

PERMIS TRANSPORTS FERROVIAIRES (Trains)

Pour prendre les commandes d'un train en France il faut une licence européenne. Les textes ont beaucoup évolué, nous allons parler ici de la nouvelle génération de "permis" européen.



La licence de conducteur de train est assortie d'une attestation complémentaire. Tout conducteur de train doit posséder l'aptitude et les qualifications nécessaires pour assurer la conduite de trains et être titulaire des documents précités. Voici comment cela s'articule :

- **La licence** : elle identifie le conducteur, l'autorité qui délivre le certificat (l'[EPSF](#)) et la durée de validité. Cette licence appartient au conducteur et est délivrée, sur demande, à tout conducteur qui remplit les conditions minimales liées aux aptitudes médicale et psychologique, à la formation scolaire de base et aux compétences professionnelles générales (validé par le cursus de formation initial et les contrôle continu au cours de la carrière), l'[imprimerie nationale](#) est chargée de sa production;
- une **attestation complémentaire harmonisée** prouvant que le titulaire a reçu la formation complémentaire dans le cadre du système de gestion de la sécurité de l'entreprise ferroviaire. Cette attestation reflète les exigences particulières du service autorisé ([matériel roulant et infrastructures](#)) pour chaque conducteur, et est donc à validité restreinte. Celle-là c'est la SNCF qui la délivre, ou toute autre entreprise ferroviaire.

L'attestation complémentaire harmonisée autorise la conduite d'une ou plusieurs des catégories suivantes:

- catégorie A: locomotives de manœuvre et trains de travaux;
- catégorie B: transport de personnes et/ou de marchandises.

Un conducteur muni de la licence et de l'attestation complémentaire harmonisée, peut conduire les trains pour autant que l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure, responsables du transport concerné, **soient munis d'un certificat de sécurité**.



Voilà une licence Européenne (spécimen)

Ça c'est donc [la loi](#). Pour résumer je possède (enfin je vais posséder bientôt) une **licence européenne**, un conducteur de [VFLI](#), [Europorte](#) ou encore [ECR](#) aura la même que moi, obtenu dans les mêmes conditions (mais pas après une même formation. Chaque EF forme comme elle veut, des exigences minimum de la loi jusqu'à des formations plus poussées, garantes de plus de sécurité). J'ai par contre une attestation complémentaire, **propre à mon entreprise** (le format doit être le même) qui dit si je conduis des trains de catégorie A ou B (ou les deux), sur quelles lignes, et avec quel type de trains (séries de machines...).

Ces qualifications, nous les obtenons après formation par l'entreprise, il n'existe pas d'école privée pour apprendre à conduire un train et ensuite être recruté (ce qui se fait parfaitement dans l'aérien, ou le stagiaire supporte le coût de la formation (environ 100 000 euros, coût analogue entre les deux secteurs, il s'agit d'une moyenne) et les risques liés à un éventuel échec).



Pour conserver notre licence il faut pratiquer le métier (examen continu par un Cadre Transport Traction (le chef adoré:-))), car les habilitations sur les lignes et les engins périment (prendre deux ans de dispo pour aller au soleil, c'est synonyme de repartir à zéro quasiment) et passer des examens périodiques médicaux et psychologiques. Il s'agit là d'une épée de Damoclès, d'où un métier attrayant pour certains aspects, mais qui n'apporte pas autant de sécurité que d'autres, l'essentiel du salaire (comme dans l'aérien) repose sur des primes, qui n'existent plus en cas de réaffectation dans un autre service.

La licence complète (avec attestation) c'est quelque chose qui expire plus vite qu'elle ne s'acquiert !