

## Conduite des trains

*Quelques questions que l'on me pose (ou pas) sur mon métier de conducteur de trains*

### Mes tâches :

- Responsable de la conduite des trains et de la sécurité des passagers ; souvent seul (pas de chef de train), parfois avec + de 500 personnes à bord, rarement + de 1'000
- Essais de sécurité (quotidiens, rebroussements, etc.)
- Ponctuellement / si nécessaire : annonces dans le train ; dépannages de base ; formation "d'aspirants" (double conduite active ou passive) ; examens périodiques ; journées de formation ; mises à jour des logiciels utilisés ; etc.

=> Interview (15 premières minutes)

- Les intitulés de mon job sont : conducteur de train / mécanicien de locomotive (mécano) / pilote de locomotive / cheminot (= employé des chemins de fer) ; c'est un peu égal
- Les trains sont conduits "manuellement" ; seul le régulateur de vitesse (tempomat) nous aide un peu, parfois. Il y a bien sûr un ordinateur à bord (et notre ipad) pour nous assister mais nous actionnons presque tout nous-mêmes
- Nous sommes seuls en cabine (sauf formation)
- Je ne fais pas toujours les mêmes lignes. En gros, presque tous les trains qui partent de Genève, y compris en France : Annemasse + Bellegarde. Je vais parfois jusqu'à Brig, Lucerne et Zürich. Le plus souvent : régionaux autour de Genève (Léman express). Aucune journée ne se ressemble !
- J'ai donc le permis français, qui est assez différent du permis suisse !
- Je rentre à Genève après ma fin de journée / soirée / nuit..
- Mon salaire tout compris est d'environ 100'000.- par année, (brut à 100%) ; je suis à 70%
- Nous avons l'abonnement général offert (imposable) ; la 1e classe coûte 280.- par an !
- J'ai des prix réduits dans d'autres pays européens, ponctuellement la quasi-gratuité
- Nous apprécions quand on nous salue. :-)
- Nous avons un système pour surveiller que nous ne nous endormons pas : un taser de 220 volts ! Mais non.. :-)
- Différents systèmes de sécurité renforcent notre vigilance
- Il y a un suicide tous les 3 jours en Suisse. Téléphone : le 143 (La main tendue)
- Les aiguillages sont actionnés automatiquement par des ordinateurs, sauf en cas de souci (retard, perturbation...). Interviennent alors les chefs-circulation, dans 4 centres en Suisse (pour les CFF)
- Nous suivons les instructions des signaux (feux) pour connaître nos vitesses en cas d'aiguillage ou de train devant nous
- Dans les trains directs, le "contrôleur" ; ou "chef de train" (ou désormais "chef assistant clientèle") est le "supérieur opérationnel" du conducteur : s'il demande au conducteur de s'arrêter dans une gare en plus, on obéit (si sécuritaire). Même chose si le "chef-circulation" nous demande quelque chose. Le conducteur reste néanmoins responsable de la conduite et de la sécurité liée

- Quand il pleut, ça glisse, on roule "moins bien" (adhérence au rail)
- Il m'est arrivé une seule fois de "luger", c'est-à-dire que le frein électrique et le frein à air ne sont plus efficaces. J'ai alors sablé. J'aurais aussi pu utiliser les freins magnétiques (patins qui se plaquent contre les rails), ou jeter l'ancre !! ^^'
- Quand la commande de fermeture des portes a été enclenchée, nous ne sommes pas censés l'annuler et rouvrir. Pour les trains directs, on n'a pas le droit une fois que l'agent de train a demandé la fermeture
- Il est interdit de "rouler" sur les quais (trottinettes, vélos, etc.)
- Le mot trottinette est composé de 11 lettres, dont 5 T !
- Il est interdit de fumer sur les quais, sauf certaines (grandes) gares où il y a des zones spécifiques. Merci à toutes les personnes qui respectent cela ! :-)
- Nous avons des points d'arrêts précis que nous respectons au mieux. Ce n'est pas toujours au milieu du quai
- Nous n'avons pas le droit d'avoir des écouteurs quand nous roulons
- Il nous arrive de devoir rouler 4h à la suite sans pouvoir théoriquement aller aux toilettes
- Non, je n'ai pas de bouteille pour cela.. mais un pot ! (Mais non..)
- Je ne conduis que les trains voyageurs, pas les trains marchandises
- Je sais conduire 7 types de trains différents
- Ma ligne préférée est Genève-Brig
- Nous faisons rarement les annonces (défaillances du système des arrêts, cas spéciaux, etc.)
- Nous ne faisons généralement pas d'annonces en allemand. Mais nous devons maîtriser le vocabulaire technique
- Dans certaines gares, nous pouvons franchir des feux rouges, sous certaines conditions
- Il n'y a que 2-3% de femmes dans notre métier.. :-(
- La vitesse maximale à laquelle je roule est de 200 km/h, entre Bern et Olten / Soleure et Olten
- Je conduis parfois en marche arrière ! Jusqu'à 30 km/h. Bien sûr, pas seul ; avec quelqu'un à l'arrière.
- Je n'ai jamais eu de panne de réveil !
- Il existe des signaux nains. Si une porte de train reste ouverte, on risquerait donc d'en décapiter !
- La planification nous demande parfois de nous téléporter d'un train à l'autre (temps de marche de 0 minute, voire.. moins !). On a déjà essayé ; ça ne marche pas !
- Ne bloquez pas les portes, svp !!
- J'ai déjà dû utiliser un sabot (pour poser sur les rails) afin d'ouvrir une porte récalcitrante ! Et sous la neige, à 5h, le premier mois après ma titularisation..
- On peut commencer à 2h30.. et finir à 4h30 (pas le même jour !)
- Nous n'avons pas (plus) de volants à bord !
- Un mécano qui court est un mécano qui a fait une connerie ou qui va en faire une !
- On peut avoir jusqu'à 6 écrans devant nous (mon opticien ne le savait pas quand il m'a proposé des lunettes de soleil à verres polarisés !)
- Je ne connais pas tous les horaires pas cœur, ni toutes les gares, correspondances, tarif, etc. !!

- Je ne connais pas tous les conducteurs de trains en Suisse (plusieurs milliers), et pas tous les noms des 230 conducteurs à Genève !
- Ainsi, vous avez au maximum 1 chance sur 230 que je conduise votre train si vous en prenez un. Et même moins car je suis à temps partiel et ça peut être des collègues basé ailleurs qu'à Genève.
- J'ai déjà shooté un certain nombre d'oiseaux.. :-(
- Notre vitre frontale est blindée
- Au bord des voies ou "dans les faisceaux", nous portons toujours un gilet orange et nous avons une formation spécifique. Sans cela, il est interdit de traverser les voies ou de les longer (hors routes / chemins aménagés bien sûr)
- Est-ce qu'il est possible de venir en cabine ? Oui ; le conducteur doit cependant venir sur un jour de congé..
- Est-ce que j'aime mon métier ? Oui !
- Les bogies, c'est ma vie ; les voies, c'est mon chemin !

#### FAQ :

- Pourquoi mon train s'arrête plusieurs minutes juste avant ma gare ? Cela peut être différentes raisons. Globalement, le tronçon devant est occupé : manœuvre imprévue, autre train retardé, travaux, etc. Souvent, on ne sait pas nous-mêmes. Des fois, on voit effectivement un train devant nous. Au bout de 3 minutes, on doit appeler le chef-circulation pour lui demander, si lui ne nous a pas encore appelé
- Jusqu'à quel point peut-on remplir un train ? Eh ben, jusqu'à ce que les gens ne puissent plus monter.. ça arrive, rarement, heureusement. Dans ce cas, bien aller au fond des couloirs et enlever son sac à dos pour le poser à terre.. ou renoncer à monter.. !