



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des transports, de
l'énergie et de la communication DETEC

Office fédéral des transports OFT

1^{er} septembre 2017

V 1.1 fr

Référence du dossier : BAV-511.5-00007/00001/00034

Directive

**Examens de capacité et périodiques des
conducteurs de véhicules moteurs des
chemins de fer selon l'OCVM¹**

Office fédéral des transports OFT

¹ SR 742.141.21

Editeur : Office fédéral des transports, 3003 Berne
Division Infrastructure IN/zr

Référence du dossier : BAV-511.5-00007/00001/00025/00025

Auteur : IN/zr

Domaine d'application : Processus OFT 43

Publication : Site Internet de l'OFT

Versions linguistiques : Allemand (original)
Français
Italien

La présente directive entre en vigueur le 1^{er} septembre 2017.

Office fédéral des transports

Anna Barbara Remund, Sous-directrice
Division Infrastructure

Editions / suivi des modifications

Version	Date	Auteur	Modification	Statut
V 1.0	01.01.2010	jek	Première version	Remplacée
V 1.1	01.09.2017	wea	Modifications	En vigueur

Table de matières

Chapitre 1 : Généralités	4
Art. 1 But de la directive	4
Art. 2 Dispositions générales	5
Art. 3 Types d'examens	5
Chapitre 2 : Examens	5
Art. 4 Contenu de l'examen	5
Art. 5 Examen théorique	6
Examen écrit	6
Examen oral	6
Art. 6 Examen pratique	6
Art. 7 Examens périodiques	6
Art. 8 Examens d'extensions	6
Art. 9 Examens complémentaires	7
Art. 10 Changement de catégorie	8
Art. 11 Evaluation de l'examen pratique	8
a. Principe	
b. Processus d'évaluation	8
Art. 12 Bases d'évaluation	8
a. Examen théorique	8
b. Examen pratique	8
Art. 13 Procès-verbaux	10
Art. 14 Conservation des dossiers	10
Art. 15 Résultat	10
Chapitre 3 : Recours	11
Chapitre 4 : Entrée en vigueur	11
Art. 16 Abrogation d'autres directives et documents	11
Annexe 1	12
1.1 Critères minimaux	12
1.2 Critères par catégorie	13
Annexe 2	15
2.1 Extensions	15
Annexe 3	17
3.1 Contrôles au début du service	17
3.2 Préparation, prise en charge, contrôle et remisage du véhicule	17
3.3 Contrôles avant et pendant la marche du train	17
3.4 Généralités / comportement	18
Annexe 4	19
4.1 Contrôles au début du service	19
4.2 Préparation, prise en charge, contrôle et remisage du véhicule	19
4.3 Contrôles avant et pendant la marche du train	19

4.4	Généralités / comportement.....	20
Annexe 5	.....	21
5.1	Début du service.....	21
5.2	Service	21
5.3	Généralités / comportement.....	21
Annexe 6	.....	22
6.1	Catégorie I Erreurs graves.....	22
6.2	Catégorie II Erreurs moyennement graves	23
6.3	Catégorie III Erreurs minimes	23
Annexe 7	.....	25
7.1	Catégorie I Erreurs graves.....	25
7.2	Catégorie II Erreurs moyennement graves	26
7.3	Catégorie III Erreurs minimes	27
Annexe 8	.....	28
8.1	Catégorie I Erreurs graves.....	28
8.2	Catégorie II Erreurs moyennement graves	29
8.3	Catégorie III Erreurs minimes	29
Annexe 9	.....	30
9.1	Procès-verbal d'examen	30

Chapitre 1 : Généralités

Art. 1 But de la directive

La présente directive réglemente le déroulement et le contenu des examens des conducteurs de véhicule moteur. Elle concrétise la loi sur les chemins de fer (LCdF)², l'ordonnance sur les activités déterminantes pour la sécurité dans le domaine ferroviaire (OASF)³ et l'ordonnance du DETEC sur l'admission à la conduite de véhicules moteurs des chemins de fer (OCVM).

Elle porte sur l'exécution et l'évaluation des examens théoriques et pratiques. Elle fournit aux examinateurs les bases pour des examens uniformes et une évaluation homogènes. Elle se restreint aux conditions-cadre essentielles.

La présente directive n'a pas la valeur d'une loi ou d'une ordonnance, mais elle plus contraignante qu'une simple recommandation. Des écarts sont autorisés dans la mesure où l'objectif visé par la loi, l'ordonnance et la directive est atteint d'une autre manière.

² RS 742.101

³ RS 742.141.2

Art. 2 Dispositions générales

Les entreprises répondent de la formation de leurs employés et elles veillent à ce que :

- seuls des candidats prêts à passer les examens s'y présentent ;
- les examinateurs répondent de la vérification de la maturité des candidats ;
- les examinateurs respectent les conditions-cadre en vigueur.

Art. 3 Types d'examens

- Examen de capacité en vue de l'obtention d'un permis de conduire et d'une attestation permettant de conduire un véhicule moteur ;
- Examen périodique en vue du renouvellement du permis de conduire ou de l'attestation permettant de conduire un véhicule moteur ;
- Examen d'extension = examen de capacité en vue d'obtenir une extension.

Les examinateurs s'assurent que les candidats sont en mesure de passer l'examen et que leurs capacités ne sont pas altérées. Ils leur indiquent les règles.

Chaque examen doit correspondre au degré de difficulté inhérent à la catégorie.

Les examens peuvent être passés en allemand, en français ou en italien. Moyennant l'accord de toutes les parties impliquées, les examens peuvent également se dérouler en dialecte.

Dans le cadre de leur activité de surveillance de la sécurité, les experts de l'OFT peuvent assister à tout moment à un examen. En principe :

- Un examen se fait en présence de deux examinateurs au plus (exception : examinateurs en formation).

Chapitre 2 : Examens

Art. 4 Contenu de l'examen

Tout examen contrôle par des sondages si le candidat remplit les exigences requises. Tout examen, qu'il soit oral, écrit ou pratique, fait état des particularités d'un bon sondage. C'est la raison pour laquelle les connaissances du candidat doivent toujours être examinées avec une marge de variation afin de refléter une image objective de la décision d'examen.

Les examens théoriques portent sur les connaissances des prescriptions de circulation des trains (PCT)⁴ de même que les prescriptions d'exploitation⁵ se rapportant au réseau concerné, respectivement partie de réseau concerné.

⁴ RS 742.173.001

⁵ Prescriptions d'exploitation déterminantes pour la sécurité sur l'infrastructure concernée

Prescriptions d'exploitation déterminantes pour l'exploitation de l'infrastructure concernée

Prescriptions d'exploitation de l'ETF déterminantes pour la sécurité

Prescriptions d'exploitation de l'ETF déterminantes pour l'exploitation

Art. 5 Examen théorique

a. Examen écrit

L'examen doit porter de manière adéquate sur les différents domaines.

Chaque question est évaluée en fonction du degré de difficulté et du nombre de points indiqué sur le questionnaire.

La durée de l'examen doit être établie en fonction du nombre de questions et du degré de difficulté.

Les examens écrits durent l'équivalent d'une journée de travail au plus.

b. Examen oral

L'examen oral peut avoir lieu en groupes :

- de 2 candidats au plus pour un examinateur ;
- de 4 candidats au plus pour deux examinateurs.

Les examinateurs s'assurent, script à l'appui, que les candidats sont en mesure de comprendre et d'appliquer correctement les prescriptions apprises. Il y a lieu de dresser un procès-verbal des questions et des réponses.

La durée maximale de l'examen oral est de quatre heures.

Art. 6 Examen pratique

Le degré de difficulté de l'examen pratique est établi en fonction de la catégorie à examiner et des prestations à accomplir de manière autonome après l'examen. On examinera l'assurance avec laquelle les connaissances des prescriptions de circulation des trains, des prescriptions d'exploitation et technique sont appliquées ou mises en œuvre au cas par cas, et on les évaluera toujours dans le contexte de la sécurité de l'exploitation. Il faudra si possible utiliser plusieurs types de véhicules et catégories de train et emprunter différents tronçons.

L'examen pratique dure – selon les exigences inhérentes à la catégorie – au moins 2 heures pour la conduite directe et au moins 1 heure pour la conduite indirecte, mais au maximum une journée de travail. Une prolongation jusqu'à 2 journées de travail au plus dans une période de 7 jours est admise s'il n'est pas possible d'effectuer toutes les prestations prévues en un jour.

Les critères minimaux à remplir pour réussir l'examen pratique sont énumérés à l'annexe 1.

Art. 7 Examens périodiques

Les prescriptions spécifiques supplémentaires relatives aux examens périodiques figurent aux art. 38 et 39 OCVM.

Art. 8 Examens d'extensions

Les examens d'extensions sont envisageables pour :

- les extensions énumérées à l'annexe 2 ;

- les réseaux ferroviaires et les tramways selon les annexes 1 et 3 OCVM ;
- les prescriptions d'exploitation des entreprises de transport ferroviaire (ETF).

Les critères minimaux selon l'annexe 1 doivent être pris en compte.

Lors du changement de système ferroviaire entre voie normale, voie étroite, crémaillère et tramways, un examen théorique et pratique de capacité correspondant doit être passé.

Lorsqu'il n'y a pas de changement de système ferroviaire, seul un examen théorique de capacité doit être passé.

Les examens d'extensions n'ont pas d'effet sur la durée de validité de l'attestation.

Les résultats d'examens d'extensions passés dans les douze mois précédant un examen périodique, peuvent être pris en compte pour ce dernier.

Art. 9 Examens complémentaires

Les examens complémentaires sont régis par les art. 29 et 38 OCVM.

Ils peuvent être effectués au plus tôt après 14 jours.

Ils portent sur les parties non réussies de l'examen.

Art. 10 Changement de catégorie

Un changement de catégorie requiert de passer un examen de capacité similaire à une admission initiale.

Art. 11 Evaluation de l'examen pratique

a. Principe

Après l'examen pratique, l'examinateur décide si l'examen est réussi ou non ; il tient également compte de l'impression générale.

b. Processus d'évaluation

Le processus d'évaluation comprend :

- L'observation du comportement du candidat durant l'examen
- La consignation des observations
- L'évaluation des prestations
- La décision

Art. 12 Bases d'évaluation

a. Examen théorique

L'examen théorique est considéré comme réussi lorsque le seuil de 60 % est atteint aussi bien à l'examen écrit qu'à l'examen oral.

Les questions importantes pour la sécurité doivent être pondérées en conséquence.

Qualification des prestations

92 – 100 % très bien

76 – 91 % bien

60 – 75% suffisant

00 – 59 % insuffisant

b. Examen pratique

Le catalogue des erreurs en annexe sert de guide et de recommandation aux examinateurs ; il ne s'agit pas d'une liste exhaustive. L'évaluation aussi uniforme que possible des erreurs commises aux examens permet d'obtenir une transparence et une bonne traçabilité. Le catalogue des erreurs permet d'atteindre une égalité de traitement des candidats et se trouve aux annexes 6 à 8 de la présente directive.

La pertinence d'une erreur doit toujours être évaluée en fonction du contexte dans lequel elle a été commise.

Il faut répartir les erreurs en trois catégories afin de permettre une évaluation aussi uniforme que possible.

Il est impératif de toujours évaluer le cas concret, malgré le catalogue des erreurs. En principe, ce dernier non exhaustif a juste pour but de permettre une évaluation uniforme.

Catégorie I Erreurs graves

Même commises une seule fois, ces erreurs peuvent entraîner une décision d'examen négative.

Catégorie II Erreurs moyennement graves

Cette catégorie contient les erreurs qui peuvent entraîner une décision d'examen négative si elles sont commises plusieurs fois ou si plusieurs d'entre elles sont commises.

Catégorie III Erreurs minimes

Cette catégorie contient des erreurs qui peuvent entraîner une décision d'examen négative uniquement si elles s'accumulent. Il y a toutefois lieu d'en tenir compte dans l'évaluation globale.

Description de la qualification de la prestation

Très bien :

- Prestations au-dessus de la norme
- Travail pratiquement sans erreurs
- Les tolérances sont strictement respectées
- Respect des valeurs à atteindre
- Maintien d'une très bonne vue d'ensemble

Bien :

- Prestations normales avec des imprécisions minimes
- Quelques erreurs isolées
- Usage modéré des tolérances
- Ecarts minimes par rapport aux valeurs à atteindre
- Maintien de la vue d'ensemble

Suffisant :

- Prestation inconstante et faible
- Erreurs répétées
- Usage maximal des tolérances et effleurement de la limite de sécurité
- Ecarts répétés par rapport aux valeurs à atteindre
- Vue d'ensemble réduite

Insuffisant :

- Prestation clairement au-dessous de la norme

- Erreurs fréquentes ou graves
- Dépassement des tolérances et des limites de sécurité
- Nets écarts répétés par rapport aux valeurs à atteindre
- Vue d'ensemble insuffisante

Les examinateurs évaluent les capacités spécifiques spécialisées et de conduite des véhicules moteurs.

Les examens pratiques sont évalués à l'aide des critères énumérés aux annexes 3, 4 et 5.

A des fins d'évaluation, les annexes 6 à 8 contiennent une liste non exhaustive d'erreurs possibles.

Les erreurs possibles doivent être classées en erreurs graves, moyennement graves ou minimes selon le contexte de la situation d'examen.

L'interruption ou l'abandon de l'examen est régi par l'art. 27 OCVM.

Art. 13 Procès-verbaux

En complément au procès-verbal d'examen conformément à l'annexe 9, les examinateurs dressent un protocole détaillé du déroulement de l'examen, à présenter à l'OFT si nécessaire. Ce protocole constitue une base importante pour une évaluation claire, équitable et juste, et il assure la transparence nécessaire.

En cas de recours, les protocoles ont caractère de preuve (il faut présenter les documents originaux). Il y a lieu de consigner tous les facteurs d'évaluation durant l'examen.

Art. 14 Conservation des dossiers

Les examinateurs qui cessent leur activité doivent remettre, au cours des 3 mois que dure le délai de résiliation, les dossiers concernant les conducteurs de véhicules moteurs à l'examinateur ou à l'examinatrice désigné(e) par l'entreprise compétente.

L'examinateur ou l'examinatrice conserve les procès-verbaux visés à l'annexe 9 et les protocoles détaillés jusqu'à l'expiration de l'attestation. Les procès-verbaux/protocoles peuvent être conservés sous forme électronique.

En cas d'examen non réussi, il y a lieu de conserver les documents originaux jusqu'à l'achèvement d'une éventuelle procédure de recours.

Art. 15 Résultat

Les examinateurs communiquent le résultat de l'examen théorique au candidat ou à la candidate dans les trois jours ouvrables.

Le résultat de l'examen pratique est communiqué au candidat ou à la candidate immédiatement après l'examen.

Aussi bien l'examen théorique que l'examen pratique sont suivis d'un entretien individuel sur l'examen. Les raisons déterminantes de l'échec à un examen sont inscrites dans le procès-verbal d'examen. Le candidat ou la candidate recevra une copie du procès-verbal.

Si, lors d'un échec à un examen, on constate que les connaissances du candidat ou de la candidate sont suffisantes pour une catégorie inférieure, un nouveau procès-verbal d'examen peut être dressé pour cette catégorie.

Chapitre 3 : Recours

En cas d'échec à un examen, le candidat ou la candidate peut demander une motivation écrite aux examinateurs.

En cas d'échec à un examen, le candidat ou la candidate peut demander à l'OFT, dans les 10 jours qui suivent la communication du résultat, une décision ouvrant une voie de recours.

La demande doit contenir les conclusions et les motifs du recourant.

Chapitre 4 : Entrée en vigueur

La présente directive entre en vigueur le 1^{er} septembre 2017.

Art. 16 Abrogation d'autres directives et documents

La présente directive remplace la directive du 1^{er} janvier 2010 sur les examens de capacité et périodiques des conducteurs de véhicules moteurs des chemins de fer selon l'OCVM.

Annexe 1

Critères pour l'examen pratique

1.1 Critères minimaux

Abréviation :

V = vitesse

T = charge remorquée en tonnes sur voie normale / étroite

S = longueur des lignes

V : Dans tous les cas, la réussite de l'examen d'aptitude psychologique pour la catégorie correspondante est la condition préalable à la suppression de la restriction de vitesse. L'OFT peut, sur recommandation du service spécialisé Psychologie, accorder des dérogations.

T : Pour les catégories A40, A, B80 et B100, les restrictions de charge ci-après sont applicables sur les lignes en pente énumérées à l'annexe 2 OCVM :

Voie normale \leq 600 t

Voie étroite \leq 200 t

(pour la voie étroite, les ETF concernées édictent les prescriptions relatives aux critères pour le module M sous leur propre responsabilité.)

S : Longueur totale des lignes parcourues. Les courses d'aller et de retour sur le même tronçon ne peuvent être imputées qu'une seule fois.

Si le réseau ferroviaire selon les annexes 1 et 3 OCVM ne remplit pas le critère minimum exigé pour la longueur des lignes, il y a lieu d'inscrire le réseau ferroviaire entier. Si le réseau ferroviaire dépasse le critère minimum exigé pour la longueur de la ligne, on inscrit la partie du réseau parcourue si le critère minimum pour la longueur de la ligne n'est pas atteint.

En cas d'extension à de nouveaux réseaux ou à des parties de réseau ferroviaire, un examen pratique devra être passé si les critères minimaux pour la longueur de la ligne ne sont pas remplis.

Annexe 1

1.2 Critères par catégorie

Cat. A 40	V	Vmax 40 km/h
	T	-
	S	Réseau ferroviaire ou partie de réseau
Cat. Ai 40	V	Vmax 40 km/h
	T	-
	S	Réseau ferroviaire ou partie de réseau
Cat. A	V	Vmax 60 km/h
	T	Forte pente voie normale max. 600 t, voie étroite max. 200 t
	S	Réseau ferroviaire ou partie de réseau
Cat. Ai	V	Vmax 60 km/h
	T	-
	S	Réseau ferroviaire ou partie de réseau
Cat. B60	V	Vmax 60 km/h
	T	-
	S	Réseau ferroviaire ou partie de réseau de chemins de fer à conditions d'exploitation simples
Cat. Bi	V	Vmax 60 km/h
	T	-
	S	Réseau ferroviaire ou partie de réseau
Cat. B80	V	Vmax 80 km/h
	T	Max. 1200 t, forte pente voie normale max. 600 t / voie étroite max. 200 t
	S	Standard \geq 50 km Réseau ferroviaire ou partie de réseau <50 km : voir remarques générales sur « S »
Cat. B100	V	Standard: \geq 80 – 100 km/h Le train d'examen doit remplir les critères minimaux
	T	Forte pente voie normale max 600 t, voie étroite max 200 t
	S	Standard \geq 50 km Réseau ou partie de réseau ferroviaire <50 km : voir remarques générales sur « S »

Cat. B	V	Module V voie normale Standard $V_{min} \geq 100$ km/h / voie étroite $V_{min} \geq 80$ km/h
		Module M voie normale Standard $V_{min} \geq 80$ km/h
		Le train d'examen doit remplir les critères minimaux
	T	Module M voie normale Standard : ≥ 600 T
		Le train d'examen doit remplir les critères minimaux
	S	Standard ≥ 100 km
		Réseau ou partie de réseau ferroviaire < 100 km : voir remarques générales sur « S »

Annexe 2

Extensions conformément aux art. 7 et 26 OCVM

2.1 Extensions

Désignation	Définition
AV Frontalière	Prescriptions étrangères. Modules d'extension pour tronçons soumis à des prescriptions étrangères en zone frontalière.
ETCS	Cette inscription dans le procès-verbal d'examen donne le droit d'effectuer des mouvements de manœuvre et des courses de train sur les tronçons suisses équipés de l'ETCS Level 2, dans le cadre de la catégorie correspondante.
ETCS sans SH	Module d'extension pour conducteurs de véhicules moteurs afin de circuler sur les lignes à voie normale équipées de l'ETCS Level 2 sans mouvements de manœuvre.
G	Module pour conducteurs de véhicules moteurs aux commandes de trains de marchandises.
P	Module pour conducteurs de véhicules moteurs aux commandes de trains de voyageurs.
ZV	Module pour conducteurs de véhicules moteurs en vue de la préparation des trains.
PE	Module pour examinateurs. Incription possible uniquement par l'OFT. Procédure selon la directive sur les examinateurs.

Explication des signes :

 examen écrit

 examen oral

 examen pratique

 simulateur de conduite comme alternative à l'examen pratique (ne remplace pas les connaissances des lignes et des gares selon les PCT)

Catégorie	Désignation	Type	Examens
A 40	ZV	Extension	
	ETCS	Extension	
	AV Frontière	Extension	
	PE	Module	OFT
Ai 40	ZV	Extension	
	ETCS	Extension	
	AV Frontière	Extension	
	PE	Module	OFT
A	ZV	Standard	
	ETCS	Extension	
	AV Frontière	Extension	
	PE	Module	OFT
Ai	ZV	Standard	
	ETCS	Extension	
	AV Frontière	Extension	
	PE	Module	OFT
B60	ZV	Standard	
	PE	Module	OFT
Bi	ZV	Standard	
	ETCS	Extension	
	AV Frontière	Extension	
	PE	Module	OFT
B80 B100 B	ZV	Standard	
	G	Standard	
	ETCS	Extension	
	AV Frontière	Extension	
	P	Standard	
	PE	Module	OFT

Annexe 3

Critères d'évaluation pour l'examen pratique en vue de la conduite directe de mouvements de manœuvre et de trains

3.1 Contrôles au début du service

- Ponctualité
- Toutes les informations relatives au service sont connues et à jour.
- Les documents sont actuels et complets conformément aux prescriptions de l'ETF.
- Equipement complet et conforme aux prescriptions de l'ETF.

3.2 Préparation, prise en charge, contrôle et remisage du véhicule

- Contrôle et mise en marche du véhicule conformément aux prescriptions de l'ETF
- Essai de frein
- Saisie des données
- Contrôle du dispositif de contrôle de la marche des trains
- Documents requis bien visibles dans la cabine de conduite
- Contrôle du véhicule et mise hors service conformément aux prescriptions de l'ETF

3.3 Contrôles avant et pendant la marche du train

- Processus de départ
- Observation du dispositif de contrôle de la marche des trains selon le système
- Contrôle du parcours et de l'itinéraire / observation
- Comportement en cas de dérangement
- Conduite du train
- Essai d'efficacité du frein
- Concentration, attention, réaction en général à la dynamique de roulement et perception
- Respect des documents de marche
- Conduite du train prévoyante et sûre, adaptée aux conditions
- Respect de la Vmax et des seuils de vitesse
- Connaissances de la ligne, des gares et des installations
- Contrôles du train
- Exécution d'ordres de service
- Annonce des signaux et exécution correcte

- Préparation au freinage / commande des freins
- Commande des moyens de communication / respect des processus de communication
- Arrêts
- Priorisation et résistance au stress

3.4 Généralités / comportement

- Autonomie / assertivité / fiabilité
- Comportement face aux supérieurs, aux collègues et aux clients
- Relève du service
- Sécurité au travail
- Constat et annonce de dégâts aux véhicules et aux installations

Annexe 4

Critères d'évaluation pour l'examen pratique des conducteurs de tramways

4.1 Contrôles au début du service

- Ponctualité / annonce de début du service
- Toutes les informations relatives au service sont connues et à jour.
- Les documents sont actuels et complets conformément aux prescriptions de l'ETF.
- Equipement complet et conforme aux prescriptions de l'ETF.

4.2 Préparation, prise en charge, contrôle et remisage du véhicule

- Contrôle et mise en marche du véhicule conformément aux prescriptions de l'ETF
- Essai de frein
- Saisie des données
- Contrôle du dispositif de sécurité
- Documents requis bien visibles dans la cabine de conduite
- Sécurisation du véhicule conformément aux prescriptions de l'ETF

4.3 Contrôles avant et pendant la marche du train

- Processus de départ, observation des signaux
- Commande des aiguilles
- Renonciation à la priorité en cas de danger
- Comportement par rapport aux autres usagers de la circulation
- Contrôle du parcours et de l'itinéraire / observation, essai d'efficacité du frein
- Concentration, attention, réaction en général, conduite prévoyante
- Dynamique de roulement, conduite économique
- Respect de l'horaire
- Conduite adaptée aux conditions
- Respect des prescriptions en matière de vitesse
- Connaissances de la ligne et des déviations
- Exécution d'ordres de service
- Annonce et respect des signaux
- Commande des freins
- Signaux acoustique (cloche)

- Utilisation des feux indicateurs de direction
- Arrêt et processus de freinage
- Observation des instruments visuels et des lampes
- Commande des moyens de communication / respect des processus de communication
- Comportement en cas d'écart par rapport à l'horaire

4.4 Généralités / comportement

- Autonomie / assertivité / fiabilité
- Comportement face aux supérieurs, aux collègues et aux clients
- Relève du service
- Sécurité au travail
- Priorisation et résistance au stress
- Constat et annonce de dégâts aux véhicules et aux installations

Annexe 5

Critères d'évaluation et d'appréciation pour l'examen pratique en vue de la conduite indirecte de mouvements de manœuvre et de trains

5.1 Début du service

- Ponctualité
- Toutes les informations relatives au service sont connues et à jour.
- L'équipement est complet conformément aux prescriptions de l'ETF
- Contrôle du fonctionnement des moyens de communication

5.2 Service

- Contrôles radio
- Utilisation des moyens de communication / respect des processus de communication
- Manœuvres efficaces et sûres des véhicules en vue de la formation du train

5.3 Généralités / comportement

- Autonomie / assertivité / fiabilité
- Comportement face aux supérieurs, aux collègues et aux clients
- Relève du service
- Sécurité au travail
- Constat et annonce de dégâts aux véhicules et aux installations
- Respect du règlement de service
- Conformité aux règles / sensibilité aux risques

Annexe 6

Erreurs possibles aux examens en vue de la conduite directe de mouvements de manœuvre et de trains

Il y a lieu d'appliquer l'art. 12, let. b, de la présente directive.

6.1 Catégorie I Erreurs graves

6.1.1 Discipline de conduite

- Pendant la course, noter par écrit les messages à consigner
- Documents importants pour la sécurité manquants
- Essai du frein non effectué
- Non respect de signaux principaux indiquant « arrêt », y c. signaux de manœuvre
- Non respect de signaux indiquant « arrêt » ou circulation sans autorisation / approbation
- Interprétation erronée d'un signal au sens d'une mise en danger
- Talonnage d'aiguilles au sens d'une mise en danger
- Pas d'essai d'efficacité du frein
- Circulation sans surveillance des liaisons
- Dépassement des vitesses (voie normale et étroite)
- > 5 km/h jusqu'à et y c. une vitesse théorique de 40 km/h
- > 10 km/h lorsque la vitesse théorique est supérieure à 40 km/h
- Des valeurs plus faibles sont applicables aux domaines des tramways et des chemins de fer à crémaillère
- Conduite erronée déterminante pour la sécurité en cas de perturbation de l'exploitation
- Circulation avec le pantographe levé dans un secteur mis à la terre

6.1.2 Conduite du train

- Commande de frein erronée
- Commande de frein erronée au sens d'une mise en danger

6.1.3 Connaissances des véhicules et commande des systèmes

- Actions qui mettent en danger des personnes, les installations ou les véhicules
- Connaissances insuffisantes du véhicule et commandes des systèmes pouvant entraîner des situations dangereuses

- Véhicules non sécurisés contre la dérive

6.2 Catégorie II Erreurs moyennement graves

6.2.1 Discipline de conduite

- Documents manquants ou non tenus à jour
- Libération du dispositif de contrôle de la marche des trains alors que le signal indique « arrêt »
- Talonnage d'aiguilles
- Passage (par erreur) sans s'arrêter
- Oubli de déclencher la ligne de train
- Essai d'efficacité du frein effectué de manière incorrecte
- Interprétation erronée des signaux sans mise en danger
- Contrôle du train
- Dépassement de vitesse (voie normale et étroite)
- > 5 km/h pour une vitesse théorique de plus de 40 km/h
- Des valeurs plus faibles sont applicables aux domaines des tramways et des chemins de fer à crémaillère
- Non respect d'un signal « sifflez »
- Omission répétée d'annonce des signaux
- Commande des portes non conforme aux prescriptions de l'ETF

6.2.2 Conduite du train

- A plusieurs reprises, conduite du train non optimale, inadaptée aux conditions du parcours
- A plusieurs reprises, conduite dynamique non optimale du train, inadaptée aux conditions du parcours
- Connaissances lacunaires des gares et des lignes
- Arrêt à un autre endroit que prescrit, au sens d'une mise en danger

6.2.3 Connaissances des véhicules et commande des systèmes

- Omission du contrôle prescrit du véhicule

6.3 Catégorie III Erreurs minimes

6.3.1 Discipline de conduite

- Arrêt au lieu de passage
- Touche « manœuvrer » non actionnée ou omission de la désactiver

- Départ lors de signal ouvert sans libération du dispositif de contrôle de la marche des trains
- A quelques reprises, omission d'annonce de signaux
- Départ sans saisir de données pour le dispositif de contrôle de la marche des trains
- Dépassements de vitesse jusqu'à 5 km/h (voie normale et voie étroite)
- Des valeurs plus faibles sont applicables aux domaines des tramways et des chemins de fer à crémaillère
- Comportement de communication lacunaire
- Ligne de train non enclenchée

6.3.2 Conduite du train

- Arrêt à un autre endroit que prescrit,
- Non respect des temps prévus par l'horaire

6.3.3 Connaissances des véhicules et commande des systèmes

- Contrôle lacunaire des véhicules

Annexe 7

Erreurs possibles aux examens de conducteurs de tramways

L'art. 12, let. b, de la présente directive est applicable.

7.1 Catégorie I Erreurs graves

7.1.1 Discipline de conduite

- Inobservation des signaux lumineux et des signaux des personnes régulant la circulation
- Inobservation des signaux indicateurs d'arrêt, y compris des signaux de manœuvre
- Inobservation d'un signal indicateur d'arrêt
- Interprétation erronée d'un signal
- Transgression d'une priorité avec mise en danger
- Transgression des règles de la circulation routière avec mise en danger
- Non respect de l'interdiction de croisement dans la zone de danger des aiguilles
- Talonnage d'une aiguille verrouillée
- Inobservation des signaux de branchement
- Mise en danger d'autres usagers de la circulation
- Dépassements > 5 km/h de la vitesse maximale admise conformément aux prescriptions de l'ETF

7.1.2 Conduite du tram

- Commande de véhicule compromettant la sécurité

7.1.3 Connaissances des véhicules et commande des systèmes

- Connaissances insuffisantes des véhicules pouvant conduire à des situations incertaines et dangereuses, notamment en cas de défaillance des véhicules
- Laisser des véhicules non sécurisés
- Ne pas effectuer de contrôle de fonctionnement des freins lors de la prise en charge du véhicule

7.2 Catégorie II Erreurs moyennement graves

7.2.1 Discipline de conduite

- Contrôle insuffisant du fonctionnement des freins lors de la prise en charge du véhicule
- Observation lacunaire du parcours
- Passage erroné à des arrêts
- Course erronée
- Dépassements jusqu'à 5 km/h de la vitesse maximale admise conformément aux prescriptions de l'ETF
- Vitesse inadaptée aux conditions
- Attention insuffisante dans la zone d'arrêts ou de chantiers
- Autonomie lacunaire
- Inobservation de signaux avertisseurs

7.2.2 Conduite du tram

- Conduite anticipative lacunaire
- Connaissances lacunaires des lignes
- Verrouillage / déverrouillage hâtif des portes
- Arrêt à un autre endroit que prescrit par les prescriptions de l'ETF
- Utilisation insuffisante du signal acoustique (cloche)
- Léger recul lors du démarrage en côte
- Non-respect de la distance entre les véhicules

7.2.3 Contrôle du véhicule

- Contrôle du véhicule non exécuté

7.3 Catégorie III Erreurs minimes

7.3.1 Discipline de conduite

- Documents manquants ou non tenus à jour conformément aux prescriptions de l'ETF
- Discipline radio lacunaire
- Equipement personnel prescrit par l'ETF incomplet
- Annonces incomplètes / lacunaires lors de déviations ou de perturbations

7.3.2 Conduite du tram

- Conduite inadaptée aux conditions actuelles des lignes
- Courant de traction non débranché lors d'interruptions
- Respect insuffisant de l'horaire
- Commande erronée du signal indicateur de direction
- Vue d'ensemble lacunaire
- Commande erronée des aiguilles

7.3.3 Connaissances des véhicules et commande des systèmes

- Contrôle incorrect du véhicule

Annexe 8

Erreurs possibles aux examens en vue de la conduite indirecte de mouvements de manœuvre et de trains

L'art. 12, let. b, de la présente directive est applicable.

8.1 Catégorie I Erreurs graves

8.1.1 Discipline de conduite

- Essai de frein mal exécuté ou mauvais essai de frein, au sens d'une mise en danger
- Omission du retrait des sabots d'arrêt / du desserrage du frein d'immobilisation
- Inobservation de signaux
- Ordre d'avancer alors que le signal indique « arrêt »
- Franchissement d'un signal indiquant « arrêt »
- Exécution erronée d'un signal avec mise en danger
- Course effectuée sans autorisation valable
- Talonnage d'aiguilles au sens d'une mise en danger
- Indications de distances erronées ou absence d'indications
- Mises en danger lors de la marche du train et de manœuvres
- Absence de réaction à une vitesse du conducteur de locomotive perceptible comme étant trop élevée
- Passage erroné au lieu d'un arrêt, avec mise en danger

8.1.2 Actions mettant en danger des personnes, des installations ou des véhicules

- Connaissances insuffisantes des véhicules pouvant conduire à des situations dangereuses
- Non-respect de consignes sur la ligne de train
- Entrée ou sortie de dépôts, de remises, d'installations d'entretien et de halles de transbordement sans effectuer d'arrêt de sécurité
- Laisser des véhicules non sécurisés ou sécurisés de manière insuffisante
- Donner des ordres de conduite sans que la condition soit remplie pour un mouvement de manœuvre accompagné

8.2 Catégorie II Erreurs moyennement graves

8.2.1 Discipline de conduite

- Documents manquants ou non tenus à jour
- Communication lacunaire avec le conducteur de locomotive concernant des indications importantes pour la sécurité
- Contrôle lacunaire de la fonctionnalité de communication mobile / communication lacunaire
- Omission répétée d'annoncer des signaux
- Pas de vérification de la fonctionnalité du frein à main
- Choix erroné de la position lors d'un mouvement refoulé
- Exécution erronée de l'ordre tout en demeurant dans un rayon d'action tolérable

8.2.2 Actions mettant en danger des personnes, des installations ou des véhicules

- Respect lacunaire des prescriptions concernant les sabots d'arrêt
- Equipement personnel de sécurité prescrit par l'ETF incomplet
- Respect lacunaire des prescriptions de sécurité au travail édictées par l'ETF

8.3 Catégorie III Erreurs minimes

8.3.1 Discipline de conduite

- Omissions isolées de signaux
- Omission de l'enclenchement de la surveillance des liaisons
- Demande de la mauvaise voie
- Méthodologie de manœuvre lacunaire

8.3.2 Actions mettant en danger des personnes, des installations ou des véhicules

- Processus d'attelage lacunaire par rapport aux prescriptions de l'ETF
- Information lacunaire sur le déroulement des manœuvres (compréhension en général, relève du service)
- Absence de l'aide-mémoire sur les marchandises dangereuses

Annexe 9

9.1 Procès-verbal d'examen

- Voir dans la base de données Phoenix.