autre ExF pour effectuer la conduite d'un train. Dans ce cas, l'« employeur » au sens du décret n° 2010-708 est l'ExF donneur d'ordre, qui est responsable de la sécurité de la circulation, car elle se fait sous son autorisation (AS/CSU). L'ExF dont le personnel réalise la conduite délivre l'AC conformément à la procédure du SGS de l'ExF donneur d'ordre et tient à jour le RAC.

### Cas n° 3

Dans les autres cas, « l'employeur » au sens du décret n° 2010-708 est l'ExF donneur d'ordre, qui est responsable de la sécurité de la circulation, car elle se fait sous son autorisation (AS/CSU). L'ExF donneur d'ordre délivre l'AC conformément à son SGS et tient à jour le RAC.

Tableau précisant, en cas de recours au conducteur d'une autre entreprise, les rôles et devoirs respectifs de :

- A. « **l'employeur** » (ExF qui a recours au conducteur d'une autre entreprise) ;
- B. **l'ExF** dont le personnel assure la conduite du train pour le compte de l'employeur ;
- C. **l'entreprise** qui n'est pas un ExF et dont le personnel assure la conduite du train pour le compte de l'employeur.

Entreprise titulaire du CS/AS	Entreprise à laquelle on a recours	
« Employeur » (ExF A)	ExF B dont le personnel assure la conduite du train pour le compte de l'employeur	Entreprise qui n'est pas ExF et dont le personnel assure la conduite du train pour le compte de l'employeur (Ent. C)
Définit dans son SGS les relations avec l'entreprise dont le personnel réalise la conduite notamment par rapport à la délivrance de l'AC	Peut, si demandé et défini par l'employeur :	
Demande dans le contrat à l'ExF dont le personnel réalise la conduite, la délivrance de l'AC et lui en définit les exigences précises  art. 6.I – arrêté du 19 mars 2012	<p align="center"><b>Délivrer les AC aux conducteurs</b></p> <p align="center"><b>art 110/111 - décret n° 2019-525</b></p> <p align="center"><b>+</b></p> <p align="center"><b>art. 27.II - arrêté du 6 août 10</b></p>	<p align="center"><b>Non concerné par la délivrance de l'AC</b></p>
S'assure que l'AC a été délivrée dans des conditions conformes à son SGS  art. 110/111 - décret n° 2019-525		
Met en place ou s'assure de la mise en place d'un suivi individuel dans des conditions conformes à son SGS  art. 8 – arrêté du 6 août 2010	<p align="center">Réaliser le suivi individuel et tenir à jour le dossier individuel</p> <p align="center">art. 8 – arrêté du 6 août 2010</p>	
S'assure de la tenue à jour du dossier individuel conformément aux exigences qu'il a définies  art. 8 – arrêté du 6 août 2010	<p align="center">Réaliser le suivi individuel et tenir à jour le dossier individuel</p> <p align="center">art. 8 – arrêté du 6 août 2010</p>	
S'assure de la tenue à jour du RAC conformément aux exigences qu'il a définies  art. 27.IV – arrêté du 6 août 2010	<p align="center">Renseigner le RAC</p> <p align="center">art. 27.IV – arrêté du 6 août 2010</p>	<p align="center">Renseigner le RAC</p> <p align="center">art. 27.IV arrêté du 6 août 2010</p>

Le suivi individuel et la tenue à jour du RAC ne sont pas systématiquement réalisés par « l'employeur ». Cependant, c'est à « l'employeur » de définir, dans son SGS les conditions de suivi individuel et de tenue du dossier individuel ainsi que du RAC.

L'employeur doit ensuite assurer le contrôle du respect de ses exigences.

## 8.1. Vérifications à réaliser par « l'employeur » lorsqu'il a recours au personnel d'un autre ExF pour assurer la conduite

« L'employeur » est responsable de l'application de la réglementation et de la documentation d'exploitation.

En conséquence, l'« employeur » doit reprendre dans les documents contractuels toutes les exigences applicables qu'il s'est définies et qu'on retrouve notamment dans ses consignes et instructions opérationnelles, ou documents métier.

L'« employeur » s'assure également de la distribution des documents informant les conducteurs des modifications d'infrastructure.

En conséquence, l'« employeur » transmet à l'entreprise dont le personnel réalise la conduite toutes les informations contenues dans sa propre documentation, dont il lui demande le respect dans le cadre de l'exécution de la conduite.

En outre, l'« employeur » s'assure de la formation complémentaire du conducteur. Cette formation couvre toutes les particularités liées à la circulation qu'il va lui confier et cette formation est réalisée dans les conditions prévues dans le manuel de son SGS.

« L'employeur » s'assure également que les épreuves d'évaluation pour la délivrance des AC ont été réalisées en conformité avec les exigences du manuel de son SGS.

« L'employeur » s'assure de la tenue à jour du RAC.

« L'employeur » s'assure également que le suivi individuel des conducteurs (contrôle et suivi des événements contraires à la sécurité) a été réalisé en conformité avec les exigences du manuel de son SGS et qu'il comporte des vérifications annuelles.

Ainsi le document contractuel est suffisamment détaillé pour que « l'employeur » puisse donner toutes ses instructions à l'ExF qui va habiliter un agent qui circulera pour le compte de l'employeur. De même, il doit prévoir les modalités de contrôle du respect des exigences de « l'employeur » par l'ExF.

« L'employeur » peut avoir recours au personnel d'un ExF qui a déjà certifié des conducteurs concernés par l'opération de conduite. Dans ce cas, « l'employeur » définit toutes ses exigences et s'assure avant passation du contrat que les conditions décrites dans le manuel de son SGS notamment par rapport aux formations et évaluations des agents ont été respectées. Si ce n'est pas le cas, il revient à « l'employeur » de demander à l'ExF un complément de formation ou d'évaluation.

## 8.2. Vérifications à réaliser par « l'employeur » lorsqu'il a recours au personnel d'une entreprise qui n'est pas un ExF

Lorsqu'il a recours au personnel d'une entreprise qui n'est pas ExF, « l'employeur » ne peut pas lui confier la délivrance de l'AC mais peut confier la tenue à jour du RAC.

« L'employeur » peut confier le suivi individuel, en donnant à cette dernière toutes les informations nécessaires pour réaliser ce suivi conformément à ce qu'il a défini dans le manuel de son SGS. De même, « l'employeur » s'assure périodiquement que le suivi est bien réalisé.

## Annexe 1

### Dispositions juridiques applicables pour la certification du conducteur

#### 1. Rappel des différentes dispositions juridiques applicables en matière de certification des conducteurs

##### 1.1. Les dispositions issues de l'Union européenne

Lien	Titre
	<p>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.</p>
	<p>Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire.</p>
	<p>Décision 2010/17/CE de la Commission du 29 octobre 2009 relative à l'adoption des paramètres fondamentaux des registres de licences des conducteurs de trains et des attestations complémentaires prévus par la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil.</p>
	<p>Décision 2011/765 de la Commission du 22 novembre 2011 concernant les critères de reconnaissance des centres de formation dispensant des formations de conducteur de train, les critères de reconnaissance des examinateurs chargés d'évaluer les conducteurs de train et les critères relatifs à l'organisation des examens conformément à la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil.</p>
	<p>Règlement délégué (UE) 2018/762 de la Commission du 8 mars 2018 établissant des méthodes de sécurité conformément à la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les règlements de la Commission (UE) n° 1158/2010 et (UE) n° 1169/2010.</p>
	<p>Règlement d'exécution (UE) 2019/773 de la Commission du 16 mai 2019 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système « Exploitation et gestion du trafic » du système ferroviaire de l'Union européenne et abrogeant la décision 2012/757/UE (dite « STI OPE »).</p>
	<p>La décision 2012/757/UE de la Commission du 14 novembre 2012 de même objet est abrogée le 16 juin 2021</p>

	<p>Règlement (UE) n° 36/2010 du 3 décembre 2009 de la Commission relatif aux modèles communautaires pour la licence de conducteur de train, l'attestation complémentaire, la copie certifiée conforme de l'attestation complémentaire et le formulaire de demande de licence de conducteur de train, en vertu de la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil.</p>
---	---

## 1.2. Les dispositions nationales

Lien	Titre
	<p>Code des transports - Articles L2221-8 à L2221-10 : dispositions relatives à la conduite des trains (ancienne loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports, abrogée et codifiée par l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports).</p>
	<p>Décret n° 2006-369 du 28 mars 2006 relatif aux missions et statuts de l'Établissement public de sécurité ferroviaire.</p>
	<p>Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire.</p>
	<p>Arrêté du 6 août 2010 relatif à la certification des conducteurs de train.</p>
	<p>Arrêté du 19 mars 2012 fixant les objectifs et méthodes des indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicable sur le réseau ferré national</p>

## 2. Rappel du régime des normes juridiques applicables en matière de certification des conducteurs

---

### 2.1. Les dispositions édictées au niveau européen

#### 2.1.1. Les directives

La directive est un acte juridique impératif pour les États membres de l'Union européenne concernant l'objectif à atteindre et le délai imparti, mais ces derniers restent libres concernant la forme et les moyens pour y parvenir.

La directive implique donc d'être transposée dans le droit national de chaque État membre.

Les directives sont proposées par la Commission européenne et adoptées par le Conseil de l'Union européenne conjointement avec le Parlement ou parfois seul.



Les directives se différencient des règlements par le fait qu'elles ne sont pas d'application directe en droit interne.

Elles nécessitent une intervention des États afin d'être transposées en droit national

#### 2.1.2. Les règlements

Le règlement européen est un acte juridique obligatoire de portée générale, il s'impose à tous les sujets de droit : particuliers, États, institutions.

Il est d'application directe dans le droit des États membres dans toutes ses dispositions.

#### 2.1.3. Les décisions

La décision européenne est un acte juridique obligatoire. Il est d'application directe pour son ou ses destinataire(s) désignés (États membres, Agence...) ceci à compter de sa notification.

Elle n'a donc pas de portée générale à l'inverse des règlements. Lorsque les États membres sont destinataires, il leur appartient de prendre les mesures de droit interne pour les faire appliquer au niveau national.

Elles émanent de la Commission ou du Conseil de l'Union européenne.

### 2.2. Les dispositions édictées au niveau français

#### 2.2.1. Les lois

La loi a un effet obligatoire et une portée générale.

Elle est votée par le Parlement (Assemblée nationale et Sénat) dans les matières spécifiquement précisées par la Constitution (art 34), sur proposition du gouvernement ou de parlementaires.

Une loi peut être adoptée en application d'une directive ou être d'initiative nationale.

Les lois peuvent être codifiées, c'est-à-dire regroupées dans un code (code des transports, ...), les articles sont alors renumérotés et la loi d'origine abrogée (ancienne loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 *relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports*, abrogée et codifiée par l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 *relative à la partie législative du code des transports*).

### **2.2.2. Les décrets**

Le décret est un acte du pouvoir réglementaire. Il intervient soit dans les matières qui ne relèvent pas du domaine de la loi (décret autonome), soit il permet l'exécution d'une loi en précisant les modalités de sa mise en œuvre.

Il a un effet obligatoire et une portée générale.

Il y a trois types de décrets :

- les décrets simples ;
- les décrets en Conseil d'Etat ; ils sont soumis pour avis au Conseil d'Etat qui peut donc demander des modifications au projet qui lui est soumis (exemple : décret n° 2019-525) ;
- les décrets en conseil des ministres (ils sont délibérés en Conseil des ministres).

### **2.2.3. Les arrêtés**

L'arrêté est un acte émanant d'une autorité administrative autre que le président de la République ou le Premier ministre. Par exemple : ministre(s), préfet, maire, ...

Il intervient en exécution d'une loi ou d'un décret.

Ce sont des actes administratifs unilatéraux par lequel l'administration fixe de nouvelles règles juridiques.

Il peut avoir une portée générale (exemple : arrêté du 19 mars 2012) ou individuelle (exemple : nomination d'un fonctionnaire).

### **2.2.4. Autres**

Il existe d'autres types de dispositions aux niveaux de l'Union européenne ou français établis par les pouvoirs publics, mais ils n'ont pas d'effet obligatoire.

Tel est le cas :

- au niveau de l'Union européenne, des recommandations et des avis. Par exemple, la recommandation de la Commission 2011/766/UE du 22 novembre 2011 *relative à la procédure de reconnaissance des centres de formation et des examinateurs chargés d'évaluer les conducteurs de train conformément à la directive 2007/59/CE du Parlement européen* ;
- au niveau français, des circulaires, des instructions et des notes.

Ces documents sont à l'intention des agents ou des employeurs. Ils commentent la réglementation ou fixent des orientations et des modalités pratiques d'application afin de faciliter l'interprétation et permettre une application uniforme. Ces textes n'ont pas d'effet obligatoire à l'égard des employeurs.

### 3. La pyramide des normes<sup>5</sup>

En application du principe de hiérarchie des normes, une norme juridique pour être valable doit toujours être conforme aux dispositions du ou des rangs supérieurs.

Les ExF pour l'élaboration de leurs règles (manuel du SGS, consignes et instructions opérationnelles, etc.) doivent respecter l'ensemble et la hiérarchie de la pyramide des normes ci-dessous :

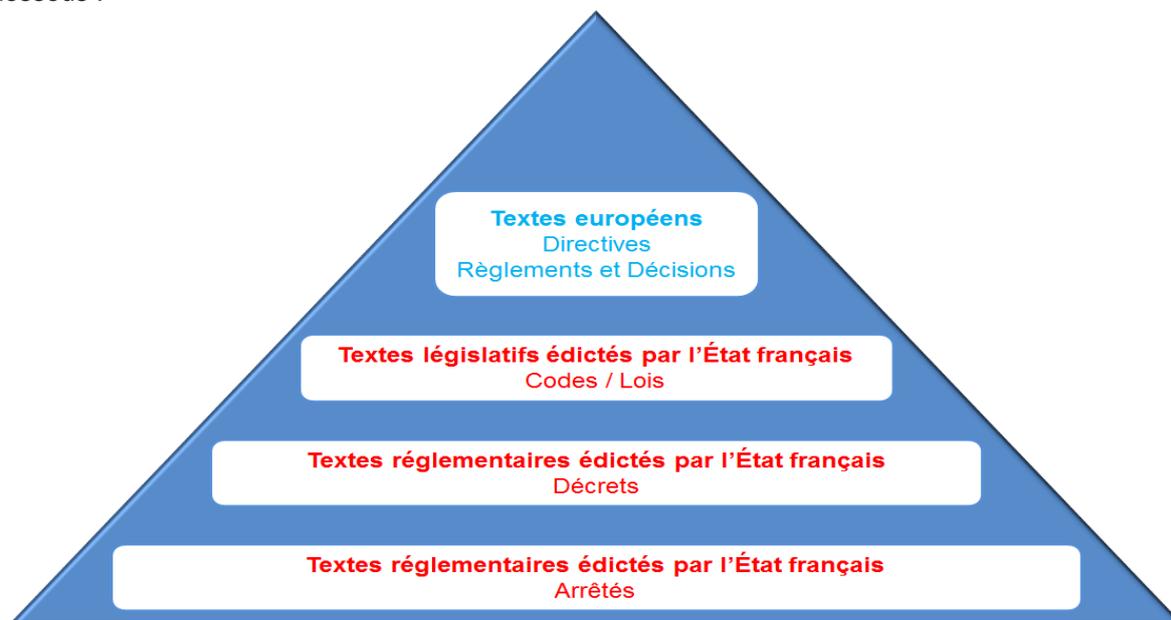


Tableau résumant la pyramide des normes :

UE et France	Règles obligatoires	DESTINATAIRES
❖ Directives	Transposition obligatoire →	États membres pour transposition (Lois, décrets, arrêtés)
❖ Règlements	Effet direct →	Portée générale États membres + Acteurs du ferroviaire
❖ Décisions	Effet direct →	Destinataires désignés
❖ Lois ❖ Décrets/Arrêts	Application →	Acteurs du ferroviaire
	Règles non obligatoires	
❖ Avis/Recommandations de la Commission	Effet direct →	États membres + Acteurs du ferroviaire
❖ Circulaires/Notes Instructions	Application →	Administration mais utiles aux Acteurs du ferroviaire

<sup>5</sup> La notion de norme vise ici toutes les normes juridiques et non les normes techniques.

## Annexe 2

### Exemple d'attestation de formation initiale

L'Organisme de Formation xxxx, agréé par l'Etablissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) ou service de formation internalisée autorisé par l'EPSF atteste que :

Madame , Monsieur  Nom : ..... Prénom : .....

Né(e) le : ..... à : .....

De l'exploitant ferroviaire : .....

A suivi l'action de formation intitulée : .....

Selon le cahier des charges de formation : .....

Qui s'est déroulée à : .....

Du : ..... au : .....

Durée totale de la formation : ..... heures

A atteint les objectifs pédagogiques issus du cahier des charges mentionné ci-dessus pour la tâche de sécurité de **CONDUCTEUR** en vue de préparer à l'évaluation, selon le décret n° 2019-525 articles 110 et 111, permettant la délivrance de l'attestation complémentaire.

N'a pas atteint les objectifs pédagogiques issus du cahier des charges mentionné ci-dessus pour la tâche de sécurité de **CONDUCTEUR** en vue de préparer à l'évaluation, selon le décret n° 2019-525 articles 110 et 111, permettant la délivrance de l'attestation complémentaire.

Attestation établie en trois exemplaires<sup>1</sup> par Nom ....., Prénom .....

Fonction .....

A ..... Le .....

Signature

---

<sup>1</sup> un exemplaire stagiaire, un exemplaire commanditaire de la formation, un exemplaire Centre de Formation ou service de la formation internalisée.

## Annexe 3

### Exemple de certificat d'évaluation initiale

Date (s) théorie + pratique : _____						
L'évaluateur (Nom-Prénom) _____ chargé de l'épreuve d'évaluation de :						
Nom : _____ Prénom : _____						
(Nom de naissance suivi du nom d'usage s'il y a lieu)						
Catégories de train sollicitées : A <input type="checkbox"/> A1 <input type="checkbox"/> A2 <input type="checkbox"/> A3 <input type="checkbox"/> A4 <input type="checkbox"/> A5 <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> B1 <input type="checkbox"/> B2 <input type="checkbox"/>						
N° trains / Parcours / Catégories trains : _____						
_____ N° engins moteurs : _____						
Atteste de la réussite à l'évaluation initiale de l'intéressé(e) :						
né(e) le _____ à _____						
Renseignements sur les compétences professionnelles relatives à l'évaluation :						
Infrastructure : _____						
Matériel roulant : _____						
Systèmes : _____						
Résultat de l'évaluation : (Entourer la mention correspondante et rayer celle inutile)  <b style="color: green;">FAVORABLE<sup>1</sup></b>  <b style="color: red;">INSUFFISANT</b>  Evaluation non menée à son terme <input type="checkbox"/>				Signature de l'évaluateur :		
<b>BILAN DES CONNAISSANCES PROFESSIONNELLES SPECIFIQUES aux annexes V et VI de la directive 2007/59/CE</b>				Niveaux d'appréciation		Autonomie Conscience du risque
				<b>E</b>	<b>0</b>	<b>1</b>
				<b>2</b>	<b>3</b>	
<b>Essais et vérifications prescrits avant le départ</b>						
<b>Connaissance du matériel roulant</b>						
<b>Essais de frein</b>						
Vérifier et calculer, avant le départ, si la puissance de freinage du train correspond à la puissance de freinage requise pour la ligne.						
Vérifier le fonctionnement des différents éléments du dispositif de freinage de l'engin moteur et du train avant la mise en mouvement et pendant la marche du train.						
<b>Type de marche et vitesse limite en fonction des caractéristiques de la ligne</b>						
Prendre connaissance des informations qui lui sont transmises, telles que les limitations de vitesse ou tout changement dans la signalisation.						
Déterminer le type de marche et la vitesse limite de son train en fonction des caractéristiques de la ligne.						
<b>Connaissance de la ligne</b>						
Connaître les conditions d'exploitation, vérifier l'itinéraire et consulter les documents puis déterminer les voies utilisables pour un mode d'exploitation donnée.						
Connaître les règles de circulation applicables et la signification du système de signalisation ainsi que le régime d'exploitation, le système de cantonnement et les règles associées.						
Connaître les profils topographiques, 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.						

Connaître la signalisation de transition entre différents systèmes d'exploitation ou d'alimentation en énergie et les particularités d'exploitation : signaux, panneaux particuliers, conditions de départ, etc.						X	
Connaître les vitesses limites pour les différentes catégories de trains conduits par le conducteur et les conditions particulières de freinage telles que celles applicables aux lignes à fortes pentes.							
<b>Réglementation de sécurité</b>						0 0,5  1	0 0,5  1
Le conducteur doit être capable de ne mettre le train en marche qu'une fois que les conditions requises sont remplies.						Analyse des situations Adaptation aux situations	
Le conducteur doit être capable d'observer la signalisation latérale et en cabine, de la décoder sans hésitation ni erreur et d'exécuter les actions prescrites.							
Le conducteur doit être capable de conduire le train en toute sécurité, en adéquation avec les modes d'exploitation particuliers.							
Le conducteur doit être capable 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.							
<b>Maîtrise de la conduite du train de façon à ne pas dégrader les installations ou le matériel roulant</b>						X	
<b>Conduite du train</b>						0 0,5  1	0 0,5  1
Le conducteur doit être capable d'utiliser l'ensemble des dispositifs de commande et de connaître à tout moment sa position sur la ligne qu'il parcourt.						Analyse des situations Adaptation aux situations	
Le conducteur doit être capable d'utiliser les freins pour les ralentissements et les arrêts.							
Le conducteur doit être capable de faire démarrer le train et de régler la marche du convoi conformément à l'horaire et aux consignes éventuelles d'économie d'énergie.							
<b>Anomalies</b>						0 0,5  1	0 0,5  1
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.						X	
Le conducteur doit connaître les moyens de protection et de communication disponibles et être capable d'évaluer la distance de franchissement des obstacles.							
Le conducteur doit être capable d'inspecter le train et d'identifier les signes d'anomalies, de les différencier, de réagir selon leur importance, d'essayer d'y remédier et 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.							
Le conducteur doit être capable 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.							
<b>Incidents et accidents d'exploitation, incendies et accidents affectant des personnes</b>						0 0,5  1	0 0,5  1
Le conducteur doit être capable de prendre des mesures pour protéger le train et solliciter une assistance en cas d'accident affectant des personnes.						Analyse des situations Adaptation aux situations	
Le conducteur doit être capable de déterminer le lieu d'arrêt du train à la suite d'un incendie et de faciliter l'évacuation des voyageurs.							
Le conducteur doit être capable de communiquer, dès que possible, des renseignements utiles sur l'incendie s'il ne peut le maîtriser lui-même et communiquer, dès que possible, ces conditions au gestionnaire de l'infrastructure.							
Le conducteur doit 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 et d'évaluer si l'infrastructure permet au véhicule de continuer à rouler et dans quelles conditions.							
<b>Observer les règles de sécurité du personnel</b>						0 0,5  1	0 0,5  1
<b>Conditions de reprise de marche après un incident concernant le matériel roulant</b>						X	
<b>Immobilisation du train</b>						X	

Sous-totaux					
<b>Total général</b>	<b>/ 100</b>				

<sup>1</sup> Pour être reçu, le candidat doit obtenir un minimum de 60 points et ne pas commettre d'erreur éliminatoire.

Observations :

## NOTICE EXPLICATIVE

### L'évaluation

L'évaluation est obligatoirement menée à son terme, sauf en cas d'incapacité manifeste à assurer la sécurité des circulations. Dans ce cas, ce point est précisé sur le certificat dans la case « Evaluation non menée à son terme ».

Le bilan des compétences est composé de deux ensembles :

- un ensemble comprenant 13 blocs de compétences notés 0, 1, 2 ou 3. Si une erreur éliminatoire est commise, la lettre « E » est inscrite au regard de la compétence en cause ;
- un ensemble intitulé « autonomie et conscience du risque » comprenant 5 compétences transversales notées 0, 0,5 ou 1 en entourant sur la fiche la note attribuée.

### Résultat

Pour être reçu, le candidat doit obtenir un minimum de 60 points et ne pas commettre d'erreur éliminatoire.

Si la mention FAVORABLE est entourée dans le cadre « Résultat de l'évaluation », le candidat est reçu à l'évaluation.

Si la mention INSUFFISANT est entourée dans le cadre « Résultat de l'évaluation », le candidat est éliminé à l'évaluation.



# Formation initiale pour un conducteur n'ayant jamais été certifié

## 1. Le contexte général

---

Les conditions de formation des conducteurs sont décrites par l'ExF dans le manuel de son SGS. Elles sont reconnues par l'EPSF :

- lors de la délivrance de l'agrément de sécurité du GI ;
- lors de la délivrance du certificat de sécurité unique de l'EF (ou par l'Agence selon les cas) ;

Afin d'être autorisé à assurer la conduite d'un train, un conducteur doit notamment être titulaire d'une AC valide. L'AC est délivrée à un conducteur ayant reçu une formation initiale et dont les compétences ont été évaluées selon la procédure de l'ExF décrite dans le manuel de son SGS.

La notion de formation « initiale » reprise dans cette fiche correspond à la formation nécessaire à la « première délivrance » d'une AC à un conducteur sur le système ferroviaire par un ExF. Ce conducteur n'a jamais été certifié à la conduite auparavant.

## 2. Les attendus

---

La formation initiale doit permettre d'acquérir toutes les compétences relatives aux matériels roulants et aux infrastructures relatives au périmètre prévu par l'employeur en situations d'exploitation normale, dégradée ou d'urgence.

Les attendus ci-dessous présentent les dispositions minimales que l'EPSF préconise pour que la formation respecte les exigences réglementaires.

### 2.1. Organisation et dispense de la formation

La formation initiale est dispensée soit par un organisme de formation agréé par l'EPSF soit par un ExF conformément à la procédure et l'organisation afférente définie par l'ExF dans le manuel de son SGS.

Cette formation doit faire l'objet d'un cahier des charges reprenant toutes les exigences de l'ExF.

Une réponse pédagogique à ce cahier des charges doit être élaborée par l'organisme de formation agréé ou le service interne à l'ExF auquel est rattaché ce formateur. Dans le cas de la formation réalisée en interne, l'ExF est responsable de l'ensemble de la production de son formateur.



La formation doit comporter :

- une partie théorique qui a pour finalité de permettre au candidat l'acquisition des compétences en situations normale, dégradée ou d'urgence. Cette formation doit également comprendre une partie relative aux dispositions du manuel du SGS de l'ExF qui concernent le conducteur ;
- une partie pratique à bord des trains qui a pour finalité l'apprentissage de la mise en pratique des compétences par le candidat pour le type de matériel roulant et pour l'infrastructure parcourue en conditions réelles. Néanmoins, certains types de simulateurs peuvent être utilisés en complément. Ils ont pour avantage notamment de permettre aux conducteurs d'apprendre par la pratique à réagir à des situations qui ne peuvent faire l'objet d'une mise en situation réelle.

## 2.2. Compétences des formateurs

### 2.2.1. Exigences communes

Pour tout type de formation, le formateur doit posséder les qualifications et l'aptitude pédagogique requises pour dispenser des formations.

Le formateur doit avoir reçu une formation aux techniques de formation (pédagogie, etc.) et doit être évalué régulièrement sur ses compétences pédagogiques.

### 2.2.2. Exigences pour les formations théoriques

Pour dispenser une formation théorique, tout nouveau formateur doit en plus des exigences communes justifier d'une expérience professionnelle récente d'au moins deux ans sur le réseau ferré national (RFN) ou le réseau considéré, en tant que :

- conducteur ;
- ou d'encadrant de conducteurs de trains possédant une licence de conducteur de trains valide et une AC valide.

Si l'expérience professionnelle n'est pas récente, le formateur peut justifier d'une pratique continue<sup>1</sup> de la formation à la conduite avec actualisation régulière des connaissances<sup>2</sup>.

Les formateurs ayant débuté leur activité avant juillet 2015, ont dû, de la même manière, justifier de pratiques de la conduite ou d'encadrement de conducteurs :

- pour les formateurs ayant débuté leur activité avant août 2010, l'exigence donnée en termes de délai couvrant la période d'expérience précédant la date à laquelle le formateur a commencé à exercer sa fonction de formateur est de 10 ans ;
- pour les formateurs ayant débuté leur activité entre août 2010 et juillet 2015, l'exigence donnée en termes de délai couvrant la période d'expérience précédant la date à laquelle le formateur a commencé à exercer sa fonction de formateur est de 8 ans.

---

<sup>1</sup> L'EPSF préconise que la pratique continue de la formation d'un formateur soit d'environ dix journées d'action de formation annuellement pour la tâche de sécurité « La conduite des trains ».

<sup>2</sup> L'actualisation régulière des connaissances est jugée par l'EPSF satisfaisante si le formateur est certifié pour la conduite des trains et est en possession d'une AC valide. Dans le cas contraire, il est nécessaire de mettre en place un dispositif consistant a minima en la vérification de l'appropriation de toutes les évolutions réglementaires depuis la dernière intervention du formateur.

Exigences	Formateurs avant août 2010	Formateurs entre août 2010 et juillet 2015	Formateurs depuis juillet 2015
Expérience professionnelle récente de 2 ans pour la formation théorique ou 3 ans pour la formation pratique sur le système ferroviaire ou le réseau considéré.			X
Expérience professionnelle de 3 ans sur le réseau transeuropéen dont 1 an sur le système ferroviaire ou le réseau considéré sur les 8 dernières années précédant le début d'activité.		X	
Expérience professionnelle de 3 ans sur le réseau transeuropéen dont 1 an sur le système ferroviaire sur les 10 dernières années précédant le début d'activité.	X		

Pour les formateurs dispensant uniquement la formation initiale théorique, l'organisme de formation agréé ou l'ExF formalise de quelle manière il maintient à jour les compétences professionnelles de ses formateurs à l'égard des sujets des formations qu'ils dispensent.

### 2.2.3. Exigences pour les formations pratiques

Pour assurer la formation initiale pratique à bord des trains, le formateur doit en plus des exigences pour les formations théoriques :

- justifier d'une expérience professionnelle de la conduite d'au moins trois ans sur le RFN ou le réseau considéré ;
- être titulaire à la fois d'une licence européenne de conducteur de train valide<sup>5</sup> et d'une AC valide couvrant l'objet de la formation ou un type similaire de ligne/matériel roulant. Si le formateur n'est pas détenteur d'une AC valide pour l'infrastructure/le matériel roulant, un conducteur titulaire de l'AC pour cette infrastructure ou ce matériel roulant est présent lors de la formation.

### 2.2.4. Exigences particulières pour les formations relatives à l'infrastructure (système d'exploitation et/ou ligne)

Pour les compétences relatives à l'infrastructure, les formations doivent être dispensées par des formateurs habilités en tant que tels par un organisme de formation agréé ou un ExF selon une procédure d'habilitation reconnue par l'EPSF dans le cadre :

- de la délivrance de l'agrément de l'organisme de formation ;
- de la délivrance de l'agrément de sécurité du GI ;
- de la délivrance du certificat de sécurité unique de l'EF (ou par l'Agence selon les cas).

L'organisme de formation agréé ou l'ExF doit s'assurer que les formateurs répondent aux exigences définies en fonction du type de formation.

## 2.2.5. Tableau récapitulatif des exigences concernant les formateurs

Exigences	Matériel		Infrastructure	
	Théorique	Pratique à bord des trains	Théorique	Pratique à bord des trains
Habilitation en tant que formateur			X	X
Qualifications et aptitude pédagogique	X	X	X	X
Expérience professionnelle récente de 2 ans sur le système ferroviaire ou le réseau considéré <sup>4</sup>	X		X	
Expérience professionnelle récente de 3 ans sur le système ferroviaire ou le réseau considéré <sup>4</sup>		X		X
Être titulaire à la fois d'une licence de conducteur de train valide et d'une AC valide couvrant l'objet de la formation ou un type similaire de ligne/matériel roulant <sup>5</sup>		X		X

## 2.3. Traçabilité du processus de formation

Un cahier des charges reprenant toutes les exigences de l'ExF doit être élaboré. Ce cahier des charges doit reprendre principalement les éléments suivants :

- l'objet de la demande ;
- les compétences attendues à l'issue de la formation ;
- les objectifs de formation ;
- la population concernée ;
- la description des situations de travail ;
- les contraintes liées à la formation ;
- le dispositif de formation ;
- l'évaluation pédagogique<sup>6</sup> des acquis de la formation.

<sup>4</sup> En tant que conducteur ou encadrant de conducteurs de trains certifiés.

<sup>5</sup> Si le formateur n'est pas détenteur d'une AC valide pour l'infrastructure/le matériel roulant qui fait l'objet de la formation, un conducteur titulaire de l'AC pour cette infrastructure ou ce matériel roulant est présent lors de la formation. Cependant, cette exigence n'est pas imposée pour une épreuve pratique sur un simulateur.

<sup>6</sup> Cette évaluation pédagogique est celle due au titre de l'article L6353-1 du code du travail. Elle ne peut se substituer à l'évaluation prévue pour la délivrance de l'AC, qui elle, reste de la responsabilité de l'ExF.

Une réponse à ce cahier des charges doit être réalisée par l'organisme de formation ou le service interne à l'ExF auquel est rattaché le formateur. Dans le cas de la formation réalisée en interne, l'ExF est responsable de l'ensemble de la production de son formateur.

Cette réponse pédagogique doit reprendre, notamment :

- le rappel de l'objet de la demande ;
- les pré-acquis ;
- les objectifs pédagogiques ;
- le déroulé pédagogique ;
- la progression pédagogique ;
- le lieu de la formation ;
- les outils de la formation ;
- la durée de la formation ;
- l'évaluation pédagogique<sup>7</sup> des acquis de la formation.

Le dossier pédagogique rédigé sous la responsabilité de l'organisme de formation ou le service interne de l'ExF doit présenter les méthodes pédagogiques permettant de garantir l'acquisition des connaissances professionnelles théoriques. Ce dossier doit reprendre la méthode prévue pour garantir le contenu, l'organisation, la durée des cours de formation et le déroulé de la formation.

L'EPSF préconise que des évaluations pédagogiques soient réalisées tout au long de la formation afin de mesurer la progression des acquis.

L'EPSF préconise qu'une évaluation pédagogique des connaissances acquises par les stagiaires soit réalisée. Elle doit être réalisée par un formateur :

- si l'évaluation pédagogique est satisfaisante, une attestation de formation reconnaissant l'acquisition des connaissances par le stagiaire doit être délivrée par l'organisme de formation agréé ou le service interne à l'ExF ;
- si l'évaluation pédagogique n'est pas satisfaisante, une attestation de formation précisant que le stagiaire n'a pas acquis toutes les connaissances requises doit être délivrée par l'organisme de formation agréé ou le service interne à l'ExF.

### 3. Les preuves

---

#### 3.1. Formation internalisée

Pour attester de la validité d'une formation réalisée par un ExF, celui-ci doit pouvoir présenter :

- l'analyse de besoins en formation ;
- tous les éléments permettant d'attester de la compétence des formateurs et de la mise en œuvre de sa procédure d'habilitation des formateurs agréée par l'EPSF, le cas échéant. Cela comprend notamment :
  - les CV des formateurs,

---

<sup>7</sup> Cette évaluation pédagogique est celle due au titre de l'article L6353-1 du code du travail. Elle ne peut se substituer à l'évaluation prévue pour la délivrance de l'AC, qui elle, reste de la responsabilité de l'ExF.

- éventuellement leurs attestations de travail,
- leur formation aux techniques de formation (pédagogie, ...) ;
- la procédure d'habilitation des formateurs, agréée par l'EPSF, dispensant la formation à l'infrastructure (système d'exploitation et/ou ligne) ;
- le cahier des charges ;
- la réponse pédagogique du service interne de l'ExF ;
- le dossier pédagogique du formateur ;
- l'évaluation pédagogique de la formation théorique (écrite/orale) permettant de s'assurer que toutes les connaissances nécessaires ont été acquises ;
- l'évaluation pédagogique de la formation pratique indiquant :
  - le parcours réalisé le cas échéant,
  - la date,
  - le nom du candidat,
  - le nom du formateur et sa signature,
  - les observations du formateur permettant de garantir que le stagiaire a été évalué sur les compétences concernées,
  - la copie de l'ACvalide du formateur.



Si le formateur n'est pas détenteur d'une AC valide pour l'infrastructure/le matériel roulant qui fait l'objet la formation, une copie de l'AC du conducteur titulaire valide pour cette infrastructure ou ce matériel roulant présent lors de l'évaluation pédagogique de la formation à bord du train.

L'ExF devra ensuite réaliser une demande d'évaluation des connaissances professionnelles, telle que prévue par la [fiche 5](#) « Evaluation initiale », afin de pouvoir délivrer l'AC au conducteur.

### 3.2. Formation réalisée par un organisme agréé

Lorsque la formation est confiée à un organisme agréé, l'ExF doit pouvoir justifier de :

- l'analyse de besoins en formation initiale ;
- l'accord conclu entre le demandeur et l'organisme de formation agréé ;
- le cahier des charges de formation ;
- la réponse pédagogique de l'organisme de formation agréé ;
- le dossier pédagogique ;
- l'attestation de formation indiquant les résultats de l'évaluation pédagogique.

L'ExF devra, quant à lui, justifier d'une attestation de formation. L'ExF devra ensuite réaliser une demande d'évaluation des connaissances professionnelles, telle que prévue par la [fiche 5](#) « Évaluation initiale », afin de pouvoir délivrer l'AC au conducteur.

## 4. Le cadre réglementaire

Lien	Titre	Articles
	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	Art. 11 Art. 23 Art. 25 Art. 33 Annexes III/ V/VI
	Règlement délégué (UE) 2018/762 de la Commission du 8 mars 2018 établissant des méthodes de sécurité communes relatives aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité conformément à la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les règlements de la Commission (UE) n° 1158/2010 et (UE) n° 1169/2010	Annexe I Point 4.2
	Règlement d'exécution (UE) 2019/773 de la Commission du 16 mai 2019 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système « Exploitation et gestion du trafic » du système ferroviaire de l'Union européenne et abrogeant la décision 2012/757/UE (dite « STI-OPE »)	Point 4.6.3.2
	Code des transports	Art. L6353-1
	Décret n° 2006-369 du 28 mars 2006 relatif aux missions et statuts de l'Établissement public de sécurité ferroviaire	Art. 2
	Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire	Art. 68 Art. 69 Art. 75 Art. 76 Art. 110 Art. 111 Art. 115 Art. 116
	Arrêté du 6 août 2010 relatif à la certification des conducteurs de train	Art. 25 Art. 28 Art. 29 Art. 31 Annexe III
	Les directives indiquent la volonté du législateur européen, elles ne sont pas applicables directement car elles doivent être transposées en droit national.	



## Formation de reprise des compétences pour un conducteur ayant déjà été certifié

### 1. Le contexte général

---

Les conditions de formation des conducteurs sont décrites par l'ExF dans le manuel de son SGS. Elles sont reconnues par l'EPSF :

- lors de la délivrance de l'agrément de sécurité du GI ;
- lors de la délivrance du certificat de sécurité unique de l'EF (ou par l'Agence selon les cas).

Afin d'être autorisé à assurer la conduite d'un train, un conducteur doit notamment être titulaire d'une AC valide. L'AC est délivrée à un conducteur ayant reçu une formation initiale et dont les compétences ont été évaluées selon la procédure de l'ExF décrite dans le manuel de son SGS. La notion de formation « de reprise des compétences » dans cette fiche correspond à la formation nécessaire à la « première délivrance », par un ExF, d'une AC à un conducteur qui a déjà été certifié.

#### Cas n° 1

Un conducteur qui a déjà été certifié par un précédent ExF et qui est employé par un nouvel ExF. Ce dernier doit réaliser son analyse de besoin en formation par rapport aux pré-acquis du conducteur et aux connaissances professionnelles nécessaires pour lui permettre d'accomplir sa tâche en toute sécurité sur le système ferroviaire.

#### Cas n° 2

Un conducteur qui a déjà été certifié par son ExF et qui n'a pas assuré la conduite d'un train pendant plus de trois ans quelle que soit la raison de l'interruption. L'ExF doit réaliser son analyse de besoin en formation par rapport aux pré-acquis du conducteur et aux connaissances professionnelles nécessaires pour lui permettre d'accomplir sa tâche en toute sécurité.

#### Cas n° 3

Un conducteur qui a déjà été certifié dans un autre État membre ou un État appliquant des règles équivalentes à celles de l'UE en vertu d'accords conclus avec celui-ci et qui circulera pour la première fois sur le système ferroviaire. L'ExF doit réaliser son analyse de besoin en formation par rapport aux pré-acquis du conducteur et aux connaissances professionnelles nécessaires pour lui permettre d'accomplir sa tâche en toute sécurité sur le système ferroviaire. Ce cas est à traiter conformément au point 2.1.1.2 de la [fiche 3](#).

#### Cas n° 4

Cas de l'utilisation de conducteurs d'une autre entreprise.



Un conducteur qui a déjà été certifié par un ExF, doit assurer une activité de conduite pour un autre ExF. Ce dernier doit réaliser son analyse de besoin en formation par rapport aux pré-acquis du conducteur et aux connaissances professionnelles nécessaires pour lui permettre d'accomplir sa tâche en toute sécurité sur le système ferroviaire. Cette analyse de besoins et les exigences éventuelles de l'ExF par rapport à la formation nécessaire doivent être mentionnées dans le contrat.

## 2. Les attendus

---

La formation « de reprise des compétences » doit permettre d'acquérir toutes les compétences aux matériels roulants et aux infrastructures en situations d'exploitation normale, dégradée ou d'urgence.

Une EF peut réaliser un bilan de compétences préalablement à la formation reprise de compétence et à la rédaction du cahier des charges.

Les attendus ci-dessous présentent les dispositions minimales que l'EPSF préconise pour que la formation respecte les exigences réglementaires.

### 2.1. Organisation et dispense de la formation

La formation « de reprise des compétences » est dispensée soit par un organisme de formation agréé par l'EPSF soit par un ExF conformément à la procédure et l'organisation afférente définie par l'ExF dans le manuel de son SGS.

Cette formation doit faire l'objet d'un cahier des charges reprenant toutes les exigences de l'ExF.

Une réponse pédagogique à ce cahier des charges doit être élaborée par un formateur de l'organisme de formation agréé ou du service interne à l'ExF auquel est rattaché ce formateur. L'organisme agréé ou l'ExF est responsable de l'ensemble de la production de son formateur.

La formation doit comporter a minima une partie théorique qui a pour finalité de permettre au candidat l'acquisition des compétences en situations d'exploitation normale, dégradée ou d'urgence. En fonction des résultats de l'analyse de besoins réalisée par l'ExF, cette formation théorique « de reprise des compétences » peut uniquement consister en une formation aux dispositions du SGS relatives à la conduite et notamment à l'appropriation des documents métiers à utiliser dans le cadre de sa mission.

La formation « de reprise des compétences » peut également comporter une partie pratique à bord des trains qui a pour finalité l'apprentissage de la mise en pratique des compétences par le candidat pour le type de matériel roulant et pour l'infrastructure parcourue.

### 2.2. Compétences des formateurs

#### 2.2.1. Exigences communes

Pour tout type de formation, le formateur doit posséder les qualifications et l'aptitude pédagogique requises pour dispenser des formations.

Le formateur doit avoir reçu une formation aux techniques de formation (pédagogie, etc.) et doit être évalué régulièrement sur ses compétences pédagogiques.

## 2.2.2. Exigences pour les formations théoriques

Pour dispenser une formation théorique, tout nouveau formateur doit en plus des exigences communes justifier d'une expérience professionnelle récente d'au moins deux ans sur le RFN ou le réseau considéré, en tant que :

- conducteur ;
- ou d'encadrant de conducteurs de trains possédant une licence de conducteur de trains valide et une AC valide.

Si l'expérience professionnelle n'est pas récente, le formateur peut justifier d'une pratique continue<sup>1</sup> de la formation à la conduite avec actualisation régulière des connaissances<sup>2</sup>.

Les formateurs ayant débuté leur activité avant juillet 2015, ont dû, de la même manière, justifier de pratiques de la conduite ou d'encadrement de conducteurs :

- pour les formateurs ayant débuté leur activité avant août 2010<sup>3</sup>, l'exigence donnée en termes de délai couvrant la période d'expérience précédant la date à laquelle le formateur a commencé à exercer sa fonction de formateur est de 10 ans ;
- pour les formateurs ayant débuté leur activité entre août 2010 et juillet 2015<sup>3</sup>, l'exigence donnée en termes de délai couvrant la période d'expérience précédant la date à laquelle le formateur a commencé à exercer sa fonction de formateur est de 8 ans.

Exigences	Formateurs avant août 2010	Formateurs entre août 2010 et juillet 2015	Formateurs depuis juillet 2015
Expérience professionnelle récente de 2 ans pour la formation théorique ou 3 ans pour la formation pratique sur le système ferroviaire ou le réseau considéré.			X
Expérience professionnelle de 3 ans sur le réseau transeuropéen dont 1 an sur le système ferroviaire ou le réseau considéré sur les 8 dernières années précédant le début d'activité.		X	

<sup>1</sup> L'EPSF préconise que la pratique continue de la formation d'un formateur soit d'environ dix journées d'action de formation annuellement pour la tâche de sécurité « La conduite des trains ».

<sup>2</sup> L'actualisation régulière des connaissances est jugée par l'EPSF satisfaisante si le formateur est certifié pour la conduite des trains et est en possession d'une AC valide. Dans le cas contraire, il est nécessaire de mettre en place un dispositif consistant a minima en la vérification de l'appropriation de toutes les évolutions réglementaires depuis la dernière intervention du formateur.

Exigences	Formateurs avant août 2010	Formateurs entre août 2010 et juillet 2015	Formateurs depuis juillet 2015
Expérience professionnelle de 3 ans sur le réseau transeuropéen dont 1 an sur le système ferroviaire sur les 10 dernières années précédant le début d'activité.	X		

Pour les formateurs dispensant uniquement la formation de reprise des compétences théorique, l'organisme de formation agréé ou l'ExF formalise de quelle manière il maintient à jour les compétences professionnelles de ses formateurs à l'égard des sujets des formations qu'ils dispensent.

### 2.2.3. Exigences pour les formations pratiques

Pour assurer la formation de reprise des compétences pratique à bord des trains, le formateur doit en plus des exigences pour les formations théoriques :

- justifier d'une expérience professionnelle de la conduite d'au moins trois ans sur le RFN ou le réseau considéré ;
- être titulaire à la fois d'une licence européenne de conducteur de train valide et d'une AC valide<sup>5</sup> couvrant l'objet de la formation ou un type similaire de ligne/matériel roulant. Si le formateur n'est pas détenteur d'une AC valide pour l'infrastructure/le matériel roulant, un conducteur titulaire de l'AC pour cette infrastructure ou ce matériel roulant est présent lors de la formation. Cependant, cette exigence n'est pas imposée pour une épreuve pratique à bord d'un simulateur.

### 2.2.4. Exigences particulières pour les formations relatives à l'infrastructure (système d'exploitation et/ou ligne)

Pour les compétences relatives à l'infrastructure, les formations doivent être dispensées par des formateurs habilités en tant que tels par un organisme de formation agréé ou un ExF selon une procédure d'habilitation reconnue par l'EPSF dans le cadre :

- de la délivrance de l'agrément de l'organisme de formation ;
- de la délivrance de l'agrément de sécurité du GI ;
- de la délivrance du certificat de sécurité unique de l'EF (ou par l'Agence selon les cas).

Pour les habilités, l'organisme de formation agréé ou l'ExF doit s'assurer que les formateurs répondent aux exigences définies en fonction du type de formation.

## 2.2.5. Tableau récapitulatif des exigences concernant les formateurs

Exigences	Matériel		Infrastructure	
	Théorique	Pratique à bord des trains	Théorique	Pratique à bord des trains
Habilitation en tant que formateur			X	X
Qualifications et aptitude pédagogique	X	X	X	X
Expérience professionnelle récente de 2 ans sur le système ferroviaire ou le réseau considéré <sup>4</sup>	X		X	
Expérience professionnelle récente de 3 ans sur le système ferroviaire ou le réseau considéré <sup>4</sup>		X		X
Être titulaire à la fois d'une licence de conducteur de train valide et d'une AC valide couvrant l'objet de la formation ou un type similaire de ligne/matériel roulant <sup>5</sup>		X		X

## 2.3. Traçabilité du processus de formation

Un cahier des charges reprenant toutes les exigences de l'ExF doit être élaboré. Ce cahier des charges doit reprendre principalement les éléments suivants :

- l'objet de la demande ;
- les compétences attendues à l'issue de la formation ;
- les objectifs de formation ;
- la population concernée ;
- la description des situations de travail ;
- les contraintes liées à la formation ;
- le dispositif de formation ;
- l'évaluation pédagogique<sup>6</sup> des acquis de la formation.

Une réponse pédagogique à ce cahier des charges doit être réalisée par l'organisme de formation agréé ou le service interne à l'ExF auquel est rattaché le formateur. Dans le cas de la formation réalisée en interne, l'ExF est responsable de l'ensemble de la production de son formateur.

<sup>4</sup> En tant que conducteur ou encadrant de conducteurs de trains certifiés.

<sup>5</sup> Si le formateur n'est pas détenteur d'une AC valide pour l'infrastructure/le matériel roulant qui fait l'objet de la formation, un conducteur titulaire de l'AC pour cette infrastructure ou ce matériel roulant est présent lors de la formation. Cependant, cette exigence n'est pas imposée pour une épreuve pratique sur un simulateur.

<sup>6</sup> Cette évaluation pédagogique est celle due au titre de l'article L6353-1 du code du travail. Elle ne peut se substituer à l'évaluation prévue pour la délivrance de l'AC, qui elle, reste de la responsabilité de l'ExF.

Cette réponse pédagogique doit reprendre, notamment :

- le rappel de l'objet de la demande ;
- les pré-acquis ;
- les objectifs pédagogiques ;
- le déroulé pédagogique ;
- la progression pédagogique ;
- le lieu de la formation ;
- les outils de la formation ;
- la durée de la formation ;
- l'évaluation pédagogique<sup>6</sup> des acquis de la formation.

Le dossier pédagogique rédigé sous la responsabilité de l'organisme de formation ou le service interne de l'ExF doit présenter les méthodes pédagogiques permettant de garantir l'acquisition des connaissances professionnelles théoriques. Ce dossier doit reprendre la méthode prévue pour garantir le contenu, l'organisation, la durée des cours de formation et le déroulé de la formation.

L'EPSF préconise que des évaluations pédagogiques soient réalisées tout au long de la formation, si nécessaire, afin de mesurer la progression des acquis.

L'EPSF préconise qu'une évaluation pédagogique<sup>6</sup> des connaissances acquises par les stagiaires soit réalisée. Elle doit être réalisée par un formateur :

- si l'évaluation pédagogique<sup>6</sup> est satisfaisante, une attestation de formation reconnaissant l'acquisition des connaissances par le stagiaire doit être délivrée par l'organisme de formation agréé ou le service interne à l'ExF ;
- si l'évaluation pédagogique<sup>6</sup> n'est pas satisfaisante, une attestation de formation précisant que le stagiaire n'a pas acquis toutes les connaissances requises doit être délivrée par l'organisme de formation agréé ou le service interne à l'ExF.

### 3. Les preuves

---

#### 3.1 Formation internalisée

Pour attester de la validité d'une formation réalisée par un ExF, celui-ci doit pouvoir présenter :

- l'analyse de besoins en formation ;
- tous les éléments permettant d'attester de la compétence des formateurs et de la mise en œuvre de sa procédure d'habilitation des formateurs agréée par l'EPSF, le cas échéant. Cela comprend notamment :
  - les CV des formateurs,
  - éventuellement leurs attestations de travail,
  - leur formation aux techniques de formation (pédagogie, ...) ;
- la procédure d'habilitation des formateurs agréée par l'EPSF dispensant la formation à l'infrastructure (système d'exploitation et/ou ligne) ;

---

<sup>6</sup> Cette évaluation pédagogique est celle due au titre de l'article L6353-1 du code du travail. Elle ne peut se substituer à l'évaluation prévue pour la délivrance de l'AC, qui elle, reste de la responsabilité de l'ExF.

- le cahier des charges ;
- la réponse pédagogique du service interne de l'ExF ;
- le dossier pédagogique du formateur ;
- l'évaluation pédagogique de la formation théorique (écrite/orale) permettant de s'assurer que toutes les connaissances nécessaires ont été acquises ;
- l'évaluation pédagogique de la formation pratique indiquant :
  - le parcours réalisé le cas échéant,
  - la date,
  - le nom du candidat,
  - le nom du formateur et sa signature,
  - les observations du formateur permettant de garantir que le stagiaire a été évalué sur les compétences concernées,
  - la copie de AC valide du formateur.



Si le formateur n'est pas détenteur d'une AC valide pour l'infrastructure/le matériel roulant qui fait l'objet la formation, une copie de l'AC du conducteur titulaire de l'AC pour cette infrastructure ou ce matériel roulant présent lors de l'évaluation pédagogique de la formation à bord du train.

### 3.2. Formation réalisée par un organisme agréé

Lorsque la formation est confiée à un organisme agréé, l'ExF doit pouvoir justifier de :

- l'analyse de besoins en formation initiale ;
- l'accord conclu entre le demandeur et l'organisme de formation agréé ;
- le cahier des charges de formation ;
- la réponse pédagogique de l'organisme de formation agréé ;
- le dossier pédagogique ;
- l'attestation de formation indiquant les résultats de l'évaluation pédagogique.

L'ExF devra, quant à lui, justifier d'une attestation de formation. L'ExF devra ensuite réaliser une demande d'évaluation des connaissances professionnelles, telle que prévue par les [fiches 7](#) et [8](#) « Évaluation d'extension des compétences », afin de pouvoir délivrer l'AC au conducteur.

## 4. Le cadre réglementaire

Lien	Titre	Articles
	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	Art. 11 Art. 23 Art. 25 Art. 33 Annexes III/ V/VI
	Règlement délégué (UE) 2018/762 de la Commission du 8 mars 2018 établissant des méthodes de sécurité communes relatives aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité conformément à la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les règlements de la Commission (UE) n° 1158/2010 et (UE) n° 1169/2010	Annexe I Point 4.2
	Règlement d'exécution (UE) 2019/773 de la Commission du 16 mai 2019 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système « Exploitation et gestion du trafic » du système ferroviaire de l'Union européenne et abrogeant la décision 2012/757/UE (dite « STI-OPE »).	Point 4.6.3.2
	Code des transports	Art. L6353-1
	Décret n° 2006-369 du 28 mars 2006 relatif aux missions et statuts de l'Établissement public de sécurité ferroviaire	Art. 2
	Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire	Art. 68 Art. 69 Art. 75 Art. 76 Art. 110 Art. 111 Art. 115 Art. 116
	Arrêté du 6 août 2010 relatif à la certification des conducteurs de train	Art. 25 Art. 28 Art. 29 Art. 31 Annexe III
	Les directives indiquent la volonté du législateur européen, elles ne sont pas applicables directement car elles doivent être transposées en droit national.	



## Formation à une extension de compétences

### 1. Le contexte général

---

Les conditions de formation des conducteurs sont décrites par l'ExF dans le manuel de son SGS. Elles sont reconnues par l'EPSF :

- lors de la délivrance de l'agrément de sécurité du GI ;
- lors de la délivrance du certificat de sécurité unique de l'EF (ou par l'Agence selon les cas).

Afin d'être autorisé à assurer la conduite d'un train, un conducteur doit notamment être titulaire d'une AC valide. Lorsqu'un ExF voudra étendre les compétences d'un conducteur à un type de matériel roulant ou une ligne/section de ligne, il devra organiser la formation d'extension de compétences. Dans ce cadre, il devra mener une analyse de besoins en fonction des pré-acquis des conducteurs. L'AC est délivrée à un conducteur dont les compétences ont été évaluées selon la procédure de l'ExF décrite dans le manuel de son SGS.

La notion d'« extension de compétences » reprise dans cette fiche correspond à la formation nécessaire pour l'acquisition de nouvelles compétences par rapport à celles initialement acquises.

Concernant le matériel roulant, cette fiche différencie :

- l'extension de compétences pour un type de matériel roulant ayant des caractéristiques similaires<sup>1</sup> à un type pour lequel le conducteur possède déjà une AC valide ;
- l'extension de compétences pour un nouveau type de matériel roulant dont les caractéristiques ne sont pas similaires à un type pour lequel le conducteur possède déjà une AC valide.

Concernant l'infrastructure, cette fiche différencie :

- l'extension de compétences pour une ligne/section de ligne dont le système d'exploitation est connu et pour lequel le conducteur possède déjà une AC valide (cette extension de compétence vise alors uniquement la connaissance de l'itinéraire) ;
- l'extension de compétences<sup>2</sup> pour une ligne/section de ligne dont le système d'exploitation n'est pas connu par un conducteur certifié.

---

<sup>1</sup> Par « similaire », il faut comprendre un engin moteur dont la conception fait que les règles de conduite et les principes de dépannage de celui-ci sont pratiquement identiques à celles d'autres types.

<sup>2</sup> Cette extension de compétences peut aussi concerner les conditions d'exploitation notamment le mode de traction électrique, ...



## 2. Les attendus

---

La formation d'extension de compétences doit permettre d'acquérir toutes les compétences pour le nouveau type de matériel roulant ou l'infrastructure en situations d'exploitation normale, dégradée ou d'urgence.

Les attendus ci-dessous présentent les dispositions minimales que l'EPSF préconise pour que la formation respecte les exigences réglementaires.

### 2.1. Organisation et dispense de la formation

La formation d'extension de compétences est dispensée soit par un organisme de formation agréé par l'EPSF soit par un ExF conformément à la procédure et l'organisation afférente définie par l'ExF ans le manuel de son SGS.

Cette formation doit faire l'objet d'un cahier des charges reprenant toutes les exigences de l'ExF.

Une réponse pédagogique à ce cahier des charges doit être élaborée par un formateur de l'organisme de formation agréé ou du service interne à l'ExF auquel est rattaché ce formateur. Dans le cas de la formation réalisée en interne, l'ExF est responsable de l'ensemble de la production de son formateur.

#### 2.1.1. Infrastructure

2.1.1.1. L'extension de compétences pour une ligne/section de ligne dont le système d'exploitation est connu pour lequel le conducteur possède déjà une AC valide.

Cette extension de compétence vise alors uniquement la connaissance de l'itinéraire de la ligne /section de ligne.

La formation doit comporter a minima :

- soit une partie théorique, lorsque l'analyse des points singuliers n'identifie pas de risque particulier, qui a pour finalité de permettre au conducteur l'acquisition des connaissances spécifiques en situations d'exploitation normale, dégradée ou d'urgence ;
- soit un apprentissage utilisant des outils multimédias ou par l'étude de documents de ligne suivi de voyages en cabine de conduite sur l'itinéraire concerné.

**L'EPSF préconise pour une meilleure pratique opérationnelle que soient privilégiés les voyages en cabine.**



En ce qui concerne l'acquisition des connaissances sur les itinéraires, il faut privilégier l'approche qui consiste à ce que le conducteur en apprentissage accompagne un autre conducteur certifié en cabine de conduite d'un train effectuant ainsi en cabine de conduite un nombre approprié de voyages sur l'itinéraire concerné, de jour et/ou de nuit selon le besoin.

Une autre forme d'apprentissage parmi d'autres consiste à utiliser des enregistrements vidéo des itinéraires réalisés depuis la cabine du conducteur ou bien encore de simulateur équipé d'images de synthèse réalistes de la ligne à étudier. L'EPSF admet l'apprentissage utilisant ces outils pédagogiques multimédias.

2.1.1.2. l'extension de compétences pour une ligne/section de ligne dont le système d'exploitation n'est pas connu par le conducteur.

La formation doit comporter :

- une partie théorique qui a pour finalité de permettre au conducteur l'acquisition des connaissances spécifiques en situations d'exploitation normale, dégradée ou d'urgence ;
- une partie pratique à bord des trains qui a pour finalité l'apprentissage de la mise en pratique des connaissances spécifiques par le conducteur pour l'infrastructure parcourue.

## 2.1.2. Matériel roulant

2.1.2.1. L'extension de compétences pour un type de matériel roulant ayant des caractéristiques similaires à un type pour lequel le conducteur possède déjà une AC valide.

La formation doit comporter a minima :

- soit une partie théorique qui a pour finalité de permettre au conducteur l'acquisition des connaissances spécifiques en situations d'exploitation normale, dégradée ou d'urgence ;
- soit une partie pratique à bord des trains qui a pour finalité l'apprentissage de la mise en pratique des connaissances spécifiques par le conducteur pour le type de matériel roulant.

2.1.2.2. l'extension de compétences pour un nouveau type de matériel roulant dont les caractéristiques ne sont pas similaires à un type pour lequel le conducteur possède déjà une AC valide.

La formation doit comporter :

- une partie théorique qui a pour finalité de permettre au conducteur l'acquisition des connaissances spécifiques en situations d'exploitation normale, dégradée ou d'urgence ;
- une partie pratique à bord des trains qui a pour finalité l'apprentissage de la mise en pratique des connaissances spécifiques par le conducteur pour le type de matériel roulant.

## 2.2. Compétences des formateurs

### 2.2.1. Exigences communes

Pour tout type de formation, le formateur doit posséder les qualifications et l'aptitude pédagogique requises pour dispenser des formations.

Le formateur doit avoir reçu une formation aux techniques de formation (pédagogie, etc.) et doit être évalué régulièrement sur ses compétences pédagogiques.

## 2.2.2. Exigences pour les formations théoriques

Pour dispenser une formation théorique, tout nouveau formateur doit en plus des exigences communes justifier d'une expérience professionnelle récente d'au moins deux ans sur le RFN ou le réseau considéré, en tant que :

- conducteur ;
- ou d'encadrant de conducteurs de trains possédant une licence de conducteur de trains valide et une AC valide.

Si l'expérience professionnelle n'est pas récente, le formateur peut justifier d'une pratique continue<sup>3</sup> de la formation à la conduite avec actualisation régulière des connaissances<sup>4</sup>.

Les formateurs ayant débuté leur activité avant juillet 2015, ont dû, de la même manière, justifier de pratiques de la conduite ou d'encadrement de conducteurs :

- pour les formateurs ayant débuté leur activité avant août 2010 l'exigence donnée en termes de délai couvrant la période d'expérience précédant la date à laquelle le formateur a commencé à exercer sa fonction de formateur est de 10 ans ;
- pour les formateurs ayant débuté leur activité entre août 2010 et juillet 2015 l'exigence donnée en termes de délai couvrant la période d'expérience précédant la date à laquelle le formateur a commencé à exercer sa fonction de formateur est de 8 ans.

Exigences	Formateurs avant août 2010	Formateurs entre août 2010 et juillet 2015	Formateurs depuis juillet 2015
Expérience professionnelle récente de 2 ans pour la formation théorique ou 3 ans pour la formation pratique sur le système ferroviaire ou le réseau considéré.			X
Expérience professionnelle de 3 ans sur le réseau transeuropéen dont 1 an sur le système ferroviaire ou le réseau considéré sur les 8 dernières années précédant le début d'activité.		X	

<sup>3</sup> L'EPSF préconise que la pratique continue de la formation d'un formateur soit d'environ dix journées d'action de formation annuellement pour la tâche de sécurité « La conduite des trains ».

<sup>4</sup> L'actualisation régulière des connaissances est jugée par l'EPSF satisfaisante si le formateur est certifié pour la conduite des trains et est en possession d'une attestation complémentaire valide. Dans le cas contraire, il est nécessaire de mettre en place un dispositif consistant a minima en la vérification de l'appropriation de toutes les évolutions réglementaires depuis la dernière intervention du formateur.

Exigences	Formateurs avant août 2010	Formateurs entre août 2010 et juillet 2015	Formateurs depuis juillet 2015
Expérience professionnelle de 3 ans sur le réseau transeuropéen dont 1 an sur le système ferroviaire sur les 10 dernières années précédant le début d'activité.	X		

Pour les formateurs dispensant uniquement la formation initiale théorique, l'organisme de formation agréé ou l'ExF formalise de quelle manière il maintient à jour les compétences professionnelles de ses formateurs à l'égard des sujets des formations qu'ils dispensent.

### 2.2.3. Exigences pour les formations pratiques

Pour assurer la formation pratique à bord des trains, le formateur doit en plus des exigences pour les formations théoriques :

- justifier d'une expérience professionnelle de la conduite d'au moins trois ans sur le RFN ou le réseau considéré.
- être titulaire à la fois d'une licence européenne de conducteur de train valide et d'une AC valide<sup>5</sup> couvrant l'objet de la formation ou un type similaire de ligne/matériel roulant. Si le formateur n'est pas détenteur d'une AC valide pour l'infrastructure/le matériel roulant, un conducteur titulaire de l'AC pour cette infrastructure ou ce matériel roulant est présent lors de la formation. Cependant, cette exigence n'est pas imposée pour une épreuve pratique à bord d'un simulateur.



Des dispositions particulières, au [chapitre 2.3](#) du présent guide, doivent être prises pour le tout premier formateur sur un matériel nouveau. Ceci ne couvre que les cas où l'exploitant ferroviaire concerné ou un centre de formation ne disposent de formateur certifié pour ce matériel.

### 2.2.4. Exigences particulières pour les formations relatives à l'infrastructure (système d'exploitation et/ou ligne)

Pour les compétences relatives à l'infrastructure, les formations doivent être dispensées par des formateurs habilités en tant que tels par un organisme de formation agréé ou un ExF selon une procédure d'habilitation reconnue par l'EPSF dans le cadre :

- de la délivrance de l'agrément de l'organisme de formation ;
- de la délivrance de l'agrément de sécurité du GI ;
- de la délivrance du certificat de sécurité unique de l'EF (ou par l'Agence selon les cas).

Pour les habiliter, l'organisme de formation agréé ou l'ExF doit s'assurer que les formateurs répondent aux exigences définies en fonction du type de formation.

## 2.2.5. Tableau récapitulatif des exigences concernant les formateurs

Exigences	Matériel		Infrastructure	
	Théorique	Pratique à bord des trains	Théorique	Pratique à bord des trains
Habilitation en tant que formateur			X	X
Qualifications et aptitude pédagogique	X	X	X	X
Expérience professionnelle récente de 2 ans sur le système ferroviaire ou le réseau considéré <sup>4</sup>	X		X	
Expérience professionnelle récente de 3 ans sur le système ferroviaire ou le réseau considéré <sup>4</sup>		X		X
Être titulaire à la fois d'une licence de conducteur de train valide et d'une AC valide couvrant l'objet de la formation ou un type similaire de ligne/matériel roulant <sup>5</sup>		X		X

## 2.3. Traçabilité du processus de formation

Un cahier des charges reprenant toutes les exigences de l'ExF doit être élaboré. Ce cahier des charges doit reprendre principalement les éléments suivants :

- l'objet de la demande ;
- les compétences attendues à l'issue de la formation ;
- les objectifs de formation ;
- la population concernée ;
- la description des situations de travail ;
- les contraintes liées à la formation ;
- le dispositif de formation ;
- l'évaluation pédagogique<sup>8</sup> des acquis de la formation.

Une réponse pédagogique à ce cahier des charges doit être élaborée par un formateur de l'organisme de formation agréé ou du service interne à l'ExF auquel est rattaché ce formateur. Dans le cas de la formation réalisée en interne, l'ExF est responsable de l'ensemble de la production de son formateur.

<sup>4</sup> En tant que conducteur ou encadrant de conducteurs de trains certifié.

<sup>5</sup> Si le formateur n'est pas détenteur d'une AC valide pour l'infrastructure/le matériel roulant qui fait l'objet de la formation, un conducteur titulaire de l'AC pour cette infrastructure ou ce matériel roulant est présent lors de la formation. Cependant, cette exigence n'est pas imposée pour une épreuve pratique sur un simulateur.

<sup>8</sup> Cette évaluation pédagogique est celle due au titre de l'article L6353-1 du code du travail. Elle ne peut se substituer à l'évaluation prévue pour la délivrance de l'AC, qui elle, reste de la responsabilité de l'ExF.

Cette réponse pédagogique doit reprendre, notamment :

- le rappel de l'objet de la demande ;
- les pré-acquis ;
- les objectifs pédagogiques ;
- le déroulé pédagogique ;
- la progression pédagogique ;
- le lieu de la formation ;
- les outils de la formation ;
- la durée de la formation ;
- l'évaluation pédagogique<sup>9</sup> des acquis de la formation.

Le dossier pédagogique rédigé sous la responsabilité de l'organisme de formation ou le service interne de l'ExF doit présenter les méthodes pédagogiques permettant de garantir l'acquisition des connaissances professionnelles théoriques. Ce dossier doit reprendre la méthode prévue pour garantir le contenu, l'organisation, la durée des cours de formation et le déroulé de la formation.

L'EPSF préconise qu'une évaluation pédagogique<sup>9</sup> des connaissances acquises par les stagiaires soit réalisée. Elle doit être réalisée par un formateur :

- si l'évaluation pédagogique est satisfaisante, une attestation de formation reconnaissant l'acquisition des connaissances par le stagiaire doit être délivrée par l'organisme de formation agréé ou le service interne à l'ExF ;
- si l'évaluation pédagogique n'est pas satisfaisante, une attestation de formation précisant que le stagiaire n'a pas acquis toutes les connaissances requises doit être délivrée par l'organisme de formation agréé ou le service interne à l'ExF.

### 3. Les preuves

---

#### 3.1. Formation internalisée

Pour attester de la validité d'une formation réalisée par un ExF, celui-ci doit pouvoir présenter :

- l'analyse de besoins en formation ;
- tous les éléments permettant d'attester de la compétence des formateurs et de la mise en œuvre de sa procédure d'habilitation des formateurs agréée par l'EPSF, le cas échéant. Cela comprend notamment :
  - les CV des formateurs,
  - éventuellement leurs attestations de travail,
  - leur formation aux techniques de formation (pédagogie, etc.) ;
- la procédure d'habilitation des formateurs agréée par l'EPSF dispensant la formation à l'infrastructure (système d'exploitation et/ou ligne) ;
- le cahier des charges ;
- la réponse pédagogique du service interne de l'ExF ;
- le dossier pédagogique du formateur ;

---

<sup>9</sup> Cette évaluation pédagogique est celle due au titre de l'article L6353-1 du code du travail. Elle ne peut se substituer à l'évaluation prévue pour la délivrance de l'AC, qui elle, reste de la responsabilité de l'ExF.

- l'évaluation pédagogique de la formation théorique (écrite/orale) permettant de s'assurer que toutes les connaissances nécessaires ont été acquises ;
- l'évaluation pédagogique de la formation pratique indiquant :
  - le parcours réalisé le cas échéant,
  - la date,
  - le nom du candidat,
  - le nom du formateur et sa signature,
  - les observations du formateur permettant de garantir que le stagiaire a été évalué sur les compétences concernées,
  - la copie de l'AC valide du formateur.



Si le formateur n'est pas détenteur d'une AC valide pour l'infrastructure/le matériel roulant qui fait l'objet la formation, une copie de l'AC du conducteur titulaire valide pour cette infrastructure ou ce matériel roulant présent lors de l'évaluation pédagogique de la formation à bord du train.

### 3.2. Formation réalisée par un organisme agréé

Lorsque la formation est confiée à un organisme agréé, l'ExF doit pouvoir justifier de :

- l'analyse de besoins en formation initiale ;
- l'accord conclu entre le demandeur et l'organisme de formation agréé ;
- le cahier des charges de formation ;
- la réponse pédagogique de l'organisme de formation agréé ;
- le dossier pédagogique ;
- l'attestation de formation indiquant les résultats de l'évaluation pédagogique.

L'ExF devra, quant à lui, justifier d'une attestation de formation. L'ExF devra ensuite réaliser une demande d'évaluation des connaissances professionnelles, telle que prévue par les [fiches 7](#) et [8](#) « Évaluation d'extension des compétences », afin de pouvoir délivrer l'AC au conducteur.

## 4. Le cadre réglementaire

Lien	Titre	Articles
	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	Art. 11 Art. 23 Art. 25 Art. 33 Annexes III/ V/VI
	Règlement délégué (UE) 2018/762 de la Commission du 8 mars 2018 établissant des méthodes de sécurité communes relatives aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité conformément à la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les règlements de la Commission (UE) n° 1158/2010 et (UE) n° 1169/2010	Annexe I Point 4.2
	Règlement d'exécution (UE) 2019/773 de la Commission du 16 mai 2019 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système « Exploitation et gestion du trafic » du système ferroviaire de l'Union européenne et abrogeant la décision 2012/757/UE (dite « STI-OPE »).	Point 4.6.3.2
	Code des transports	Art. L6353-1
	Décret n° 2006-369 du 28 mars 2006 relatif aux missions et statuts de l'Établissement public de sécurité ferroviaire	Art. 2
	Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire	Art. 68 Art. 69 Art. 75 Art. 76 Art. 110 Art. 111 Art. 113 Art. 115 Art. 116
	Arrêté du 6 août 2010 relatif à la certification des conducteurs de train	Art. 25 Art. 28 Art. 29 Art. 31 Annexe III
	Les directives indiquent la volonté du législateur européen, elles ne sont pas applicables directement car elles doivent être transposées en droit national.	



## Formation continue

### 1. Le contexte général

---

Les conditions de formation des conducteurs sont décrites par l'ExF dans le manuel de son SGS. Elles sont reconnues par l'EPSF :

- lors de la délivrance de l'agrément de sécurité du GI ;
- lors de la délivrance du certificat de sécurité unique de l'EF (ou par l'Agence selon les cas).

Afin de maintenir son niveau de compétences, et par conséquent la validité de son AC, le conducteur doit également bénéficier d'un programme de formation continue.

La notion de formation « continue » reprise dans cette fiche correspond à une actualisation et à l'entretien des connaissances professionnelles.

Cela concerne notamment :

- les modifications de la réglementation d'exploitation ;
- les modifications du SGS et des référentiels internes de l'ExF impactant l'activité du conducteur ;
- la prise en compte du retour d'expérience :
  - les reprises de formation à la suite de carences relevées lors du suivi individuel,
  - les reprises de formation à la suite de comportements contraires à la sécurité ;
- les modifications réglementaires liées à la sécurité du personnel ;
- la mise en œuvre de procédures « rares » ;
- la révision des connaissances de l'infrastructure ;
- la révision des connaissances relatives à un type de matériel roulant ;
- les modifications permanentes d'infrastructure ;
- les modifications de matériel roulant.

### 2. Les attendus

---

La formation continue doit permettre au conducteur de maintenir et d'actualiser son niveau de compétences relatives aux matériels roulants et aux infrastructures en situations d'exploitation normale, dégradée ou d'urgence.

Les attendus ci-dessous présentent les dispositions minimales que l'EPSF préconise pour le maintien des compétences du conducteur.



## 2.1. Organisation et dispense de la formation

La formation continue est dispensée soit par un organisme de formation agréé par l'EPSF soit par un ExF conformément à la procédure et l'organisation afférente définie par l'ExF dans le manuel de son SGS.

Cette formation doit faire l'objet d'un cahier des charges reprenant toutes les exigences de l'ExF.

Une réponse pédagogique à ce cahier des charges doit être élaborée par un formateur de l'organisme de formation agréé ou du service interne à l'ExF auquel est rattaché ce formateur. Dans le cas de la formation réalisée en interne, l'ExF est responsable de l'ensemble de la production de son formateur.

La formation doit comporter a minima :

- soit une partie théorique qui a pour finalité de permettre au conducteur l'actualisation ou le maintien des compétences.
- soit une partie pratique à bord des trains qui a pour finalité l'actualisation ou le maintien de la mise en pratique des connaissances spécifiques par le conducteur.

## 2.2. Compétences des formateurs.

### 2.2.1. Exigences communes

Pour tout type de formation continue, le formateur doit posséder les qualifications et l'aptitude pédagogique requises pour dispenser des formations.

Le formateur doit avoir reçu une formation aux techniques de formation (pédagogie, etc.) et doit être évalué régulièrement sur ses compétences pédagogiques.

### 2.2.2. Exigences pour les formations théoriques

Pour dispenser une formation théorique, tout nouveau formateur doit en plus des exigences communes justifier d'une expérience professionnelle récente d'au moins deux ans sur le RFN ou le réseau considéré, en tant que :

- conducteur ;
- ou d'encadrant de conducteurs de trains possédant une licence de conducteur de trains valide et une AC valide.

Si l'expérience professionnelle n'est pas récente, le formateur peut justifier d'une pratique continue<sup>1</sup> de la formation à la conduite avec actualisation régulière des connaissances<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> L'EPSF préconise que la pratique continue de la formation d'un formateur soit d'environ dix journées d'action de formation annuellement pour la tâche de sécurité « La conduite des trains ».

<sup>2</sup> L'actualisation régulière des connaissances est jugée par l'EPSF satisfaisante si le formateur est certifié pour la conduite des trains et est en possession d'une AC valide. Dans le cas contraire, il est nécessaire de mettre en place un dispositif consistant a minima en la vérification de l'appropriation de toutes les évolutions réglementaires depuis la dernière intervention du formateur.

Les formateurs ayant débuté leur activité avant juillet 2015, ont dû, de la même manière, justifier de pratiques de la conduite ou d'encadrement de conducteurs :

- pour les formateurs ayant débuté leur activité avant août 2010, l'exigence donnée en termes de délai couvrant la période d'expérience précédant la date à laquelle le formateur a commencé à exercer sa fonction de formateur est de 10 ans ;
- pour les formateurs ayant débuté leur activité entre août 2010 et juillet 2015, l'exigence donnée en termes de délai couvrant la période d'expérience précédant la date à laquelle le formateur a commencé à exercer sa fonction de formateur est de huit ans.

Exigences	Formateurs avant août 2010	Formateurs entre août 2010 et juillet 2015	Formateurs depuis juillet 2015
Expérience professionnelle récente de 2 ans pour la formation théorique ou 3 ans pour la formation pratique sur le système ferroviaire ou le réseau considéré.			X
Expérience professionnelle de 3 ans sur le réseau transeuropéen dont 1 an sur le système ferroviaire ou le réseau considéré sur les 8 dernières années précédant le début d'activité.		X	
Expérience professionnelle de 3 ans sur le réseau transeuropéen dont 1 an sur le système ferroviaire sur les 10 dernières années précédant le début d'activité.	X		

Pour les formateurs dispensant uniquement la formation continue théorique, l'organisme de formation agréé ou l'ExF formalise de quelle manière il maintient à jour les compétences professionnelles de ses formateurs à l'égard des sujets des formations qu'ils dispensent.

### 2.2.3. Exigences pour les formations pratiques

Pour assurer la formation continue pratique à bord des trains, le formateur doit en plus des exigences pour les formations théoriques :

- justifier d'une expérience professionnelle de la conduite d'au moins trois ans sur le RFN ou le réseau considéré ;
- être titulaire à la fois d'une licence européenne de conducteur de train valide et d'une AC valide<sup>3</sup> couvrant l'objet de la formation ou un type similaire de ligne/matériel roulant. Si le formateur n'est pas détenteur d'une AC valide pour l'infrastructure/le matériel roulant, un conducteur titulaire de l'AC pour cette infrastructure ou ce matériel roulant est présent lors de la formation.

## 2.2.4. Exigences particulières pour les formations relatives à l'infrastructure (système d'exploitation et/ou ligne)

Pour les compétences relatives à l'infrastructure, les formations doivent être dispensées par des formateurs habilités en tant que tels par un organisme de formation agréé ou un ExF selon une procédure d'habilitation reconnue par l'EPSF dans le cadre :

- de la délivrance de l'agrément de l'organisme de formation ;
- de la délivrance de l'agrément de sécurité du GI ;
- de la délivrance du certificat de sécurité unique de l'EF (ou par l'Agence selon les cas).

Pour les habilités, l'organisme de formation agréé ou l'ExF doit s'assurer que les formateurs répondent aux exigences définies en fonction du type de formation.

## 2.2.5. Tableau récapitulatif des exigences concernant les formateurs

Exigences	Matériel		Infrastructure	
	Théorique	Pratique à bord des trains	Théorique	Pratique à bord des trains
Habilitation en tant que formateur			X	X
Qualifications et aptitude pédagogique	X	X	X	X
Expérience professionnelle récente de 2 ans sur le système ferroviaire ou le réseau considéré <sup>4</sup>	X		X	
Expérience professionnelle récente de 3 ans sur le système ferroviaire ou le réseau considéré <sup>4</sup>		X		X
Être titulaire à la fois d'une licence de conducteur de train valide et d'une AC valide couvrant l'objet de la formation ou un type similaire de ligne/matériel roulant <sup>5</sup>		X		X

## 2.3. Traçabilité du processus de formation

Un cahier des charges reprenant toutes les exigences de l'ExF doit être élaboré. Ce cahier des charges doit reprendre principalement les éléments suivants :

- l'objet de la demande ;
- les compétences attendues à l'issue de la formation ;

<sup>4</sup> En tant que conducteur ou encadrant de conducteurs de trains certifiés.

<sup>5</sup> Si le formateur n'est pas détenteur d'une AC valide pour l'infrastructure/le matériel roulant qui fait l'objet de la formation, un conducteur titulaire de l'AC pour cette infrastructure ou ce matériel roulant est présent lors de la formation. Cependant, cette exigence n'est pas imposée pour une épreuve pratique sur un simulateur.

- les objectifs de formation ;
- la population concernée ;
- la description des situations de travail ;
- les contraintes liées à la formation ;
- le dispositif de formation ;
- l'évaluation pédagogique<sup>6</sup> des acquis de la formation.

Une réponse pédagogique à ce cahier des charges doit être élaborée par un formateur de l'organisme de formation agréé ou du service interne à l'ExF auquel est rattaché ce formateur. Dans le cas de la formation réalisée en interne, l'ExF est responsable de l'ensemble de la production de son formateur.

Cette réponse pédagogique doit reprendre, notamment :

- le rappel de l'objet de la demande ;
- les pré-acquis ;
- les objectifs pédagogiques ;
- le déroulé pédagogique ;
- la progression pédagogique ;
- le lieu de la formation ;
- les outils de la formation ;
- la durée de la formation ;
- l'évaluation pédagogique<sup>7</sup> des acquis de la formation.

Le dossier pédagogique rédigé sous la responsabilité de l'organisme de formation ou le service interne de l'ExF doit présenter les méthodes pédagogiques permettant de garantir l'acquisition des connaissances professionnelles théoriques. Ce dossier doit reprendre la méthode prévue pour garantir le contenu, l'organisation, la durée des cours de formation et le déroulé de la formation.

L'EPSF préconise qu'une évaluation pédagogique<sup>7</sup> des connaissances acquises par les stagiaires soit réalisée. Elle doit être réalisée par un formateur :

- si l'évaluation pédagogique est satisfaisante, une attestation de formation continue doit être délivrée par l'organisme de formation agréé ou le service interne à l'ExF ;
- si l'évaluation pédagogique n'est pas satisfaisante, une attestation de formation continue, précisant que le stagiaire n'a pas acquis toutes les connaissances requises, doit être délivrée par l'organisme de formation agréé ou le service interne à l'ExF.

---

<sup>6</sup> Cette évaluation pédagogique est celle due au titre de l'article L6353-1 du code du travail. Elle ne peut se substituer à l'évaluation prévue pour la délivrance de l'AC, qui elle, reste de la responsabilité de l'ExF.

<sup>7</sup> Cette évaluation pédagogique est celle due au titre de l'article L6353-1 du code du travail. Elle ne peut se substituer à l'évaluation prévue pour la délivrance de l'AC, qui elle, reste de la responsabilité de l'ExF.

### 3. Les preuves.

---

#### 3.1. Formation internalisée

Pour attester de la validité d'une formation continue réalisée par un ExF, celui-ci doit pouvoir présenter :

- l'analyse de besoins en formation continue ;
- tous les éléments permettant d'attester de la compétence des formateurs et de la mise en œuvre de sa procédure d'habilitation des formateurs agréée par l'EPSF, le cas échéant. Cela comprend notamment :
  - les CV des formateurs,
  - éventuellement leurs attestations de travail,
  - leur formation aux techniques de formation (pédagogie, etc.) ;
- la procédure d'habilitation des formateurs agréée par l'EPSF dispensant la formation à l'infrastructure (système d'exploitation et/ou ligne) ;
- le cahier des charges ;
- la réponse pédagogique du service interne de l'ExF ;
- le dossier pédagogique du formateur ;
- l'évaluation pédagogique de la formation théorique (écrite/orale) permettant de s'assurer que toutes les connaissances nécessaires ont été acquises, le cas échéant ;
- l'évaluation pédagogique de la formation pratique indiquant, le cas échéant :
  - le parcours réalisé le cas échéant,
  - la date,
  - le nom du candidat,
  - le nom du formateur et sa signature,
  - les observations du formateur permettant de garantir que le stagiaire a été évalué sur les compétences concernées,
  - la copie de l'AC valide du formateur ;
- l'attestation de formation indiquant les résultats de l'évaluation pédagogique.



Si le formateur n'est pas détenteur d'une AC valide pour l'infrastructure/le matériel roulant qui fait l'objet la formation, une copie de l'AC du conducteur titulaire valide pour cette infrastructure ou ce matériel roulant présent lors de l'évaluation pédagogique de la formation à bord du train.

#### 3.2. Formation réalisée par un organisme agréé

Lorsque la formation est confiée à un organisme agréé, l'ExF doit pouvoir justifier de :

- l'analyse de besoins en formation initiale ;
- l'accord conclu entre le demandeur et l'organisme de formation agréé ;
- le cahier des charges de formation ;
- la réponse pédagogique de l'organisme de formation agréé ;
- le dossier pédagogique ;
- l'attestation de formation indiquant les résultats de l'évaluation pédagogique.

L'ExF devra, quant à lui, justifier d'une attestation de formation.

## 4. Le cadre réglementaire

Lien	Titre	Articles
	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	Art. 11 Art. 23 Art. 25 Art. 33 Annexes III/ V/VI
	Règlement délégué (UE) 2018/762 de la Commission du 8 mars 2018 établissant des méthodes de sécurité communes relatives aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité conformément à la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les règlements de la Commission (UE) n° 1158/2010 et (UE) n° 1169/2010	Annexe I Point 4.2
	Règlement d'exécution (UE) 2019/773 de la Commission du 16 mai 2019 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système « Exploitation et gestion du trafic » du système ferroviaire de l'Union européenne et abrogeant la décision 2012/757/UE (dite « STI-OPE »).	Point 4.6.3.2
	Code des transports	Art. L6353-1
	Décret n° 2006-369 du 28 mars 2006 relatif aux missions et statuts de l'Établissement public de sécurité ferroviaire	Art. 2
	Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire	Art. 68 Art. 69 Art. 75 Art. 76 Art. 110 Art. 111 Art. 115 Art. 116
	Arrêté du 6 août 2010 relatif à la certification des conducteurs de train	Art. 25 Art. 28 Art. 29 Art. 31 Annexe III
	Les directives indiquent la volonté du législateur européen, elles ne sont pas applicables directement car elles doivent être transposées en droit national.	



## Évaluation initiale

### 1. Le contexte général

---

Afin d'être autorisé à assurer la conduite d'un train, un conducteur doit notamment être titulaire d'une AC valide. l'AC est délivrée par un ExF.

Cette procédure, qui traite de la délivrance des AC et des modalités d'évaluation des connaissances, est présentée dans le manuel du SGS de l'ExF. Elle aura été reconnue par l'EPSF soit :

- lors de la délivrance de l'agrément de sécurité du GI ;
- lors de la délivrance du certificat de sécurité unique de l'EF (ou par l'Agence selon les cas).

La délivrance de l'AC est soumise à la réussite du conducteur à une épreuve d'évaluation portant sur les compétences relatives aux matériels et infrastructures sur lesquels il sera amené à conduire.

La notion d'évaluation « initiale » reprise dans cette fiche correspond à l'évaluation nécessaire à la « première délivrance » d'une AC à un conducteur par un ExF.

Cela concerne un candidat n'ayant jamais été certifié par un autre ExF.

Il s'agit d'évaluer un futur conducteur sur, a minima, un seul matériel roulant et une section de ligne. Elle exige une épreuve théorique et une épreuve pratique à bord du train.

L'évaluation initiale doit garantir que le candidat a acquis toutes les compétences relatives à l'infrastructure et au matériel roulant.

### 2. Les attendus

---

L'évaluation initiale doit permettre de valider l'acquisition par le conducteur de toutes les compétences<sup>1</sup> relatives aux matériels roulants et aux infrastructures en situations d'exploitation normale, dégradée ou d'urgence.

Les attendus ci-dessous présentent les dispositions minimales que l'EPSF préconise pour que l'évaluation initiale respecte les exigences réglementaires.

---

<sup>1</sup> Les compétences sont les connaissances professionnelles reprises à chacun des items des annexes V et VI de la directive 2007/59/CE.



## 2.1. Épreuves d'évaluation

L'épreuve d'évaluation est conduite soit par un organisme d'évaluation agréé soit par un ExF conformément à la procédure que l'ExF établit (l'ExF peut prévoir dans sa procédure de recourir aux compétences dont dispose un autre ExF sous réserve que ceci soit formalisé contractuellement).

Cette épreuve est réalisée par un évaluateur compétent pour l'objet de l'évaluation et sous le contrôle d'un superviseur désigné par l'organisme d'évaluation agréé ou par l'ExF. Le superviseur doit s'assurer de l'absence de tout conflit d'intérêt dans l'organisation et le déroulement des épreuves d'évaluation ainsi que de la confidentialité de l'épreuve.

L'évaluation doit comporter des épreuves :

- théorique qui a pour finalité de s'assurer de l'acquisition des connaissances en situations d'exploitation normale, dégradée ou d'urgence. La nature de l'épreuve théorique est au minimum une épreuve orale qui peut être complétée par une épreuve écrite (rédaction d'un rapport d'incident, questionnaire, etc.) ;
- pratique qui a pour finalité de s'assurer de la capacité à mettre en œuvre les connaissances du candidat pour le type de matériel roulant et pour l'infrastructure parcourue en situations d'exploitation normale, dégradée ou d'urgence. Cette évaluation porte sur la maîtrise des gestes métiers ainsi que le contrôle de l'application du « livret de procédures pour le conducteur ». L'aptitude à la conduite est évaluée lors d'une épreuve sur le RFN. Une épreuve sur simulateur peut être réalisée pour tester l'application des règles d'exploitation et la prestation du conducteur dans des situations particulièrement difficiles.

L'EPSF admet que l'évaluation peut débiter par l'épreuve pratique à bord d'un train et soit complétée ensuite par l'épreuve théorique.

## 2.2. Compétences des évaluateurs

### 2.2.1. Exigences communes

Les épreuves d'évaluation sont conduites par des évaluateurs habilités en tant que tels par un organisme d'évaluation agréé ou un ExF selon une procédure d'habilitation reconnue par l'EPSF dans le cadre :

- de la délivrance de l'agrément de l'organisme de formation ;
- de la délivrance de l'agrément de sécurité du GI ;
- de la délivrance du certificat de sécurité unique de l'EF (ou par l'Agence selon les cas).

Pour les habilités, l'organisme d'évaluation agréé ou l'ExF s'assurent que les évaluateurs répondent aux exigences définies en fonction du type d'évaluation.

Pour tout type d'épreuves d'évaluation, l'évaluateur doit répondre aux exigences suivantes :

- justifier d'avoir des compétences de compréhension orale et de conversation en français correspondant au moins au niveau B2 du cadre européen commun de référence pour les langues (CECL) établi par le Conseil de l'Europe ;

- posséder les qualifications et l'aptitude pédagogique requises pour réaliser des évaluations, ainsi qu'une connaissance approfondie des méthodes d'évaluation et des documents utiles ;
- avoir une formation générale et technique adaptée, ainsi qu'une bonne connaissance du système d'attestation des conducteurs de train ;
- avoir des compétences professionnelles maintenues à jour dans les domaines d'évaluation dans lesquels il intervient.

### 2.2.2. Exigences pour les épreuves théoriques

Pour assurer la conduite d'épreuves d'évaluation théoriques, l'évaluateur doit en plus des exigences communes justifier d'une expérience d'au moins quatre ans en tant que :

- conducteur ;
- ou encadrant de conducteurs de trains possédant une licence de conducteur de train valide et une AC valide<sup>2</sup> ;
- ou formateur pour les tâches de formation couvrant le domaine pour lequel il réalise des évaluations.

Ces exigences s'entendent pour une période de cinq ans précédant la date d'habilitation en tant qu'évaluateur.

Pour cette catégorie d'évaluateur, l'organisme d'évaluation agréé ou l'ExF devra présenter de quelle manière il maintiendra à jour les compétences professionnelles de ses évaluateurs à l'égard des sujets des épreuves d'évaluation qu'ils réalisent.

### 2.2.3. Exigences pour les épreuves pratiques à bord des trains

Pour assurer la conduite d'épreuves d'évaluation pratiques à bord des trains, l'évaluateur doit en plus des exigences pour les épreuves théoriques être titulaire à la fois d'une licence européenne de conducteur de train valide et d'une AC valide couvrant l'objet de l'examen ou un type similaire de ligne/matériel roulant lorsque l'évaluation pratique a lieu à bord d'un train. Si l'évaluateur n'est pas détenteur d'une AC valide pour l'infrastructure/le matériel roulant qui fait l'objet de l'épreuve d'évaluation, un conducteur titulaire de l'AC pour cette infrastructure ou ce matériel roulant est présent lors de l'examen.

### 2.2.4. Tableau récapitulatif des exigences concernant les évaluateurs

Exigences	Matériel		Infrastructure	
	Théorique	Pratique à bord des trains	Théorique	Pratique à bord des trains
Habilitation en tant qu'évaluateur	X	X	X	X
Niveau B2 du CECL	X	X	X	X
Qualifications et aptitude pédagogique	X	X	X	X

Exigences	Matériel		Infrastructure	
	Théorique	Pratique à bord des trains	Théorique	Pratique à bord des trains
Connaissance du système de certification des conducteurs	X	X	X	X
Expérience de 4 ans sur les 5 dernières années <sup>3</sup>	X	X	X	X
Être titulaire à la fois d'une licence européenne de conducteur de train valide et d'une AC valide couvrant l'objet de l'épreuve d'évaluation <sup>4</sup>		X		X

### 2.3. Traçabilité du processus d'évaluation

L'ExF doit pouvoir démontrer que le processus d'évaluation respecte les étapes prévues ci-après.

#### 2.3.1. L'ExF a recours à un organisme d'évaluation agréé ou aux compétences d'un autre ExF

L'ExF établit une demande d'évaluation dans laquelle il fixe a minima les objectifs concernant les types de matériel roulant et les infrastructures.

La demande d'évaluation à un organisme d'évaluation agréé doit reprendre les exigences que l'ExF s'est fixé dans sa procédure d'évaluation ainsi que les modalités et le contenu de l'évaluation.

L'organisme d'évaluation agréé, ou l'ExF « prestataire de l'évaluation », établit une réponse cohérente dans laquelle il précise les méthodes d'évaluation.

#### 2.3.2. L'ExF assure lui-même l'évaluation

L'évaluateur prépare l'épreuve d'évaluation en s'appuyant sur les modalités et méthodes prévues dans la procédure établie par l'ExF dans le manuel de son SGS.

#### 2.3.3. À l'issue de l'épreuve d'évaluation

Si l'évaluation est satisfaisante, l'évaluateur établit une attestation mentionnant la réussite à l'épreuve d'évaluation.

<sup>3</sup> En tant que :

- conducteur ;
- ou encadrant de conducteurs de trains certifiés ;
- ou formateur pour les tâches de formation en rapport avec l'objet des évaluations qu'il va conduire.

<sup>4</sup> Si l'évaluateur n'est pas détenteur d'une AC valide pour l'infrastructure/le matériel roulant qui fait l'objet de l'épreuve d'évaluation, un conducteur titulaire de l'AC pour cette infrastructure ou ce matériel roulant est présent lors de l'examen.

Si l'évaluation n'est pas satisfaisante :

- l'évaluateur établit une attestation mentionnant l'échec à l'épreuve d'évaluation ;
- le superviseur instruit toute contestation relative au résultat de l'évaluation.

### 3. Les preuves

---

Les preuves attendues seront vis-à-vis de l'évaluateur :

- la procédure d'habilitation des évaluateurs reconnue par l'EPSF et tous les éléments permettant d'attester de sa mise en œuvre pour les évaluateurs réalisant des épreuves d'évaluation relatives à l'infrastructure :
  - expérience professionnelle : son CV, éventuellement ses attestations de travail,
  - formation à la pédagogie ;
- les preuves de vérification des compétences des évaluateurs :
  - expérience professionnelle : son CV, éventuellement ses attestations de travail,
  - formation à la pédagogie.

Les preuves attendues seront vis-à-vis de l'évaluation :

- la procédure d'évaluation de l'ExF ;
- la demande d'évaluation, vis-à-vis d'un organisme d'évaluation agréé, indiquant :
  - les prérequis du candidat,
  - les attendus de l'évaluation,
  - le champ,
  - les modalités ;
- la réponse de l'évaluateur, vis-à-vis d'un organisme d'évaluation agréé, indiquant :
  - le champ de l'évaluation,
  - les modalités,
  - les moyens,
  - la durée,
  - les mesures mises en œuvre pour la confidentialité ;
- les dispositions prévues par le superviseur pour garantir :
  - l'absence de tout conflit d'intérêt dans l'organisation et le déroulement des épreuves d'évaluation,
  - la confidentialité de l'épreuve ;
- l'ExF devra justifier du document de l'évaluation dont le résultat final permet la délivrance de l'AC :
  - le questionnaire pour l'évaluation théorique (écrite et/ou orale) permettant de s'assurer que toutes les connaissances nécessaires ont été évaluées,
  - la check-list renseignée pour l'évaluation pratique indiquant :
    - le parcours réalisé,
    - la date,
    - le nom du candidat,
    - le nom de l'évaluateur et sa signature,
    - les observations de l'évaluateur permettant de garantir que le stagiaire a été évalué sur tous les sujets pertinents ;
  - les éléments relatifs à la mise en œuvre de la procédure de recours auprès du superviseur.

## 4. Le cadre réglementaire

Lien	Titre	Articles
	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	Art. 13 Art. 15 Art. 16.2 Art. 16.3 Art. 25 Annexe V Annexe VI
	Règlement délégué (UE) 2018/762 de la Commission du 8 mars 2018 établissant des méthodes de sécurité communes relatives aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité conformément à la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les règlements de la Commission (UE) n° 1158/2010 et (UE) n° 1169/2010	Annexe I Point 4.2
	Décret n° 2006-369 du 28 mars 2006 relatif aux missions et statuts de l'Établissement public de sécurité ferroviaire	Art. 2
	Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire	Art. 68 Art. 69 Art. 75 Art. 76 Art. 110 Art. 111 Art. 112 Art. 115 Art. 116
	Arrêté du 6 août 2010 relatif à la certification des conducteurs de train	Art. 25 Art. 27 Art. 29 Art. 30 Annexe III
	Les directives indiquent la volonté du législateur européen, elles ne sont pas applicables directement car elles doivent être transposées en droit national.	



## Évaluation de reprise des compétences

### 1. Le contexte général

---

Afin d'être autorisé à assurer la conduite d'un train, un conducteur doit notamment être titulaire d'une AC valide. L'AC est délivrée par un ExF.

Cette procédure, qui traite de la délivrance des AC et des modalités d'évaluation des connaissances, est présentée dans le manuel du SGS de l'ExF. Elle aura été reconnue par l'EPSF soit :

- lors de la délivrance de l'agrément de sécurité du GI ;
- lors de la délivrance du certificat de sécurité unique de l'EF (ou par l'Agence selon les cas).

La délivrance de l'AC est soumise à la réussite du conducteur à une épreuve d'évaluation portant sur les compétences relatives aux matériels et infrastructures sur lesquels il sera amené à conduire.

La notion d'évaluation « de reprise des compétences » reprise dans cette fiche correspond à l'évaluation nécessaire à la « délivrance » par un ExF d'une AC à un conducteur ayant déjà été certifié préalablement.

#### **Cas n° 1 : Conducteur ayant déjà été certifié par un autre ExF**

Il s'agit d'évaluer un conducteur, préalablement certifié par un autre ExF.

Cette évaluation, doit être conforme à la procédure décrite par le nouvel ExF dans le manuel de son SGS. L'EPSF préconise une épreuve théorique et une épreuve pratique à bord du train qui permettent au nouvel ExF de se prémunir d'éléments que le conducteur ne lui aurait pas communiqué telles que des suspensions d'AC, la survenue d'événements liés à la sécurité le concernant, suspension d'activité, etc.

L'évaluation de reprise des compétences doit garantir que le conducteur maîtrise toujours toutes les compétences relatives aux infrastructures et aux types de matériel roulant.

#### **Cas n° 2 : Conducteur qui n'a pas assuré la conduite d'un train pendant plus de trois ans quelle que soit la raison de l'interruption**

Il s'agit d'évaluer un conducteur, préalablement certifié par l'ExF mais qui a perdu son habilitation faute d'avoir pu assurer la conduite d'un train pendant plus de trois ans.

Cette évaluation doit être considérée comme une évaluation initiale et doit être conforme à la procédure décrite par l'ExF dans le manuel de son SGS.



## 2. Les attendus

---

L'évaluation de reprise des compétences doit permettre de valider l'acquisition par le conducteur de toutes les compétences<sup>1</sup> relatives aux matériels roulants et aux infrastructures en situations d'exploitation normale, dégradée ou d'urgence.

Les attendus ci-dessous présentent les dispositions minimales que l'EPSF préconise pour que l'évaluation de reprise des compétences respecte les exigences réglementaires.

### 2.1. Épreuves d'évaluation

L'épreuve d'évaluation est conduite soit par un organisme d'évaluation agréé soit par un ExF conformément à la procédure que ce dernier aura établie (l'ExF peut prévoir dans sa procédure de recourir aux compétences dont dispose un autre ExF sous réserve que ceci soit formalisé contractuellement).

Cette épreuve est réalisée par un évaluateur compétent pour l'objet de l'évaluation et sous le contrôle d'un superviseur désigné par l'organisme d'évaluation agréé ou par l'ExF. Le superviseur doit s'assurer de l'absence de tout conflit d'intérêt dans l'organisation et le déroulement des épreuves d'évaluation ainsi que de la confidentialité de l'épreuve.

L'évaluation doit comporter des épreuves :

- théorique qui a pour finalité de s'assurer de l'acquisition des connaissances en situations d'exploitation normale, dégradée ou d'urgence. La nature de l'épreuve théorique est au minimum une épreuve orale qui peut être complétée par une épreuve écrite (rédaction d'un rapport d'incident, questionnaire, etc.) ;
- pratique qui a pour finalité de s'assurer de la capacité à mettre en œuvre les connaissances du candidat pour le type de matériel roulant et pour l'infrastructure parcourue en situations d'exploitation normale, dégradée ou d'urgence. Cette évaluation porte sur la maîtrise des gestes métiers ainsi que le contrôle de l'application du « livret de procédures pour le conducteur ». L'aptitude à la conduite est évaluée lors d'une épreuve sur le réseau. Une épreuve sur simulateur peut être réalisée pour tester l'application des règles d'exploitation et la prestation du conducteur dans des situations particulièrement difficiles.

L'EPSF admet que l'évaluation peut débiter par l'épreuve pratique à bord d'un train et soit complétée ensuite par l'épreuve théorique.

### 2.2. Compétences des évaluateurs

#### 2.2.1. Exigences communes

Les épreuves d'évaluation sont conduites par des évaluateurs habilités en tant que tels par un organisme d'évaluation agréé ou un ExF selon une procédure d'habilitation reconnue par l'EPSF dans le cadre :

---

<sup>1</sup> Les compétences sont les connaissances professionnelles reprises à chacun des items des annexes V et VI de la directive 2007/59/CE.

- de la délivrance de l'agrément de l'organisme de formation ;
- de la délivrance de l'agrément de sécurité du GI ;
- de la délivrance du certificat de sécurité unique de l'EF (ou par l'Agence selon les cas).

Pour les habilitier, l'organisme d'évaluation agréé ou l'ExF s'assurent que les évaluateurs répondent aux exigences définies en fonction du type d'évaluation.

Pour tout type d'épreuves d'évaluation, l'évaluateur doit répondre aux exigences suivantes :

- justifier d'avoir des compétences de compréhension orale et de conversation en français correspondant au moins du niveau B2 du CECL ;
- posséder les qualifications et l'aptitude pédagogique requises pour réaliser des évaluations, ainsi qu'une connaissance approfondie des méthodes d'évaluation et des documents utiles ;
- avoir une formation générale et technique adaptée, ainsi qu'une bonne connaissance du système d'attestation des conducteurs de train ;
- avoir des compétences professionnelles maintenues à jour dans les domaines d'évaluation dans lesquels il intervient.

### **2.2.2. Exigences pour les épreuves théoriques**

Pour assurer la conduite d'épreuves d'évaluation théoriques, l'évaluateur doit en plus des exigences communes justifier d'une expérience d'au moins quatre ans en tant que :

- conducteur ;
- ou encadrant de conducteurs de trains possédant une licence de conducteur de train valide et une AC valide<sup>2</sup> ;
- ou formateur pour les tâches de formation couvrant le domaine pour lequel il réalise des évaluations.

Ces exigences s'entendent pour une période de cinq ans précédant la date d'habilitation en tant qu'évaluateur.

Pour cette catégorie d'évaluateur, l'organisme d'évaluation agréé ou l'ExF devra présenter de quelle manière il maintiendra à jour les compétences professionnelles de ses évaluateurs à l'égard des sujets des épreuves d'évaluation qu'ils réalisent.

### **2.2.3. Exigences pour les épreuves pratiques à bord des trains**

Pour assurer la conduite d'épreuves d'évaluation pratique à bord des trains, l'évaluateur doit en plus des exigences pour les épreuves théoriques être titulaire à la fois d'une licence européenne de conducteur de train valide et d'une AC valide couvrant l'objet de l'examen ou un type similaire de ligne/matériel roulant lorsque l'évaluation pratique a lieu à bord d'un train. Si l'évaluateur n'est pas détenteur d'une AC valide pour l'infrastructure/le matériel roulant qui fait l'objet de l'épreuve d'évaluation, un conducteur titulaire de l'AC pour cette infrastructure ou ce matériel roulant est présent lors de l'examen.

## 2.2.4. Tableau récapitulatif des exigences concernant les évaluateurs

Exigences	Matériel		Infrastructure	
	Théorique	Pratique à bord des trains	Théorique	Pratique à bord des trains
Habilitation en tant qu'évaluateur	X	X	X	X
Niveau B2 du CECL	X	X	X	X
Qualifications et aptitude pédagogique	X	X	X	X
Connaissance du système de certification des conducteurs	X	X	X	X
Expérience de 4 ans sur les 5 dernières années <sup>3</sup>	X	X	X	X
Être titulaire à la fois d'une licence européenne de conducteur de train valide et d'une AC valide couvrant l'objet de l'épreuve d'évaluation <sup>4</sup>		X		X

## 2.3. Traçabilité du processus d'évaluation

L'ExF doit pouvoir démontrer que le processus d'évaluation respecte les étapes prévues ci-après.

### 2.3.1. L'ExF a recours à un organisme d'évaluation agréé ou aux compétences d'un autre ExF

L'ExF établit une demande d'évaluation dans laquelle il fixe a minima les objectifs concernant les types de matériel roulant et les infrastructures.

La demande d'évaluation à un organisme d'évaluation agréé doit reprendre les exigences que l'ExF s'est fixé dans sa procédure d'évaluation ainsi que les modalités et le contenu de l'évaluation.

L'organisme d'évaluation agréé, ou l'ExF « prestataire de l'évaluation », établit une réponse cohérente dans laquelle il précise les méthodes d'évaluation.

<sup>3</sup> En tant que :

- conducteur ;
- ou encadrant de conducteurs de trains certifiés ;
- ou formateur pour les tâches de formation en rapport avec l'objet des évaluations qu'il va conduire.

<sup>4</sup> Si l'évaluateur n'est pas détenteur d'une AC valide pour l'infrastructure/le matériel roulant qui fait l'objet de l'épreuve d'évaluation, un conducteur titulaire de l'AC pour cette infrastructure ou ce matériel roulant est présent lors de l'examen.

### 2.3.2. L'ExF assure lui-même l'évaluation

L'évaluateur prépare l'épreuve d'évaluation en s'appuyant sur les modalités et méthodes prévues dans la procédure établie par l'ExF dans le manuel de son SGS.

### 2.3.3. À l'issue de l'épreuve d'évaluation

Si l'évaluation est satisfaisante, l'évaluateur établit une attestation mentionnant la réussite à l'épreuve d'évaluation.

Si l'évaluation n'est pas satisfaisante :

- l'évaluateur établit une attestation mentionnant l'échec à l'épreuve d'évaluation ;
- le superviseur instruit toute contestation relative au résultat de l'évaluation.

## 3. Les preuves

---

Les preuves attendues seront vis-à-vis de l'évaluateur :

- la procédure d'habilitation des évaluateurs agréée par l'EPSF et tous les éléments permettant d'attester de sa mise en œuvre pour les évaluateurs réalisant des épreuves d'évaluation relatives à l'infrastructure :
  - expérience professionnelle : son CV, éventuellement ses attestations de travail,
  - formation à la pédagogie ;
- les preuves de vérification des compétences des évaluateurs :
  - expérience professionnelle : son CV, éventuellement ses attestations de travail,
  - formation à la pédagogie.

Les preuves attendues seront vis-à-vis de l'évaluation :

- la procédure d'évaluation de l'ExF ;
- la demande d'évaluation, vis-à-vis d'un organisme d'évaluation agréé, indiquant :
  - les prérequis du candidat,
  - les attendus de l'évaluation,
  - le champ,
  - les modalités ;
- la réponse de l'évaluateur, vis-à-vis d'un organisme d'évaluation agréé, indiquant :
  - le champ de l'évaluation,
  - les modalités,
  - les moyens,
  - la durée,
  - les mesures mises en œuvre pour la confidentialité ;
- les dispositions prévues par le superviseur pour garantir :
  - l'absence de tout conflit d'intérêt dans l'organisation et le déroulement des épreuves d'évaluation,
  - la confidentialité de l'épreuve ;
- l'ExF devra justifier du document de l'évaluation dont le résultat final permet la délivrance de l'AC :
  - le questionnaire pour l'évaluation théorique (écrite/orale) permettant de s'assurer que toutes les connaissances nécessaires ont été évaluées,

- la check-list renseignée pour l'évaluation pratique indiquant :
  - le parcours réalisé,
  - la date,
  - le nom du candidat,
  - le nom de l'évaluateur et sa signature,
  - les observations de l'évaluateur permettant de garantir que le stagiaire a été évalué sur tous les sujets pertinents ;
- les éléments relatifs à la mise en œuvre de la procédure de recours auprès du superviseur.

## 4. Le cadre réglementaire

Lien	Titre	Articles
	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	Art. 13 Art. 15 Art. 16.2 Art. 16.3 Art. 25 Annexe V Annexe VI
	Règlement délégué (UE) 2018/762 de la Commission du 8 mars 2018 établissant des méthodes de sécurité communes relatives aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité conformément à la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les règlements de la Commission (UE) n° 1158/2010 et (UE) n° 1169/2010	Annexe I Point 4.2
	Décret n° 2006-369 du 28 mars 2006 relatif aux missions et statuts de l'Établissement public de sécurité ferroviaire	Art. 2
	Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire	Art. 68 Art. 69 Art. 75 Art. 76 Art. 110 Art. 111 Art. 112 Art. 115 Art. 116
	Arrêté du 6 août 2010 relatif à la certification des conducteurs de train	Art. 25 Art. 27 Art. 29 Art. 30 Annexe III
	Les directives indiquent la volonté du législateur européen, elles ne sont pas applicables directement car elles doivent être transposées en droit national.	



## Évaluation pour l'extension de compétences à :

- un nouveau type de matériel roulant (similaire)
- à une nouvelle ligne/section de ligne (système d'exploitation connu)

### 1. Le contexte général

---

Lorsqu'un ExF voudra étendre les compétences d'un conducteur à un type de matériel roulant ou une ligne/section de ligne, il devra lui faire passer des épreuves d'évaluation conformément à la procédure qu'il aura établie.

Cette procédure, qui traite de la délivrance des AC et des modalités d'évaluation des connaissances, est présentée dans le manuel du SGS de l'ExF. Elle aura été reconnue par l'EPSF soit :

- lors de la délivrance de l'agrément de sécurité du GI ;
- lors de la délivrance du certificat de sécurité unique de l'EF (ou par l'Agence selon les cas).

Cette procédure doit prévoir que l'extension de compétences fasse l'objet d'une épreuve d'évaluation.

Concernant le matériel roulant, cette fiche vise l'extension de compétences pour un type de matériel roulant ayant des caractéristiques similaires<sup>1</sup> à un type pour lequel le conducteur possède déjà une AC valide.

Concernant l'infrastructure, cette fiche vise l'extension de compétences pour une ligne/section de ligne dont le système d'exploitation est connu à une ligne/section de ligne pour lequel le conducteur possède déjà une AC valide. Cette extension de compétence vise alors uniquement la connaissance de l'itinéraire.

### 2. Les attendus

---

#### 2.1. Épreuve d'évaluation

L'épreuve d'évaluation est conduite soit par un organisme d'évaluation agréé soit par l'ExF conformément à la procédure que ce dernier aura établie (l'ExF peut prévoir dans sa procédure de recourir aux compétences dont dispose un autre ExF sous réserve que ceci soit formalisé contractuellement).

Cette épreuve est réalisée par un évaluateur compétent pour l'objet de l'évaluation et sous le contrôle d'un superviseur désigné par l'organisme d'évaluation agréé ou par un ExF. Le superviseur s'assure de la confidentialité de l'épreuve et de l'absence de tout conflit d'intérêt dans l'organisation et le déroulement des épreuves d'évaluation.

---

<sup>1</sup> Par « similaire », il faut comprendre un engin moteur dont la conception fait que les règles de conduite et les principes de dépannage de celui-ci sont pratiquement identiques à celles d'autres types.



## 2.2. Extension de compétences concernant un matériel roulant

L'évaluation doit garantir que le conducteur a acquis toutes les compétences relatives au matériel roulant reprises à chacun des items de l'annexe V de la directive 2007/59/CE.

### **2.2.1. Extension de compétences concernant un type de matériel roulant pour lequel le conducteur possède déjà une AC valide pour un type ayant des caractéristiques similaires<sup>2</sup>**

Cette situation vise un conducteur qui possède déjà une AC dont le champ est étendu à un nouvel engin moteur dont la conception fait que les règles de conduite et les principes de dépannage sont similaires à ceux concernés par l'AC valide.

Comme toute extension de compétences, il est nécessaire de réaliser une évaluation de la connaissance du conducteur. Cependant, l'EPSF admet que celle-ci ne comporte pas nécessairement d'épreuve pratique à bord du train. L'EPSF préconise néanmoins que cette épreuve d'évaluation soit, a minima, réalisée en statique sur l'engin moteur.

S'il s'agit d'un nouveau matériel au sein de l'ExF, une épreuve pratique à bord du train est nécessaire.

Dans le cas où un exploitant ferroviaire ne dispose pas de conducteur certifié pour ce matériel, alors le premier évaluateur de l'ExF ou d'un centre d'évaluation agréé ne répondant pas aux exigences réglementaires définies à la 5<sup>e</sup> puce du [chapitre 3.4.](#) du présent guide, il peut être admis que l'AC du premier évaluateur soit rendue valide sans épreuve d'évaluation formelle de sa connaissance à condition de soumettre à l'EPSF les conditions de sa formation selon le cas 2 du même chapitre.

### **2.2.2. Extension de compétences pour un matériel récemment mis en service pour lequel le conducteur possède déjà une AC valide pour un type ayant des caractéristiques similaires<sup>2</sup>**

Cette situation vise un candidat, souhaitant être reconnu évaluateur pour un matériel nouveau ayant fait l'objet d'une autorisation de mise en exploitation commerciale délivrée par l'EPSF ou d'un agrément délivré par SNCF Réseau et pour lequel aucun conducteur n'est titulaire de l'AC valide.

Cependant, le candidat possède une AC valide couvrant un type similaire de matériel (règles de conduite et principes de dépannage similaires).

Le premier évaluateur, pour un exploitant ferroviaire ou un centre d'évaluation, ne répondant pas aux exigences réglementaires définies à la 5<sup>e</sup> puce du [chapitre 3.4.](#) du présent guide, il peut être admis que l'AC du premier évaluateur soit rendue valide sans épreuve d'évaluation formelle de sa connaissance à condition de soumettre à l'EPSF les conditions de sa formation selon le cas 2 du même chapitre. Ceci

---

<sup>2</sup> Par « similaire », il faut comprendre un engin moteur dont la conception fait que les règles de conduite et les principes de dépannage de celui-ci sont pratiquement identiques à celles d'autres types.

ne couvre que les cas où cet exploitant ferroviaire ou cet organisme d'évaluation agréé ne disposent d'évaluateur certifié pour ce matériel.

Une fois la compétence du premier évaluateur reconnue, les futurs candidats se retrouvent dans le cas des 1<sup>ers</sup> et 2<sup>es</sup> alinéas du point 2.2.1.

### 2.3. Extension de compétences concernant une nouvelle connaissance d'infrastructure

L'évaluation doit garantir que le conducteur a acquis toutes les compétences relatives à l'infrastructure reprises à chacun des items de l'annexe VI de la directive 2007/59/CE.

#### 2.3.1. Extension de compétences concernant une ligne ou section de ligne existante dont le système d'exploitation est connu

Cette situation vise un conducteur qui possède déjà une AC valide dont le champ de compétence est étendu à une nouvelle ligne/section de ligne équipée d'un système d'exploitation pour lequel il possède déjà une AC valide.

Comme toute extension de compétences, il est nécessaire de réaliser une épreuve d'évaluation pour valider la connaissance de l'itinéraire par le conducteur.

L'EPSF admet qu'une évaluation pratique ne soit pas obligatoire car la compétence du conducteur pour ce système d'exploitation a déjà été évaluée lors d'une épreuve d'évaluation précédente.

L'épreuve d'évaluation doit a minima consister en un questionnement (oral ou écrit) des points singuliers, éventuellement complété par une validation du document d'étude de ligne réalisé par le conducteur.

Nota : lorsque l'ExF fournit au conducteur un document d'étude de ligne renseigné, le questionnement doit être renforcé pour vérifier son appropriation par le conducteur.

S'il s'agit d'une ligne/section de ligne sur laquelle l'ExF n'a pas circulé depuis plus d'un an, une épreuve pratique à bord du train est nécessaire. Dans le cas où un exploitant ferroviaire ne dispose pas de conducteur certifié pour cette ligne/section de ligne, alors le premier évaluateur de l'ExF ou d'un centre d'évaluation agréé ne répondant pas aux exigences réglementaires définies à la 5<sup>e</sup> puce du [chapitre 3.4.](#) du présent guide, il peut être admis que l'AC du premier évaluateur soit rendue valide sans épreuve d'évaluation formelle de sa connaissance à condition de soumettre à l'EPSF les conditions de sa formation selon le cas 3 du même chapitre.

#### 2.3.2. Extension de compétences concernant une ligne nouvelle ou récemment mise en service dont le système d'exploitation est connu

Cette situation vise un évaluateur qui souhaite étendre le champ de son AC à une ligne/section de ligne nouvelle équipée d'un système d'exploitation pour lequel il possède déjà une AC valide.

Le premier évaluateur ne répondant pas aux exigences réglementaires définies à la 5<sup>e</sup> puce du [chapitre 3.4.](#) du présent guide, il peut être admis que l'AC du premier évaluateur soit rendue valide sans épreuve d'évaluation formelle de sa connaissance à condition de soumettre à l'EPSF les conditions de sa formation selon le cas 2 du même chapitre. Ceci ne couvre que les cas où un exploitant ferroviaire ou centre d'évaluation agréé ne disposent d'évaluateur certifié pour cette ligne/section de ligne.

Une fois la compétence de ce premier évaluateur reconnue, les futurs conducteurs se retrouvent dans le cas du point 2.3.1.

## 2.4. Compétences des évaluateurs

### 2.4.1. Exigences communes

Les épreuves d'évaluation sont conduites par des évaluateurs habilités en tant que tels par un organisme d'évaluation agréé ou un ExF selon une procédure d'habilitation reconnue par l'EPSF dans le cadre :

- de la délivrance de l'agrément de l'organisme de formation ;
- de la délivrance de l'agrément de sécurité du GI ;
- de la délivrance du certificat de sécurité unique de l'EF (ou par l'Agence selon les cas).

Pour les habilitier, l'organisme d'évaluation agréé ou l'ExF doit s'assurer que les évaluateurs répondent aux exigences définies en fonction du type d'évaluation.

Pour tout type d'épreuves d'évaluation, l'évaluateur doit répondre aux exigences suivantes :

- justifier d'avoir des compétences de compréhension orale et de conversation en français correspondant au moins du niveau B2 du CECL ;
- posséder les qualifications et l'aptitude pédagogique requises pour réaliser des examens, ainsi qu'une connaissance approfondie des méthodes d'examen et des documents d'examen utiles ;
- avoir une formation générale et technique adaptée, ainsi qu'une bonne connaissance du système de certification des conducteurs de train ;
- avoir des compétences professionnelles maintenues à jour dans les domaines d'évaluation dans lesquels il intervient.

### 2.4.2. Exigences pour les épreuves théoriques

Pour assurer la conduite d'épreuves d'évaluation théoriques, l'évaluateur doit en plus des exigences communes justifier d'une expérience d'au moins quatre ans en tant que :

- conducteur ;
- ou encadrant de conducteurs de trains possédant une licence de conducteur de train valide et une AC valide ;
- ou formateur pour les tâches de formation couvrant le domaine pour lequel il réalise des évaluations.

Ces exigences s'entendent pour une période de cinq ans précédant la date d'habilitation en tant qu'évaluateur.

- un nouveau type de matériel roulant (similaire)
- une nouvelle ligne/section de ligne (système d'exploitation connu).

Pour cette catégorie d'évaluateur, l'organisme d'évaluation agréé ou l'ExF devra présenter de quelle manière il maintiendra à jour les compétences professionnelles de ses évaluateurs à l'égard des sujets des épreuves d'évaluation qu'ils réalisent.

### 2.4.3. Exigences pour les épreuves pratiques à bord des trains

Pour assurer la conduite d'épreuves d'évaluation pratique à bord des trains, l'évaluateur doit en plus des exigences pour les épreuves théoriques être titulaire à la fois d'une licence de conducteur de train valide et d'une AC valide<sup>3</sup> couvrant l'objet de l'examen ou un type similaire de ligne/matériel roulant lorsque l'évaluation pratique a lieu à bord d'un train. Si l'évaluateur n'est pas détenteur d'une AC valide pour l'infrastructure/le matériel roulant qui fait l'objet de l'épreuve d'évaluation, un conducteur titulaire de l'AC pour cette infrastructure ou ce matériel roulant est présent lors de l'examen.

### 2.4.4. Tableau récapitulatif des exigences concernant les compétences des évaluateurs

Exigences	Matériel		Infrastructure	
	Théorique	Pratique à bord des trains	Théorique	Pratique à bord des trains
Habilitation en tant qu'évaluateur	X	X	X	X
Niveau B2 du CECL	X	X	X	X
Qualifications et aptitude pédagogique	X	X	X	X
Connaissance du système de certification des conducteurs	X	X	X	X
Expérience de 4 ans sur les 5 dernières années <sup>3</sup>	X	X	X	X
Être titulaire à la fois d'une licence européenne de conducteur de train valide et d'une AC valide couvrant l'objet de l'épreuve d'évaluation <sup>4</sup>		X		X

## 2.5. Traçabilité du processus d'évaluation

L'ExF doit pouvoir démontrer que le processus d'évaluation respecte les étapes prévues ci-après.

<sup>3</sup> En tant que :

- conducteur ;
- ou encadrant de conducteurs de trains certifiés ;
- ou formateur pour les tâches de formation en rapport avec l'objet des évaluations qu'il va conduire.

<sup>4</sup> Si l'évaluateur n'est pas détenteur d'une AC valide pour l'infrastructure/le matériel roulant qui fait l'objet de l'épreuve d'évaluation, un conducteur titulaire de l'AC pour cette infrastructure ou ce matériel roulant est présent lors de l'examen.

### **2.5.1. L'ExF a recours à un organisme d'évaluation agréé ou aux compétences d'un autre ExF**

L'ExF établit une demande d'évaluation dans laquelle il fixe a minima les objectifs concernant les types de matériel roulant et les infrastructures.

La demande d'évaluation à un organisme d'évaluation agréé doit reprendre les exigences que l'ExF s'est fixé dans sa procédure d'évaluation ainsi que les modalités et le contenu de l'évaluation.

L'organisme d'évaluation agréé, ou l'ExF « prestataire de l'évaluation », établit une réponse cohérente dans laquelle il précise les méthodes d'évaluation.

### **2.5.2. L'ExF assure lui-même l'évaluation**

L'évaluateur prépare l'épreuve d'évaluation en s'appuyant sur les modalités et méthodes prévues dans la procédure établie par l'ExF dans le manuel de son SGS.

### **2.5.3. À l'issue de l'épreuve d'évaluation**

Si l'évaluation est satisfaisante, l'évaluateur établit une attestation mentionnant la réussite à l'épreuve d'évaluation.

Si l'évaluation n'est pas satisfaisante :

- l'évaluateur établit une attestation mentionnant l'échec à l'épreuve d'évaluation,
- le superviseur instruit toute contestation relative au résultat de l'évaluation.

## **3. Les preuves**

---

Les preuves attendues seront vis-à-vis de l'évaluateur :

- la procédure d'habilitation des évaluateurs agréée par l'EPSF et tous les éléments permettant d'attester de sa mise en œuvre pour les évaluateurs réalisant des épreuves d'évaluation relatives à l'infrastructure :
  - expérience professionnelle : son CV, éventuellement ses attestations de travail,
  - formation à la pédagogie ;
- les preuves de vérification des compétences des évaluateurs :
  - expérience professionnelle : son CV, éventuellement ses attestations de travail,
  - formation à la pédagogie.

Les preuves attendues seront vis-à-vis de l'évaluation :

- la procédure d'évaluation de l'ExF ;
- la demande d'évaluation, vis-à-vis d'un organisme d'évaluation agréé, indiquant :
  - les prérequis du candidat,
  - les attendus de l'évaluation,
  - le champ,
  - les modalités ;
- la réponse de l'évaluateur, vis-à-vis d'un organisme d'évaluation agréé, indiquant :
  - le champ de l'évaluation,

- les modalités,
- les moyens,
- la durée,
- les mesures mises en œuvre pour la confidentialité ;
- les dispositions prévues par le superviseur pour garantir :
  - l'absence de tout conflit d'intérêt dans l'organisation et le déroulement des épreuves d'évaluation,
  - la confidentialité de l'épreuve ;
- le questionnaire pour la partie théorique (écrite/orale) de l'évaluation permettant de s'assurer que le champ de l'évaluation préparée a été intégralement couvert ;
- la check-list renseignée pour l'évaluation pratique indiquant :
  - le parcours réalisé,
  - la date,
  - le nom du conducteur,
  - le nom de l'évaluateur et sa signature,
  - les observations de l'évaluateur permettant de garantir que le stagiaire a été évalué sur tous les sujets préparés ;
- les documents attestant de la réussite ou de l'échec du conducteur à l'épreuve d'évaluation ;
- les éléments relatifs à la mise en œuvre de la procédure de recours auprès du superviseur.

- un nouveau type de matériel roulant (similaire)
- une nouvelle ligne/section de ligne (système d'exploitation connu).

## 4. Le cadre réglementaire

Lien	Titre	Articles
	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	Art. 13 Art. 15 Art. 16.2 Art. 16.3 Art. 25 Annexe V Annexe VI
	Règlement délégué (UE) 2018/762 de la Commission du 8 mars 2018 établissant des méthodes de sécurité communes relatives aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité conformément à la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les règlements de la Commission (UE) n° 1158/2010 et (UE) n° 1169/2010	Annexe I Point 4.2
	Décret n° 2006-369 du 28 mars 2006 relatif aux missions et statuts de l'Établissement public de sécurité ferroviaire	Art. 2
	Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire	Art. 68 Art. 69 Art. 75 Art. 76 Art. 110 Art. 111 Art. 112 Art. 115 Art. 116
	Arrêté du 6 août 2010 relatif à la certification des conducteurs de train	Art. 25 Art. 27 Art. 29 Art. 30 Annexe III
	Les directives indiquent la volonté du législateur européen, elles ne sont pas applicables directement car elles doivent être transposées en droit national.	



## Évaluation pour l'extension de compétences à :

- un nouveau type de matériel roulant n'ayant pas des caractéristiques similaires
- à une nouvelle ligne/section de ligne dont le système d'exploitation n'est pas connu

## 1. Le contexte général

---

Lorsqu'un ExF veut étendre les compétences d'un conducteur à un type de matériel roulant ou une ligne/section de ligne, il doit lui faire passer des épreuves d'évaluation conformément à la procédure qu'il a établie.

Cette procédure, qui traite de la délivrance des AC et des modalités d'évaluation des connaissances, est présentée dans le manuel du SGS de l'ExF. Elle aura été reconnue par l'EPSF soit :

- lors de la délivrance de l'agrément de sécurité du GI ;
- lors de la délivrance du certificat de sécurité unique de l'EF (ou par l'Agence selon les cas).

Cette procédure doit prévoir que l'extension de compétences fasse l'objet d'une épreuve d'évaluation.

Concernant le matériel roulant, cette fiche vise l'extension de compétences pour un nouveau type de matériel roulant<sup>1</sup> dont les caractéristiques ne sont pas similaires à un type pour lequel le conducteur possède déjà une AC valide.

Concernant l'infrastructure, cette fiche vise l'extension de compétences pour une ligne/section de ligne dont le système d'exploitation n'est pas connu par le conducteur ayant déjà une AC valide.

## 2. Les attendus

---

### 2.1. Type d'épreuves d'évaluation

L'évaluation peut comporter des épreuves :

- théorique qui a pour finalité de s'assurer de l'acquisition des connaissances spécifiques en situations d'exploitation normale, dégradée ou d'urgence. La nature de l'épreuve théorique est au minimum une épreuve orale qui peut être complétée par une épreuve écrite (rédaction d'un rapport d'incident, questionnaire, etc.) ;
- pratique à bord d'un train qui a pour finalité de s'assurer de la capacité à mettre en œuvre les connaissances du conducteur pour le type de matériel roulant et pour l'infrastructure parcourue. Cette évaluation porte sur la maîtrise des gestes métiers en situations d'exploitation normale et le

---

<sup>1</sup> Par « nouveau type de matériel », il faut comprendre un engin moteur dont la conception fait que les règles de conduite et les principes de dépannage de celui-ci ne sont pas similaires à celles d'autres types.



cas échéant dégradée ou d'urgence ainsi que le contrôle de l'application du « livret de procédures pour le conducteur ». Une épreuve sur simulateur peut être réalisée pour tester l'application des règles d'exploitation et la prestation du conducteur dans des situations particulièrement difficiles.

L'EPSF admet que l'évaluation peut débuter par l'épreuve pratique à bord d'un train et soit complétée ensuite par l'épreuve théorique.

Cette épreuve est réalisée sous le contrôle d'un superviseur désigné par l'organisme d'évaluation agréé ou par l'ExF. Le superviseur s'assure de la confidentialité de l'épreuve et de l'absence de tout conflit d'intérêt dans l'organisation et le déroulement des épreuves d'évaluation.

Si l'évaluateur n'est pas détenteur d'une AC valide pour l'infrastructure/le matériel roulant qui fait l'objet de l'épreuve d'évaluation, un conducteur titulaire de l'AC pour cette infrastructure ou ce matériel roulant est présent lors de l'épreuve d'évaluation à bord du train.

## 2.2. Extension de compétences concernant un matériel roulant

L'évaluation garantit que le conducteur a acquis toutes les compétences relatives au matériel roulant concerné.

### 2.2.1. Extension de compétences à un nouveau type de matériel roulant

Cette situation vise un conducteur qui possède déjà une AC dont le champ va être étendu à un nouveau type de matériel dont la conception fait que les règles de conduite et les principes de dépannage ne sont pas similaires à un type figurant sur l'AC dont il est titulaire.

Comme toute extension de compétences, il est nécessaire de réaliser une évaluation de la connaissance du conducteur. Si des règles de conduite sont particulières, l'EPSF préconise que cette évaluation comporte a minima une épreuve pratique à bord du train.

L'évaluation à ce nouveau type de matériel doit garantir que le conducteur a acquis toutes les compétences pour tous les items prévus à l'annexe V de la directive 2007/59/CE.

S'il s'agit d'un nouveau matériel au sein de l'ExF, une épreuve pratique à bord du train est nécessaire.

Dans le cas où un exploitant ferroviaire ne dispose pas de conducteur certifié pour ce matériel, alors le premier évaluateur de l'ExF ou d'un centre d'évaluation agréé ne répondant pas aux exigences réglementaires définies à la 5<sup>e</sup> puce du [chapitre 3.4.](#) du présent guide, il peut être admis que l'AC du premier évaluateur soit rendue valide sans épreuve d'évaluation formelle de sa connaissance à condition de soumettre à l'EPSF les conditions de sa formation selon le cas 2 du même chapitre.

## **2.2.2. Extension de compétences à un nouveau type de matériel roulant venant de faire l'objet d'une autorisation de mise sur le marché (AMM) ou d'un agrément délivré par SNCF Réseau**

Cette situation vise un candidat, souhaitant être reconnu évaluateur pour ce matériel, qui possède déjà une AC dont le champ va être étendu à un nouveau type de matériel dont la conception fait que les règles de conduite et les principes de dépannage ne sont pas similaires à un type figurant sur l'AC dont il est titulaire et faisant l'objet d'une autorisation de mise en service commerciale ou d'un agrément délivré par SNCF Réseau.

Le premier évaluateur ne répondant pas aux exigences réglementaires définies à la 5<sup>e</sup> puce du [chapitre 3.4.](#) du présent guide, il peut être admis que l'AC du premier évaluateur soit rendue valide sans épreuve d'évaluation formelle de sa connaissance à condition de soumettre à l'EPSF les conditions de sa formation selon le cas 2 du même chapitre. Ceci ne couvre que les cas où un exploitant ferroviaire ou centre d'évaluation agréé ne disposent d'évaluateur certifié pour ce matériel.

Une fois la compétence de ce premier évaluateur reconnue, les futurs candidats se retrouvent dans le cas des 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> alinéas du point 2.2.1.

## **2.3. Extension de compétences concernant une nouvelle connaissance d'infrastructure**

L'évaluation doit garantir que le conducteur a acquis toutes les compétences relatives à l'infrastructure concernée.

### **2.3.1. Extension de compétences à une nouvelle ligne ou section de ligne existante dont le système d'exploitation n'est pas connu**

Cette situation vise un conducteur qui possède déjà une AC valide dont le champ va être étendu à une nouvelle ligne/section de ligne dont le système d'exploitation n'est pas connu pour lequel il possède déjà une AC valide.

Comme toute extension de compétences, il est nécessaire de réaliser des épreuves d'évaluation pour valider la connaissance de l'itinéraire et du système d'exploitation par le conducteur. Cette évaluation doit être conforme à la procédure décrite dans le manuel du SGS de l'ExF. Cette dernière pouvant être adaptée pour que l'évaluation soit pertinente par rapport aux nouvelles compétences acquises en formation. Elle exige une épreuve qui peut être : théorique, pratique à bord du train ou théorique et pratique à bord du train.

L'évaluation doit garantir que le conducteur a acquis toutes les compétences pour tous les items prévus à l'annexe VI de la directive 2007/59/CE.

Dans le cas où un exploitant ferroviaire ou centre d'évaluation agréé ne disposent d'évaluateur habilité pour réaliser l'épreuve pratique à bord du train, le premier évaluateur ne répondant pas aux exigences de l'article 29.II.2.c) de l'arrêté du 6 août 2010 modifié, des dispositions particulières, au [chapitre 3.4.](#) du

présent guide, doivent être prises pour son évaluation sur la nouvelle ligne/section de ligne. Une fois la compétence du premier évaluateur reconnue, les futurs candidats se retrouvent dans le cas ci-dessus.

### **2.3.2. Extension de compétences concernant une nouvelle ligne ou section de ligne dont le système d'exploitation n'est pas connu et qui vient de faire l'objet d'une AMM**

Cette situation vise un évaluateur qui souhaite étendre le champ de son AC à une ligne/section de ligne nouvelle équipée d'un système d'exploitation qui n'est pas connu pour lequel il possède déjà une AC valide.

Le premier évaluateur ne répondant pas aux exigences réglementaires définies à la 5<sup>e</sup> puce du [chapitre 3.4.](#) du présent guide, il peut être admis que l'AC du premier évaluateur soit rendue valide sans épreuve d'évaluation formelle de sa connaissance à condition de soumettre à l'EPSF les conditions de sa formation selon le cas 2 du même chapitre. Ceci ne couvre que les cas où un exploitant ferroviaire ou centre d'évaluation agréé ne disposent d'évaluateur certifié pour cette ligne/section de ligne.

Une fois la compétence de ce premier évaluateur reconnue, les futurs candidats se retrouvent dans le cas du point 2.3.1.

## 2.4. Compétences des évaluateurs

### **2.4.1. Exigences communes**

Les épreuves d'évaluation sont conduites par des évaluateurs habilités en tant que tels par un organisme d'évaluation agréé ou un ExF selon une procédure d'habilitation reconnue par l'EPSF dans le cadre :

- de la délivrance de l'agrément de l'organisme de formation ;
- de la délivrance de l'agrément de sécurité du GI ;
- de la délivrance du certificat de sécurité unique de l'EF (ou par l'Agence selon les cas).

Pour les habilités, l'organisme d'évaluation agréé ou l'ExF s'assurent que les évaluateurs répondent aux exigences définies en fonction du type d'évaluation.

Pour tout type d'épreuves d'évaluation, l'évaluateur doit répondre aux exigences suivantes :

- justifier d'avoir des compétences de compréhension orale et de conversation en français correspondant au moins du niveau B2 du CECL ;
- posséder les qualifications et l'aptitude pédagogique requises pour réaliser des examens, ainsi qu'une connaissance approfondie des méthodes d'examen et des documents d'examen utiles ;
- avoir une formation générale et technique adaptée, ainsi qu'une bonne connaissance du système d'attestation des conducteurs de train ;
- avoir des compétences professionnelles maintenues à jour dans les domaines d'évaluation dans lesquels il intervient.

## 2.4.2. Exigences pour les épreuves théoriques

Pour assurer la conduite d'épreuves d'évaluation théoriques, l'évaluateur doit en plus des exigences communes justifier d'une expérience d'au moins quatre ans en tant que :

- conducteur ;
- ou encadrant de conducteurs de trains possédant une licence de conducteur de train valide et une AC valide ;
- ou formateur pour les tâches de formation couvrant le domaine pour lequel il réalise des évaluations.

Ces exigences s'entendent pour une période de 5 ans précédant la date où la personne fait acte de candidature en tant qu'évaluateur.

Pour cette catégorie d'évaluateur, l'organisme d'évaluation agréé ou l'ExF devra présenter de quelle manière il maintiendra à jour les compétences professionnelles de ses évaluateurs à l'égard des sujets des épreuves d'évaluation qu'ils réalisent.

## 2.4.3. Exigences pour les épreuves pratiques à bord des trains

Pour assurer la conduite d'épreuves d'évaluation pratique à bord des trains, l'évaluateur doit en plus des exigences pour les épreuves théoriques être titulaire à la fois d'une licence européenne de conducteur de train valide et d'une AC valide<sup>2</sup> couvrant l'objet de l'examen ou type similaire de ligne/matériel roulant lorsque l'évaluation pratique a lieu à bord d'un train. Si l'évaluateur n'est pas détenteur d'une AC valide pour l'infrastructure/le matériel roulant qui fait l'objet de l'épreuve d'évaluation, un conducteur titulaire de l'AC pour cette infrastructure ou ce matériel roulant est présent lors de l'examen.

## 2.4.4. Tableau récapitulatif des exigences concernant les évaluateurs

Exigences	Matériel		Infrastructure	
	Théorique	Pratique à bord des trains	Théorique	Pratique à bord des trains
Habilitation en tant qu'évaluateur	X	X	X	X
Niveau B2 du CECL	X	X	X	X
Qualifications et aptitude pédagogique	X	X	X	X
Connaissance du système de certification des conducteurs	X	X	X	X
Expérience de 4 ans sur les 5 dernières années <sup>3</sup>	X	X	X	X

<sup>3</sup> En tant que :

- conducteur ;
- ou encadrant de conducteurs de trains certifiés ;
- ou formateur pour les tâches de formation en rapport avec l'objet des évaluations qu'il va conduire.

- un nouveau type de matériel roulant n'ayant pas des caractéristiques similaires
- à une nouvelle ligne/section de ligne dont le système d'exploitation n'est pas connu

Exigences	Matériel		Infrastructure	
	Théorique	Pratique à bord des trains	Théorique	Pratique à bord des trains
Être titulaire à la fois d'une licence européenne de conducteur de train valide et d'une AC valide couvrant l'objet de l'épreuve d'évaluation <sup>4</sup>		X		X

## 2.5. Traçabilité du processus d'évaluation

L'ExF doit pouvoir démontrer que le processus d'évaluation respecte les étapes prévues ci-après.

### 2.5.1. L'ExF a recours à un organisme d'évaluation agréé ou aux compétences d'un autre ExF

L'ExF établit une demande d'évaluation dans laquelle il fixe a minima les objectifs concernant les types de matériel roulant et les infrastructures.

La demande d'évaluation à un organisme d'évaluation agréé doit reprendre les exigences que l'ExF s'est fixé dans sa procédure d'évaluation ainsi que les modalités et le contenu de l'évaluation.

L'organisme d'évaluation agréé, ou l'ExF « prestataire de l'évaluation », établit une réponse cohérente dans laquelle il précise les méthodes d'évaluation.

### 2.5.2. L'ExF assure lui-même l'évaluation

L'évaluateur prépare l'épreuve d'évaluation en s'appuyant sur les modalités et méthodes prévues dans la procédure établie par l'ExF dans le manuel de son SGS.

### 2.5.3. À l'issue de l'épreuve d'évaluation

Si l'évaluation est satisfaisante, l'évaluateur établit une attestation de réussite à l'épreuve d'évaluation.

Si l'évaluation n'est pas satisfaisante :

- l'évaluateur établit une attestation mentionnant l'échec à l'épreuve d'évaluation,
- le superviseur instruit toute contestation relative au résultat de l'évaluation.

<sup>4</sup> Si l'évaluateur n'est pas détenteur d'une AC valide pour l'infrastructure/le matériel roulant qui fait l'objet de l'épreuve d'évaluation, un conducteur titulaire de l'AC pour cette infrastructure ou ce matériel roulant est présent lors de l'examen.

### 3. Les preuves

---

Les preuves attendues seront vis-à-vis de l'évaluateur :

- la procédure d'habilitation des évaluateurs agréée par l'EPSF et tous les éléments permettant d'attester de sa mise en œuvre pour les évaluateurs réalisant des épreuves d'évaluation relatives à l'infrastructure :
  - expérience professionnelle : son CV, éventuellement ses attestations de travail,
  - formation à la pédagogie ;
- les preuves de vérification des compétences des évaluateurs :
  - expérience professionnelle : son CV, éventuellement ses attestations de travail,
  - formation à la pédagogie.

Les preuves attendues seront vis-à-vis de l'évaluation :

- la procédure d'évaluation de l'ExF ;
- la demande d'évaluation, vis-à-vis d'un organisme d'évaluation agréé, indiquant :
  - les prérequis du candidat,
  - les attendus de l'évaluation,
  - le champ,
  - les modalités ;
- la réponse de l'évaluateur, vis-à-vis d'un organisme d'évaluation agréé, indiquant :
  - le champ de l'évaluation,
  - les modalités,
  - les moyens,
  - la durée,
  - les mesures mises en œuvre pour la confidentialité ;
- les dispositions prévues par le superviseur pour garantir :
  - l'absence de tout conflit d'intérêt dans l'organisation et le déroulement des épreuves d'évaluation,
  - la confidentialité de l'épreuve ;
- le questionnaire pour la partie théorique (écrite/orale) de l'évaluation permettant de s'assurer que le champ de l'évaluation préparée a été intégralement couvert ;
- la check-list renseignée pour l'évaluation pratique indiquant :
  - le parcours réalisé,
  - la date,
  - le nom du conducteur,
  - le nom de l'évaluateur et sa signature,
  - les observations de l'évaluateur permettant de garantir que le stagiaire a été évalué sur tous les sujets préparés ;
- les documents attestant de la réussite ou de l'échec du conducteur à l'épreuve d'évaluation ;
- les éléments relatifs à la mise en œuvre de la procédure de recours auprès du superviseur.

## 4. Le cadre réglementaire

Lien	Titre	Articles
	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	Art. 13 Art. 15 Art. 16.2 Art. 16.3 Art. 25 Annexe V Annexe VI
	Règlement délégué (UE) 2018/762 de la Commission du 8 mars 2018 établissant des méthodes de sécurité communes relatives aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité conformément à la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les règlements de la Commission (UE) n° 1158/2010 et (UE) n° 1169/2010	Annexe I Point 4.2
	Décret n° 2006-369 du 28 mars 2006 relatif aux missions et statuts de l'Établissement public de sécurité ferroviaire	Art. 2
	Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire	Art. 68 Art. 69 Art. 75 Art. 76 Art. 110 Art. 111 Art. 112 Art. 115 Art. 116
	Arrêté du 6 août 2010 relatif à la certification des conducteurs de train	Art. 25 Art. 27 Art. 29 Art. 30 Annexe III
	Les directives indiquent la volonté du législateur européen, elles ne sont pas applicables directement car elles doivent être transposées en droit national.	



## Évaluation par suite de l'absence de circulation de plus de 365 jours sur une ligne/section de ligne

### 1. Le contexte général

---

Afin d'être autorisé à assurer la conduite d'un train, un conducteur doit notamment être titulaire d'une AC valide.

Afin de conserver la connaissance des lignes/sections de lignes mentionnées sur son AC, le conducteur doit y circuler régulièrement. Lorsqu'il n'a pas circulé depuis plus de 365 jours sur une ligne/section de ligne, le conducteur passe une épreuve d'évaluation pour que son AC soit de nouveau valide, conformément à la procédure que l'ExF aura établie.

Cette procédure, qui traite de la délivrance des AC et des modalités d'évaluation des connaissances, est présentée dans le manuel du SGS de l'ExF. Elle aura été reconnue par l'EPSF soit :

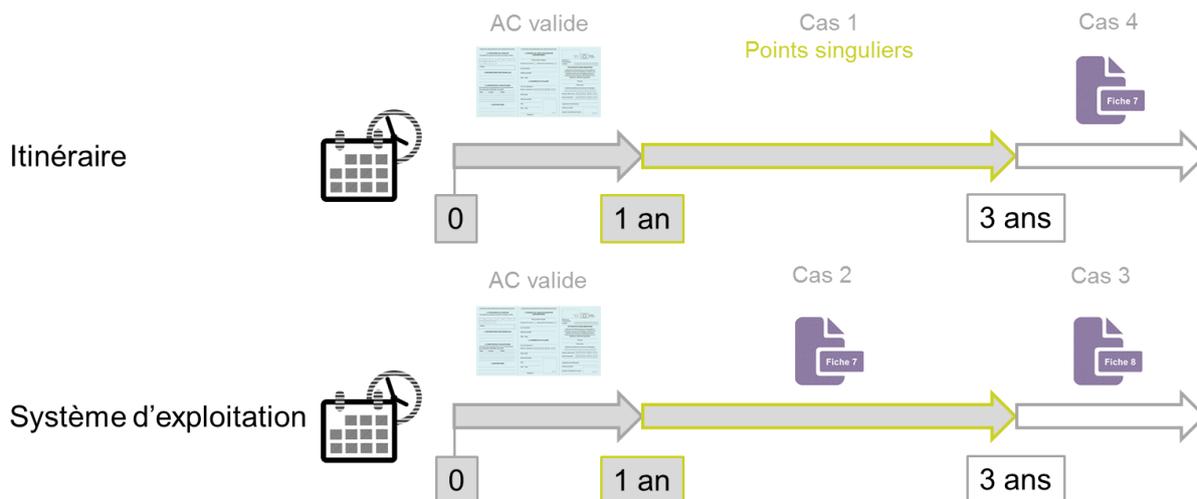
- lors de la délivrance de l'agrément de sécurité du GI ;
- lors de la délivrance du certificat de sécurité unique de l'EF (ou par l'Agence selon les cas).

La présente fiche a pour objet de présenter les dispositions qu'un ExF doit mettre en œuvre pour assurer l'évaluation d'un conducteur qui n'a pas circulé depuis plus de 365 jours sur une ligne/section de ligne.

Les évaluations ci-dessous s'adressent à un conducteur n'ayant pas circulé sur la ligne/section de ligne depuis plus de 365 jours. Pour choisir le type d'épreuve d'évaluation à mettre en œuvre, il est nécessaire de vérifier les informations suivantes :

- Cas n° 1 : le conducteur a circulé depuis moins d'un an sur une autre ligne/section de ligne dont le système d'exploitation est connu ➤ § 2.1.1. ;
- Cas n° 2 : le conducteur a circulé depuis moins de trois ans sur une autre ligne/section de ligne dont le système d'exploitation est connu ➤ § 2.1.2. ;
- Cas n° 3 : le conducteur n'a pas circulé depuis plus de trois ans sur une ligne/section de ligne dont le système d'exploitation est connu ➤ § 2.1.3. ;
- Cas n° 4 : le conducteur n'a pas circulé depuis plus de trois ans sur une ligne/section de ligne mais a circulé depuis moins d'un an sur une autre ligne/section de ligne dont le système d'exploitation est connu ➤ § 2.1.4.





## 2. Les attendus

### 2.1. Type d'évaluation

#### 2.1.1. Cas n° 1

Ce cas vise un conducteur qui possède déjà une AC pour une ligne/section de ligne donnée mais sur laquelle il n'a pas circulé depuis plus d'un an.

Néanmoins, la compétence pour le système d'exploitation reste « validée » du fait de la circulation depuis moins d'un an sur une ligne/section de ligne ayant un système d'exploitation connu.

Il s'agit donc d'évaluer, de nouveau, la connaissance des caractéristiques de la ligne/section de ligne.

L'EPSF admet que l'évaluation ne comporte pas nécessairement d'épreuve pratique à bord du train.

Cette évaluation peut consister en un questionnaire du conducteur sur les points singuliers.

#### 2.1.2. Cas n° 2

Ce cas vise un conducteur qui possède déjà une AC pour une ligne/section de ligne donnée mais sur laquelle il n'a pas circulé depuis plus d'un an.

De plus, la compétence pour le système d'exploitation n'est plus « validée » étant donné qu'il n'a pas circulé depuis plus d'un an sur une ligne/section de ligne ayant un système d'exploitation connu.

Il s'agit donc d'évaluer, de nouveau :

- la connaissance des caractéristiques de la ligne/section de ligne concernée ;
- la connaissance du système d'exploitation tout en considérant que le conducteur a conservé certaines compétences.

Ce type d'évaluation est assimilable à une « Évaluation pour l'extension de compétences à une nouvelle ligne/section de ligne (système d'exploitation connu) » présentée dans la [fiche 7](#) du présent guide.

### 2.1.3. Cas n° 3

Ce cas vise un conducteur qui possède déjà une AC pour une ligne/section de ligne donnée mais sur laquelle il n'a pas circulé depuis plus de trois ans.

De plus, la compétence pour le système d'exploitation n'est plus « validée » étant donné qu'il n'a pas circulé depuis plus de trois ans sur une ligne/section de ligne ayant un système d'exploitation connu.

Il s'agit donc d'évaluer, de nouveau, la connaissance des caractéristiques de la ligne/section de ligne.

Ce type d'évaluation est assimilable à une « Évaluation pour l'extension de compétences à une nouvelle ligne/section de ligne dont le système d'exploitation n'est pas connu » présentée dans la [fiche 8](#) du présent guide.

### 2.1.4. Cas n° 4

Ce cas vise un conducteur qui possède déjà une AC pour une ligne/section de ligne donnée mais sur laquelle il n'a pas circulé depuis plus de trois ans.

Néanmoins, la compétence pour le système d'exploitation reste « validée » du fait de la circulation depuis moins d'un an sur une ligne/section de ligne ayant un système d'exploitation connu.

Il s'agit donc d'évaluer, de nouveau la connaissance des caractéristiques de la ligne/section de ligne concernée.

Ce type d'évaluation est assimilable à une « Évaluation pour l'extension de compétences à une nouvelle ligne/section de ligne (système d'exploitation connu) » présentée dans la [fiche 7](#) du présent guide.

## 2.2. Épreuve d'évaluation

Toute épreuve d'évaluation est réalisée par un évaluateur compétent pour l'objet de l'évaluation sous le contrôle d'un superviseur désigné par l'organisme d'évaluation agréé ou par un ExF. Le superviseur s'assure de la confidentialité de l'épreuve et de l'absence de tout conflit d'intérêt dans l'organisation et le déroulement des épreuves d'évaluation.

Si l'évaluateur n'est pas détenteur d'une AC valide pour l'infrastructure/le matériel roulant qui fait l'objet de l'épreuve d'évaluation, un conducteur titulaire de l'AC pour cette infrastructure ou ce matériel roulant est présent lors de l'épreuve d'évaluation pratique à bord du train.

## 2.3. Compétences des évaluateurs

### 2.3.1. Exigences communes

Les épreuves d'évaluation sont conduites par des évaluateurs habilités en tant que tels par un organisme d'évaluation agréé ou un ExF selon une procédure d'habilitation reconnue par l'EPSF dans le cadre :

- de la délivrance de l'agrément de l'organisme de formation ;
- de la délivrance de l'agrément de sécurité du GI ;
- de la délivrance du certificat de sécurité unique de l'EF (ou par l'Agence selon les cas).

Pour habilitier ces évaluateurs, l'organisme d'évaluation agréé ou l'ExF s'assurent qu'ils répondent aux exigences ci-après.

Pour tout type d'épreuves d'évaluation, l'évaluateur doit répondre aux exigences suivantes :

- justifier d'avoir des compétences de compréhension orale et de conversation en français correspondant au moins du niveau B2 du CECL ;
- posséder les qualifications et l'aptitude pédagogique requises pour réaliser des examens, ainsi qu'une connaissance approfondie des méthodes d'examen et des documents d'examen utiles ;
- avoir une formation générale et technique adaptée, ainsi qu'une bonne connaissance du système d'attestation des conducteurs de train ;
- avoir des compétences professionnelles maintenues à jour dans les domaines d'évaluation dans lesquels il intervient.

### **2.3.2. Exigences pour les épreuves théoriques**

Pour assurer la conduite d'épreuves d'évaluation théoriques, l'évaluateur doit en plus des exigences communes justifier d'une expérience d'au moins quatre ans en tant que :

- conducteur ;
- ou encadrant de conducteurs de trains possédant une licence de conducteur de train valide et une AC valide ;
- ou formateur pour les tâches de formation couvrant le domaine pour lequel il réalise des évaluations.

Ces exigences s'entendent pour une période de 5 ans précédant la date où la personne fait acte de candidature en tant qu'évaluateur.

Pour cette catégorie d'évaluateur, l'organisme d'évaluation agréé ou l'ExF devra présenter de quelle manière il maintiendra à jour les compétences professionnelles de ses évaluateurs à l'égard des sujets des épreuves d'évaluation qu'ils réalisent.

### **2.3.3. Exigences pour les épreuves pratiques à bord des trains**

Pour assurer la conduite d'épreuves d'évaluation pratique à bord des trains, l'évaluateur doit en plus des exigences pour les épreuves théoriques être titulaire à la fois d'une licence européenne de conducteur de train valide et d'une AC valide couvrant l'objet de l'examen ou un type similaire de ligne/matériel roulant lorsque l'évaluation pratique a lieu à bord d'un train. Si l'évaluateur n'est pas détenteur d'une AC valide pour l'infrastructure/le matériel roulant qui fait l'objet de l'épreuve d'évaluation, un conducteur titulaire de l'AC pour cette infrastructure ou ce matériel roulant est présent lors de l'examen.

## 2.3.4. Tableau récapitulatif des exigences concernant les compétences des évaluateurs

Exigences	Matériel		Infrastructure	
	Théorique	Pratique à bord des trains	Théorique	Pratique à bord des trains
Habilitation en tant qu'évaluateur	X	X	X	X
Niveau B2 du CECL	X	X	X	X
Qualifications et aptitude pédagogique	X	X	X	X
Connaissance du système de certification des conducteurs	X	X	X	X
Expérience de 4 ans sur les 5 dernières années <sup>3</sup>	X	X	X	X
Être titulaire à la fois d'une licence européenne de conducteur de train valide et d'une AC valide couvrant l'objet de l'épreuve d'évaluation <sup>4</sup>		X		X

## 2.4. Traçabilité du processus d'évaluation

L'ExF doit pouvoir démontrer que le processus d'évaluation a respecté les étapes suivantes.

### 2.4.1. L'ExF a recours à un organisme d'évaluation agréé ou aux compétences d'un autre ExF

L'ExF établit une demande d'évaluation dans laquelle il fixe les modalités et le contenu de l'évaluation s'appuyant sur la préparation présentée au point 2.2.

La demande d'évaluation à un organisme d'évaluation agréé doit reprendre les exigences que l'ExF s'est fixé dans sa procédure d'évaluation ainsi que les modalités et le contenu de l'évaluation.

L'organisme d'évaluation agréé, ou l'ExF, établit une réponse cohérente dans laquelle il précise les méthodes d'évaluation.

<sup>3</sup> En tant que :

- conducteur ;
- ou encadrant de conducteurs de trains certifiés ;
- ou formateur pour les tâches de formation en rapport avec l'objet des évaluations qu'il va conduire.

<sup>4</sup> Si l'évaluateur n'est pas détenteur d'une AC valide pour l'infrastructure/le matériel roulant qui fait l'objet de l'épreuve d'évaluation, un conducteur titulaire de l'AC pour cette infrastructure ou ce matériel roulant est présent lors de l'examen.

## 2.4.2. L'ExF assure lui-même l'évaluation

L'évaluateur prépare l'épreuve d'évaluation en s'appuyant sur les modalités et méthodes prévues dans la procédure établie par l'ExF dans le manuel de son SGS.

## 2.4.3. À l'issue de l'épreuve d'évaluation

Si l'évaluation est satisfaisante, l'évaluateur établit une attestation de réussite à l'épreuve d'évaluation.

Si l'évaluation n'est pas satisfaisante :

- l'évaluateur établit une attestation mentionnant l'échec à l'épreuve d'évaluation,
- le superviseur instruit toute contestation relative au résultat de l'évaluation.

## 3. Les preuves

---

Les preuves attendues seront vis-à-vis de l'évaluateur :

- La procédure d'habilitation des évaluateurs agréée par l'EPSF et tous les éléments permettant d'attester de sa mise en œuvre pour les évaluateurs réalisant des épreuves d'évaluation relatives à l'infrastructure :
  - expérience professionnelle : son CV, éventuellement ses attestations de travail,
  - formation à la pédagogie ;
- les preuves de vérification des compétences des évaluateurs :
  - expérience professionnelle : son CV, éventuellement ses attestations de travail,
  - formation à la pédagogie.

Les preuves attendues seront vis-à-vis de l'évaluation :

- la procédure d'évaluation de l'ExF ;
- la demande d'évaluation, vis-à-vis d'un organisme d'évaluation agréé, indiquant :
  - les prérequis du candidat,
  - les attendus de l'évaluation,
  - le champ,
  - les modalités ;
- la réponse de l'évaluateur, vis-à-vis d'un organisme d'évaluation agréé, indiquant :
  - le champ de l'évaluation,
  - les modalités,
  - les moyens,
  - la durée,
  - les mesures mises en œuvre pour la confidentialité ;
- les dispositions prévues par le superviseur pour garantir :
  - l'absence de tout conflit d'intérêt dans l'organisation et le déroulement des épreuves d'évaluation,
  - la confidentialité de l'épreuve ;
- le questionnaire pour la partie théorique (écrite/orale) de l'évaluation permettant de s'assurer que le champ de l'évaluation préparée a été intégralement couvert ;
- la check-list renseignée pour l'évaluation pratique indiquant :
  - le parcours réalisé,
  - la date,

- le nom du conducteur,
- le nom de l'évaluateur et sa signature,
- les observations de l'évaluateur permettant de garantir que le stagiaire a été évalué sur tous les sujets préparés ;
- les documents attestant de la réussite ou de l'échec du conducteur à l'épreuve d'évaluation ;
- les éléments relatifs à la mise en œuvre de la procédure de recours auprès du superviseur.

## 4. Le cadre réglementaire

Lien	Titre	Articles
	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	Art. 13 Art. 15 Art. 16.2 Art. 16.3 Art. 25 Annexe V Annexe VI
	Règlement délégué (UE) 2018/762 de la Commission du 8 mars 2018 établissant des méthodes de sécurité communes relatives aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité conformément à la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les règlements de la Commission (UE) n° 1158/2010 et (UE) n° 1169/2010	Annexe I Point 4.2
	Décret n° 2006-369 du 28 mars 2006 relatif aux missions et statuts de l'Établissement public de sécurité ferroviaire	Art. 2
	Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire	Art. 68 Art. 69 Art. 75 Art. 76 Art. 110 Art. 111 Art. 112 Art. 115 Art. 116
	Arrêté du 6 août 2010 relatif à la certification des conducteurs de train	Art. 25 Art. 27 Art. 29 Art. 30 Annexe III
	Les directives indiquent la volonté du législateur européen, elles ne sont pas applicables directement car elles doivent être transposées en droit national.	



## Évaluation pour le maintien/renouvellement de validité de l'attestation complémentaire

### 1. Le contexte général

---

Pour que l'AC demeure valide, une évaluation est réalisée a minima tous les trois ans conformément à la procédure que l'ExF a établie.

Cette procédure, qui traite de la délivrance des AC et des modalités d'évaluation des connaissances, est présentée dans le manuel du SGS de l'ExF. Elle aura été reconnue par l'EPSF soit :

- lors de la délivrance de l'agrément de sécurité du GI ;
- lors de la délivrance du certificat de sécurité unique de l'EF (ou par l'Agence selon les cas).

La présente fiche a pour objet de présenter les dispositions que l'ExF met en œuvre pour assurer cette évaluation.

### 2. Les attendus

---

L'ExF met en place un suivi individuel des conducteurs, auxquels il a délivré une AC, portant notamment sur l'acquisition et le maintien des connaissances professionnelles requises pour la délivrance de l'AC et le suivi des événements contraires à la sécurité dans lesquels ils sont impliqués. Ce suivi comporte des vérifications annuelles.

Ce suivi peut comporter les éléments suivants :

- rapport d'accompagnement en ligne ;
- examen des relevés des enregistreurs de conduite ;
- examen des événements contraires à la sécurité.

Par ailleurs, au cours des trois années de validité de l'AC, le conducteur peut avoir :

- suivi des séances de formation continue ;
- fait l'objet d'évaluations pour :
  - une extension de compétences à de nouvelles sections d'infrastructure,
  - une extension de compétences à de nouveaux matériels roulants,
  - une évaluation des compétences lorsqu'un conducteur n'a pas circulé depuis plus d'un an sur une section d'infrastructure.

#### 2.1. Nature de l'évaluation

Selon la procédure décrite dans le manuel SGS, il est envisagé deux possibilités.



**2.1.1. L'évaluation est réalisée par un évaluateur compétent pour l'objet de l'évaluation sous la responsabilité d'un superviseur désigné par un organisme d'évaluation agréé ou par un ExF conformément à la procédure que ce dernier a établie (l'ExF peut prévoir dans sa procédure de recourir aux compétences dont dispose un autre ExF sous réserve que ceci soit formalisé contractuellement)**

L'épreuve d'évaluation qui sera réalisée pour le renouvellement de l'AC pourrait ne pas porter sur l'ensemble des compétences du conducteur en particulier lorsque celui-ci est autorisé à de nombreux matériels roulants et/ou à de nombreuses sections d'infrastructure.

En conséquence, l'évaluation doit être adaptée (durée, contenu) afin que celle-ci soit pertinente par rapport aux compétences du conducteur et au processus de suivi individuel mis en œuvre. En fonction des thèmes et points particuliers qui auront été retenus, la nature de l'évaluation peut être : soit théorique, soit pratique à bord des trains ou théorique et pratique à bord des trains.

L'évaluation périodique est également l'occasion de s'interroger sur la nécessité de maintenir l'habilitation du conducteur pour les lignes/sections de ligne sur lesquelles il n'a pas circulé depuis plus d'un an.

**2.1.2. Dans le cas d'un suivi individuel réalisé par un évaluateur, l'évaluation peut prendre la forme d'un contrôle périodique régulier sur une durée inférieure à trois ans.**

Ce suivi consiste en l'observation continue des compétences professionnelles ainsi que leurs mises en pratique régulières afin de vérifier l'ensemble des connaissances professionnelles spécifiques.

Ce suivi individuel renforcé, sans qu'il soit nécessairement placé sous la responsabilité d'un superviseur, est réalisé de manière impartiale et non discriminatoire par un évaluateur au moyen :

- de plusieurs accompagnements annuels ;
- du contrôle des enregistrements ;
- des attestations de formations continues dispensées ;
- de l'étude des événements de conduite ;
- des échanges professionnels avec le conducteur.

## 2.2. Compétences des évaluateurs

### 2.2.1. Exigences communes

Les épreuves d'évaluation sont conduites par des évaluateurs habilités en tant que tels par un organisme d'évaluation agréé ou un ExF selon une procédure d'habilitation reconnue par l'EPSF dans le cadre :

- de la délivrance de l'agrément de l'organisme de formation ;
- de la délivrance de l'agrément de sécurité du GI ;
- de la délivrance du certificat de sécurité unique de l'EF (ou par l'Agence selon les cas).

Pour les habilités, l'organisme d'évaluation agréé ou l'ExF s'assurent que les évaluateurs répondent aux exigences définies en fonction du type d'évaluation.

Pour tout type d'épreuves d'évaluation, l'évaluateur doit répondre aux exigences suivantes :

- justifier d'avoir des compétences de compréhension orale et de conversation en français correspondant au moins du niveau B2 du CECL ;
- posséder les qualifications et l'aptitude pédagogique requises pour réaliser des examens, ainsi qu'une connaissance approfondie des méthodes d'examen et des documents d'examen utiles ;
- avoir une formation générale et technique adaptée, ainsi qu'une bonne connaissance du système d'attestation des conducteurs de train ;
- avoir des compétences professionnelles maintenues à jour dans les domaines d'évaluation dans lesquels il intervient.

### 2.2.2. Exigences pour les épreuves théoriques

Pour assurer la conduite d'épreuves d'évaluation théoriques, l'évaluateur doit, en plus des exigences communes, justifier d'une expérience d'au moins quatre ans en tant que :

- conducteur ;
- ou encadrant de conducteurs de trains possédant une licence de conducteur de train valide et une AC valide ;
- ou formateur pour les tâches de formation couvrant le domaine pour lequel il réalise des évaluations.

Ces exigences s'entendent pour une période de 5 ans précédant la date où la personne fait acte de candidature en tant qu'évaluateur.

Pour cette catégorie d'évaluateur, l'organisme d'évaluation agréé ou l'ExF devra présenter de quelle manière il maintiendra à jour les compétences professionnelles de ses évaluateurs à l'égard des sujets des épreuves d'évaluation qu'ils réalisent.

### 2.2.3. Exigences pour les épreuves pratiques à bord des trains

Pour assurer la conduite d'épreuves d'évaluation pratique à bord des trains, l'évaluateur doit en plus des exigences pour les épreuves théoriques être titulaire à la fois d'une licence européenne de conducteur de train valide et d'une AC valide couvrant l'objet de l'examen ou un type similaire de ligne/matériel roulant lorsque l'évaluation pratique a lieu à bord d'un train.

### 2.2.4. Tableau récapitulatif des exigences

Exigences	Matériel		Infrastructure	
	Théorique	Pratique à bord des trains	Théorique	Pratique à bord des trains
Habilitation en tant qu'évaluateur	X	X	X	X
Niveau B2 du CECL	X	X	X	X
Qualifications et aptitude pédagogique	X	X	X	X

Exigences	Matériel		Infrastructure	
	Théorique	Pratique à bord des trains	Théorique	Pratique à bord des trains
Connaissance du système de certification des conducteurs	X	X	X	X
Expérience de 4 ans sur les 5 dernières années <sup>3</sup>	X	X	X	X
Être titulaire à la fois d'une licence européenne de conducteur de train valide et d'une AC valide couvrant l'objet de l'épreuve d'évaluation <sup>4</sup>		X		X

### 2.3. Traçabilité du processus d'évaluation

L'ExF doit pouvoir démontrer que le processus d'évaluation respecte les étapes prévues ci-après.

#### 2.3.1. L'ExF a recours à un organisme d'évaluation agréé ou aux compétences d'un autre ExF

L'ExF établit une demande d'évaluation dans laquelle il fixe les modalités et le contenu de l'évaluation s'appuyant conformément à sa procédure d'évaluation.

La demande d'évaluation à un organisme d'évaluation agréé doit reprendre les exigences que l'ExF s'est fixé dans sa procédure d'évaluation ainsi que les modalités et le contenu de l'évaluation.

L'organisme d'évaluation agréé ou l'ExF « prestataire de l'évaluation » établit une réponse cohérente dans laquelle il précise les méthodes d'évaluation.

#### 2.3.2. L'ExF assure lui-même l'évaluation

L'évaluateur prépare l'épreuve d'évaluation en s'appuyant sur les modalités et méthodes prévues dans la procédure établie par l'ExF dans le manuel de son SGS.

#### 2.3.3. À l'issue de l'épreuve d'évaluation

Si l'évaluation est satisfaisante, l'évaluateur établit une attestation de réussite à l'épreuve d'évaluation.

<sup>3</sup> En tant que :

- conducteur ;
- ou encadrant de conducteurs de trains certifiés ;
- ou formateur pour les tâches de formation en rapport avec l'objet des évaluations qu'il va conduire.

<sup>4</sup> Si l'évaluateur n'est pas détenteur d'une AC valide pour l'infrastructure/le matériel roulant qui fait l'objet de l'épreuve d'évaluation, un conducteur titulaire de l'AC pour cette infrastructure ou ce matériel roulant est présent lors de l'examen.

Si l'évaluation n'est pas satisfaisante :

- l'évaluateur établit une attestation mentionnant l'échec à l'épreuve d'évaluation,
- le superviseur instruit toute contestation relative au résultat de l'évaluation.

## 2.4. Renouvellement de l'attestation complémentaire

Le renouvellement de l'AC est l'opportunité de mettre à jour ce document en particulier pour la partie infrastructure.

En effet, si sur l'AC figurent des sections d'infrastructure sur lesquelles le conducteur n'a pas conduit depuis plus d'un an et qui ne font pas l'objet de l'épreuve d'évaluation « de renouvellement », elles doivent être supprimées.

De même, pour les sections d'infrastructure qui n'ont pas été parcourues depuis presque un an, il faut se poser la question de savoir :

- si elles doivent faire l'objet de l'épreuve d'évaluation « de renouvellement » pour être maintenues sur l'AC ;
- si elles doivent être supprimées n'entrant plus dans le champ d'activité du conducteur.

Concernant la partie matériel roulant, l'ExF doit s'assurer que le conducteur a toujours le besoin d'être certifié pour tous les types figurant sur son AC et qu'il a bénéficié des vérifications périodiques prévues dans la procédure de délivrance des AC.

## 3. Les preuves

---

Les preuves attendues seront vis-à-vis de l'évaluateur :

- la procédure d'habilitation des évaluateurs agréée par l'EPSF et tous les éléments permettant d'attester de sa mise en œuvre pour les évaluateurs réalisant des épreuves d'évaluation relatives à l'infrastructure :
  - expérience professionnelle : son CV, éventuellement ses attestations de travail,
  - formation à la pédagogie ;
- les preuves de vérification des compétences des évaluateurs :
  - expérience professionnelle : son CV, éventuellement ses attestations de travail,
  - formation à la pédagogie.

Les preuves attendues seront vis-à-vis de l'évaluation :

- la procédure d'évaluation de l'ExF ;
- la demande d'évaluation, vis-à-vis d'un organisme d'évaluation agréé, indiquant :
  - les prérequis du candidat,
  - les attendus de l'évaluation,
  - le champ,
  - les modalités ;
- la réponse de l'évaluateur, vis-à-vis d'un organisme d'évaluation agréé, indiquant :
  - le champ de l'évaluation,
  - les modalités,

- les moyens,
- la durée,
- les mesures mises en œuvre pour la confidentialité ;
- les dispositions prévues par le superviseur pour garantir :
  - l'absence de tout conflit d'intérêt dans l'organisation et le déroulement des épreuves d'évaluation,
  - la confidentialité de l'épreuve ;
- le questionnaire pour la partie théorique (écrite/orale) de l'évaluation permettant de s'assurer que le champ de l'évaluation préparée a été intégralement couvert ;
- la check-list renseignée pour l'évaluation pratique indiquant :
  - le parcours réalisé,
  - la date,
  - le nom du conducteur,
  - le nom de l'évaluateur et sa signature,
  - les observations de l'évaluateur permettant de garantir que le stagiaire a été évalué sur tous les sujets préparés ;
- les documents attestant de la réussite ou de l'échec du conducteur à l'épreuve d'évaluation ;
- les éléments relatifs à la mise en œuvre de la procédure de recours auprès du superviseur.

## 4. Le cadre réglementaire

Lien	Titre	Articles
	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	Art. 13 Art. 15 Art. 16.2 Art. 16.3 Art. 25 Annexe V Annexe VI
	Règlement délégué (UE) 2018/762 de la Commission du 8 mars 2018 établissant des méthodes de sécurité communes relatives aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité conformément à la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les règlements de la Commission (UE) n° 1158/2010 et (UE) n° 1169/2010	Annexe I Point 4.2
	Décret n° 2006-369 du 28 mars 2006 relatif aux missions et statuts de l'Établissement public de sécurité ferroviaire	Art. 2
	Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire	Art. 68 Art. 69 Art. 75 Art. 76 Art. 110 Art. 111 Art. 112 Art. 115 Art. 116
	Arrêté du 6 août 2010 relatif à la certification des conducteurs de train	Art. 25 Art. 27 Art. 29 Art. 30 Annexe III
	Les directives indiquent la volonté du législateur européen, elles ne sont pas applicables directement car elles doivent être transposées en droit national.	



## Transfert du contrat de travail d'un conducteur lors d'un changement d'attributaire

### 1. Le contexte général

---

Cette fiche a pour vocation d'indiquer la procédure à suivre lorsqu'une entreprise ferroviaire attributaire d'un contrat de service public portant sur un service ou une partie de service de transport reprend un ou plusieurs contrat(s) de travail de conducteur(s).

Afin d'être autorisé à assurer la conduite d'un train, un conducteur doit notamment être titulaire d'une AC valide. L'AC est délivrée par une EF.

La délivrance de l'AC est soumise d'une part, à la réception d'une copie, pour chacun des conducteurs, de tous les documents de nature à établir la preuve de sa formation, de ses qualifications, de son expérience et de ses compétences professionnelles ainsi que la copie certifiée conforme de l'AC, et d'autre part que chacun des conducteurs concernés soit affecté à la conduite sur une ligne ou une section de ligne et un matériel identique à ceux pour lesquels il était précédemment certifié.

Cette procédure, qui traite de la délivrance des AC et des modalités d'évaluation des connaissances, est présentée dans le manuel du SGS de l'EF. Elle aura été reconnue par l'EPSF (ou par l'Agence selon les cas) lors de la délivrance de son certificat de sécurité unique.

### 2. Les attendus

---

Lors d'un changement d'attributaire d'un contrat de service public, l'entreprise ferroviaire peut devenir employeur de tout ou partie des conducteurs qui opéraient sur les lignes concernées et avec le même matériel. Pour ce faire, l'entreprise ferroviaire précédemment en charge du contrat de service public sur la ou les parties de service de transport ferroviaire de voyageurs concernés doit transférer à la nouvelle entreprise ferroviaire, le nouvel attributaire, les documents permettant de prouver la capacité des conducteurs à pouvoir opérer sur les lignes concernées.

Aussi, dans cette situation particulière, l'entreprise ferroviaire peut délivrer une nouvelle AC sans épreuve d'évaluation et simplement sur une base documentaire. Cette nouvelle AC délivrée sera valable pour une durée maximale d'un an. Si la date de l'AC antérieure arrive à échéance au cours de ce délai, l'entreprise ferroviaire attributaire devra renouveler l'AC du conducteur avant ladite échéance.

L'EPSF préconise à l'entreprise ferroviaire attributaire de dresser une liste des dates d'échéance de l'ensemble des AC des conducteurs transférés afin de pouvoir mettre en place les démarches de renouvellement de l'AC avant la date d'expiration. L'EPSF préconise également d'examiner le suivi professionnel de chaque conducteur ainsi que le plan d'action associé, s'il en existe un.



Durant ce délai, la nouvelle entreprise ferroviaire organise toutes les évaluations nécessaires en se référant au cas n°1 de la [fiche 6](#) du présent guide.

La délivrance de l'AC est soumise à la réussite du conducteur à une épreuve d'évaluation portant sur les compétences relatives aux matériels et infrastructures sur lesquels il sera amené à conduire.

### 3. Les preuves

---

Le conducteur ayant été transféré devra demander à l'ancienne entreprise ferroviaire attributaire tous les documents permettant d'établir la preuve de sa capacité à conduire un matériel sur une ou plusieurs lignes particulières en demandant de lui fournir toutes les preuves et attestations requises ainsi que la copie certifiée conforme de son AC suivant le modèle communautaire prévu à l'annexe III du règlement (UE) n° 36/2010. Il pourra ainsi justifier auprès de son nouvel employeur de :

- sa formation ;
- ses qualifications ;
- son expérience ;
- ses compétences professionnelles.

### 4. Le cadre réglementaire

---

Lien	Titre	Articles
	Règlement (UE) n° 36/2010 du 3 décembre 2009 de la Commission relatif aux modèles communautaires pour la licence de conducteur de train, l'attestation complémentaire, la copie certifiée conforme de l'attestation complémentaire et le formulaire de demande de licence de conducteur de train, en vertu de la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil.	Annexe III
	Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire	Art. 75 Art. 76 Art. 110 Art. 111 Art. 114

## FICHE D'IDENTIFICATION

<b>Référence</b>	Guide 014
<b>Titre</b>	Délivrance de l'attestation complémentaire au conducteur de train
<b>Type</b>	Guide

### Résumé

Le présent guide a pour objectif d'aider les exploitants ferroviaires à concevoir leurs procédures concernant la certification de leurs conducteurs

### Historique des versions

Numéro de version	Date de version	Objet de la modification
1	18/10/2017	Création du document
2	02/07/2020	Mises à jour réglementaires. Intégration de la délivrance de l'AC lors du changement d'attributaire d'un contrat de service public portant sur un service de transport ferroviaire de voyageurs

### Texte abrogé

Aucun

Pour toute question ou remarque relative à ce texte, veuillez utiliser le formulaire de contact du site Internet de l'EPSF en cliquant sur le logo ci-dessous :



en sélectionnant le sujet « Les documents de l'EPSF » et en indiquant la référence de ce texte dans le message.

Délégation à l'Animation et la communication techniques et réglementaires  
Établissement public de sécurité ferroviaire  
Direction des Affaires réglementaires, européennes et internationales  
60, rue de la Vallée – CS 11758 - 80017 AMIENS Cedex