

## 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 liée des passagers ; souvent seul, parfois avec + de 500 personnes à bord, rarement + de 1'000 (max jusqu'à 1'200 env. et 1'000 tonnes au total)
- Essais de sécurité & mises en place des trains
- Ponctuellement : annonces dans le train ; dépannages de base ; formation "d'aspirants" (double conduite active ou passive) ; examens périodiques ; journées de formation ; 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 n'avons pas (plus) de volants à bord !
- Nous sommes seuls en cabine (sauf formation et contrôles périodiques)
- 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..
- Je parcours en moyenne 200 kilomètres par jour environ (soit 26'400 km par an à 60%)
- On peut commencer à 2h30.. ou finir à 4h30 (pas le même jour !)
- Mon salaire tout compris est d'environ 105'000.- par année, (2025, brut à 100%) ; je suis actuellement à 70% ; à 60% dès 2026
- 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. :-)
- On ne peut pas typhonner en gare (sauf danger)
- Nous avons un système pour surveiller que nous ne nous endormons pas : *la pédale de l'homme mort*. Cool ! (C'est l'ancien nom ou surnom)
- Différents systèmes de sécurité renforcent notre vigilance
- Il y a un suicide sur les voies suisses tous les 3 jours env. 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), dont 1 à Renens
- 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).
- 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
- Par rapport au tram, on a moins souvent des "conflits" avec les personnes usagères de nos véhicules. Néanmoins :
- Il est interdit de "rouler" sur les quais (trottinettes, vélos, etc.) !!
- Le mot trottinette est composé de 11 lettres, dont 5 T
- Ne bloquez pas les portes, svp !
- 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. Vous pouvez voir nos "IPA" ou Indicateurs de Points d'Arrêt. Ce sont les panneaux 1 (100 mètres), 2 (200 mètres), etc.
- 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..
- 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 parfois des annonces (défaillances du système des arrêts, retards, 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, en "manœuvre"
- Il y a très peu de femmes dans notre métier.. :-( A Genève : actuellement 7% environ, un taux assez haut par rapport à d'autres dépôts..
- La vitesse maximale à laquelle je roule est de 200 km/h, entre Bern et Olten / Soleure et Olten
- Cette vitesse est aussi possible dans les tunnels du Lötschberg et du Gothard (peut-être même plus, selon homologations)
- Je conduis parfois en marche arrière, en manœuvre ! Jusqu'à 30 km/h. Bien sûr, pas seul ; avec quelqu'un à l'arrière.

- Je n'ai jamais eu de panne de réveil ! Et quand on sait qu'on peut éventuellement se lever à 2h du matin..
- Il existe des signaux nains (et non pas l'inverse). Ils sont bien traités !
- 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 !
- 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..
- Un mécano qui court est un mécano qui a fait une connerie ou qui va en faire une !
- Une fois, un chef-circulation m'a dit : "On a 2 trains en panne entre Genève et Coppet, c'est la guerre intergalactique !"
- 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 250 conducteurs à Genève !
- Ainsi, vous avez au maximum 1 chance sur 250 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.. et une grosse biche / un cerf :-(
- J'ai déjà eu un accident de personne non mortel (et pas un suicide) et un "quasi-accident" de personne
- 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)
- Notre bâtiment de service est insalubre (eau non potable) et n'a plus l'eau chaude, faute d'argent
- 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.. !