

Opérateur en signalisation électrique ferroviaire

RNCP34914 · RNCP · Publiée

L'essentiel

Niveau de qualification	Niveau 4
Code(s) NSF	255s
Formacode(s)	24069
Code(s) ROME	I1304, H2602, I1309
Type d'enregistrement	Enregistrement sur demande
Date d'enregistrement	14/09/2020
Date d'échéance	14/09/2023

Certificateur(s)

SNCF RESEAU · SIRET : 41228073720375

Résumé de la certification

OBJECTIFS ET CONTEXTE

Des besoins de mobilité accrus dans un environnement mouvant

Le transport ferroviaire représente une opportunité et un défi pour faire face à l'évolution des flux en termes de performance, de capacité de fréquence, de qualité de service et d'intermodalité.

Une réponse aux enjeux environnementaux et énergétiques

Le ferroviaire constitue un enjeu stratégique car il répond

à des besoins de plus en plus accrus de libre circulation des personnes et des marchandises mais également à des préoccupations de développement durable grâce à son faible impact environnemental.

Bâtir une politique de maintenance, en synergie avec l'exploitation, pour viser un haut niveau de sécurité.

Le transport ferroviaire de voyageurs est aujourd'hui un mode extrêmement sûr. La maintenance du réseau, incluant l'entretien et le renouvellement des installations, est une priorité stratégique pour l'État et SNCF car elle est au cœur des enjeux de sécurité et de qualité de service.

Des métiers qui évoluent

SNCF Réseau en tant qu'entreprise historique et organisme certificateur, apporte une vigilance toute particulière à l'évolution des métiers afin d'éviter l'« obsolescence » des compétences techniques afférentes à ses métiers et ainsi, assurer un haut niveau de sécurité.

Le titre OPérateur en Signalisation Electrique Ferroviaire est une réponse en termes de qualification aux besoins identifiés au niveau de la branche ferroviaire.

ACTIVITÉS VISÉES

Le titulaire du titre opérateur signalisation électrique ferroviaire mène principalement les activités suivantes :

1. Dans

le cadre d'une maintenance préventive, il organise son intervention selon le plan de maintenance ou sur alerte, il prépare ses outils appareils de mesures et documents métiers et réalise l'opération de maintenance conformément aux documents et procédures.

2. Dans

le cadre d'une maintenance corrective, il réalise un diagnostic de dysfonctionnement suite à signalement d'un dérangement, il analyse l'impact de l'intervention de maintenance corrective, il remet en état l'installation conformément aux documents et procédures et il restitue

l'installation en état de fonctionnement, garantissant la sécurité des circulations ferroviaires.

3. Dans

le cadre de travaux, il prépare son chantier afin de créer, modifier ou supprimer une installation ferroviaire, il réalise des travaux sur les installations de signalisation, il réalise les vérifications techniques et essais de fonctionnement et restitue les travaux au gestionnaire d'exploitation.

4. Il

assure la sécurité des personnes, des circulations et des biens : il identifie les sources de danger, il évalue les risques liés à son

intervention et il applique les mesures réglementaires en vigueur en vue de supprimer ou de prévenir le risque.

5. Il

coopère avec l'ensemble des acteurs ferroviaire en vue de garantir une exécution conforme et réalisée en toute sécurité, il communique sur la nature et les conséquences de l'intervention et il réalise un retour d'expérience en vue d'une amélioration continue avec ses pairs et son hiérarchique.

COMPÉTENCES ATTESTÉES

Toutes les compétences décrites dans le référentiel sont évaluées conformément aux exigences de l'Arrêté du 7 mai 2015 relatif aux tâches essentielles pour la sécurité ferroviaire autres que la conduite de trains.

Les principales compétences attestées se déclinent comme suit :

Bloc 1: Intervention maintenance préventive d'installations

- Organiser son intervention selon le plan de maintenance ou sur alerte
- Préparer ses outils appareils de mesures et documents métiers
- Réaliser l'opération de maintenance conformément aux documents et procédures
- Restituer l'installation en état de fonctionnement, garantissant la sécurité des circulations ferroviaires

Bloc 2: Intervention maintenance corrective d'installations

- Réaliser un diagnostic de dysfonctionnement suite à signalement d'un dérangement
- Analyser l'impact de l'intervention de maintenance corrective
- Remettre en état l'installation conformément aux documents et procédures
- Restituer l'installation en état de fonctionnement, garantissant la sécurité des circulations ferroviaires

Bloc 3 : Intervention travaux : création, suppression ou modification d'installations

- Préparer son chantier afin de créer, modifier ou supprimer une installation ferroviaire
- Réaliser des travaux sur les installations de signalisation
- Réaliser les vérifications techniques et essais de fonctionnement
- Restituer les travaux au gestionnaire d'exploitation

Bloc 4 : Sécurité des personnes, des circulations et des biens

- Identifier les sources de danger
- Évaluer les risques liés à son intervention
- Appliquer les mesures réglementaires en vigueur en vue de supprimer ou de prévenir le risque

Bloc 5 : Coopération, communication et retour d'expérience

- Coopérer avec l'ensemble des acteurs ferroviaire en vue de garantir une exécution conforme et réalisée en toute sécurité
- Communiquer sur la nature et les conséquences de l'intervention
- Réaliser un retour d'expérience en vue d'une amélioration continue avec ses pairs et son hiérarchique

Blocs de compétences

RNCP34914BC01 — Réaliser une opération de maintenance préventive d'installations en signalisation ferroviaire

LISTE DE COMPÉTENCES

1.1.

Organisation de son intervention selon le plan de maintenance (systématique) ou intervention sur alerte /seuil (conditionnelle)

1.1.1. Analyser et croiser le planning annuel de maintenance et l'avis hebdomadaire de travaux, remis par son manager en vue de déterminer son intervention.

1.1.2. Prioriser les interventions de maintenance préventive, afin d'établir et d'optimiser son planning.

1.2. Préparation des outils, appareils de mesures et documents métiers.

1.2.1 Identifier et analyser le document métier relatif à l'opération à réaliser en vue de préparer le matériel approprié.

1.2.2. Déterminer les

ressources et les moyens nécessaires pour son intervention?: outillage, appareils de mesure, consommables / besoin de renfort / documents métier?: mode opératoire de maintenance, procédure sécurité.

1.2.3.

Se reporter au document unique pour identifier les EPI nécessaires et effectuer une analyse de risques complémentaires afin de définir les mesures de prévention adaptées à mettre en œuvre pour réaliser son opération.

1.2.4. Vérifier la conformité de l'outillage et des EPI et alerter son manager en cas de défaut ou d'absence.

1.3. Réalisation de l'opération de maintenance conformément aux documents et procédures.

1.3.1.

Détecter une éventuelle non-conformité ou défaut sur l'installation et prendre les mesures immédiates (fermeture de voies, réduction de vitesse...) pour assurer la sécurité des circulations.

1.3.2.

Réaliser les opérations de maintenance simple de façon autonome en prenant en compte l'impact de son intervention sur les installations de sécurité.

1.3.3.

Dans le cas d'interventions complexes, réaliser des opérations sous supervision d'un opérateur expérimenté en appliquant les consignes nécessaires à l'exécution des travaux.

1.3.4.

Tout au long de la réalisation des opérations, veiller à ce que les tâches soient exécutées dans le respect des documents métier et en appliquant les gestes métier définis.

1.3.5.

Assurer la traçabilité nécessaire de ses interventions sur les fiches de maintenance appropriées (papier et/ou applications informatiques comme «?SPOT?») en vue de suivre l'évolution des caractéristiques techniques des installations

1.4. Restitution de l'installation en bon état de fonctionnement, garantissant la sécurité des circulations ferroviaires.

1.4.1 Réaliser les différentes vérifications techniques afin de garantir la conformité de l'installation.

1.4.2.

Réaliser un essai de fonctionnement de l'installation, en vue de restituer l'installation dans ses caractéristiques d'exploitation définies dans le référentiel.

1.4.3

Informier le gestionnaire de l'exploitation ferroviaire de la remise à disposition de l'installation via le carnet de suivi et/ou le carnet de dépêches.

MODALITÉS D'ÉVALUATION

- Cas pratique
- Mise en situation reconstituée
- Questionnement oral de vérification de connaissances
- Évaluation des connaissances

RNCP34914BC02 — Réaliser une opération de maintenance corrective d'installations en signalisation ferroviaire

LISTE DE COMPÉTENCES

2.1. Diagnostic de dysfonctionnement suite à signalement d'un dérangement

Dans le cadre d'un dérangement signalé par le gestionnaire de l'exploitation ferroviaire :

- 2.1.1. Appliquer les méthodes de recherche de dérangement (méthode «?voltampèremétrique », méthode en croix, méthode par dichotomie) pour identifier les causes du dysfonctionnement,
- 2.1.2. Exploiter les constatations pour orienter la recherche du dysfonctionnement,
- 2.1.3. Analyser et interpréter les résultats afin de réaliser la maintenance corrective adaptée.

2.2. Analyse de l'impact de l'intervention de maintenance corrective

2.2.1. Analyser l'impact de l'intervention de maintenance corrective en fonction?:

- des conséquences sur la sécurité des circulations ferroviaires,
- de la durée de l'intervention,
- des moyens à mettre à œuvre pour réparer (outillage, appareils de mesure, consommables / besoin de renfort / documents métier?: mode opératoire de maintenance, procédure sécurité).

2.2.2.

Rendre compte au gestionnaire d'exploitation ferroviaire et soumettre un scénario de remise en état sous supervision de sa hiérarchie en fonction de l'impact de l'intervention.

2.3. Remise en état de l'installation conformément aux documents et procédures.

2.3.1. Mettre en œuvre le scénario de remise en état retenu suite à l'analyse?:

- remettre l'installation aux conditions de fonctionnement nominal (réparation complète),
- remettre l'installation aux conditions de fonctionnement dégradé (réparation partielle) en mettant en œuvre les mesures de sécurité adaptées.

2.3.2. En cas de réparation partielle, définir les modalités de réparation définitive à réaliser ultérieurement.

2.4. Restitution de l'installation en état de fonctionnement, garantissant la sécurité des circulations ferroviaires

2.4.1

Réaliser les différentes vérifications techniques (conformité de câblage, comptage sur borne, mesure des isollements, visibilité de la signalisation...) afin de garantir la conformité de l'installation.

2.4.2. Réaliser un essai de fonctionnement de l'installation.

2.4.3.

Informier le gestionnaire de l'exploitation ferroviaire de la remise en état partielle ou complète (carnet de suivi et/ou carnet de dépêches).

Dans le cas d'une réparation partielle, indiquer les restrictions de circulation nécessaires.

MODALITÉS D'ÉVALUATION

- Cas pratique
- Évaluation des connaissances
- Mise en situation

RNCP34914BC03 — Réaliser des travaux en signalisation électrique ferroviaire : créer, supprimer ou modifier des installations

LISTE DE COMPÉTENCES

3.1. Préparation de chantier afin de créer, modifier ou supprimer une installation ferroviaire

3.1.1. A partir du contrat de travaux et des fiches de travail associées?:

- préparer le matériel et l'outillage nécessaires à l'opération,
- identifier son périmètre d'activité,

- identifier les documents métiers utiles à l'opération à réaliser,
- analyser la coactivité (présence de différents acteurs) sur le chantier,
- identifier les mesures de sécurité qui lui incombent pour assurer sa propre sécurité.

3.2. Réalisation des travaux sur les installations de signalisation

3.2.1. Se

reporter aux documents de sécurité (plan de prévention, instructions de sécurité ferroviaire...) définis au titre du chantier afin de mettre en œuvre les mesures de prévention adaptées (mesures de consignation électrique, balisage du chantier, port des EPI spécifique aux travaux...).

3.2.2.

Superviser et/ou effectuer la réalisation des opérations définies dans les fiches de travail (déroulage et raccordement de câbles, mesures électriques, actions sur les détecteurs électromécaniques ou électroniques...).

3.3. Vérification techniques et essais de fonctionnement

3.3.1. Réaliser

les différentes vérifications techniques (conformité des cotes de pose d'installation, des réglages électrique et électromécanique, des fiches de contrôle correspondant) afin de garantir la conformité de l'installation.

3.3.2. Réaliser un essai de fonctionnement de l'installation avant de prononcer la mise en service de l'installation.

3.4. Restitution des travaux au gestionnaire d'exploitation.3.4.1. Rendre compte au responsable travaux de l'exécution des travaux conformément à sa fiche de travail en lui retournant sa fiche de travail émargée et signée.

MODALITÉS D'ÉVALUATION

- Évaluation des connaissances et des compétences dans le cadre d'une mise en pratique
- Mise en situation
- Cas pratique

RNCP34914BC04 — Assurer la sécurité des personnes, des circulations et des biens sur chaque opération de maintenance et travaux

LISTE DE COMPÉTENCES

4.1.

Identification des sources de danger

4.1.1.

Identifier son périmètre d'intervention en s'appuyant sur ses documents d'organisation (schéma des pistes et itinéraires, situation géographique du chantier, schéma de signalisation...).

4.1.2.

Identifier les sources de danger sur son périmètre d'intervention en s'appuyant sur les consignes d'établissement, le plan de prévention et le document unique, en vue d'assurer la sécurité de ses interventions.

4.2. Évaluation des risques liés à son intervention4.2.1.

Identifier les modes opératoires repris dans les guides maintenance et dans les référentiels en lien avec l'intervention définie.

4.2.2.

Évaluer les risques au regard des modes opératoires mis en œuvre sur les différents domaines de la sécurité (sécurité exploitation ferroviaire, santé et sécurité au travail, sécurité incendie, cyber sécurité, sûreté, sécurité environnementale).

4.3. Application des mesures réglementaires en vigueur en vue de supprimer ou de prévenir le risque

4.3.1. Pour la sécurité d'exploitation ferroviaire, identifier et appliquer les procédures de sécurité définies et dédiées.

4.3.2 Annoncer les circulations en tant qu'Annonceur ou Sentinelle

4.3.3. Assurer

la sécurité du personnel en tant qu'agent de sécurité et mettre en œuvre le dispositif de sécurité vis-à-vis des circulations lors d'opération de maintenance ou de travaux sur ou à proximité des voies

ferrées.

4.3.4.

Adopter la posture de sécurité afin d'améliorer le niveau de sécurité attendu?: proactivité, respect des consignes de sécurité, partage d'expérience,...

4.3.5. Mettre en œuvre les outils de fiabilisation?: l'autocontrôle, le contrôle croisé, la minute d'arrêt... afin de permettre aux acteurs de mieux gérer leurs ressources cognitives (notamment leurs capacités attentionnelles) au moment des interventions.

MODALITÉS D'ÉVALUATION

- Évaluation des connaissances sur un cas pratique
- mise en situation
- Évaluation des compétences

RNCP34914BC05 — Coopérer, communiquer et réaliser un retour d'expérience sur chaque opération de maintenance et travaux

LISTE DE COMPÉTENCES

5.1.

Coopération en vue de garantir une exécution conforme et réalisée en toute sécurité

5.1.1. Se repérer dans le système ferroviaire et adopter un bon positionnement vis à vis de ses interlocuteurs.

5.1.2. Évaluer l'impact de son activité sur le système ferroviaire afin de garantir la sécurité des circulations ferroviaires et des différents acteurs présents sur le chantier.

5.1.3. Informer et/ou solliciter les acteurs concernés par le chantier lui-même et ses répercussions.

5.2. Communication sur la nature et les conséquences de l'intervention

5.2.1. Respecter

le protocole de communication?défini au sein de l'entreprise?: langage commun, modalités de communication, collationnement...

5.2.2. Identifier les informations utiles et nécessaires à communiquer aux différents intervenants.

5.2.3. Utiliser les outils de communication mis à disposition par l'entreprise (carnets, téléphonie ferroviaire...) afin de réaliser l'intervention en sécurité.

5.3. Retour d'expérience en vue d'une amélioration continue

5.3.1. Détecter

les bonnes pratiques et les dysfonctionnements lors des interventions afin d'enrichir les connaissances des acteurs dans une démarche d'amélioration continue des processus et des méthodes.

5.3.2. Les partager avec ses pairs et son hiérarchie en vue de capitaliser à travers un enrichissement des connaissances.

MODALITÉS D'ÉVALUATION

- Évaluation des connaissances
- Mise en situation

Secteur d'activité et type d'emploi

SECTEURS D'ACTIVITÉS

L'opérateur en signalisation électrique ferroviaire peut exercer dans les secteurs public et privé quelle que soit la taille de l'entreprise.

Il peut s'agir :

- D'entreprises de transport

(Actirail, Flexrail, GEFCO, VFLI...)

ou de travaux ferroviaires (Colas Rail, Eiffage,...) ;

- D'entreprises disposant de voies privées qu'elles utilisent à des fins propres, pour transporter du matériel ;
- D'autorités portuaires susceptibles de construire et gérer des Voies Ferrées Portuaires (VFP (dessertes ferroviaires des ports) ;
- D'Opérateurs privés ferroviaires (OPF) sur certains territoires hors réseau ferré national (embranchement particulier

pour le Fret, certaines voies des ports ou privés, ...)

- D'opérateurs de voies ferrées d'intérêt local sur le réseau ferré national (Chemin de fer Corse, baie de Somme)

Depuis la libéralisation du transport ferroviaire (en 2007 pour le transport de marchandises et 2010 pour le transport de voyageurs), de nombreuses entreprises ferroviaires (24 à ce jour) disposent désormais d'un agrément auprès de l'Union Européenne (UE), avec la certification de sécurité associée, leur permettant d'offrir des services de transports nationaux et internationaux par chemin de fer. Citons par exemple : Euro Cargo Rail (ECR), filiale de DB Schenker Rail (UK), Europorte, ColasRail, Thello, VéoIiaTransdev.

La sollicitation du domaine ferroviaire en forte croissance s'accompagnera dans les années à venir, entre 2017 et 2022, de recrutements importants dans les différentes entreprises du secteur. L'activité Maintenance et Travaux recrutera 500 personnes sur 5 ans sur le métier d'Opérateur en signalisation électrique ferroviaire dont le rôle est prépondérant pour garantir à l'ensemble des transporteurs un accès large au réseau et des installations de signalisation fiables et sécurisées ; priorité exprimée au niveau de la Branche ferroviaire.

TYPE D'EMPLOIS ACCESSIBLES

L'opérateur en signalisation électrique ferroviaire (OP SEF) réalise les différentes opérations de maintenance préventive et correctives sur les installations de signalisation ainsi que des travaux de création, de modification des installations ferroviaires de signalisation électrique. Il est le premier niveau professionnel qui garantit la conformité des installations et contribue ainsi aux niveaux de sécurité et de régularité exigés sur le réseau ferroviaire. Il peut être amené à assurer le suivi de travaux réalisés par une entreprise extérieure.

Les différentes désignations du métier visées par le titre sont les suivantes :

- Opérateur en signalisation électrique ferroviaire
- Monteur – câbleur en signalisation ferroviaire
- Opérateur de production signalisation ferroviaire

RÈGLEMENTATIONS D'ACTIVITÉ

L'exercice

de l'emploi du métier d'opérateur en signalisation électrique ferroviaire nécessite de répondre à un certain nombre d'exigences réglementaires du code du Travail et à des arrêtés et normes (y compris européennes). Les principales sont les suivantes :

- Habilitations d'ordre électrique L'Habilitation à la norme NF

C 18-510 établit les instructions générales de sécurité d'ordre électrique auxquelles est soumise toute personne intervenant sur des ouvrages électriques et dans un environnement électrique ainsi que la prévention du risque électrique.

- Aptitude à la sécurité (hors conducteur) En

matière de sécurité ferroviaire en France, et ce depuis 2006,

l'établissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF) veille – sous la

tutelle du ministère de la Transition écologique et solidaire – à la

cohérence et à la sécurité du système ferroviaire en France. Les

opérateurs intervenant sur les infrastructures ferroviaires exploitées,

– âgés d'au moins 18 ans – dont les opérateurs en signalisation

électrique ferroviaire, sont soumis à un arrêté aptitudes relatif "aux tâches essentielles de sécurité pour la sécurité ferroviaire autres que la conduite de trains" (arrêté du 7 mai 2015 modifié à la suite de la publication du décret

n°2017-527 du 12 avril 2017 relatif aux conditions d'aptitude physique

et psychologique des personnes habilitées aux tâches essentielles de

sécurité ferroviaire autres que la conduite de trains, décret qui fixe

les conditions d'aptitude physique et psychologique des personnels

mentionnés à l'art. L 2221-7-1 du code des transports et modifie les

articles 6 et 26 du décret n°2006-1279).

Au titre de son obligation générale de sécurité, l'employeur doit prendre les mesures nécessaires pour assurer la sécurité et protéger la santé physique et mentale des travailleurs (Article L4121-1 du code du travail)?:

- Des actions de prévention des risques professionnels?;
- Des actions d'information et de formation;

- La mise en place d'une organisation et de moyens adaptés.

L'aptitude professionnelle comprend les compétences professionnelles et l'aptitude psychologique. Elle est actualisée périodiquement.

Les tâches essentielles de sécurité exercées par les opérateurs travaux signalisation électrique ferroviaire sont :

- TES M : "ASP/Annonceur"
- TES M : "Annonceur/Sentinelle"
- TES C : "Réalisateur sans mobile travaux"
- TES D : "Habilité Mainteneur de signalisation" ?

Marché du travail

Indicateurs au niveau des familles professionnelles (FAP) des métiers visés, agrégés au niveau national — France Travail / DARES (open data).

Tension de recrutement (DARES 2024)	Très élevée (5/5)
Facteurs principaux	Manque de main-d'œuvre disponible, Lien formation-emploi
Salaire médian (mensuel)	2 200 €
Diplôme le plus fréquent	Bac général, technologique, professionnel ou équivalent en mécanique, électricité, électronique (24 % des actifs en emploi)
Familles professionnelles (FAP)	C0X30 — Ouvriers de l'électricité et de l'électronique · tension 5/5 (Très élevée) C2X70 — Techniciens, agents de maîtrise et assimilés en électricité et en électronique · tension 5/5 (Très élevée) G0A40 — Ouvriers de la maintenance générale et mécanique · tension 5/5 (Très élevée) G0A41 — Ouvriers de la maintenance en électricité et en électronique · tension 5/5 (Très élevée) G1X72 — Techniciens et agents de maîtrise en maintenance générale et mécanique industrielle · tension 5/5 (Très élevée) G1X77 — Techniciens et agents de maîtrise en maintenance électrique, électronique et automatismes · tension 5/5 (Très élevée) H1X92 — Ingénieurs en maintenance et support technique client · tension 5/5 (Très élevée)
Projets de recrutement (BMO 2026)	37 128
Jugés difficiles à recruter	62 %
Emplois saisonniers	7 %
Familles professionnelles (FAP)	C0X30 — Ouvriers de l'électricité et de l'électronique C2X70 — Techniciens, agents de maîtrise et assimilés en électricité et en électronique G0A40 — Ouvriers de la maintenance générale et mécanique G0A41 — Ouvriers de la maintenance en électricité et en électronique G1X72 — Techniciens et agents de maîtrise en maintenance générale et mécanique industrielle G1X77 — Techniciens et agents de maîtrise en maintenance électrique, électronique et automatismes H1X92 — Ingénieurs en maintenance et support technique client

Voies d'accès

MODALITÉS D'ACCÈS

Formation continue, Apprentissage, Contrat de professionnalisation, VAE

PRÉREQUIS À L'ENTRÉE EN FORMATION

1 - Dans tous les cas :

Être majeur au plus tard à l'entrée en formation.

2 - En fonction du niveau de formation ou de l'expérience professionnelle :

SNCF met en place des parcours d'accès à la certification distincts et flexibles selon les publics concernés.

Le

niveau attendu est un niveau 3 (CEC), de préférence dans le domaine de

l'électricité mais les modalités d'admission comportent dans tous les

cas de figure le renseignement d'un dossier d'admission qui doit être

assorti d'éléments de preuves et d'un entretien avec l'organisme de

Formation. Des tests sur les savoirs de base, d'aptitudes

psychotechniques et de savoirs techniques (électricité) sont effectués.

C'est

pourquoi, les personnes ne disposant pas du niveau requis peuvent être

recrutés sur la base d'une expérience professionnelle en lien avec le métier

L'admission est prononcée lorsque le candidat a satisfait à tous les tests.

COMPOSITION DU JURY — FORMATION CONTINUE, CONTRAT DE PROFESSIONNALISATION, VAE

Le jury est composé de cinq personnes dont 50% à minima sont extérieures à l'organisme certificateur afin de garantir une impartialité du jury. 2 représentants de l'organisme certificateur (la Direction Politique Formation et Relations Clients de SNCF Réseau)

- 1 Président de Jury (le Responsable de la Direction Politique Formation et Relations Clients ou son représentant),
- 1 Assesseur, de la Direction Politique Formation et Relations Clients

2 professionnels détenant des compétences liées à la certification, extérieures à l'organisme certificateur

- 1 Correspondant Alternance de direction, de Zone de Production ou d'établissement SNCF Réseau (d'autres correspondants pourront participer au Jury à titre d'observateur)

- 1 Responsable de développement des compétences SNCF Réseau

1 Représentant métier d'une entreprise extérieure (Pourcentage de membres extérieurs à l'organisme délivrant la certification dont professionnels qualifiés : 20%)

COMPOSITION DU JURY — APPRENTISSAGE

Le jury est composé de cinq personnes dont 50% à minima sont extérieures à l'organisme certificateur afin de garantir une impartialité du jury.

2 représentants de l'organisme certificateur (la Direction Politique Formation et Relations Clients de SNCF Réseau)

- 1 Président de Jury (le Responsable de la Direction Politique Formation et Relations Clients ou son représentant),
- 1 Assesseur, de la Direction Politique Formation et Relations Clients

2 professionnels détenant des compétences liées à la certification, extérieures à l'organisme certificateur

- 1 Correspondant Alternance de direction, de Zone de Production ou d'établissement SNCF Réseau (d'autres correspondants pourront participer au Jury à titre d'observateur)

- 1 Responsable de développement des compétences SNCF Réseau

1 Représentant métier d'une entreprise extérieure (Pourcentage de membres extérieurs à l'organisme délivrant la certification dont professionnels qualifiés : 20%)

Financement en alternance (NPEC)

Niveau de prise en charge d'un contrat d'apprentissage par les OPCO, fixé par France compétences par branche professionnelle (CPNE).

Prise en charge usuelle	10 782 €
Selon la branche	7 469 € – 13 019 €
Prise en charge	Branches concernées
10 782 €	Valeur par défaut · 211 branches

13 019 €

CPNE de la branche ferroviaire

7 469 €

CPNEFP dans les établissements d'enseignement privés sous contrat

Base légale

Date de décision 14/09/2020

Durée de l'enregistrement 3 ans

Date d'échéance de l'enregistrement 14/09/2023

Statistiques

Année	Certifiés	Dont VAE	Insertion 6 mois	Métier 2 ans
2018	195	0	100 %	98 %
2017	220	0	100 %	97 %

Liens avec d'autres certifications

ANCIENNES VERSIONS

RNCP29715

NOUVELLE(S) CERTIFICATION(S)

RNCP38024

Pour plus d'informations

LIEN VERS LE DESCRIPTIF

www.emploi.sncf.com

Fiche officielle (France Compétences)

<https://www.francecompetences.fr/recherche/rncp/34914/>