



ACCORD

entre la

**Communauté Européenne du Rail
(CER)**

et la

**Fédération Européenne des Travailleurs des
Transports
(ETF)**

sur la

**LICENCE EUROPEENNE
POUR CONDUCTEURS EFFECTUANT UN SERVICE
D'INTEROPERABILITE TRANSFRONTALIERE¹**

Bruxelles, 27 janvier 2004

¹ ou dans un autre pays que celui de leur Entreprise Ferroviaire.

Considérant que l'avenir du transport ferroviaire passe obligatoirement par la modernisation du système et le développement du trafic transeuropéen et donc par l'interopérabilité qui concerne une partie importante de l'entreprise ferroviaire et de son personnel, dont notamment des conducteurs;

Considérant, compte tenu de la spécificité du transport ferroviaire, qu'une licence européenne pour conducteurs en service d'interopérabilité transfrontalier est un préalable à l'exploitation du trafic ferroviaire en interopérabilité au plan européen ;

Considérant que cette licence pour les services d'interopérabilité transfrontalière atteste que le conducteur détient les aptitudes complémentaires nécessaires pour circuler sur une autre infrastructure pour laquelle son entreprise possède également un certificat de sécurité ;

Considérant qu'une telle licence peut contribuer fortement à maintenir un niveau élevé de sécurité ;

Considérant que les objectifs sous-tendant l'instauration d'un système de licence européenne pour conducteurs – système dont les caractéristiques générales ont fait l'objet de discussions au sein de la CER et de l'ETF – visent à garantir un niveau optimal de sécurité, à faciliter l'interopérabilité des conducteurs et à améliorer l'efficacité de leur gestion ;

Considérant que la CER et l'ETF peuvent à cette fin s'inspirer des travaux et des expériences concrètes déjà réalisés dans le domaine de l'interopérabilité, et qui ont porté sur les services de transport publics et privés ainsi que sur des systèmes d'exploitation en coopération ou en régime concurrentiel ; que des groupes paritaires ont réalisé plusieurs missions et rapports sur ce sujet ;

Considérant que les documents de travail susvisés ont déjà été approuvés par les différentes entreprises ferroviaires européennes membres de la CER, et, dans leur grande majorité par l'ETF;

La CER et l'ETF décident, à la faveur d'un accord souscrit par les deux parties, de mettre en place un système de licence européenne dont les caractéristiques sont détaillées dans l'accord ci-dessous.

Le présent document est compatible avec les dispositions actuelles contenues dans les documents européens existants. Il s'inscrit pleinement dans un cadre comprenant plusieurs autres documents, dont certains sont en cours de mise au point, appelés à coexister : il s'agit en l'occurrence des règlements portant sur la création de l'Agence Européenne pour la Sécurité et l'Interopérabilité ferroviaires, de la Directive Sécurité et des Spécifications Techniques d'Interopérabilité applicables au système de rail conventionnel et grande vitesse.

L'accord sera mis en oeuvre par les compagnies membres de la CER dans l'attente d'une directive européenne. Les deux parties souhaitent que la directive soit rédigée sur la base de cet accord, pour la partie couvrant le même champ que l'accord.



Ce texte formalise les pratiques existantes et souvent comparables mises en oeuvre par plusieurs compagnies ferroviaires et établit le cadre de nouvelles pratiques d'interopérabilité. Si une nouvelle directive européenne concerne certains points de cet accord, la nouvelle directive sera appliquée.

Les partenaires sociaux souhaitent que les autorités compétentes en matière de sécurité dans les Etats membres prennent en compte, pour ce qui les concerne, le contenu de cet accord et qu'elles mettent en place les contrôles nécessaires pour maintenir, dans le nouveau contexte, un haut niveau de sécurité.

ARTICLE 1 – LES OBJECTIFS DE LA LICENCE EUROPEENNE DE CONDUCTEUR

L'objet de la licence européenne de conducteur est de :

- ❑ Faciliter l'interopérabilité des personnels de conduite afin d'accroître ainsi le trafic ferroviaire international;
- ❑ Maintenir, voire augmenter le niveau de sécurité et pour cela garantir le niveau de qualité des prestations du personnel de conduite, en assurant et en vérifiant les niveaux de compétence adaptés aux réseaux européens utilisés;
- ❑ Contribuer à l'efficacité des méthodes de gestion des conducteurs en interopérabilité pour les compagnies ferroviaires;
- ❑ Réduire les risques de dumping social.

La CER et l'ETF décident de mettre en place un système de licence européenne pour conducteurs.

ARTICLE 2 – DOMAINE D'APPLICATION DE LA LICENCE

La licence européenne s'applique aux conducteurs pilotant des trains pour lesquels au moins deux certificats de sécurité sont exigés².

Les règles applicables concernant la licence européenne ne se substituent pas aux règlements nationaux régissant les conducteurs employés par les entreprises ferroviaires établies dans chaque Etat membre, lorsque ces agents exercent leur activité dans le pays où est établie leur entreprise ferroviaire.

² Pour les trafics locaux et régionaux provenant des Pays-Bas, l'application de cet accord commencera en 2006 et les conditions d'accès des conducteurs à l'infrastructure seront fixées bilatéralement.

ARTICLE 3 – DELIVRANCE DE LA LICENCE

L'entreprise ferroviaire – détentrice d'une licence d'opérateur ferroviaire et de plusieurs certificats de sécurité (définis dans la Directive 2001/14/CE) – qui emploie le conducteur, délivre la licence qui, à l'intérieur de plusieurs pays particuliers, atteste de l'aptitude du conducteur à piloter tel ou tel train sur un parcours spécifique.

L'Entreprise Ferroviaire qui emploie le conducteur doit également s'assurer que cet agent possède bien les compétences requises, le cas échéant, par les autorités compétentes des Etats dont l'infrastructure est empruntée.

S'agissant du contenu global (vérification de l'aptitude physique et professionnelle, évaluation des formations, habilitation...) décrit dans les articles ci-après, l'EF doit obligatoirement assurer la traçabilité nécessaire pour l'ensemble des conducteurs permettant ainsi le contrôle par les autorités compétentes.

ARTICLE 4 – PROPRIETE DE LA LICENCE

La licence de conducteur reste la propriété de l'Entreprise Ferroviaire qui emploie le conducteur. Une carte d'autorisation établie par l'EF est remise au conducteur. Celui-ci devra pouvoir la montrer à tout moment durant son service.

La responsabilité de l'EF qui délivre la licence est pleinement engagée.

ARTICLE 5 – STRUCTURE DE LA LICENCE

La licence doit être structurée de façon à attester l'aptitude physique et professionnelle du conducteur à piloter des trains sur les réseaux de plusieurs Etats membres.

Compte tenu de la spécificité de l'exploitation, de l'infrastructure, des règlements et du matériel roulant, qui peuvent varier considérablement d'une entreprise ferroviaire à l'autre et d'un réseau à l'autre, la licence européenne pour conducteurs s'articule autour des deux volets distincts suivants:

- ❑ le premier volet concerne l'attestation des aptitudes physique et professionnelle d'un conducteur à piloter des engins de traction pour le compte de l'EF qui a autorisé le conducteur dans un Etat membre où l'EF détient un certificat (Articles 6.1, 6.2, 6.3).
- ❑ le deuxième volet définit les aptitudes exigées du conducteur, notamment sous l'angle des caractéristiques réglementaires spécifiques propres à chaque infrastructure concernée (Article 6.4).

La démarche ainsi décrite se concrétise par une licence à plusieurs volets, autorisant le conducteur à conduire sur un nombre limité d'infrastructures.



ARTICLE 6 – APTITUDES ET COMPETENCES REQUISES

Sauf exigence particulière d'un Etat membre, les aptitudes et compétences mentionnées à l'article 5 sont établies au plan européen. Elles s'articulent autour des exigences suivantes :

6.1 L'aptitude physique

Elle est évaluée par un médecin du travail ou un service médical accrédité, conformément à la législation et aux pratiques nationales en vigueur.

Les exigences requises pour l'aptitude physique sont précisées dans le texte joint en annexe I.³
Le conducteur, à aucun moment durant son service, ne doit être sous l'influence de toute substance susceptible d'affecter sa concentration, sa vigilance ou son comportement.

6.2 L'aptitude psychologique

Elle est vérifiée par un psychologue diplômé, conformément à la législation et aux pratiques nationales en vigueur.

Les exigences requises pour l'aptitude psychologique sont précisées dans le texte joint en annexe I.

6.3 L'aptitude professionnelle

- a) la connaissance et la pratique des techniques ferroviaires, y compris la réglementation concernant la sécurité et l'exploitation ;
- b) la connaissance et la pratique des risques liés à l'exploitation ferroviaire et des différents moyens à déployer pour les maîtriser ;
- c) la connaissance et la pratique d'un ou de plusieurs modes d'exploitation ;
- d) la connaissance et la pratique d'un ou de plusieurs types de matériel roulant ;
- e) la connaissance et la pratique des parcours ferroviaires à emprunter, y compris des itinéraires de détournement.
- f) des compétences linguistiques appropriées,

Les exigences requises pour l'aptitude professionnelle sont précisées en annexe II.

6.4 Reconnaissance des compétences en matière d'infrastructure dans les autres Etats membres

Les compétences que doivent impérativement posséder les conducteurs pour exercer leur métier sur l'infrastructure d'un Etat membre autre que celui dans lequel l'EF a délivré l'autorisation à un conducteur, relèvent de quatre catégories différentes qui sont obligatoires :

³ A l'exception des alinéas 4.3. et 4.4. de l'annexe I, ces exigences sont susceptibles d'évoluer au niveau européen. Le Comité Dialogue Social exprimera son avis sur les évolutions envisagées.

Connaissances générales :

- ❑ connaissance et pratique des systèmes ferroviaires et des règlements de sécurité ou de sécurité d'exploitation imposés par chacun des pays où l'infrastructure est empruntée, mis en œuvre sur l'infrastructure utilisée, pour chaque service spécifique.

Connaissance du matériel roulant :

- ❑ connaissance et maîtrise des caractéristiques spécifiques du matériel roulant circulant sur l'infrastructure, pour autant que le conducteur soit déjà autorisé à piloter un tel matériel roulant.

Connaissance des lignes parcourues et des installations :

- ❑ connaissance des parcours ferroviaires et des chantiers que le conducteur rencontrera (ou est susceptible de rencontrer) sur son parcours, y compris l'emplacement des gares ferroviaires et des chantiers, l'implantation des signaux, conformément aux règlements et aux différents modes d'exploitation dans les différents pays concernés.

L'EF doit avoir la possibilité d'obtenir toutes les informations utiles concernant le réseau et le système d'exploitation de l'itinéraire emprunté de même que les aménagements éventuels des installations de signalisation et elle doit les donner au conducteur sous une forme appropriée.

Compétences linguistiques :

- ❑ compétences linguistiques appropriées de la langue utilisée pour la régulation des circulations – mode oral et mode écrit – permettant de dialoguer avec le responsable d'infrastructure dans toutes les situations susceptibles de se présenter, y compris les cas de situations perturbées ou d'interruptions du trafic. Cette exigence passe par l'établissement de normes pour les compétences linguistiques définies ci-dessus.

6.5 Certification de la formation

Les centres de formation et les examinateurs et/ou les formateurs pour les règles d'exploitation relevant d'un pays dans lequel le conducteur sera amené à circuler sont certifiés par les autorités compétentes de ce pays ou par leurs délégués.

ARTICLE 7 – DOCUMENTS

L'EF doit fournir au conducteur, lorsqu'il conduit un train sur un réseau d'un Etat membre, au moins la même information que celle qui est fournie à un conducteur d'une EF établie dans l'Etat membre. Notamment le conducteur doit avoir en sa possession :

- le ou les document(s) de référence de la réglementation en vigueur sur l'infrastructure concernée (signalisations, sécurité, systèmes d'exploitation);
- le ou les document(s) technique(s) décrivant les installations des lignes parcourues;



- les documents et informations sur les modifications temporaires de la signalisation sur les lignes parcourues;
- La carte d'autorisation, prévue dans l'article 4, avec le volet correspondant à l'infrastructure empruntée.

ARTICLE 8 – MAINTIEN DES APTITUDES

Etant donné que le maintien de la licence est subordonné à une validation périodique des différentes aptitudes par l'EF employant le conducteur, les autorités nationales compétentes en matière de sécurité fixent les durées de validité adaptées à chaque aptitude :

1. Validation de l'aptitude physique : voir annexe I
2. Validation des aptitudes professionnelles : voir aussi annexe II

Un processus de validation doit être engagé périodiquement afin de démontrer que le conducteur possède les aptitudes requises dans le cadre de la licence européenne, en vue de maintenir un niveau élevé de sécurité d'exploitation.

Le développement et l'actualisation des aptitudes de base doivent être assurés chaque année.

3. Validation des compétences spécifiques à chaque infrastructure empruntée dans d'autres Etats membres.

La période de validité de l'aptitude est limitée conformément aux règlements en vigueur dans les différents pays concernés.

ARTICLE 9 – DUREE ET RENOUVELLEMENT DE LA LICENCE

La période de validité ne peut excéder trois ans.

Si toutes les conditions d'aptitude requises sont assurées, la licence peut être renouvelée.

ARTICLE 10 – RETRAIT DE LICENCE AU CONDUCTEUR

En cas d'absence d'une des aptitudes exigées du conducteur, l'EF doit obligatoirement lui retirer sa licence. Ce retrait peut être temporaire ou définitif.

Le conducteur peut faire appel de cette décision.

L'entreprise informera le conducteur des raisons du retrait de la licence et, si le retrait est temporaire, des modalités de récupération.

Les partenaires sociaux souhaitent que le conducteur et l'entreprise puissent faire appel d'une décision de retrait de la licence prise par les autorités de sécurité d'un autre Etat.

La licence du conducteur est liée au contrat de travail ; elle lui est remise par l'EF qui l'emploie et qui l'a habilité. La licence est donc retirée au conducteur lorsque celui-ci quitte l'entreprise.

Une attestation concernant les aptitudes qui ne sont pas remises en cause est donnée au conducteur.

ARTICLE 11 – RESPONSABILITE DE L'EF

Les EF assument leurs responsabilités d'employeurs. A ce titre, elles sont dans l'obligation de respecter la législation, les règlements en vigueur au niveau européen, et ceux précisés par les GI des états traversés.

Les EF garantissent les aptitudes de leur personnel et l'adéquation de ces aptitudes avec celles exigées pour la conduite de trains sur les infrastructures empruntées.

La licence du conducteur perd automatiquement sa validité lorsque l'EF est dépossédée de sa licence d'opérateur de transport ou lorsqu'elle ne détient plus son certificat de sécurité.

Une attestation concernant les aptitudes du conducteur et les services effectués est remise au conducteur.

La formation, la vérification des aptitudes physiques par des médecins du travail, l'évaluation des compétences professionnelles, le processus d'autorisation et plus généralement, le système de gestion de la sécurité utilisé par l'entreprise, ainsi que la nécessité d'alimenter le système d'information visé à l'article 12, doivent concourir au maintien d'un niveau élevé de sécurité lors de la mise en œuvre de l'interopérabilité.

ARTICLE 12 - INFORMATIONS DEVANT ETRE DISPONIBLES EN TEMPS REEL

Les informations contenues dans le document ou la carte détenue par le conducteur doivent comporter au minimum :

- l'identité du conducteur [prénom, nom, numéro d'identification, date et lieu de naissance, nationalité (s'il n'est pas citoyen de l'Union Européenne), langue maternelle, adresse],
- l'identité et les coordonnées de l'entreprise, de l'établissement et des responsables pouvant être joints,
- les principales caractéristiques de l'habilitation et des dates de validité des aptitudes en vue d'assurer la traçabilité des informations concernant l'ensemble de l'habilitation du conducteur.

L'EF doit pouvoir fournir immédiatement aux autorités de sécurité ou à leurs délégataires toutes les informations concernant l'aptitude des conducteurs (incluant ses connaissances de lignes et du matériel roulant).

Ces informations doivent être disponibles dans les langues du certificat de sécurité utilisé.



Tout travailleur peut avoir accès aux informations le concernant inscrites dans ces fichiers en les demandant à son entreprise ou à l'organisme concerné.

Dans une première phase, une attestation des aptitudes et des connaissances sera donnée au conducteur en service d'interopérabilité transfrontalière (cf. exemple en annexe III).

A moyen terme, afin de mettre en œuvre ce système de licence, les entreprises ferroviaires concernées doivent progressivement mettre en place des systèmes d'information compatibles entre eux qui permettent le contrôle en temps réel du contenu de la licence par les autorités compétentes nationales et européennes.

Les principales règles d'exploitation de chaque infrastructure concernée sont communiquées aux représentants des personnels concernés.

ARTICLE 13 – AIDE AU CONDUCTEUR EN CAS D'INCIDENT OU D'ACCIDENT

L'assistance médicale et juridique due au conducteur en régime d'interopérabilité doit être assurée par l'employeur en cas d'incident ou d'accident.

Le conducteur peut prendre l'initiative de demander l'aide d'un représentant du personnel établi dans le pays dont l'infrastructure est empruntée.

ARTICLE 14 – CONTROLE

L'EF est responsable de l'habilitation donnée à ses conducteurs.

Les autorités nationales compétentes en matière de sécurité ou leurs délégués peuvent, s'ils le décident, effectuer des contrôles sur l'ensemble des aspects liés à la conduite.

Les EF fournissent tous les éléments qui permettent le contrôle, notamment ceux provenant de l'appareil enregistreur des engins de traction.

ARTICLE 15 – INFORMATION AUX REPRESENTANTS DU PERSONNEL

En cas d'incident ou d'accident dans un autre Etat membre, les représentants du personnel de l'entreprise employant le conducteur ont droit d'accès aux mêmes informations que celles qui seraient fournies aux représentants d'un conducteur d'une entreprise établie dans l'Etat membre.

ARTICLE 16 – SUIVI DE L'ACCORD

Un comité composé de représentants de chaque partie ayant participé à l'élaboration de l'accord se réunira tous les 6 mois, durant les deux premières années, dans le cadre du Comité de Dialogue

Social, pour discuter des problèmes liés à la mise en œuvre de cet accord et étudier les principales expériences des services effectués en interopérabilité.

Des discussions CER – ETF portant sur les principaux incidents ou accidents pourront permettre d'émettre des propositions paritaires.

Bruxelles, le 27 janvier 2004.

Pour la CER

Pour l'ETF

Giancarlo CIMOLI

Président

Norbert HANSEN

Président de la Section Chemins de fer

Johannes LUDEWIG

Directeur Exécutif

Jean-Louis BRASSEUR

Vice-Président de la Section Chemins de fer

Francesco FORLENZA

Président du Groupe des Directeurs des
Ressources Humaines

Doro ZINKE

Secrétaire Générale

Jean-Paul PREUMONT

Conseiller Affaires Sociales

Sabine TRIER

Secrétaire Politique



Licence européenne pour conducteurs effectuant un service d'interopérabilité transfrontalière

ANNEXE I CONDITIONS DE SANTE ET DE SECURITE

1. Introduction

Le personnel des entreprises ferroviaires doit avoir les aptitudes appropriées pour assurer le respect des règles opérationnelles et de sécurité. Les entreprises ferroviaires doivent spécifier et expliciter le processus qu'elles mettent en place pour respecter les exigences médicales, psychologiques et d'hygiène pour leur personnel interopérable assurant des tâches critiques de sécurité.

Le personnel ne doit pas exécuter une tâche critique de sécurité lorsque sa vigilance est amoindrie par une substance comme l'alcool, une drogue ou une médication psychotrope. A cet effet, l'employeur doit mettre en oeuvre des procédures pour contrôler le risque que le personnel assurant des tâches de sécurité n'effectue pas son travail sous l'influence de telles substances ou n'en consomme pas au travail.

En outre, les lois nationales en vigueur sur le territoire où s'effectue le service du train s'appliquent en ce qui concerne les limites relatives aux substances évoquées ci-dessus.

2. Critères pour l'agrément des médecins du travail et des organisations médicales

Les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure doivent observer des critères pour l'agrément des médecins et des organisations impliquées dans les examens médicaux selon les règles nationales et les pratiques du pays dans lequel l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire d'infrastructure est établie ou a obtenu une licence.

Les évaluations médicales et toute sorte de décision sur l'aptitude individuelle du personnel doivent être conduites par un médecin reconnu pour :

- ❑ son expertise en médecine du travail,
- ❑ sa connaissance des dangers du travail concerné et de l'environnement ferroviaire,
- ❑ sa compréhension de la manière dont les mesures destinées à éliminer ou réduire les risques de ces dangers pourraient être affectées par le manque d'aptitude médicale.

Dans sa pratique et pour l'observance de ces critères, le médecin du travail peut faire appel à un avis médical externe par exemple celle d'un ophtalmologue et être assisté dans sa consultation par du personnel paramédical. .

3 Critères pour la reconnaissance des psychologues impliqués dans les examens psychologiques et exigences en matière d'examen psychologique

3.1 Certification des psychologues

Le psychologue doit avoir une qualification universitaire en psychologie et être certifié et reconnu selon les règles nationales et les pratiques du pays dans lequel l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire d'infrastructure est enregistrée ou a obtenu une licence.

3.2 Contenu et interprétation des examens psychologiques

Le contenu et la procédure pour l'interprétation de l'examen psychologique doivent être déterminés par un psychologue, en prenant en compte les tâches ferroviaires et l'environnement.

3.3 Sélection d'outils d'évaluation

L'examen doit inclure seulement les outils d'évaluation qui sont basés sur des principes psychologiques scientifiques.

4 Examens médicaux et psychologiques

4.1 Contenu minimum de l'examen médical avant affectation

Les examens médicaux doivent recouvrir :

- ❑ Un examen médical général;
 - ❑ Des examens des fonctions sensorielles (vision, audition, perception des couleurs);
 - ❑ Une analyse de sang ou d'urine pour la détection du diabète et autres conditions comme indiqué par l'examen clinique;
 - ❑ La recherche de traces urinaires de consommation de substances psychoactives, notamment drogues illicites et médicaments psychoactives;
- et, concernant les conducteurs :
- ❑ Un ECG au repos.

4.2 Examens psychologiques

Le but des examens psychologiques est d'aider l'entreprise ferroviaire dans l'affectation et la gestion du personnel qui a les aptitudes cognitives, psychomotrices, comportementales et de personnalité pour exécuter leurs tâches sans risque.

Dans la détermination du contenu de l'examen psychologique, le psychologue doit, au minimum, prendre en considération les critères suivants relatifs aux exigences de chaque fonction de sécurité pour les aptitudes :

- ❑ Cognitives :
 - ⇒ Attention et concentration
 - ⇒ Mémoire
 - ⇒ Capacité de perception

- ⇒ Raisonnement
- ⇒ Communication
- Psychomotrices :
 - ⇒ Vitesse de réaction
 - ⇒ Coordination gestuelle
- Comportementales et de personnalité :
 - ⇒ Auto-contrôle émotionnel
 - ⇒ Fiabilité comportementale
 - ⇒ Autonomie
 - ⇒ Conscience

Si le psychologue omet l'un des items ci-dessus, la décision correspondante doit être justifiée et documentée.

4.3 Examens périodiques médicaux après affectation

Au moins un examen médical systématique doit être exécuté :

- tous les 3 ans pour le personnel jusqu'à l'âge de 60 ans;
- chaque année pour le personnel âgé de plus de 60 ans.

Une périodicité accrue d'examen doit être mise en place par le médecin du travail, si l'état de santé du membre du personnel l'exige.

Le contenu minimum de l'examen périodique médical après affectation :

Si l'agent satisfait aux critères exigés lors l'examen qui est effectué avant l'affectation, les examens périodiques spécialisés doivent inclure au minimum :

- Un examen médical général;
- L'examen des fonctions sensorielles (vision, audition, perception des couleurs);
- L'analyse de sang ou d'urine pour la détection du diabète et d'autres conditions comme indiqué par l'examen clinique;
- La recherche de drogues illicites ou médicaments psychoactives, lorsque des signes de l'examen clinique évoquent cette consommation.

De plus, pour les conducteurs de train ayant 41 ans et plus, l'ECG au repos est aussi exigé.

4.4 Validation de l'aptitude physique

L'aptitude physique est vérifiée régulièrement et après tout accident du travail. Le médecin ou le service médical de l'entreprise peut décider d'effectuer un examen médical complémentaire, notamment après un arrêt de trente jours de maladie. L'employeur peut demander au médecin de vérifier l'aptitude physique du conducteur s'il a été amené à le retirer du service pour des raisons de sécurité.

5. Exigences médicales générales

Le personnel ne doit pas souffrir d'affectations médicales ou prendre un traitement médical susceptible d'entraîner :

- ❑ une perte soudaine de conscience;
- ❑ une diminution d'attention ou de concentration;
- ❑ une incapacité soudaine;
- ❑ une perte d'équilibre ou de coordination;
- ❑ une limitation significative de mobilité.

6. Critères de santé spécifiques pour les conducteurs

6.1. Exigences en matière de Vision

- ❑ acuité visuelle de loin avec ou sans correction 1.2; au moins 0.5 pour l'œil le moins bon.
- ❑ des verres de contact colorés et des lentilles photochromatiques ne sont pas autorisées. Les lentilles avec filtre UV sont autorisées.
- ❑ lentilles correctives maximales: hypermétropie +5 / myopie - 8. Des dérogations sont autorisées dans des cas exceptionnels et après avoir obtenu l'avis d'un spécialiste de l'œil. Le médecin du travail prend alors la décision.
- ❑ vision de près et intermédiaire: suffisante, qu'elle soit assistée ou non.
- ❑ vision des couleurs normale: utilisation d'un test reconnu, comme l'Ishihara, complété par un autre test reconnu si nécessaire.
- ❑ champ de vision : complet.
- ❑ vision binoculaire : effective.
- ❑ sensibilité aux contrastes : bonne.
- ❑ absence de maladie évolutive de l'œil.
- ❑ les implants oculaires, les kératotomies et les kératectomies sont autorisés à condition qu'ils soient vérifiés annuellement ou selon une périodicité édictée par le médecin du travail.

6.2. Exigences en matière d'audition et de conversation

Audition suffisante confirmée par un audiogramme, c'est à dire:

- ❑ audition suffisante pour tenir une conversation téléphonique et être capable d'entendre des tonalités d'alerte et des messages radio.

Les valeurs suivantes données à titre indicatif doivent être considérées comme des guides:

- ❑ le déficit auditif ne doit pas être supérieur à 40 dB à 500 et 1 000 Hz.
- ❑ le déficit auditif ne doit pas être supérieur à 45 dB à 2 000 Hz pour l'oreille ayant la conduction aérienne du son la plus mauvaise.
- ❑ Aucune anomalie du système vestibulaire.
- ❑ Aucun trouble du langage chronique (en raison de la nécessité d'échanger des messages clairement et à haute voix).
- ❑ Les exigences spécifiées doivent être satisfaites sans utilisation d'appareils acoustiques.

7. Exigences en matière d'absence de substances psychoactives

Le conducteur, à aucun moment durant son service, ne doit être sous l'influence de substances susceptibles d'affecter sa concentration, sa vigilance ou son comportement.

8. Grossesse

La grossesse doit être considérée comme une cause temporaire d'exclusion en ce qui concerne les conducteurs en cas de faible tolérance ou de condition pathologique. Le médecin reconnu (comme défini au paragraphe 2) doit s'assurer que les dispositions légales protégeant les agents en état de grossesse sont appliquées.

9. Anthropométrie

Les paramètres anthropométriques du personnel doivent être permettre l'utilisation sûre du matériel roulant. Les conducteurs ne doivent pas être obligés ou autorisés à faire fonctionner certains types particuliers de matériel roulant si leur taille, leur poids ou d'autres caractéristiques créent un risque.

Licence européenne pour conducteurs effectuant un service d'interopérabilité transfrontalière

ANNEXE II

CONDITIONS D'APTITUDE PROFESSIONNELLE A LA FONCTION DE CONDUCTEUR

Cette annexe fixe les conditions d'aptitude professionnelle particulières à remplir par les conducteurs effectuant un service d'interopérabilité transfrontalier.

Compétences : Connaissances et mise en œuvre des connaissances

Le conducteur doit être capable d'exécuter l'ensemble des tâches définies par la réglementation de sécurité applicable au service effectué. Il doit être capable de prouver sa maîtrise orale et écrite de la langue exigée dans le certificat de sécurité délivré par les autorités du pays dans lequel il se rend.

Il devra suivre une formation continue régulière afin de disposer en permanence des compétences requises.

Définition des connaissances et des tâches à exécuter par le conducteur

Il s'agit principalement de :

1. Procéder aux essais et vérifications prescrites, avant le départ, sur son engin moteur :

- se préparer à la mission en temps utile :
 - consulter le service à effectuer et les documents correspondants.
 - se doter de la documentation et des équipements nécessaires.
 - vérifier les capacités de l'engin moteur.
 - vérifier les indications portées sur les documents de bord de l'engin moteur.
 - s'assurer, en effectuant les vérifications et les tests prévus, que l'engin moteur est en état d'assurer la remorque du train du point de vue de l'effort de traction et des dispositifs de sécurité.
 - assurer les opérations courantes d'entretien préventif éventuellement prévues.

2. Connaître le matériel roulant

Pour conduire un engin moteur, le conducteur doit connaître l'ensemble des organes de commande et des indicateurs mis à sa disposition, en particulier ceux qui concernent :

- la traction.
- le freinage.
- les dispositifs en relation avec la sécurité des circulations.

Pour pouvoir repérer et localiser une anomalie sur le matériel roulant, la signaler et déterminer les conditions de reprise de marche et, dans certains cas, effectuer une intervention, il doit connaître :

- ❑ les éléments constitutifs du matériel roulant¹, leur rôle et les dispositifs particuliers au matériel remorqué, notamment système d'arrêt du train par mise à l'atmosphère de la conduite générale.
- ❑ le dispositif de marquage, figurant à l'intérieur et à l'extérieur du matériel, notamment les symboles utilisés pour le transport des marchandises dangereuses.
- ❑ les éléments particuliers aux engins moteurs².

3. Participer aux essais de frein sur le train :

- ❑ vérification de la puissance de freinage du train avant le départ du train au moyen des documents des véhicules stipulant la puissance de freinage prescrite pour la ligne.
- ❑ vérifier le fonctionnement du freinage de l'engin moteur à la mise en service, avant toute mise en mouvement et en marche.

4. Prendre connaissance des informations qui lui sont transmises avant tout départ et déterminer le type de marche et la vitesse limite de son train en fonction des caractéristiques de la ligne :

Celles-ci précisent en particulier les éléments variables, tels que, par exemple, les limitations de vitesse ou les éventuelles modifications de la signalisation.

5. Connaître les lignes ferroviaires

Le conducteur doit être capable d'anticiper et de réagir de manière adaptée en termes de sécurité et de performances. En conséquence, il doit avoir une bonne connaissance des lignes et des installations ferroviaires parcourues ainsi que le cas échéant des itinéraires équivalents convenus³.

¹ Notamment :

- ❑ les structures mécaniques.
- ❑ les organes de frein.
- ❑ les organes de suspension et de liaison.
- ❑ les organes de roulement.
- ❑ les équipements de sécurité.

² Notamment :

- ❑ les organes de captages et circuits haute tension.
- ❑ les réservoirs à combustible, les dispositifs d'alimentation en combustible, les organes d'échappement.
- ❑ la chaîne de traction, les moteurs et les transmissions.
- ❑ les moyens de communication (radio sol train etc.).

³ Le conducteur doit connaître les éléments constitutifs de la connaissance de ligne dont :

- ❑ les conditions d'exploitation (changements de voie, circulation dans un seul sens, etc.).
- ❑ l'identification des voies utilisables pour le type de circulation considéré.
- ❑ le régime d'exploitation.
- ❑ le type de cantonnement et de réglementation associée.
- ❑ le nom et la position des gares et postes d'exploitation pour anticiper la conduite conforme à l'itinéraire.
- ❑ la signalisation de transition entre différents systèmes d'exploitation ou d'alimentation en énergie.



6. Appliquer en cours de route la réglementation de sécurité, y compris celle du personnel, notamment

- ❑ ne mettre le train en marche que lorsque les conditions réglementaires sont remplies (horaire, ordre ou signal de départ, le cas échéant ouverture de signaux non automatisés ou gardés, etc.).
- ❑ observer la signalisation (latérale ou en cabine), la décoder sans hésitation ni erreur et effectuer les actions prescrites.
- ❑ circuler en toute sécurité conformément aux modes particuliers d'exploitation : marches particulières sur ordre, limitations temporaires de vitesse, circulation en sens inverse du sens normal, autorisation de franchissement de signaux fermés, manœuvres, évolutions, circulation sur voie de chantier, etc.
- ❑ respecter les arrêts prévus à l'horaire ou ordonnés, et effectuer éventuellement les opérations liées au service des voyageurs lors de ces arrêts, notamment ouverture et fermeture des portes.

7. Maîtriser la conduite du train de façon à ne pas dégrader les installations et le matériel, notamment :

- ❑ utiliser l'ensemble des dispositifs de commande et de contrôle qui sont à sa disposition, selon les règles applicables.
- ❑ faire démarrer le train en respectant les contraintes d'adhérence et de puissance.
- ❑ connaître à tout moment sa position sur la ligne qu'il parcourt.
- ❑ utiliser le frein pour les ralentissements et les arrêts, en respectant le matériel roulant et les installations.
- ❑ régler la marche du convoi conformément à l'horaire et aux consignes éventuelles d'économie d'énergie, en intégrant les caractéristiques de l'engin moteur, du train, de la ligne et de l'environnement.

8. Repérer, localiser et signaler dans les meilleurs délais les anomalies sur les installations et le matériel :

- ❑ être attentif, dans la mesure où la conduite du train le permet, aux événements inhabituels concernant l'infrastructure et l'environnement : signaux, voie, alimentation en énergie, passages à niveau, environs de la voie, autres circulations.
- ❑ être attentif aux événements inhabituels concernant la conduite du train.
- ❑ identifier les indicateurs d'anomalies, les différencier et réagir selon leur importance respective, en privilégiant, dans tous les cas, la sécurité des circulations ferroviaires et des personnes.
- ❑ connaître la distance particulière de couverture des obstacles.
- ❑ connaître les moyens de protection et de communication disponibles.
- ❑ aviser, dans les meilleurs délais, le gestionnaire de l'infrastructure sur le lieu, et la nature des anomalies constatées.

-
- ❑ les vitesses limites pour les différentes catégories de trains conduits par l'agent.
 - ❑ les profils topographiques.
 - ❑ les conditions particulières de freinage telles que celles applicables aux lignes à fortes pentes.
 - ❑ les particularités d'exploitation : signaux ou panneaux particuliers, conditions de départ...
 - ❑ connaissance des dispositifs d'urgence et d'autosauvetage (moyens d'évacuation, lampes de secours, etc.).

- ❑ s'assurer d'être bien compris par son interlocuteur.

9. Remédier aux anomalies mineures sur le matériel et, sur ordre, sur les installations :

- ❑ assurer ou faire assurer la sécurité des circulations et des personnes, chaque fois que cela est nécessaire.
- ❑ visiter, le cas échéant, le train ou les installations pour détecter précisément les anomalies.
- ❑ notification systématique des anomalies au gestionnaire de l'infrastructure.
- ❑ tenter de remédier aux anomalies sur le matériel et, sur ordre, sur les installations.
- ❑ évaluer, si possible, les anomalies, et engager des mesures pour l'éventuelle évacuation des voies.

10. Appliquer les dispositions relatives aux incidents et accidents d'exploitation, et en particulier celles spécifiques aux incendies et aux accidents de personnes :

- ❑ prendre les dispositions de protection et d'alerte en cas d'accident de personne.
- ❑ déterminer si les véhicules transportent des matières dangereuses et les identifier sur base des documents du train ou de la liste des wagons.
- ❑ déterminer le point d'arrêt du train à la suite d'un incendie et faciliter, le cas échéant, l'évacuation des voyageurs.
- ❑ donner, dès que possible, les renseignements utiles sur l'incendie, s'il ne peut le maîtriser lui-même.

11. Déterminer les conditions de reprise de marche après un incident sur le matériel :

- ❑ décider si le matériel peut continuer à circuler et dans quelles conditions.
- ❑ indiquer dès que possible ces conditions au gestionnaire de l'infrastructure.

12. Prendre à l'arrêt les mesures d'immobilisation du train de façon à éviter toute dérive

- ❑ prendre les mesures pour que le train ne se mette pas en marche intempestivement, même dans les conditions les plus défavorables.

13. Rendre compte de l'exercice de sa mission en rapportant précisément les événements inhabituels concernant la conduite du train :

- ❑ à l'arrivée au lieu de remisage de l'engin ou en fin de service, donner par écrit et/ou oralement les renseignements nécessaires sur l'exercice de la mission et décrire, le cas échéant, avec précision les événements inhabituels.

**Licence européenne pour conducteurs effectuant un service d'interopérabilité
transfrontalière**

ANNEXE III

**EXEMPLE D'ATTESTATION D'APTITUDES ET DE
CONNAISSANCE**