

# le film au service de la sécurité

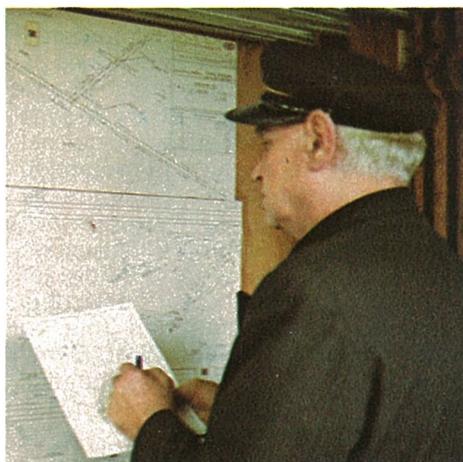
La connaissance de la voie constitue un élément essentiel dans la formation professionnelle du conducteur de train.

Jadis, c'est-à-dire lorsque les trains étaient encore remorqués par des locomotives à vapeur, le problème de la connaissance des lignes en ce qui concerne les machinistes ne se posait pratiquement pas, et c'est bien compréhensible puisque ces machinistes étaient issus du cadre des chauffeurs, qui avaient le plus souvent parcouru le réseau pendant plusieurs années avant d'assumer eux-mêmes la responsabilité de la conduite d'un train.

On peut donc dire que l'acquisition de la connaissance de la ligne était fondée en majeure partie sur l'expérience personnelle et découlait surtout de l'initiative propre du chauffeur dans l'exécution de sa profession. Cette méthode présentait, hormis les difficultés inhérentes à chaque formation professionnelle, l'inconvénient de nécessiter aussi une longue période chaque fois que, par exemple, un conducteur demandait sa mutation pour un dépôt de locomotives desservant des lignes qu'il n'avait jamais parcourues.

Quoi qu'il en soit, l'instauration des tractions électrique et diesel a complètement remis en question cette méthode. En effet, à un certain point de vue, les nouveaux modes de traction ont modifié profondément le recrutement du personnel de conduite : les candidats conducteurs sont des gens qui, pour la plupart, n'ont jamais conduit de locomotive. Initialement, pour la formation professionnelle des conducteurs de train, on s'en tenait à l'ancienne méthode, du moins pour ce qui est de la connaissance de la ligne.

Tout comme le chauffeur de l'époque de la vapeur, qui avait assurément encore autre chose à faire, le « nouveau » accompagnait le conducteur du train pour apprendre ainsi à connaître la ligne.



*Avant la projection du film, le conducteur contrôle, au moyen du plan schématique de signalisation, la signalisation figurant sur la fiche relative à la ligne à étudier.*

*Via l'écran, les conducteurs se familiarisent avec la ligne et en font le rapprochement avec la fiche de ligne.*

Actuellement, l'enseignement de la connaissance des lignes constitue un problème à part dans la formation professionnelle du conducteur de train. C'est ainsi qu'on peut parler à ce propos d'une prétendue étude des lignes.

En fait, on pourrait dire que, pour cet aspect de la formation professionnelle, l'accent a été transféré de l'initiative et de l'expérience vers l'étude systématique. Cela requiert évidemment un effort de mémoire de la part du conducteur.

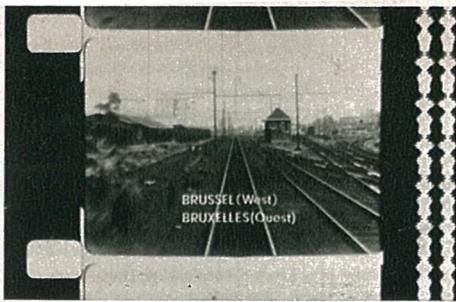
Nous n'apprendrons certes rien de nouveau quand nous prétendons que la mémoire est « la faculté de l'esprit de conserver et de remémorer des connaissances et des observations acquises antérieurement ». Etant donné que cette faculté diffère d'une personne à l'autre et que tout le monde ne peut se vanter d'avoir une bonne mémoire, il faut bien donner « un coup de pouce » à cette dernière.

Il est certain que, quand le conducteur peut s'appuyer sur une documentation fonctionnelle existante et sur l'expérience des autres, son initiation se fait apparemment d'une façon plus aisée et plus rapide.

En outre, plus il s'appliquera à l'assimilation de ces moyens didactiques qui sont à sa disposition, plus étendues seront ses connaissances, acquises de plus en un temps relativement court.

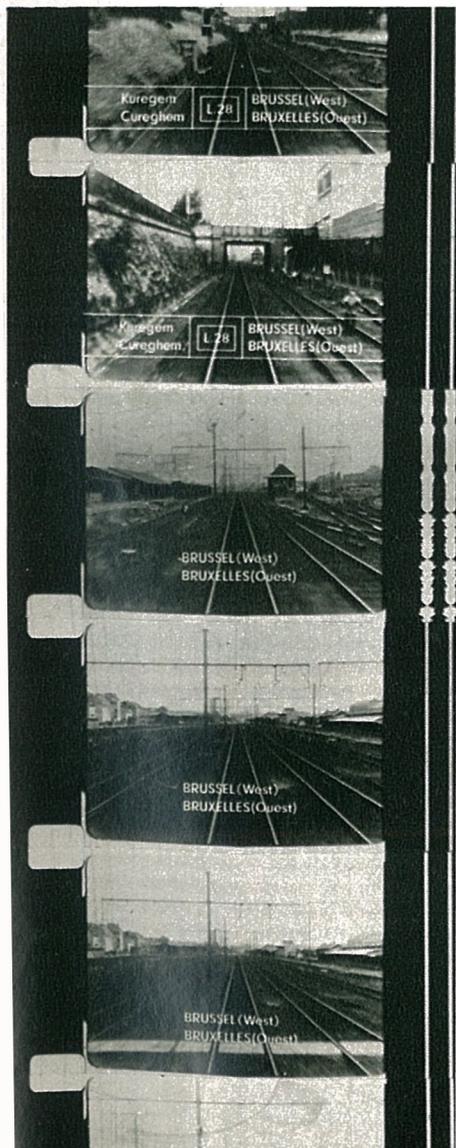
Bref, une bonne connaissance de la ligne ne pouvait, dans les circonstances actuelles, s'appuyer plus longtemps sur l'expérience acquise par le conducteur pendant les trajets qu'il effectuait à côté de son collègue dans la cabine de conduite. Cette méthode prenait beaucoup de temps sans garantir pour autant une qualité certaine de la connaissance des lignes. C'est pourquoi on a recherché d'autres moyens mieux adaptés à la situation, non seulement pour activer l'étude de la ligne mais aussi pour en augmenter l'efficacité. C'est ainsi qu'on en est arrivé à filmer les lignes à partir de la cabine d'un train. Ces films sont, par la suite, projetés dans les ateliers de traction.

Le film familiarise les conducteurs avec le tracé et l'aspect des lignes



qui sont choses nouvelles pour lui. Au moyen de sous-titres dont le film est assorti, la topographie est continuellement indiquée de façon très claire, surtout aux bifurcations. Aux endroits où il est possible de donner des explications utiles sur l'établissement de la ligne, ces sous-titres sont en outre complétés par des commentaires dialogués.

D'autre part, chaque conducteur est mis en possession d'une fiche de ligne qui indique d'une façon très synoptique la succession de tous les signaux.



On dispose par conséquent de trois manières didactiques pour imprégner la connaissance de la ligne dans la mémoire du conducteur : par l'image visuelle, les commentaires auditifs et le plan de la signalisation qui est utilisé aussi bien lors de la projection du film que pendant le parcours de la ligne.

Enfin, avant de clôturer l'instruction globale par un parcours d'étude sur la ligne, le conducteur est déjà tellement avancé que, une fois en route, il peut déterminer à tout moment quelle sera la nouvelle situation (signal, pont, courbe, tunnel, quais, bifurcation) qui se présentera.

Le film a déjà familiarisé le conducteur avec la succession lente ou rapide de ces éléments avec leur coïncidence.

Le rendement des nouveaux moyens didactiques va de pair avec le nombre de films disponibles ainsi qu'avec la multiplication des fiches de lignes. Lorsqu'on tient compte qu'un conducteur incorporé dans une série doit soudain assimiler la connaissance de dizaines de lignes, il importe beaucoup que des trajets entiers soient complètement disponibles sur film. En effet, si une seule ligne du trajet n'était pas filmée, le conducteur serait contraint de se déplacer plusieurs fois vers cette ligne et, lors de l'étude de celle-ci, d'avoir recours à la méthode longue et empirique. Pour éviter de telles situations, la Société a élaboré un programme, tendant à posséder d'ici quelques années toutes les lignes filmées. C'est une performance qui, à notre connaissance, n'a été réalisée sur aucun autre réseau ferroviaire.

J. MARIEN