Verein für die höhere Berufsbildung
der Lokomotivführerinnen und Lokomotivführer
Association pour la formation professionnelle supérieure
des mécaniciennes et mécaniciens de locomotive
Associazione per la formazione professionale superiore
dei macchinisti e macchiniste

Directive relative au règlement d'examen

Mécanicienne/mécanicien de locomotive avec brevet fédéral

Version 5 du 31 mai 2023

Sommaire

1	**Introduction**	**3**
1.1	But de cette directive	3
1.2	Profil de la profession	3
1.2.1	Domaine d'activité	3
1.2.2	Principales compétences opérationnelles	3
1.2.3	Exercice de la profession	4
1.2.4	Apport de la profession à la société, à l'économie, à la nature et à la culture	4
1.3	Organisation	4
2	**Procédure administrative**	**5**
3	**Examen**	**7**
3.1	Domaines de compétences opérationnelles	7
3.2	Forme de l'examen	8
3.3	1re épreuve: rapport de réflexion sur la pratique personnelle de la profession	9
3.4	2e épreuve: Entretien professionnel relatif au rapport de réflexion	10
3.5	Vue d'ensemble des épreuves de l'examen	12
3.6	Évaluation	12
4	**Approbation**	**12**
5	**Annexe 1: compétences par domaine de compétences opérationnelles**	**13**
5.1	Aperçu des compétences opérationnelles professionnelles des mécaniciennes/mécaniciens de locomotive	13
5.2	Domaine de compétences opérationnelles A: préparation du service	15
5.3	Domaine de compétences opérationnelles B: mise en service de trains	16
5.4	Domaine de compétences opérationnelles C: conduite de trains	19
5.5	Domaine de compétences opérationnelles D: passage en revue du service	21
5.6	Domaine de compétences opérationnelles E: identification de dérangements techniques sur le véhicule	22
5.7	Domaine de compétences opérationnelles F: identification de dérangements au niveau de l'infrastructure	24
5.8	Domaine de compétences opérationnelles G: maîtrise de situations extrêmes	27
5.9	Domaine de compétences opérationnelles H: spécialisation en transport de personnes	29
5.10	Domaine de compétences opérationnelles I: spécialisation en transport de marchandises	32
6	**Annexe 2: glossaire**	**35**

1 Introduction

Le brevet fédéral de mécanicienne et de mécanicien de locomotive est obtenu après avoir passé l'examen professionnel. Cet examen se fonde sur les compétences présentées dans l'annexe avec un accent particulier sur la réflexion relative aux compétences propres et au développement personnel des compétences. Ces compétences ont été transmises dans le cadre d'une procédure avec des professionnel-les et regroupées dans un profil de compétences. L'accent a ici été mis sur les situations quotidiennes qu'une mécanicienne ou un mécanicien de locomotive doit maîtriser dans l'exercice de sa profession.

1.1 But de cette directive

La présente directive permet aux candidat-es à l'examen de bénéficier d'un aperçu de l'examen professionnel fédéral. Elle repose sur le règlement d'examen concernant l'examen professionnel de mécanicien-ne de locomotive du 12.02.2018, y compris modifications du 13.07.2022.

Cette directive comprend :

- toutes les informations importantes sur la préparation et l'exécution de l'examen professionnel ;
- des informations sur les domaines opérationnels ;
- une description détaillée du contenu de l'examen professionnel ;
- un résumé des compétences par domaine opérationnel.

1.2 Profil de la profession

1.2.1 Domaine d'activité

Les mécaniciennes et mécaniciens de locomotive sont majoritairement actifs dans le transport de personnes et/ou de marchandises dans le cadre d'un service de ligne. Ils/elles exercent leur activité au sein d'une entreprise de transport ferroviaire (ETF) concessionnaire en Suisse et travaillent dans le domaine professionnel de la circulation et des transports. Selon leur champ d'activité (en particulier dans le trafic d'agglomération et le trafic touristique), les mécanicien-nes de locomotive assument un rôle d'interlocuteur/trice pour leur clientèle.

1.2.2 Principales compétences opérationnelles

Les mécanicien-nes de locomotive sont capables :

- de conduire des trains de manière sûre, ponctuelle et économique (en économisant de l'énergie et en préservant le matériel) dans le cadre d'un service de ligne en prenant en considération l'impact du tracé, de l'horaire et des intempéries ;
- de se préparer pour le service et de se procurer et/ou rédiger les documents éventuellement nécessaires à cette fin (dans le trafic marchandises, les informations relatives au type de marchandises pouvant causer des nuisances à l'environnement) ;
- de mettre en service, d'utiliser, de contrôler et de remiser les véhicules et les systèmes techniques ;
- de prendre des mesures de prévention des dérangements et, en cas de dérangement, d'analyser la situation, de décider des premières mesures, de les mettre en œuvre ainsi que d'entrer en contact avec les organes compétents ;
- de donner l'alerte dans des situations extrêmes et d'assurer une première coordination sur place ;
- de surveiller et de guider les apprenti-es dans le cadre de la préparation, du remplacement et de la conduite du train ;
- d'analyser régulièrement leurs propres expériences, compétences et attitudes afin d'améliorer leur propre savoir empirique grâce aux connaissances ainsi acquises.

1.2.3 Exercice de la profession

Dans leur quotidien professionnel, les mécanicien-nes de locomotive agissent de manière responsable et autonome, tout en respectant constamment les prescriptions souveraines de l'Office fédéral des transports (OFT), les prescriptions d'exploitation des entreprises ainsi que d'autres prescriptions.
Ils/elles identifient, évitent et réduisent les risques. Ce faisant, ils/elles veillent à leur protection personnelle et sont conscient-es de leur responsabilité.
Leur environnement de travail (activité majoritairement solitaire et indépendante) implique de faire preuve d'une grande capacité de réflexion et remise en question critique de leurs actions, en particulier durant et après une perturbation.
Les mécanicien-nes de locomotive travaillent selon un horaire irrégulier de service par équipe et se distinguent par leur très grande indépendance et fiabilité.

1.2.4 Apport de la profession à la société, à l'économie, à la nature et à la culture

Les mécanicien-nes de locomotive sont responsables de la conduite sûre, ponctuelle, économique et orientée sur la clientèle des trains. Dans ce cadre, ils/elles fournissent tous les jours, 24h sur 24, une contribution importante au transport public de personnes et/ou de marchandises en Suisse, et ainsi au bon fonctionnement de notre société et de notre économie.
La conduite des trains est également soumise à des considérations d'efficacité sur le plan énergétique et à des principes écologiques (entre autres : protection contre le bruit et protection de l'air).

1.3 Organisation

Toutes les tâches liées à l'octroi du certificat fédéral de capacité sont confiées à une commission d'examen. Celle-ci est composée de 9 à 14 membres, nommés par le comité de l'association responsable pour une période administrative de 4 ans. La liste détaillée des tâches de la commission d'examen peut être consultée au chiffre 2.2 du règlement d'examen.

La commission d'examen désigne une direction d'examen par lieu d'examen pour l'organisation de l'examen professionnel. Cette direction est chargée, sur place, de l'exécution organisationnelle, de l'accompagnement des expertes et experts ainsi que des réponses aux questions des candidates et candidats. Dans le cadre d'une séance de notes, elle informe la commission d'examen du déroulement de l'examen professionnel et soumet les propositions d'octroi du certificat fédéral de capacité.

Les expertes et experts d'examen sont chargés du déroulement et de l'évaluation des examens écrits et oraux. La liste des expert-es des examens oraux est envoyée aux candidates et candidats 6 semaines avant le début de l'examen professionnel. En cas de conflit d'intérêts avec un-e ou plusieurs expert-es (anciennes collaboratrices et anciens collaborateurs, supérieurs hiérarchiques, etc.), les candidat(es) peuvent soumettre à la commission d'examen une requête de récusation d'expert-es jusqu'à 20 jours avant le début de l'examen.

La commission d'examen désigne un secrétariat d'examen qui publie l'examen professionnel supérieur au moins 7 mois avant le début de celui-ci, confirme l'admission des candidates et candidats à s'y présenter et se charge de la rédaction ainsi que de l'envoi des certificats d'évaluation et de capacité fédéraux.

Les personnes intéressées trouveront et pourront consulter les dates et les formulaires sur le site Internet de l'organe responsable.

Pour toute autre question, les candidates et candidats peuvent s'adresser au secrétariat d'examen.

Contact sur le site Internet de l'organe responsable :

www.vhbl-afsm.ch

2 Procédure administrative

Les candidates et candidats doivent tenir compte des étapes suivantes pour s'inscrire en bonne et due forme à l'examen professionnel :

Étape 1 : annonce de l'examen professionnel
L'examen professionnel est annoncé au moins 7 mois avant le début de l'examen dans les trois langues officielles. L'annonce comporte des informations sur :

- les dates d'examen ;
- la taxe d'examen ;
- le service d'inscription ;
- le délai d'inscription ;
- le déroulement de l'examen.

Les délais et les formulaires sont disponibles sur le site Internet de l'organe responsable.

Étape 2 : contrôle des conditions d'admission
Les candidates et candidats vérifient qu'ils/elles remplissent les conditions d'admission présentées sous le chiffre 3 du règlement d'examen.

Il faut que l'examen de capacité se soit déroulé et ait été réussi selon les critères d'évaluation et d'appréciation pour l'examen pratique de conductrice et conducteur de locomotive, annexe 3 de la directive de l'Office fédéral des transports OFT « Examens de capacité et périodiques des conductrices et conducteurs de véhicules moteurs des chemins de fer selon OCVM ».

Les candidates et candidats doivent justifier de l'expérience pratique professionnelle exigée dans son intégralité en Suisse au moment de l'inscription. Les conditions d'admission selon le chiffre 3.31, lettres b et e, du règlement d'examen sont adaptées en conséquence en cas d'activité à temps partiel.

Le passage et la réussite de l'examen de capacité de l'Office fédéral des transports (OFT) sont une condition nécessaire pour pouvoir exercer la profession de mécanicienne ou mécanicien de locomotive en Suisse.

Il est fait la preuve des dispositions des chiffres 3.31 c) et 3.31 f) de l'admission en faisant parvenir une copie du certificat de l'OFT et de l'attestation de l'ETF qui emploie le/la candidat-e. La candidat-e ou le candidat qui ne disposerait plus d'un certificat et d'une attestation d'une ETF pour des raisons de santé, de manque de pratique de la conduite ou de changement de poste peut fournir la preuve de sa réussite d'un examen de capacité de l'OFT pendant un délai de 2 ans au moyen d'une confirmation de son employeur. Les conditions d'admission ne sont plus remplies une fois ce délai écoulé.

Si tous les justificatifs peuvent être présentés, l'inscription sera validée.

Étape 3 : inscription à l'examen professionnel
Les candidates et candidaes utilisent le formulaire approprié pour s'inscrire. Doivent être joints à l'inscription :

- un résumé de la formation et des activités professionnelles du/de la candidat-e ;
- des copies des diplômes et attestations de travail exigés pour l'admission, fournissant des informations au sujet du type et de la durée des activités durant les deux dernières années (au moins) ;
- la mention de la langue d'examen ;
- la copie d'une pièce d'identité officielle munie d'une photo ;

- la mention du numéro d'assurance sociale (n° AVS) ;
- l'indication de la oudes spécialisation(s) souhaitée(s) : transport de personnes et/ou de marchandises.

Étape 4 : décision concernant l'admission
Les candidates et candidats reçoivent la décision écrite concernant leur admission au moins 5 mois avant le début de l'examen professionnel. En cas de décision négative, l'envoi comportera une justification et une indication concernant les voies de recours.

Étape 5 : paiement de la taxe d'examen
Avec la décision d'admission à l'examen professionnel, les candidates et candidats reçoivent une demande de versement de la taxe d'examen avec un délai de paiement. L'admission se fait à condition que le versement de la taxe d'examen soit effectué dans les délais.

Étape 6 : réception du rapport de réflexion
La date précise est indiquée dans les instructions relatives à l'examen professionnel fédéral de mécanicienne et de mécanicien de locomotive.

Étape 7 : réception de la convocation
Les candidates et candidats reçoivent une convocation au moins 6 semaines avant le début de l'examen final. Celle-ci comporte :
- le programme d'examen, avec l'indication du lieu et de la date de l'examen final ainsi que des moyens auxiliaires dont les candidates et candidats sont autorisés ou invités à se munir ;
- la liste des expertes et des experts.

Étape 8 : si nécessaire, présentation d'une demande de récusation
En cas de conflit d'intérêts avec un-e ou plusieurs expert-es (anciennes collaboratrices ou anciens collaborateurs, supérieurs hiérarchiques, etc.), les candidates et candidats peuvent soumettre à la commission d'examen une requête de récusation d'expert-es jusqu'à 20 jours avant le début de l'examen. Cette demande doit être justifiée de manière suffisante et plausible.

3 Examen

3.1 Domaines de compétences opérationnelles

L'examen professionnel fédéral se fonde sur 9 domaines de compétences opérationnelles (DCO). Les DCO A à G contiennent les bases communes, le DCO H correspond à la spécialisation en transport de personnes et le DCO I à la spécialisation en transport de marchandises. Les candidates et candidats choisissent l'une des deux spécialisations ou les deux. Les compétences nécessaires à l'exercice de l'activité de mécanicien-ne de locomotive ont été résumées thématiquement dans ces domaines de compétences opérationnelles. L'examen couvre les domaines de compétences opérationnelles suivants :

Base commune

- DCO A: préparation du service
- DCO B: mise en service de trains
- DCO C: conduite de trains
- DCO D: passage en revue du service
- DCO E: identification de dérangements techniques sur le véhicule
- DCO F: identification de dérangements au niveau de l'infrastructure
- DCO G: maîtrise de situations extrêmes

Spécialisation transport de personnes

- DCO H: transport de personnes

Spécialisation transport de marchandises

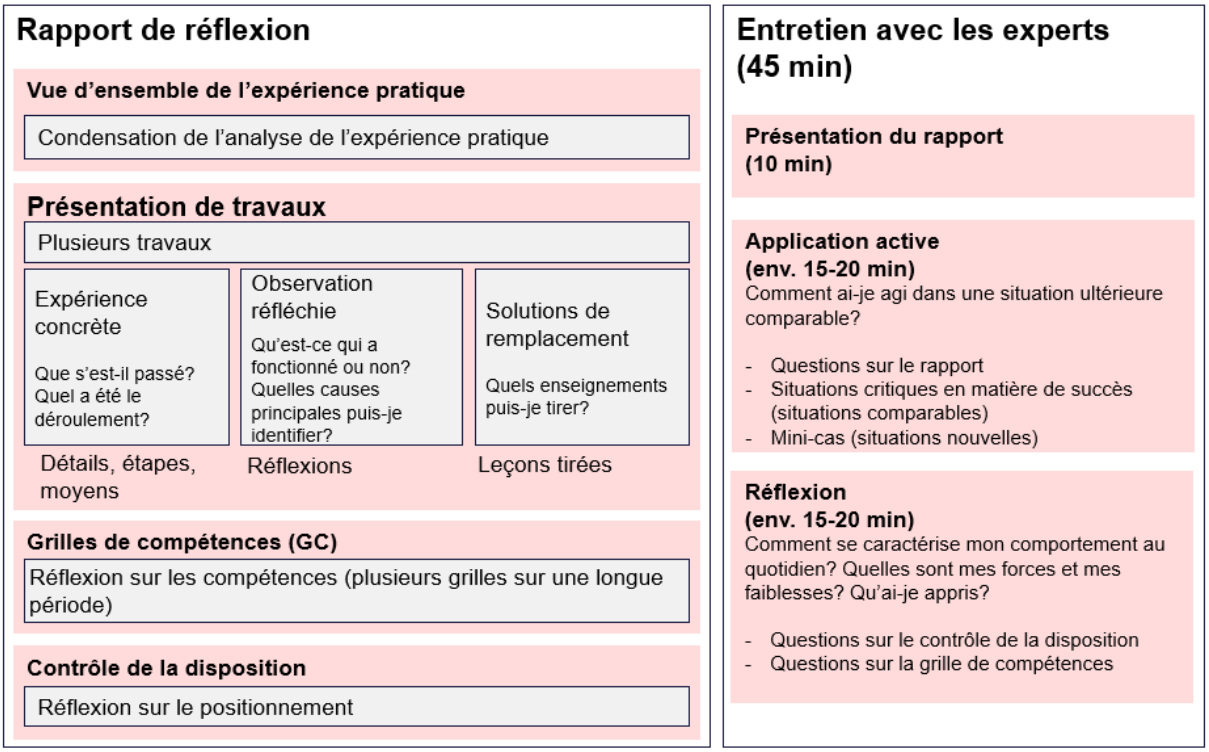
- DCO I: transport de marchandises

Les domaines de compétences opérationnelles sont décrits en détail dans l'annexe.

3.2 Forme de l'examen

L'examen présente une structure axée sur les compétences et s'oriente vers la pratique professionnelle des candidates et candidats. Il se fonde sur les compétences professionnelles dont il est fait preuve dans l'examen de capacité de l'OFT. Le savoir empirique et les compétences des domaines de compétences opérationnelles décrits ci-dessus sont vérifiés lors de l'examen.

L'examen est subdivisé en deux épreuves, décrites en détail ci-après.



3.3 1re épreuve : rapport de réflexion sur la pratique personnelle de la profession

La première épreuve de l'examen est composée d'un rapport de réflexion.

Épreuve 1 : rapport de réflexion	
Instructions/contenu	Les candidates et candidats rédigent un rapport de réflexion au sujet de leur savoir empirique et de leur expérience professionnelle pratique en tant que mécanicienne ou mécanicien de locomotive. Dans le rapport de réflexion, les candidates et candidats résument les connaissances relatives à leur savoir empirique qu'ils/elles ont analysé au moyen de l'aperçu global, des grilles d'évaluation des compétences et du contrôle de disposition. Dans la première annexe, ils/elles documentent leurs expériences/applications pratiques dans l'aperçu global, réfléchissent à la qualité de la mise en œuvre et fixent les connaissances ainsi acquises. L'aperçu global a pour objectif de structurer le savoir empirique. La deuxième annexe est composée de plusieurs grilles de compétences qui permettent aux candidates et candidats de réfléchir à leur capacité de transfert. Le cadre de référence est défini par des questions-clés et des critères de compétences concrétisants. Il est possible d'examiner les expériences pratiques personnelles et de procéder à une estimation des compétences. Les estimations peuvent être comparées entre elles. Dans la troisième annexe, le contrôle de disposition est utilisé pour déterminer la dimension de compétence « dispositions/attitude ». Les participantes et participants remplissent un questionnaire qui englobe différents aspects relatifs aux dispositions et à l'attitude de la mécanicienne et du mécanicien de locomotive. Une fois le questionnaire rempli, les personnes participantes reçoivent une évaluation représentant les dispositions/attitudes sur différentes échelles. Cette évaluation permet de mener une réflexion sur ses propres dispositions/valeurs. Le rapport de réflexion concerne tous les domaines de compétences opérationnelles du tronc commun et de la spécialisation choisie.
Focalisation	Capacité d'analyse, capacité de réflexion, compétences professionnelles
Méthode	Rapport de réflexion structuré
Volume/structure	Le rapport de réflexion est rédigé en suivant une structure prédéfinie. Il comporte au minimum huit et au maximum quatorze pages, plus les annexes correspondantes (aperçus globaux, grilles de compétences et contrôle de disposition). Les instructions relatives à l'examen professionnel fédéral de mécanicien-ne de locomotive et le guide concernant l'examen régissent la structure du rapport de réflexion et de ses annexes.
Durée	Rédigé à l'avance
Moyens auxiliaires	Tous les moyens auxiliaires sont autorisés.
Forme de l'examen	Écrit

Évaluation	L'évaluation se fonde sur les critères définis et est réalisée à l'aide de points. Les critères d'évaluation sont les suivants :
	Généralités
	Intelligibilité générale
	Exhaustivité et intégration des annexes
	Respect des conditions-cadres
	Chapitre 1 : mes principales tâches
	1a) Rôle et tâches
	Chapitre 2 : mes expériences
	2a) Activités
	2b) Connaissances acquises
	Chapitre 3 : moi, en tant que professionnel-le expérimenté-e
	3a) Ce que je suis : exemples pratiques
	3b) Ce que je suis : réflexion
	3c) Ce dont je suis capable : réflexion
	3d) Ce dont je suis capable : possibilités d'optimisation
	Chapitre 4 : en fin de compte…
	4a) Déclics et conclusions
	Aperçus globaux
	Documentation
	Réflexion et enseignements

3.4 2e épreuve : entretien professionnel relatif au rapport de réflexion

La deuxième épreuve de l'examen est composée d'un entretien avec des expert-es.

Épreuve 2 : entretien avec des expert-es	
Instructions/contenu	Les candidates et candidats participent à un entretien avec des expert-es au sujet du rapport de réflexion. Cet entretien se subdivise en trois parties. Pour commencer, les candidates et candidats présentent leur rapport de réflexion pendant 10 minutes environ. Le contenu du rapport fait ensuite l'objet d'une analyse approfondie pendant 15-20 minutes. Les candidates et candidats répondent à des questions au sujet du rapport et résolvent une situation critique (*critical incident*) et un mini-cas. La situation critique est déduite de l'aperçu global, mais est reportée dans des situations comparables. Le mini-cas se réfère à de nouvelles situations. Pour finir, les candidates et candidats font part de leurs dispositions pendant 15-20 minutes à l'aide d'exemples tirés de la pratique, de leurs forces et leurs faiblesses ainsi que de leur propre processus d'apprentissage. Le contenu de cette partie se rapporte en particulier aux grilles de compétences et au contrôle de disposition.

	L'entretien avec des expert-es se rapporte à tous les domaines de compétences opérationnelles.
Focalisation	Capacité d'argumentation et de réflexion, compétences professionnelles
Méthode	Entretien avec des expert-es avec les éléments suivants : • Présentation • Entretien avec des expert-es • Situations critiques • Mini-cas
Durée	45 minutes
Moyens auxiliaires	Tous les moyens auxiliaires sont autorisés pour la présentation du rapport de réflexion. Pour les autres parties de l'entretien professionnel, aucun moyen auxiliaire n'est autorisé, à l'exception de ceux destinés à gérer son temps (montres, réveils ou appareils comparables, ainsi que les applications de minuterie des téléphones portables).
Forme de l'examen	Oral
Évaluation	L'évaluation se fonde sur les critères définis et est réalisée à l'aide de points. Les critères d'évaluation sont les suivants : **Partie 1 : présentation du rapport de réflexion** 1a. Structure et technique de présentation 1b. Pertinence du contenu 1c. Intelligibilité du contenu **Partie 2 : application active** 2a. Questions sur le rapport de réflexion 2b. Questions sur le développement personnel 2c. Situations critiques – procédure 2d. Situations critiques – justification 2e. Mini-cas – identifier les questions/problèmes 2f. Mini-cas – définir des mesures/solutions de remplacement **Partie 3 : réflexion** 3a. Points forts/points faibles 3b. Dispositions/attitudes 3c. Mesures/stratégies 3d. Réflexion sur le processus d'apprentissage en général

3.5 Vue d'ensemble des épreuves de l'examen

Le tableau suivant offre une vue d'ensemble des épreuves de l'examen et des durées y relatives :

Épreuve		Forme d'examen	Durée
1	Rapport de réflexion sur la pratique personnelle de la profession	Écrit	Rédigé à l'avance
2	Entretien professionnel relatif au rapport de réflexion	Oral	45 minutes
		Total	**45 minutes**

3.6 Évaluation

L'examen comprend deux parties qui sont évaluées au moyen des appréciations « réussi » et « non réussi ». Pour passer l'examen avec succès, il faut « réussir » les deux parties de l'examen.

Les deux parties de l'examen sont évaluées sur la base de critères et notées à l'aide de points. En règle générale, une échelle à quatre niveaux est utilisée pour chaque critère d'évaluation. Une autre pondération des différents critères d'évaluation est autorisée.

4 Approbation

La présente directive est approuvée.

Berne, le 31 mai 2023

Commission d'examen de l'examen professionnel fédéral de mécanicienne et de mécanicien de locomotive

Felix Traber
Président

Daniel à Porta
Vice-président

5 Annexe 1 : compétences par domaine de compétences opérationnelles

5.1 Aperçu des compétences opérationnelles professionnelles des mécanicien-nes de locomotive

	Domaines de compétences opérationnelles	Compétences opérationnelles professionnelles					
		1	2	3	4	5	6
A	Préparation du service	A1. Préparer le service	A2. Traiter les perturbations lors de la préparation du service	A3. Se déplacer sur les voies			
B	Mise en service de trains	B1. Procéder à la première mise en service, à l'examen du train et à des rondes de contrôle	B2. Procéder à la préparation du train et à sa mise en service	B3. Effectuer des manœuvres avec les véhicules	B4. Traiter les perturbations lors de la mise en service		
C	Conduite de trains	C1. Reprendre un train	C2. Conduire un train entre deux arrêts planifiés	C3. Remettre un train	C4. Remiser un train / véhicule moteur	C5. Planifier les pauses	C6. Réagir à une sensation de malaise lors de la conduite du train
D	Passage en revue du service	D1. Passer le service en revue	D2. Mener une réflexion sur des situations professionnelles concrètes et, le cas échéant, en déduire des mesures				
E	Identification de dérangements techniques sur le véhicule	E1. Assurer le train afin qu'il ne se mette pas en mouvement de manière inopinée	E2. Résoudre les problèmes techniques sur son propre train	E3. Traiter les perturbations des équipements de sécurité de son propre train	E4. Prendre des mesures immédiates en cas de fuites d'air d'origine inconnue	E5. Prendre des mesures immédiates en cas de panne du tachymètre	E6. Prendre des mesures immédiates en cas d'alarme ICT

F	**Identification de dérangements au niveau de l'infrastructure**		F1. Réagir à une panne de courant dans une gare (caténaire non endommagée)	F2. Réagir à une panne de courant en route (caténaire non endommagée)	F3. Réagir à une panne de courant avec une caténaire défectueuse	F4. Réagir à une perturbation au niveau du signal avancé	F5. Réagir à une perturbation d'un signal lors d'un trajet en train (signal principal / signal nain n'indiquant pas d'avancer)	F6. Réagir à une perturbation d'un signal (signal principal passant trop rapidement sur « arrêt »)
F			F7. Réagir à un arrêt d'urgence de chantier	F8. Mettre en place une déviation	F9. Identifier une ligne défectueuse	F10. Effectuer des mouvements de manœuvre sur une pleine voie	F11. Identifier une perturbation au niveau de l'infrastructure (générale)	F12. Identifier une perturbation sur des barrières
F			F13. Estimer l'étendue des perturbations sur un train arrivant en sens inverse (remarqué par nous)	F14. Réagir en cas d'annonces de perturbations par le train arrivant en sens inverse (annonce du train arrivant en sens inverse)				
G	**Maîtrise de situations extrêmes**		G1. Prendre des mesures immédiates en cas d'accident de personne	G2. Prendre des mesures immédiates en cas d'incendie dans sa propre composition	G3. Recevoir un message de détresse	G4. Identifier des obstacles inattendus sur les pleines voies		
H	**Spécialisation en transport de personnes**		H1. Entrer en service	H2. Fournir aux voyageuses et voyageurs des informations au sujet de l'offre de transport	H3. Aider les voyageuses et voyageurs à monter dans le train	H4. Assurer la transmission d'informations aux clientes et clients lors de situations extraordinaires	H5. Résoudre les problèmes au niveau des portes	H6. Effectuer un freinage d'urgence
H			H7. Exécuter un changement de direction anticipé	H8. Gérer la violence, les agressions et le vandalisme dans le train	H9. Gérer les situations extrêmes avec des clients	H10. Lignes alpines: conduire un train dans des conditions hivernales	H11. Lignes alpines: rouler dans de fortes pentes ascendantes/descendantes	H12. Crémaillères : assurer le train afin qu'il ne se mette pas en mouvement de manière inopinée
I	**Spécialisation en transport de marchandises**		I1. Identifier les fuites ou les incendies de marchandises dangereuses	I2. Procéder à la préparation des trains de la chaussée roulante	I3. Conduire un train dans une forte pente descendante	I4. Conduire un train dans une forte pente ascendante	I5. Conduire des trains SIM	I6. Conduire des trains de la chaussée roulante en hiver
I			I7. Effectuer un freinage d'urgence					

5.2 Domaine de compétences opérationnelles A : préparation du service

Description du contenu du domaine opérationnel
Les mécaniciennes et mécaniciens de locomotive se préparent minutieusement avant leur entrée en service. Ils/elles se familiarisent avec le plan de service et s'assurent que leurs outils de travail personnels fonctionnent parfaitement et qu'ils/elles disposent de tous les moyens auxiliaires et équipements prescrits. Si des perturbations ou des erreurs apparaissent durant la préparation de leur service, les mécaniciennes et mécaniciens de locomotive prennent des mesures efficaces telles que, par exemple, des mesures immédiates de première intervention, d'acquisition d'appareils de remplacement ou autre. Sur leur lieu de travail, les mécaniciennes et mécaniciens de locomotive se déplacent régulièrement seul-es sur les voies pour raisons de service. Dans ce cadre, ils/elles veillent à tout moment à leur propre sécurité ainsi qu'à la sécurité de tierces personnes, utilisent des chemins latéraux sécurisés et des espaces de sécurité et vérifient ainsi l'absence d'anomalies ou de dégâts.

Compétences détaillées à prouver / critères de performance
Les mécaniciennes et mécaniciens de locomotive avec brevet fédéral sont en mesure :

- d'organiser leur temps libre de manière à prendre leur service en étant reposé-e ;
- de préparer en temps utile leur futur service en prenant en considération les critères pertinents ;
- de vérifier l'absence de perturbations/d'erreurs sur leurs outils de travail dans le cadre de la préparation au service et, en cas de perturbation/d'erreur, de prendre une mesure immédiate ainsi que de trouver une éventuelle solution de remplacement en temps utile ;
- de se déplacer sur les voies en respectant strictement les règles de sécurité prescrites et en prenant en considération les espaces de sécurité.

Les mécaniciennes et mécaniciens de locomotive avec brevet fédéral disposent :

- d'une solide connaissance des prescriptions pertinentes (p. ex. PCT, PE-T, DE-I, LDT, CCT, BAR, etc.) ;
- d'une solide connaissance des prescriptions, procédures, interlocutrices et interlocuteurs internes à l'entreprise ;
- d'une bonne connaissance des gares et des lignes, mais aussi de la capacité à interpréter correctement des plans de service ;
- de solides connaissances en matière de manipulation des outils de travail.

Les mécaniciennes et mécaniciens de locomotive avec brevet fédéral sont :

- motivé-es à contrôler l'actualité, l'exhaustivité et le bon fonctionnement de leurs outils de travail personnels et, éventuellement, à trouver une solution de remplacement en temps utile ;
- conscient-es qu'ils/elles doivent faire correspondre leur comportement durant leur temps libre à leur service à venir et planifier leurs activités de loisirs au préalable en conséquence ;
- conscient-es des effets possibles des médicaments et de la fatigue sur leurs performances ;
- conscient-es de la responsabilité de refuser un service ou un engagement lorsque les conditions requises ne sont pas réunies ou de demander des adaptations ;
- conscient-es des dangers aux abords des voies (en particulier en hiver) ;
- prêt-es à respecter les chemins latéraux prescrits afin de garantir leur propre sécurité ;
- en mesure d'identifier des dangers/irrégularités dans la zone des voies et de prendre des mesures en conséquence.

5.3 Domaine de compétences opérationnelles B : mise en service de trains

Description du contenu du domaine opérationnel
Lors d'une première mise en service, les mécaniciennes et mécaniciens de locomotive effectuent une ronde de contrôle à l'intérieur et à l'extérieur, selon le cas avec l'assistance du personnel de train ou de manœuvre. Ils/elles vérifient que le véhicule moteur, respectivement le train, ainsi que les points de couplage ne présentent pas de défaut ou de problème. Une fois la ronde de contrôle terminée, ils/elles mettent en service le véhicule moteur, entrent les données nécessaires et vérifient les équipements de sécurité du véhicule. Pour terminer, ils/elles procèdent à un test des freins. Ils/elles remédient aux perturbations et aux autres erreurs constatées durant la mise en service de manière autonome ou avec une assistance. S'il n'est pas possible de poursuivre le trajet, ils/elles demandent un véhicule de remplacement et, s'il s'agit d'un transport de personnes, ils/elles informent le personnel du train et la clientèle.
Les mécaniciennes et mécaniciens de locomotive réalisent en tout temps des courses de manœuvre directes ou indirectes conformément aux prescriptions. Ils/elles assurent la communication avec le personnel de manœuvre et communiquent en respectant les prescriptions. Ils/elles prennent en compte les conditions météorologiques et l'environnement (p ex. personnes aux abords des voies) et adaptent leur vitesse de conduite aux prescriptions déterminantes ainsi qu'aux conditions locales afin de pouvoir s'arrêter en toute sécurité.

Compétences détaillées à prouver / critères de performance
Les mécaniciennes et mécaniciens de locomotive avec brevet fédéral sont en mesure :

- d'identifier des pannes, des erreurs, des dégâts ou des souillures aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur durant leur ronde de contrôle du train ;
- de démarrer correctement le véhicule et les systèmes de la cabine de conduite, de vérifier le bon fonctionnement des équipements de sécurité et des appareils d'enregistrement ainsi que d'entrer les données nécessaires dans les systèmes ;
- de procéder à un test des freins (seul-es ou avec le personnel de train ou de manœuvre) et/ou d'effectuer un nouveau calcul de freinage ;
- d'équiper le train pour un remorquage à l'aide de listes de contrôle ainsi qu'avec différentes locomotives ;
- de réaliser des courses de manœuvres directes ou indirectes conformément aux prescriptions ;
- d'identifier les erreurs/pannes lors de la mise en service, de vérifier leur plausibilité et de lancer la procédure prévue à cet effet.

Les les mécaniciennes et mécaniciens de locomotive avec brevet fédéral disposent :

- d'une solide connaissance des prescriptions pertinentes (p. ex. PCT, PE-T, DE-I, LDT, CCT, BAR, etc.) ;
- d'une solide connaissance des prescriptions, procédures, interlocutrices et interlocuteurs internes à l'entreprise ;
- de très bonnes connaissances techniques des types de trains (construction, composants et fonction des véhicules moteurs et des wagons) et des interactions des systèmes ;
- d'une bonne connaissance des procédures de mise en service en cas de perturbation et savent qui ils/elles doivent informer, comment et où ;
- d'une très bonne connaissance des systèmes (d'enregistrement), des appareils et des équipements de sécurité du véhicule utilisé ;
- d'une très bonne connaissance des règles de communication dans le trafic radio ;
- d'une bonne connaissance des systèmes de freins ainsi que de leur utilisation et leur action ;
- d'une bonne connaissance des gares et des lignes ainsi que des dispositions et exceptions locales des différentes gares ;
- de solides connaissances en matière de manipulation des outils de travail.

Les les mécaniciennes et mécaniciens de locomotive avec brevet fédéral sont :

- conscient-es de leur responsabilité dans le cadre de la mise en service du véhicule et du contrôle des systèmes ;
- en mesure de vérifier que les équipements de la locomotive sont bien complets et fonctionnent correctement, et le cas échéant, de trouver une solution de remplacement ou de demander que du matériel de remplacement soit fourni ;
- prêt-es, dans les petites ETF, à remédier si possible seul-es aux perturbations ou à demander des informations sur la manière de procéder par téléphone à un organe défini pour le cas correspondant ;
- prêt-es à demander un véhicule de remplacement en cas de défaut rencontré lors du contrôle, non réparable et important en matière de sécurité ;
- en mesure d'estimer correctement les irrégularités ou les perturbations rencontrées durant la mise en service ainsi que la situation et les conséquences possibles pour prendre les mesures appropriées en temps utile ;
- en mesure de garantir la sécurité à tout moment durant les manœuvres (p. ex. communication fonctionnelle, bonne visibilité, etc.) et, si nécessaire, de s'arrêter immédiatement ;
- en mesure d'estimer correctement les réactions d'un train ou d'une locomotive en prenant en compte l'impact des intempéries et des conditions topographiques lors des manœuvres et d'adapter leurs actions en conséquence.

5.4 Domaine de compétences opérationnelles C : conduite de trains

Description du contenu du domaine opérationnel
Les mécaniciennes et mécaniciens de locomotive reprennent des trains de marchandises ainsi que des trains de voyageurs accompagnés et non accompagnés remis par leurs collègues pour poursuivre leur course. Dans ce cadre, ils/elles reçoivent toutes les informations pertinentes au sujet du train sur le plan de la technique et du service. Ils/elles vérifient les entrées du livre de contrôle et de réparation, procèdent à la saisie de données dans les systèmes de sécurité et d'information ou en vérifient l'exactitude et effectuent, le cas échéant, un test des freins selon les prescriptions. Dans les gares frontalières, ils/elles font passer, le cas échéant, les trains internationaux dans le système suisse. Ils/elles définissent si le véhicule peut rouler, se chargent d'informer la clientèle dans le transport de personnes et partent en respectant le procédure de départ définie.
Pendant le trajet, les mécaniciennes et mécaniciens de locomotive procèdent à un test des freins dans des cas prescrits afin de contrôler leur fonctionnement et ils/elles observent et interprètent systématiquement le parcours, la caténaire, les personnes à proximité des voies, les signaux, leur propre train, les trains arrivant en sens inverse et les instruments de la cabine de conduite. Ils/elles adoptent les mesures correspondantes pour garantir une course sûre, ponctuelle, économique et optimale sur le plan écologique. Ils/elles arrêtent les trains selon les prescriptions et s'assurent, après un arrêt, que le train est sécurisé avant d'ouvrir les portes. Lors de la remise d'un train, ils/elles documentent et déclarent les perturbations qui n'auraient pas encore été annoncées, prennent les mesures nécessaires pour changer de direction et ont un entretien de transfert avec le/la collègue suivant-e. Ils/elles remisent les trains en les sécurisant contre une mise en mouvement inopinée à l'endroit où ils sont stationnés selon les prescriptions, en les faisant passer en position de stationnement ou en les mettant totalement hors service. Dans le transport de personnes, ils/elles contrôlent ensuite l'intérieur du train (personnes, fenêtres ouvertes, objets trouvés, etc.). Pendant leur service, ils/elles veillent à respecter leurs heures de travail et leurs pauses. En cas de malaise, ils/elles prennent les mesures nécessaires.

Compétences détaillées à prouver / critères de performance
Les mécaniciennes et mécaniciens de locomotive avec brevet fédéral sont en mesure :

- de reprendre un train en respectant les dispositions et les prescriptions pertinentes, d'établir s'il est capable de rouler et de le conduire de manière sûre, économique et respectueuse de l'environnement entre deux arrêts planifiés ainsi que de le remettre à d'autres mécaniciennes et mécaniciens de locomotive ;
- de remiser des trains et des véhicules moteurs en respectant les dispositions et les prescriptions selon la situation ;
- de structurer leurs pauses à l'avance et de manière ciblée afin de satisfaire leurs besoins personnels et d'agir sous leur propre responsabilité avec la sécurité pour priorité en cas de malaise durant la conduite du train.

Les mécaniciennes et mécaniciens de locomotive avec brevet fédéral disposent :

- de connaissances fondamentales en matière de structure de composants des voies et des caténaires ainsi que de leur fonctionnement ;
- de la capacité de lire et d'interpréter correctement des horaires et tableaux de parcours ;
- d'une connaissance approfondie des procédures et exigences de communication entre toutes les parties prenantes (mécanicien-nes de locomotive remettant un véhicule, personnel de train, etc.) ;
- d'une connaissance approfondie des étapes à suivre pour le renforcement ou la séparation de trains et la gestion des perturbations qui surviennent dans ces cas ;
- d'une solide connaissance des véhicules moteurs et des systèmes (p. ex. systèmes d'arrêt automatique des trains, systèmes d'information à la clientèle, moyens de communication, etc.) ;
- d'une solide connaissance des prescriptions pertinentes (p. ex. PCT, PE-T, DE-I, LDT, CCT, BAR, etc.) ;

- d'une solide connaissance des prescriptions, procédures, interlocutrices et interlocuteurs internes à l'entreprise ;
- d'une bonne connaissance des gares et des lignes ainsi que de la lecture des plans de service ;
- de solides connaissances en matière de manipulation des outils de travail ;
- de connaissances de base, dans le transport de personnes, des mesures nécessaires pour informer les clients avant, pendant et après la course ;
- de connaissances fondamentales en matière de réglementations et de prescriptions pertinentes au sujet des heures de travail et des pauses.

Les mécaniciennes et mécaniciens de locomotive avec brevet fédéral sont :

- soucieuses et soucieux de préparer leur trajet de sorte à ce qu'il soit sûr, ponctuel, économique, confortable et optimal sur le plan écologique (en économisant l'énergie, en prenant soin du matériel et en limitant les émissions) ;
- prêt-es à appliquer d'éventuelles recommandations de conduite (de la part de systèmes d'assistance à la conduite ou de cheffes-circulation et chefs-circulation en vue d'une conduite fluide, économe en énergie et prenant soin du matériel) ;
- conscient-es de l'importance d'entretenir une bonne collaboration et une bonne communication avec les autres parties prenantes dans le train ;
- en mesure de mettre régulièrement à jour leurs documents personnels et leurs aides techniques pour l'échange d'informations ;
- en mesure d'interpréter correctement des signaux, des instruments, des dangers, des conditions météorologiques et des irrégularités perçues pendant la conduite du train afin d'adapter en conséquence leur propre conduite ;
- en mesure d'estimer la dynamique de conduite et de freinage (y c. test de bon fonctionnement des freins) de leur train selon la situation et d'appliquer les conséquences pour le trajet ;
- conscient-es de leur obligation de strictement respecter les dispositions spécifiques au véhicule et au lieu lors du remisage (assurer contre les mouvements inopinés, gérer l'énergie, etc.) ;
- conscient-es d'être également responsables du respect de la loi sur la durée du travail ;
- en mesure d'évaluer leur propre capacité de conduite et d'en tirer, si besoin, des conséquences en matière de sécurité.

5.5 Domaine de compétences opérationnelles D : passage en revue du service

Description du contenu du domaine opérationnel
Les mécaniciennes et mécaniciens de locomotive passent leur service en revue à la fin de ce dernier (ou après une période de travail / pendant les phases d'attente). Ils/elles répertorient des déclarations de retards, d'événements ou d'incidents importants en matière de sécurité ou encore de perturbations qui n'ont pas encore été levées selon les directives de l'ETF. Dans le transport de personnes, ils/elles déposent les objets trouvés à l'emplacement prévu à cet effet. Lorsqu'un incident ou événement particulier survient, et à intervalles périodique, les mécanicien-nes de locomotive mènent une réflexion sur les procédures à appliquer et les actions à exécuter dans leur pratique professionnelle. Leur capacité d'analyse situationnelle et leur sens des situations exigeantes dans le domaine de la sécurité leur permettent de se livrer à une analyse autocritique de leur propre rôle au travail, afin d'identifier en temps et en heure les écarts qui existent entre leurs actions concrètes et les actions idéales. Le cas échéant, ils/elles prennent les mesures qui s'imposent.

Compétences détaillées à prouver / critères de performance
Les mécaniciennes et mécaniciens de locomotive avec brevet fédéral sont en mesure :

- de passer en revue un service ou une période de travail de manière autonome ;
- de réfléchir de manière autonome et autocritique à leurs propres actions en tenant compte de tous les domaines thématiques pertinents ;
- de déduire et de mettre en œuvre, si nécessaire, des mesures d'optimisation de leur pratique professionnelle.

Les mécaniciennes et mécaniciens de locomotive avec brevet fédéral disposent :

- d'une solide connaissance des prescriptions pertinentes (p. ex. PCT, PE-T, DE-I, LDT, CCT, BAR, etc.) ;
- d'une solide connaissance des prescriptions, procédures, interlocutrices et interlocuteurs internes à l'entreprise ;
- d'une solide connaissance des gares et des lignes ;
- d'une connaissance approfondie de la lecture des plans de service ;
- d'une connaissance approfondie des transports publics et de l'exploitation ;
- de solides connaissances en matière de manipulation des outils de travail ;
- d'une solide connaissance des véhicules moteurs et des systèmes ;
- d'une connaissance approfondie de la gestion de différents types et outils d'annonce en cas d'incident.

Les mécaniciennes et mécaniciens de locomotive avec brevet fédéral sont :

- motivé-es à assumer la responsabilité du transfert conforme aux dispositions et en temps utile des objets trouvés et des bandes d'enregistrement ;
- en mesure de trouver les annonces nécessaires après un service ou une période de travail et de les ajouter aux systèmes correspondants.
- Mation
- otivé-es à remettre régulièrement en question leurs actions et connaissances professionnelles.

5.6 Domaine de compétences opérationnelles E : identification de dérangements techniques sur le véhicule

Description du contenu du domaine opérationnel
Les mécaniciennes et mécaniciens de locomotive identifient les dérangements sur la base de différentes observations (pas de traction, apparition de fumée, etc.). Si l'un des équipements de sécurité présente une panne, ils/elles prennent les mesures nécessaires, préviennent la cheffe-circulation ou le chef-circulation et prennent en compte les prescriptions pertinentes pour la suite du trajet. Ils/elles utilisent des systèmes de remplacement si de tels systèmes existent.
En cas de fuites d'air d'origine inconnue, ils/elles actionnent les freins, activent le signal d'avertissement, déclenchent un appel d'urgence et désactivent la ligne du train (selon le train/véhicule moteur). Si d'autres perturbations ne permettent pas de poursuivre le trajet jusqu'à une gare, mais nécessitent une halte immédiate, ils/elles préviennent également la cheffe-circulation ou le chef-circulation et, si nécessaire, la clientèle. Une fois à l'arrêt, ils/elles se font une vue d'ensemble de la situation et informent la cheffe-circulation ou le chef-circulation ainsi que le personnel de train. Dans le transport de marchandises, ils/elles consultent la liste des wagons pour savoir où sont entreposées les éventuelles marchandises dangereuses.
S'il faut quitter le train (non autorisé dans certaines ETF si le train n'est pas accompagné), les mécaniciennes et mécaniciens de locomotive le sécurisent et s'assurent de rester joignables même après avoir quitté la cabine de conduite. Ils/elles résolvent le problème par elles-mêmes ou eux-mêmes si possible ou prennent les mesures nécessaires d'entente avec les organes compétents (réparation d'une panne avec une assistance ou évacuation, etc.). Ils/elles s'assurent de bien informer la clientèle. Si une évacuation se révèle nécessaire, ils/elles sécurisent le train contre toute mise en mouvement inopinée conformément aux prescriptions. Pendant l'évacuation/le remorquage, ils/elles travaillent au maximum avec des listes de contrôle et assument un rôle actif.

Compétences détaillées à prouver / critères de performance
Les mécaniciennes et mécaniciens de locomotive avec brevet fédéral sont en mesure :

- de sécuriser un train contre toute mise en mouvement inopinée selon les prescriptions en cas de halte imprévue ;
- de mettre en œuvre des mesures efficaces pour réparer un éventuel dérangement technique sur leur propre train en temps utile ;
- de prendre des mesures appropriées en cas de dérangement au niveau des équipements de sécurité de leur propre train ;
- de prendre des mesures immédiates appropriées en respectant strictement les considérations de sécurité dans des situations présentant des fuites d'air d'origine inconnue sur leur propre train ;
- de suivre les étapes appropriées en cas de défaillance du tachymètre ;
- d'appliquer en toute sécurité la procédure prévue et les prescriptions en cas d'alarme ICT.

Les mécaniciennes et mécaniciens de locomotive avec brevet fédéral disposent :

- d'une connaissance approfondie des systèmes de freinage des véhicules utilisés et de leur action ;
- de connaissances relatives aux pentes ascendantes et descendantes dans des situations concrètes ;
- de connaissances globales permettant de calculer l'effort de retenue minimal requis de leur train de manière autonome à l'aide de tableaux ;
- d'une compréhension fondamentale des relations techniques lors de l'analyse de dérangements sur leur propre train ;
- d'une connaissance approfondie des différents composants et systèmes des véhicules dans leur secteur d'engagement pour l'analyse de situations présentant des fuites d'air d'origine inconnue sur leur propre train ;

- d'une solide connaissance des prescriptions pertinentes (p. ex. PCT, PE-T, DE-I, LDT, CCT, BAR, etc.) ;
- d'une solide connaissance des prescriptions, procédures, interlocutrices et interlocuteurs internes à l'entreprise ;
- d'une bonne connaissance des gares et des lignes ;
- de solides connaissances en matière de manipulation des outils de travail ;
- d'une solide connaissance des véhicules moteurs et des systèmes ;
- de bonnes connaissances en matière de traitement d'une alarme ICT.

Les mécaniciennes et mécaniciens de locomotive avec brevet fédéral sont :

- en mesure d'évaluer une pente descendante dans une situation concrète et d'en déduire des conséquences pour la sécurisation de leur propre train ;
- prêt-es à rester joignables dans des situations de dérangements, même après avoir quitté la cabine de conduite (si cela est autorisé) ou de ne plus quitter le train après le lancement d'un évacuation ;
- prêt-es à ne pas se laisser distraire par des dérangements durant le trajet et à mettre correctement la priorité sur les mesures nécessaires ;
- conscient-es de la nécessité, lorsque le train roule encore, de prendre en considération les prescriptions de circulation en vigueur pour une conduite normale en plus du dérangement ;
- prêt-es à informer le plus rapidement possible la clientèle et la cheffe-circulation ou le chef-circulation après une interruption du trajet ;
- motivé-es à faire appel en temps voulu à l'assistance disponible en cas de dérangement ;
- en mesure, en cas de dérangement sur leur propre train, d'identifier les conséquences techniques et de conduite pour la poursuite du trajet et d'appliquer des mesures appropriées avec des priorités adaptées à la situation ;
- en mesure d'identifier un dérangement sur un équipement de sécurité, de l'interpréter correctement et d'agir conformément aux prescriptions en toute conscience de leurs responsabilités ;
- conscient-es de la nécessité d'agir dans le strict respect de la liste de contrôle en cas d'évacuation ou de remorquage ;
- conscient-es, dans le transport de marchandises, de la nécessité de faire en tout temps preuve de la prudence requise et de veiller à leur propre protection lorsque le chargement comporte des marchandises dangereuses ;
- en mesure d'analyser systématiquement des situations présentant des fuites d'air d'origine inconnue ainsi que d'en déduire et appliquer les conséquences appropriées pour la suite de la procédure.

5.7 Domaine de compétences opérationnelles F : identification de dérangements au niveau de l'infrastructure

Description du contenu du domaine opérationnel

Les perturbations au niveau de l'infrastructure peuvent concerner les caténaires, les signaux, le parcours, les barrières, etc. Les mécaniciennes et mécaniciens de locomotive identifient un problème au niveau de la caténaire à la gare ou sur la pleine voie lors du déclenchement du commutateur principal. Si ce dernier se déclenche en retard après son réenclenchement, cela indique un problème de tension au niveau de la caténaire.

À la gare, ils/elles attendent les différentes étapes de la cheffe-circulation ou du chef-circulation ou bien de la centrale de gestion du trafic afin de remédier au problème. En cas de panne de courant durant un trajet, ils/elles actionnent immédiatement les freins du train et poursuivent leur trajet en marche à vue, en observant bien la caténaire, si possible jusqu'à la gare ou au point d'arrêt commercial suivant. S'ils/elles aperçoivent une caténaire défectueuse, ils/elles baissent immédiatement le pantographe, procèdent le cas échéant à un freinage d'urgence, prennent les mesures qui s'imposent (appel d'urgence, signal d'avertissement, informations sur les dangers à l'attention des passagères et passagers) et attendent dans le train jusqu'à ce que la caténaire soit mise à la terre.

Les dérangements de signaux peuvent concerner des signaux de train ou de manœuvre. Les mécaniciennes et mécaniciens de locomotive arrêtent le train lorsqu'un signal avancé ou un signal principal présente un dérangement. Ils/elles clarifient l'origine de la perturbation avec la cheffe-circulation ou le chef-circulation et reçoivent éventuellement l'ordre de passer à côté du signal principal en dérangement de la part de la cheffe-circulation ou du chef-circulation. Si un signal principal passe soudainement sur la position « arrêt », ils/elles actionnent immédiatement un freinage d'urgence, pour autant que cette mesure n'ait pas déjà été déclenchée par le système.

Ils/elles mentionnent les barrières ouvertes ou détruites à la cheffe-circulation ou au chef-circulation et, après discussion avec ce dernier, traversent l'installation de passage à niveau non sécurisée selon les prescriptions ou avec un signal auxiliaire.

En cas de train détourné à court terme ordonné par la cheffe-circulation ou le chef-circulation (p. ex. transformation, accident), ils/elles vérifient si leur train est autorisé sur cette ligne et s'ils/elles connaissent elles-mêmes ou eux-mêmes la ligne. En présence de lignes défectueuses (incident qui peut se produire dans de très rares cas), ils/elles arrêtent immédiatement le train et discutent de la suite des opérations avec la cheffe-circulation ou le chef-circulation. Lors de perturbations (p. ex. remorquage d'un train qui ne peut plus avancer), ils/elles manœuvrent sur la pleine voie.

Lorsqu'ils/elles identifient un dérangement sur un train arrivant en sens inverse, les mécaniciennes et mécaniciens de locomotive prennent des mesures correspondantes selon leur estimation du danger (appel d'urgence, information à la cheffe-circulation ou au chef-circulation, freinage). S'ils/elles constatent des perturbations et des dégâts au niveau de l'infrastructure (flambement des rails, rails cassés, etc.), ils/elles déclenchent un freinage d'urgence en cas de danger important ou bien informent la cheffe-circulation ou le chef-circulation.

Compétences détaillées à prouver / critères de performance

Les mécaniciennes et mécaniciens de locomotive avec brevet fédéral sont en mesure :

- d'identifier une panne de courant dans une gare ou en pleine voie et d'agir en suivant les prescriptions ;
- de calculer l'effort de retenue minimal requis de leur train de manière autonome à l'aide des tableaux ;
- d'arrêter le train avant le signal principal en cas de défaillance du signal avancé et de passer aux étapes suivantes ;
- de suivre les étapes correctes selon les prescriptions en cas de retard de l'assentiment du signal principal (n'indique pas d'autorisation de circuler) ;
- de suivre, en cas de dérangement du signal principal (n'indique pas d'autorisation de circuler), les étapes nécessaires pour un franchissement avec obligation de protocole du signal

principal endommagé ou un franchissement du signal principal endommagé avec signal auxiliaire ;
- de vérifier les réglages des aiguilles ou des barrières conformément aux instructions de la cheffe-circulation ou du chef-circulation ;
- de prendre les mesures immédiates qui s'imposent en cas de retour du signal principal sur « arrêt » ;
- d'agir de manière attentive, systématique et réfléchie selon les prescriptions sur la base d'une signalisation correspondante dans une situation de stress telle qu'un arrêt d'urgence au niveau d'un chantier ;
- d'appliquer une déviation passant par toutes les étapes nécessaires ;
- d'identifier une ligne défectueuse le plus tôt possible durant un trajet régulier et de suivre ensuite les étapes correspondantes ;
- de manœuvrer leur train selon les prescriptions sur les voies ;
- d'apporter une aide active en cas d'évacuation d'un autre train et/ou de voyageuses et voyageurs ;
- d'identifier les perturbations au niveau de l'infrastructure par rapport à un état normal et d'agir en fonction de la situation ;
- de suivre les étapes appropriées en cas de perturbations au niveau des barrières et de poursuivre le trajet dès que possible ;
- d'évaluer rapidement et en toute sécurité des perturbations sur un train arrivant en sens inverse ou l'avertissement donné par un tel train et de prendre les mesures appropriées.

Les mécaniciennes et mécaniciens de locomotive avec brevet fédéral disposent :
- d'une bonne connaissance des mesures immédiates à adopter en cas de panne de courant dans une gare ;
- de connaissances leur permettant de sécuriser les trains avec des systèmes de freinage indépendants des freins pneumatiques ;
- d'une solide connaissance des véhicules moteurs et des systèmes ;
- d'une solide connaissance des prescriptions pertinentes (p. ex. PCT, PE-T, DE-I, LDT, CCT, BAR, etc.) ;
- d'une solide connaissance des prescriptions, procédures, interlocutrices et interlocuteurs internes à l'entreprise ;
- d'une bonne connaissance des gares et des lignes ainsi que de la lecture des plans de service ;
- de solides connaissances en matière de manipulation des outils de travail ;
- d'une bonne connaissance des prescriptions de circulation actuelles (peuvent masquer les anciennes) ainsi que des différentes prescriptions relatives aux mêmes procédures dans d'autres pays (p. ex. FR – CH) ;
- des capacités de compréhension nécessaires à l'utilisation des formulaires pertinents en cas d'ordre faisant l'objet de protocoles ;
- d'une bonne connaissance des prescriptions en lien avec les arrêts de secours sur des chantiers ;
- de connaissances globales au sujet des mesures d'évacuation, des listes de contrôle correspondantes et de leur application concrète ;
- de connaissances en matière de signification des signaux d'avertissement de trains étrangers.

Les mécaniciennes et mécaniciens de locomotive avec brevet fédéral sont :
- conscient-es des besoins et de la sécurité de la clientèle à l'arrêt (besoin d'information, chauffage, climatisation, etc.) et agissent pour assurer le bien-être et la sécurité des client-es ;

- en mesure d'évaluer correctement les risques présentés par le courant électrique et d'agir à des fins de protection personnelle et de protection de la clientèle ;
- en mesure d'évaluer les dangers possibles durant une marche à vue en observant intensivement la caténaire, les voies, la pression de l'air, etc. et en en tirant les bonnes conclusions pour pouvoir s'arrêter à temps ;
- en mesure d'évaluer correctement les dangers (potentiellement mortels et dangereux pour l'environnement) représentés par une caténaire défectueuse ;
- conscient-es que le signal principal suivant peut afficher une indication d'arrêt lorsque le contrôle de la marche des trains du signal avancé ne transmet pas d'impulsion de danger en cas d'avertissement ;
- en mesure de toujours réfléchir à l'établissement des quittances du contrôle de la marche des trains et de ne pas le faire de manière automatique ou sans y penser ;
- en mesure de prendre conscience des craintes possibles de la clientèle lors du franchissement d'un signal d'arrêt, de l'informer en prenant en compte la situation et de créer consciemment un sentiment de sécurité ;
- en mesure d'évaluer, après le franchissement d'un signal principal affichant une indication d'arrêt, s'ils/elles viennent ainsi de franchir un point dangereux et si cela implique un danger pour leur train et d'autres trains. Ils/elles prennent immédiatement des mesures appropriées;
- prêt-es à informer la clientèle en temps voulu et selon la situation, en accord avec l'accompagnatrice ou l'accompagnateur de train ;
- en mesure d'interpréter correctement les signaux de chantier, de se tenir prêt-es à un éventuel arrêt d'urgence aux abords des chantiers et de prendre les mesures nécessaires de manière réfléchie ;
- intéressé-es à informer la clientèle des modifications de la marche du train et des éventuelles conséquences en temps voulu et en fonction des client-es ;
- en mesure d'évaluer la possibilité d'emprunter une nouvelle ligne (de déviation) avec le train qu'ils/elles utilisent et appliquent les étapes correctes à cette fin ;
- prêt-es à identifier une ligne défectueuse le plus tôt possible en restant attentives et attentifs grâce à leurs connaissances en la matière ;
- en mesure d'évaluer une situation de sorte à en déduire et appliquer des mesures d'évacuation appropriées ;
- prêt-es à veiller également aux éventuelles irrégularités sur les voies contiguës et dans les gares ;
- en mesure de faire la différence entre des dérangements et une usure normale, des effets de la température et des dangers qui ne seraient pas immédiats. Ils/elles en déduisent les conclusions correspondantes pour leur annonce ;
- en mesure d'évaluer le moyen d'information approprié pour avertir le train arrivant en sens inverse de la situation ;
- en mesure d'évaluer le potentiel de danger d'une situation et, le cas échéant, de prendre des mesures immédiates appropriées en veillant à leur propre protection.

5.8 Domaine de compétences opérationnelles G : maîtrise de situations extrêmes

Description du contenu du domaine opérationnel
En cas d'obstacles imprévus sur la voie, les mécaniciennes et mécaniciens de locomotive effectuent tout d'abord un freinage rapide. Selon la situation, ils/elles émettent un signal d'avertissement ou un appel d'urgence, ou bien quittent la cabine de conduite pour assurer leur propre protection. Après l'incident, ils/elles se font une idée générale de l'ensemble des dégâts et des éventuelles personnes blessées. Ils/elles évaluent leur propre capacité de conduite et l'état technique du train et en discutent avec la cheffe-circulation ou le chef-circulation. En cas (de risque) d'accident de personne, les mécaniciennes et mécaniciens de locomotive procèdent à un freinage d'urgence, émettent des signaux d'avertissement et prennent les mesures de protection personnelle requises. Sur les tronçons à plusieurs voies, ils/elles passent un appel d'urgence et enclenchent le signal d'avertissement. Le cas échéant, ils/elles demandent le barrage des autres voies à la cheffe-circulation ou au chef-circulation. En principe, ils/elles ne font plus bouger le train. Ils/elles procèdent à une sauvegarde des données si cela est possible selon la liste de contrôle. En cas d'incendie dans leur propre composition, ils/elles déclenchent en premier lieu la ligne d'alimentation / la climatisation et s'arrêtent à un endroit approprié. Ils/elles combattent, le cas échéant, les petits foyers d'incendie bien délimités avec les extincteurs disponibles. Si la centrale d'exploitation décide de procéder à une évacuation, ils/elles agissent en respectant la liste de contrôle. Ils/elles assistent les services de sauvetage présents en les aidant dans la mesure de leurs possibilités. S'ils/elles reçoivent un appel d'urgence peu clair ou incompréhensible, ils/elles réduisent leur vitesse pour évoluer en marche à vue, respectent les prescriptions correspondantes et évitent d'entrer dans des tunnels.

Compétences détaillées à prouver / critères de performance
Les mécaniciennes et mécaniciens de locomotive avec brevet fédéral sont en mesure :

- d'identifier suffisamment tôt les obstacles et les dangers ainsi que de prendre des mesures immédiates appropriées ;
- de prendre, en cas d'accident de personne, les mesures immédiates indiquées en prenant en considération les prescriptions de sécurité pour leur propre protection et la protection des clients ;
- de procéder correctement, de manière réfléchie et par étapes, en cas d'incendie dans leur propre composition ;
- de prendre les mesures immédiates appropriées en cas de réception d'un appel d'urgence.

Les mécaniciennes et mécaniciens de locomotive avec brevet fédéral disposent :

- d'une excellente compréhension des dangers représentés par l'électricité et la pneumatique en cas d'incendie ;
- de connaissances fondamentales en matière de suivi de la clientèle et de collaboration avec les autorités et les médias en cas d'incident ;
- d'une solide connaissance des prescriptions pertinentes (p. ex. PCT, PE-T, DE-I, LDT, CCT, BAR, etc.) ;
- d'une solide connaissance des prescriptions, processus, interlocutrices et interlocuteurs internes à l'entreprise ;
- d'une bonne connaissance des gares et des lignes ;
- d'une solide connaissance des véhicules moteurs et des systèmes ;
- de solides connaissances en matière de manipulation des outils de travail ;
- de connaissances globales des procédures et prescriptions en lien avec les appels d'urgence à appliquer ;
- d'une solide connaissance des listes de contrôle et moyens auxiliaires à disposition en présence d'obstacles sur la voie ainsi que de leur utilisation.

Les mécaniciennes et mécaniciens de locomotive avec brevet fédéral sont :

- prêt-es à prendre une décision pour leur propre bien ;

- en mesure d’évaluer pendant un incident où trouver un point d’arrêt approprié et si possible sans danger ;
- en mesure d’évaluer les conséquences d’un événement sur le comportement personnel et la santé psychique et physique afin de prendre des mesures en conséquence ;
- au fait des offres d’assistance internes et externes de l’entreprise ;
- conscient-es que malgré l’appel d’urgence, le train roule toujours et qu’ils/elles doivent toujours respecter les prescriptions de circulation en vigueur afin de pouvoir garantir une conduite sûre du train ;
- en mesure d’évaluer rapidement des dangers spéciaux et, le cas échéant, de prendre des mesures immédiates pour leur propre protection ;
- en mesure d’identifier des dégâts sur le train, d’en déduire sa capacité technique de roulement, de prendre les mesures correspondantes et d’appliquer les procédures prévues en présence de personnes blessées.

5.9 Domaine de compétences opérationnelles H : spécialisation en transport de personnes

Description du contenu du domaine opérationnel

Selon l'ETF, les mécaniciennes et mécaniciens de locomotive exécutent un avis de disponibilité avant leur entrée en service et se font une idée générale des éventuelles particularités du service à la gare.
Selon l'ETF, ils/elles se tiennent à la disposition des voyageuses et voyageurs pour d'éventuels renseignements au sujet des correspondances, si ceci est possible, en prenant en considération la ponctualité du train. Ils/elles prêtent assistance aux personnes en chaise roulante ou aux personnes avec poussette pour monter dans le train aux arrêts prévus. Le cas échéant, ils/elles enregistrent les réclamations.
Sur les lignes alpines (et/ou dans les ETF qui circulent à des altitudes fortement enneigées), les mécaniciennes et mécaniciens de locomotive attachent une importance particulière aux conditions de freinage en hiver au départ, pendant le trajet et à l'arrêt. Face à une forte pente ascendante/descendante, ils/elles évaluent la possibilité de rouler sur ce tronçon en prenant en compte la composition, les conditions météorologiques et les feuillages sur les rails. Ils/elles observent les instruments afin de pouvoir actionner les sablières et le frein antipatinage aux premiers signes d'une situation de mauvaise adhésion. Si ce n'est pas suffisant, ils/elles arrêtent le train, le sécurisent et demandent une assistance à la cheffe-circulation ou au chef-circulation. Selon l'ETF, ils/elles conduisent les trains sur des tronçons à crémaillère.
Les mécaniciennes et mécaniciens de locomotive maîtrisent les dérangements avec compétence dans le transport de personnes. Ils/elles réparent les pannes des portes. Si un freinage d'urgence est actionné ou demandé par une voyageuse ou un voyageur durant le trajet, ils/elles réagissent en suivant le processus prévu.
En cas de dérangement ou de retard, ils/elles doivent le cas échéant changer la direction du train de façon anticipée. Pour ce faire, ils/elles changent de cabine de conduite, réorientent le train et informent le personnel. Ils conviennent avec la cheffe-circulation ou le chef-circulation de l'arrivée d'un éventuel bus de remplacement. S'il s'agit d'un train de voyageurs non accompagné, ils/elles assurent la communication avec la clientèle en cas de perturbation ou de retard selon entente avec la cheffe-circulation ou le chef-circulation, et ce sans que cela ne constitue un risque pour la conduite sûre du train.
Dans de rares cas, les mécaniciennes et mécaniciens de locomotive sont confrontés à des agressions et du vandalisme. Ils/elles évaluent la situation et informent rapidement l'organe compétent. Ils/elles prennent des mesures supplémentaires appropriées, essaient de calmer la situation et demandent une assistance si besoin. Peu importent les mesures adoptées, la protection personnelle est toujours au premier plan. Dans des situations extrêmes (p. ex. un accident), ils/elles peuvent être confrontés à des client-es qui se trouvent en état de choc ou à une urgence médicale. Ils/elles commencent par évaluer la situation avant de fournir des secours d'urgence si nécessaire et possible. Si besoin est, ils/elles demandent de l'aide via la cheffe-circulation ou le chef-circulation.

Compétences détaillées à prouver / critères de performance

Les mécaniciennes et mécaniciens de locomotive avec brevet fédéral sont en mesure :

- de débuter leur service en temps voulu et au bon endroit en prenant en compte les prescriptions et avec les informations à leur disposition ;
- de fournir aux voyageuses et voyageurs des informations au sujet des correspondances ou éventuellement des tarifs ;
- d'aider, en toute conscience de leur responsabilité, les voyageuses et voyageurs qui ont besoin d'aide pour monter dans le train ;
- d'informer la clientèle de manière adéquate dans une situation imprévue ;
- de remédier aux éventuels problèmes de portes sur leur propre composition ou de bloquer les portes pour pouvoir continuer le trajet ;
- de prendre des mesures immédiates appropriées en cas de freinage d'urgence dans le strict respect des principes de sécurité ;
- de suivre avec professionnalisme toutes les étapes du changement de direction anticipé ;

- de gérer la violence et les agressions dans le train en fonction de la situation ;
- d'assurer la prise en charge initiale de la clientèle de manière appropriée dans les situations extrêmes et de demander de l'aide ;
- de conduire un train en toute sécurité entre deux arrêts planifiés dans des conditions hivernales dans le strict respect des prescriptions ;
- de conduire différentes compositions en anticipant dans de fortes pentes ascendantes/descendantes, le cas échéant avec une crémaillère, dans le respect des principes de sécurité et des prescriptions.

Les mécaniciennes et mécaniciens de locomotive avec brevet fédéral disposent :

- de connaissances de la procédure en cas de retard probable pour leur entrée en service ou s'ils/elles ne peuvent pas du tout entrer en service ;
- d'une connaissance détaillée, le cas échéant, des communautés tarifaires, des prix et des raccordements ;
- d'une solide connaissance des spécifications (architecturales) des gares qu'ils traversent.
- d'une solide connaissance des prescriptions pertinentes (p. ex. PCT, PE-T, DE-I, LDT, CCT, BAR, etc.) ;
- d'une solide connaissance des prescriptions, processus et interlocutrices ou interlocuteurs internes à l'entreprise ;
- d'une bonne connaissance des gares et des lignes ainsi que de la lecture des plans de service.
- d'une solide connaissance des véhicules moteurs et des systèmes ;
- de solides connaissances en matière de manipulation des outils de travail ;
- du savoir nécessaire pour pouvoir interpréter et évaluer la plausibilité de dérangements au niveau des portes via des affichages et des messages ;
- de connaissances approfondies en matière de gestion conforme à la situation des systèmes de freinage d'urgence ;
- d'une bonne connaissance du processus d'annonce en cas de violence, d'agression ou de vandalisme.
- d'une bonne connaissance des processus d'annonce et des mesures à adopter en cas d'accident ou d'urgence médicale ;
- d'une bonne connaissance des freins du véhicule ainsi que de leur utilisation ;
- d'une connaissance approfondie des conséquences très variées des conditions météorologiques ;
- d'une bonne connaissance des prescriptions relatives à l'exploitation d'une crémaillère.

Les mécaniciennes et mécaniciens de locomotive avec brevet fédéral sont :

- motivé-es à définir leur trajet pour se rendre au travail de sorte à arriver à l'heure sur le lieu de leur entrée en service ;
- prêt-es à enregistrer calmement d'éventuelles réclamations de la clientèle ;
- en mesure d'évaluer leur situation horaire lorsque des voyageuses ou voyageurs leur demandent des informations et de ne leur donner ces informations qu'en mettant la priorité sur la ponctualité de leur train ;
- conscient-es de la nécessité de prêter une attention particulière aux voyageuses et voyageurs qui ont besoin d'aide pour monter dans le train ;
- en mesure d'évaluer la situation à des arrêts en ce qui concerne les possibilités de retards dus à l'aide qu'ils fournissent aux voyageuses et voyageurs et définissent des priorités en conséquence ;
- motivé-es à fournir un bon service clientèle avec des informations convenables, tout en mettant cependant la priorité sur la conduite sûre du train ;
- en mesure d'identifier les raisons des retards et d'en déduire des conclusions adaptées à la situation pour informer la clientèle ;

- en mesure d’identifier des perturbations au niveau des portes de leur propre composition et de prendre des mesures appropriées et efficaces pour résoudre ces problèmes ;
- prêt-es à assurer la sécurité de la clientèle et de toutes les parties impliquées en cas d’urgence ;
- en mesure de passer en revue les différentes étapes de la procédure de changement préalable de direction, de combler les éventuelles lacunes du processus et d’en déduire des mesures judicieuses pour ne plus rencontrer ces lacunes ;
- conscient-es de l’effet possible de leur propre présence en cas d’agressions et s’efforcent de ne pas se mettre en danger ;
- en mesure d’évaluer le potentiel de danger d’une situation ainsi que leur propre capacité d’agir et de demander si besoin une assistance de la police ou des forces de sécurité ;
- motivé-es à garder leur calme dans des situations difficiles avec les voyageuses et voyageurs et à se faire une vue d’ensemble de ces situations ;
- en mesure de veiller à leur propre protection et d’évaluer leur propre état psychique avant de poursuivre leur trajet ;
- en mesure d’identifier les signes d’une mauvaise adhésion ainsi que d’une puissance de freinage insuffisante et de prendre des mesures appropriées ;
- en mesure d’évaluer la pente descendante effective dans une situation concrète et d’en déduire des conséquences pour la sécurisation de leur propre train ;
- conscient-es que lorsque le train roule encore, ils/elles doivent prendre en considération les prescriptions de circulation en vigueur pour une conduite normale en plus de la perturbation, et ce afin de garantir une conduite sûre du train.

5.10 Domaine de compétences opérationnelles I : spécialisation en transport de marchandises

Description du contenu du domaine opérationnel

Dans le transport international et national de marchandises, les mécaniciennes et mécaniciens de locomotive se font, sur leur lieu de travail, une vue d'ensemble de la localisation du train, des données du train et des éventuelles marchandises dangereuses à transporter. Dans le transport international de marchandises, ils/elles doivent compter avec des retards très importants. Lorsqu'ils/elles attendent un train et que le retard devient très important, ils/elles calculent si le temps de travail restant est suffisant pour pouvoir réaliser la prestation. Si ce n'est pas le cas, ils/elles prennent contact avec la gestion du personnel pour trouver une remplaçante ou un remplaçant. Dans le transport international de marchandises, ils/elles s'assurent, en comparant les numéros des wagons sur les documents des wagons et sur le premier wagon, qu'il s'agit bien du bon train. Si, en cas de contrôle visuel du chargement, ils/elles identifient un écoulement ou une fuite de marchandises dangereuses, ils/elles évaluent les risques pour l'environnement et l'annoncent immédiatement à l'organe compétent. Dans le transport national de marchandises, il faut régulièrement accrocher ou décrocher des wagons ou bien effectuer des manœuvres dans le train. Pour ce faire, ils/elles travaillent en étroite collaboration avec la cheffe de manœuvre ou le chef de manœuvre.

Des marchandises peuvent s'écouler, s'échapper ou s'enflammer dans de rares cas. Grâce à la liste des wagons, les mécaniciennes et mécaniciens de locomotive bénéficient d'une vue d'ensemble des wagons et savent où sont stockées quelles marchandises et de quels dangers il s'agit (inflammable, radioactif, etc.). Toujours en veillant à leur propre protection, ils/elles clarifient par contrôle visuel la localisation et l'étendue des dégâts et évaluent les risques pour l'environnement qui y sont liés. Si besoin est, ils/elles avertissent les personnes concernées. Ils/elles prennent contact le plus rapidement possible avec la cheffe-circulation ou le chef-circulation et annoncent l'incident avec les indications nécessaires (numéro de danger et de substance). La cheffe-circulation ou le chef-circulation demande à des spécialistes de prendre la situation en main (service de lutte contre les accidents chimiques ou autres). Sur les trains de la « chaussée roulante », les mécaniciennes et mécaniciens de locomotive vérifient, selon la situation, si les prescriptions relatives au classement des marchandises dangereuses sont respectées. Ils/elles contrôlent le bon fonctionnement de la communication vocale dans les voitures d'accompagnement ainsi que la neutralisation/commande du freinage d'urgence.

Lorsqu'ils/elles conduisent des trains dans de fortes pentes, ils/elles évitent de trop chauffer les roues et les freins en utilisant ces derniers de manière appropriée. Face à une forte pente ascendante, ils/elles doivent évaluer s'ils/elles peuvent rouler sur ce tronçon en prenant en compte la composition, les conditions météorologiques et les feuillages sur les rails. Ils/elles observent les instruments afin de pouvoir actionner les sablières et le frein antipatinage aux premiers signes d'une situation de mauvaise adhésion. S'il n'est plus possible de poursuivre le trajet à cause d'une mauvaise adhésion, ils/elles arrêtent le train, le sécurisent et demandent une assistance à la cheffe-circulation ou au chef-circulation.

Lorsqu'ils/elles conduisent des trains SIM, ils/elles doivent veiller aux signaux SIM. Ils/elles s'annoncent comme des trains SIM à l'endroit signalisé et au bon moment afin qu'il soit possible de régler le bon itinéraire.

Compétences détaillées à prouver / critères de performance

Les mécaniciennes et mécaniciens de locomotive avec brevet fédéral sont en mesure :

- de débuter leur service en temps voulu et au bon endroit en prenant en compte la situation d'exploitation, les prescriptions et les processus ainsi que les informations à leur disposition ;
- d'effectuer correctement un test des freins en prenant en compte les prescriptions relatives aux freins, de contrôler le calcul de freinage au moyen de la déclaration des mécaniciennes de locomotive ou encore de procéder à un nouveau calcul de freinage en cas de changements ;
- de confier et d'enlever des voitures de marchandises en respectant les processus et les principes de sécurité ;

- de se procurer des informations sur le type et le danger pour l'environnement des marchandises qu'ils/elles transportent ainsi que les risques sur les tronçons parcourus ;
- de prendre des mesures de prévention des dérangements appropriées ;
- de prendre immédiatement les mesures appropriées en cas d'incendie, d'écoulement ou de fuite de marchandises dangereuses tout en veillant à leur propre protection et d'évaluer les risques pour l'environnement (protection des sols, des eaux et de l'air) ;
- de réaliser les contrôles spécifiques des trains de la chaussée roulante selon les prescriptions ;
- d'utiliser correctement les freins selon les prescriptions dans de fortes pentes descendantes ;
- de conduire les trains en toute sécurité dans les fortes pentes ascendantes ;
- d'appliquer correctement les prescriptions relatives aux trains SIM ;
- de conduire un train de la chaussée roulante selon les prescriptions ;
- de prendre des mesures immédiates appropriées en cas de freinage d'urgence dans le strict respect des principes de sécurité.

Les mécaniciennes et mécaniciens de locomotive avec brevet fédéral disposent :

- d'une bonne connaissance des procédures et prescriptions relatives à la livraison et au retrait de wagons marchandises de client-es ;
- d'une solide connaissance des prescriptions pertinentes (p. ex. PCT, PE-T, DE-I, LDT, CCT, BAR, etc.) ;
- d'une solide connaissance du classement des véhicules moteurs (locomotive de double traction, intermédiaire et de queue) ;
- d'une solide connaissance du matériel roulant du transport de marchandises (p. ex. TCN, trains complets, etc.) ;
- d'une solide connaissance de la loi sur la durée du travail, des prescriptions (également au sujet de la durée du travail), des procédures ainsi que des interlocutrices et interlocuteurs internes à l'entreprise ;
- d'une bonne connaissance des gares et des lignes ainsi que de la lecture des plans de service ;
- de solides connaissances en matière de manipulation des outils de travail ;
- d'une solide connaissance des prescriptions relatives à la manipulation des marchandises dangereuses (RID) ;
- d'une solide connaissance des véhicules moteurs et des systèmes ;
- d'une bonne connaissance des prescriptions relatives aux trains de la chaussée roulante (classement des marchandises dangereuses, communication vocale, déneigement, etc.) ;
- d'un savoir sûr au sujet des processus des dispositifs de freinage dans de longues descentes ainsi que des conséquences sur les conditions de freinage ;
- d'une connaissance approfondie des signaux SIM et de la procédure d'annonce des trains SIM ;
- de connaissances approfondies en matière de gestion conforme à la situation des systèmes de freinage d'urgence.

Les mécaniciennes et mécaniciens de locomotive avec brevet fédéral sont :

- conscient-es que des retards potentiels importants peuvent entraîner des temps d'attente ou un déplacement du service ;
- en mesure d'évaluer s'ils/elles peuvent effectuer le service confié de manière conforme à la loi sur la durée du travail ;
- en mesure, en cas d'irrégularités découvertes lors des contrôles de préparation du train, d'évaluer correctement la situation et de prendre les mesures qui s'imposent en temps utile ;
- prêt-es à définir leur itinéraire de manière sûre, ponctuelle et économique (en économisant l'énergie et en prenant soin du matériel) en prenant en considération les prescriptions spécifiques au transport de marchandises ;
- conscient-es des risques environnementaux sur le tronçon à parcourir (protection des eaux, des sols et de l'air) ;
- en mesure d'interpréter correctement un test de freinage réalisé lors de l'enlèvement de wagons et d'appliquer les mesures requises ;
- prêt-es à laisser la cheffe-circulation ou le chef-circulation déployer immédiatement des spécialistes en cas de danger et garantir à tout moment leur propre protection ;
- en mesure d'évaluer la nature du danger afin de pouvoir faire suivre cette information ;
- conscient-es de leur responsabilité lors des contrôles ;
- en mesure d'identifier des irrégularités dans les systèmes de freinage et d'en déduire les mesures correspondantes ;
- en mesure d'identifier les signes d'une mauvaise adhésion et de prendre les mesures appropriées ;
- prêt-es à garantir la sécurité des conductrices et conducteurs en cas d'urgence dans les trains de la chaussée roulante ;
- conscient-es que lorsque le train roule encore, ils/elles doivent prendre en considération les prescriptions de circulation en vigueur pour une conduite normale en plus de la perturbation, et ce afin de garantir une conduite sûre du train.

6 Annexe 2 : glossaire[1]

Demande de récusation	Une demande de récusation est une proposition de modification d'attribution d'expert-es, c'est-à-dire d'un-e expert-e attribué-e à un examen.
Compétence opérationnelle professionnelle	Disposition d'une personne à résoudre avec succès certains types de problèmes, à savoir à gérer des situations exigeantes concrètes d'un certain type. La compétence opérationnelle professionnelle est l'aptitude d'une personne à exercer avec succès une activité professionnelle, en mobilisant ses propres ressources à disposition en termes de capacités personnelles, méthodologiques, professionnelles et sociales.
Profil de la profession	Le profil de la profession est une description succincte (de 1 à 1,5 page A4) de la profession concernée. Il définit le domaine d'activité (qui sont les groupes cibles, les interlocutrices et interlocuteurs, les clientes et clients), les principales compétences opérationnelles ou les critères de performance ainsi que les exigences liées à l'exercice de la profession (autonomie, créativité/innovation, environnement de travail, conditions de travail). Il mentionne ensuite la contribution de la profession au développement durable sur les plans économique, social, sociétal et écologique. Le profil de la profession fait partie intégrante du règlement d'examen (obligatoire) et des directives (facultatif).
Critère d'appréciation	Un critère d'appréciation indique l'échelle selon laquelle une compétence est examinée. Les connaissances professionnelles spécialisées et les capacités exigées en font partie. Les critères sont formulés avant un examen en accord avec les tâches d'examen et indiquent les attentes, les prestations et les capacités exigées en vue d'atteindre un bon résultat. Ils constituent la base pour la correction ou l'évaluation d'un examen.
Situations critiques (*critical incidents*)	Les situations critiques sont une forme d'examen. Un « *critical incident* » décrit une situation de travail qui peut être résolue par des compétences choisies. Une situation émanant de la pratique est présentée à la candidate ou au candidat, qui doit décrire concrètement la marche à suivre.
Brevet fédéral (BF)	Titre sanctionnant un examen professionnel fédéral
Attestation fédérale de formation professionnelle (AFP)	Titre sanctionnant une formation professionnelle initiale de deux ans
Certificat fédéral de capacité (CFC)	Titre sanctionnant une formation professionnelle initiale de trois ou quatre ans
Entretien avec des expert-es	L'entretien avec des expert-es est une forme d'examen durant laquelle les candidat-es s'entretiennent avec un-e expert-e sur un thème spécifique. Les candidat-es y démontrent leur connaissance du domaine spécifique et leur disposition à argumenter, à analyser et à imaginer des solutions alternatives.
Orientation compétences	L'orientation vers les compétences signifie la prise en compte des compétences opérationnelles dans l'élaboration des examens fédéraux et des offres de formation. Les professionnelles et professionnels ne doivent pas seulement maîtriser des faits, ils doivent aussi être en mesure d'utiliser leur

[1] Certains termes ont été repris du glossaire du SEFRI.

	savoir dans des situations pratiques qui les confrontent à des tâches inhabituelles, à des problèmes mal définis, qui requièrent de leur part de collaborer avec d'autres personnes ou qui impliquent des responsabilités élevées.
Dimension de compétence « potentiel de réalisation »	→ Compétence (d'agir) liée à la capacité de mise en œuvre. Elle décrit l'action ou le comportement concret dans une situation.
Dimension de compétence « connaissance, compréhension »	→ Compétence (d'agir) liée aux connaissances approfondies dont dispose une personne. Elle englobe p. ex. les connaissances techniques, les bases théoriques ainsi que les connaissances des méthodes et des processus.
Dimension de compétence « position, motivation »	→ Compétence (d'agir) liée aux aspects motivants nécessaires à la disposition d'agir exigée.
Dimension de compétence « capacité de réflexion »	→ Compétence (d'agir) liée à la capacité de réflexion et d'analyse nécessaire à l'adoption du comportement professionnel décrit.
Mini-cas	Les mini-cas sont une forme d'examen. Ils décrivent des événements problématiques ou des situations du travail quotidien d'une personne spécialisée. Ces mini-cas sont soumis aux candidates et candidats pour lesquels ils décrivent une action possible tout en la justifiant.
Modèle « système classique »	Le modèle « système classique » se compose d'un examen qui vérifie de manière aussi complète que possible à l'aide d'un échantillon représentatif les principales compétences opérationnelles telles qu'elles figurent dans le profil de qualification.
Organisation du monde du travail (OrTra)	Les organisations du monde du travail englobent les partenaires sociaux, les associations professionnelles, les autres organisations compétentes et les autres prestataires de la formation professionnelle. Les organisations uniquement axées sur les formations scolaires ne sont pas considérées comme des organisations du monde du travail. Les organisations du monde du travail forment, seules ou avec d'autres organisations du monde du travail, l'organe responsable des examens fédéraux.
Expert-es aux examens	Les expertes et experts aux examens sont chargés, au nom de l'organe responsable de l'examen, de préparer des examens ou des parties d'examens et de les organiser. Ce sont des spécialistes averti-es du domaine en question.
Règlement d'examen	Le règlement d'examen est le document légal d'un examen professionnel fédéral ou d'un examen professionnel fédéral supérieur. Il est rédigé sur la base du texte de référence. Le règlement d'examen doit être approuvé par le SEFRI.
Rapport de réflexion	Le rapport de réflexion est une forme d'examen. Les candidat-es analysent leur propre pratique professionnelle et documentent leur savoir empirique dans un rapport écrit.
Secrétariat d'Etat à la formation, à la recherche et à l'innovation (SEFRI)	Le Secrétariat d'Etat à la formation, à la recherche et à l'innovation est l'autorité fédérale qui approuve les règlements d'examen et exerce la surveillance des examens professionnels fédéraux et des examens professionnels fédéraux supérieurs. Pour de plus amples informations: http://www.sbfi.admin.ch/index.html?lang=fr
Organe responsable	L'organe responsable s'occupe du développement, de la diffusion et de la mise à jour régulière du règlement d'examen et des directives. Ensuite, il s'occupe de la convocation aux épreuves de l'examen fédéral et de l'organisation de l'examen fédéral. L'organe responsable comprend une ou

	plusieurs organisations du monde du travail (OrTra). En général, l'organe responsable est actif à l'échelle nationale et est présent sur l'ensemble du territoire suisse.
Directives	Les directives contiennent des informations complémentaires sur le règlement d'examen. Édictées par la commission d'examen, la commission d'assurance-qualité ou par l'organe responsable, elles permettent notamment de présenter le règlement d'examen de manière plus détaillée aux candidates. Contrairement au règlement d'examen, les directives ne comprennent pas de dispositions légales. Elles doivent être rédigées de telle manière que la réussite à l'examen ne soit pas conditionnée par la participation préalable à un cours, c'est-à-dire que les critères d'évaluation (ou les critères de performance) doivent être définis pour chacune des épreuves de l'examen.