

# LES LIGNES N'ONT PLUS DE SECRET POUR EUX LES MACHINISTES ET CONDUCTEURS

|| || || Hendrik Hayen

**Le conducteur est bien sûr un maillon essentiel du transport ferroviaire. Sans lui, le train n'avance pas d'un pouce. Écoutons deux d'entre eux nous parler de leur métier: Daniel Beernaerts, un des derniers à avoir conduit une locomotive à vapeur en service régulier, et Frederic Vandenabeele, une toute jeune recrue.**

**Le Rail : vous avez commencé comme aspirant-machiniste au dépôt de Merelbeke?**

**Daniel Beernaerts :** je pouvais choisir entre Kortrijk et Merelbeke. Merelbeke m'a semblé le meilleur choix. Les services étaient plus intéressants. Vous pouviez assurer différents trains, des 'omnibus' ou des 'semi-directs'. Ma femme et moi avons déménagé à Melle. Un conducteur de train devait habiter près de son siège de travail.



© Hendrik Hayen

**C'est la colère qui entraîna Daniel Beernaerts, en 1957, à se rendre à la gare de Tielst pour y compléter un formulaire d'inscription à l'examen d'aspirant-machiniste. Il venait de perdre son emploi de tailleur de pierres.**

**L'examen portait sur les**

**connaissances fondamentales (rédaction, dictée et calcul) d'une part, et sur les principes de base en électricité et mécanique, d'autre part. Ces dernières matières lui étaient totalement inconnues. Il fallait donc étudier, ce que fit Daniel avec succès! Il est entré en service comme aspirant-machiniste le 17 février 1958. Il ne l'a jamais regretté et, si c'était à refaire, il recommencerait.**

**En mars 1961, il est installé comme machiniste de manœuvres, une étape administrative obligatoire pour accéder au grade de machiniste. Trois mois plus tard, il prend effectivement les commandes d'une locomotive à vapeur.**

**Le 26 novembre 1962, il devient, à l'issue d'une épreuve supplémentaire, conducteur de traction diesel, puis, le 21 septembre 1970, instructeur. Il est pensionné le 1<sup>er</sup> octobre 1991 comme s/chef de secteur technique Instruction Traction diesel (nouvelle dénomination pour instructeur).**

Vous ne pouviez devenir aspirant-machiniste qu'à votre 22<sup>e</sup> anniversaire. J'ai été engagé pour conduire soit une locomotive à vapeur soit une 'diesel'. Un aspirant-machiniste n'était autre que le chauffeur sur une locomotive à vapeur. Vous débutiez donc dans le métier en vous coltinant les pelletées de charbon. En même temps, vous suiviez trois jours de cours par mois à Bruxelles ou Schaerbeek. On vous y enseignait la signalisation, la réglementation ainsi que le vocabulaire propre aux locomotives à vapeur et diesel. Cette formation durait deux ans, prolongés éventuellement d'une année si vous ratiez l'examen. Mais c'était alors votre dernière chance.

Comme chauffeur, j'ai travaillé sur différents types de locomotives (type 81, type 64, type 7 et surtout la type 29) et quelques fois sur des locomotives à vapeur de manœuvres. Normalement, on travaillait toujours avec le même machiniste dans une série de services déterminée sauf quand on était hors séries et qu'on devait remplacer, par exemple, un collègue en congé.

**Le Rail : vous êtes devenu ensuite machiniste...**

**Daniel Beernaerts :** en effet! Une période formidable! C'était le job idéal pour moi. Pourtant le métier présentait un gros inconvénient: les horaires irréguliers. Le service du matin pouvait commencer entre minuit et 6 heures. Finalement, toutes les heures de la journée ou de la nuit étaient bonnes pour commencer ou arrêter! Les trains de marchandises roulaient surtout la nuit, parfois aussi quelques trains de voyageurs. Je me rappelle d'un train de voyageurs qui partait à quatre heures de Gand-Saint-Pierre vers Anvers.

**1990**

Ouverture du premier Mac Donald's à Moscou

**1991**

Mars s'avère le plus chaud du siècle: t° moyenne de 9,5°C contre 5,9°C normalement

**1992**

Signature par les États membres de la CEE du Traité de Maastricht

**1993**

Attentat à la bombe contre le World Trade Center

**1994**

Inauguration du 'Chunnel', le tunnel sous la Manche

<sup>1</sup> Wagon auxiliaire qui suit une locomotive à vapeur et contient le combustible et l'eau nécessaires à son approvisionnement. Il forme un tout avec la locomotive.

Et n'oublions pas que le machiniste comme le chauffeur étaient présents une heure avant le départ effectif du train pour préparer la locomotive.

### Le Rail : qu'entendez-vous par là ?

**Daniel Beernaerts :** le machiniste s'occupait du graissage de la locomotive tandis qu'au chauffeur incombait la charge du foyer. Le machiniste ne devait en principe pas chauffer mais si vous formiez une bonne équipe, peu importait ce type de distinction ! Au dépôt, lorsque la machine était à l'arrêt, il fallait quand même entretenir le feu. Cette mission incombait à l'allumeur qui, généralement, rechargeait la chaudière plusieurs fois la nuit. Il devait aussi s'assurer que la chaudière soit suffisamment approvisionnée en eau.

Au sortir du dépôt, le chauffeur devait encore alimenter le foyer de quelque 500 kilos de charbon supplémentaire. Il devait le répartir d'une certaine manière pour obtenir non seulement un bon feu mais surtout un feu régulier. C'est ainsi qu'à l'arrière, il en fallait davantage puisque c'était là qu'il brûlait le plus fort tandis qu'à l'avant il ne fallait pas en accumuler trop. Pour vous donner une idée du travail, le foyer d'une locomotive type 29 présentait une surface de quelque 4,5 m<sup>2</sup>.

Physiquement le travail du machiniste était moins lourd, mais les conditions le rendaient pénibles. En hiver, il fallait lubrifier la locomotive et approvisionner le tender<sup>1</sup> qu'il pleuve, neige ou vente. Et en été, on cuisait sous le double effet de la température ambiante et de celle de la chaudière (jusqu'à 200°C). Les courants d'air étaient alors bienvenus !

La locomotive type 29 était la plus facile à conduire, la '7' la plus difficile car c'était une locomotive compound<sup>2</sup>. Je n'ai jamais aimé rouler avec la 'type 64'.

Une locomotive type 29 pouvait développer une puissance de 2000 chevaux-vapeur, pas en continu bien sûr. Mais si elle était bien chauffée, elle atteignait quand même 1500 ch ! Suffisant pour atteindre une vitesse de 120 km/h. Largement suffisant même

▼ Daniel Beernaerts sur sa machine, une type 29



puisque la vitesse d'un train de voyageurs avec une 'type' 29 était limitée à 90 km/h. Un train de marchandises avec une charge maximale autorisée pouvait atteindre facilement 60 km/h. Peu de locomotives diesel pouvaient y parvenir.

### Le Rail : vous avez roulé plus tard avec des diesels, était-ce très différent ?

**Daniel Beernaerts :** absolument. C'était tout autre chose. Lorsque vous démarrez avec une locomotive à vapeur, vous devez être prudent, il faut compter avec le feu et le chauffeur doit pouvoir suivre. Un moteur à vapeur est encore froid au début et doit être progressivement chauffé. Partir trop vite peut bloquer la locomotive. Dès lors, il faut appeler l'équipe de secours pour démonter la bielle motrice. Vous n'avez pas ce type de problème avec une locomotive diesel.

### Le Rail : quelques anecdotes amusantes à nous livrer ?

**Daniel Beernaerts :** j'ai de beaux souvenirs de l'année où les chemins de fer ont fêté leurs 150 ans. Avec les locomotives type 29 et type 12, nous avons parcouru, cette année-là, 7 000 km en tout pour nous rendre à toutes les manifestations organisées dans ce cadre.

#### 1995

L'Arrêt Bosman met fin au système de transferts illégal en usage dans les fédérations sportives

#### 1996

Naissance de la brebis Dolly, 1<sup>er</sup> mammifère cloné à partir de cellules adultes

#### 1997

Sortie du 1<sup>er</sup> tome des aventures de Harry Potter : *Harry Potter et la Pierre Philosophale*

#### 1998

Grave crise financière en Thaïlande

#### 1999

Scandale de la dioxine en Belgique. Deux ministres démissionnent

<sup>2</sup> Système qui améliore le rendement de la vapeur. La vapeur qui s'échappe dans l'atmosphère contient encore une certaine quantité d'énergie en sortant du cylindre. Grâce au compoundage, elle est détendue partiellement dans un premier cylindre, dit à « haute pression », puis elle est dirigée dans un second cylindre, dit à « basse pression », dans lequel s'achève la détente. Elle arrive alors à l'échappement sans gaspillage de pression.

© Groupe SNCB/L. Goossenaerts



**Frédéric Vandenaabeele n'avait jamais imaginé qu'un jour, il conduirait des trains. C'est arrivé par hasard.**

**Il travaillait pour le secrétariat d'une école mais son contrat arrivait à terme. C'était au début de l'année 2006. Son père qui surfait sur Internet a eu son attention attirée par une annonce selon laquelle on recherchait des conducteurs de train.**

**Frédéric posa sa candidature et le 8 août 2006, il entra aux chemins de fer comme conducteur de trains de marchandises à Anvers-Nord. Un an plus tard, il décrochait son brevet et rejoignait le dépôt d'Audenaerde. Il conduit maintenant des trains de voyageurs. Frédéric est un homme heureux.**

### Le Rail : comment s'est déroulée votre formation ?

**Frédéric Vandenaabeele :** j'ai d'abord été invité à une séance d'information à l'issue de laquelle j'ai donné mon accord pour lancer la procédure de recrutement.

J'ai ensuite été convié à un entretien. Il avait pour but de cerner ma motivation et ma personnalité. L'examen médical a suivi : il comprenait des tests psychologiques et un examen général de santé avec un accent mis sur la vue et l'ouïe. Le 8 août 2006, je signais mon contrat, ma formation pouvait commencer.

La formation alterne théorie et pratique. On peut ainsi tester nos connaissances sur le terrain. La théorie comprend quatre séries de leçons, sanctionnées chacune par un examen. La première tourne autour de la *voie normale*, la seconde traite de la *contre-voie* tandis que les *irrégularités* et *exceptions* forment la matière des deux dernières. À travers toutes ces leçons, une série d'autres thèmes sont étudiés, notamment le plan schématique des lignes,

la signalisation, la communication, l'organisation du travail ou le matériel.

Un conducteur confirmé vous prend sous son aile pour le côté pratique. Il vous explique ce que vous devez faire. À Anvers-Nord, j'ai appris à rouler avec des trains de marchandises. C'est tout un art. Les trains de marchandises sont très longs et très lourds. Sentir quand les freins sont relâchés, aborder une côte et garder la vitesse sous contrôle, tout cela n'est pas évident. Mon premier service fut très long : aller et retour vers Monceau à 100 km/h !

La conduite d'un train de voyageurs diffère totalement d'un train de marchandises : vous ne roulez plus la nuit, votre vitesse est différente ainsi que la façon de freiner. L'étude de la ligne doit être abordée autrement aussi. Pour un train de voyageurs, vous devez ainsi savoir, par exemple, où se trouvent les quais.

### Le Rail : quand et pourquoi faut-il étudier une ligne ?

**Frédéric Vandenaabeele :** étudier la ligne est indispensable chaque fois que vous devez aborder un nouveau service ou que vous n'avez plus emprunté la ligne depuis longtemps. Pour la connaître, il faut accompagner plusieurs fois un autre conducteur. Ces reconnaissances sont incluses dans votre service. Par exemple, chaque été, j'assure, entre autres, des trains touristiques vers Blankenberge. Dès lors, avant que la saison commence, je dois rafraîchir mes connaissances de la ligne. C'est pourquoi, après un service avec Bruxelles comme destination, je ne rentre pas à Audenaerde, comme n'importe quel voyageur avec un autre train. Je monte dans le poste de conduite d'un train qui fait le trajet Bruxelles-Blankenberge.

### Le Rail : comment se présente un service ?

**Frédéric Vandenaabeele :** avant de commencer votre service, vous devez passer au dépôt pour y prendre la fiche de service et le rapport. Tous les renseignements dont vous avez besoin y sont consignés : départ et arrivée du train, numéro du train, parcours, arrêts, etc.

Le service peut varier chaque jour mais un intervalle de 14 heures<sup>3</sup> est obligatoire entre deux services consécutifs et chaque service ne peut durer que 9 heures<sup>4</sup> au maximum. La plupart du temps, ici, nous effectuons des séries d'une semaine complète, soit le matin soit le soir.

#### 2000

*I love you* contamine des centaines de milliers d'ordinateurs à travers le monde en 10'

#### 2001

Deux trains entrent en collision à Pérot. Bilan : huit morts

#### 2002

Pluies diluviennes en Europe centrale et dans le Sud-Est de la France

#### 2003

Saddam Hussein est découvert : il se cachait dans la cave d'une ferme à Tikrit

#### 2004

Dix pays rejoignent l'Union européenne

▼ Frédéric Vandenaabeele devant 'son' train au faisceau



© Groupe SNCB/L. Goossenaarts

Un conducteur fait partie d'une série déterminée. Chaque conducteur a un numéro et voit directement au tableau de service quels services il doit effectuer. Quatre semaines sont hors séries : ce sont des périodes où vous êtes susceptible de remplacer un collègue malade ou en congé. Vous n'apprenez donc que la veille quel sera votre horaire du lendemain. Il vaut mieux ne rien planifier à ce moment-là.

Ensuite il faut préparer votre train au faisceau. Cela signifie : vérifier les systèmes de sécurité et les freins (serrages, desserrages, manomètres). Vous accomplissez cette tâche avec un agent de manœuvre ou un visiteur de matériel. L'opération peut prendre une trentaine de minutes. Ensuite, vous pouvez partir. Il peut arriver que vous prépariez d'autres rames ou machines pour un collègue, lors d'une pause entre deux trajets par exemple. Quand un conducteur vous remplace sur le quai, il ne doit bien sûr pas répéter les tests. Les essais n'ont lieu qu'une fois par jour. Toutes les opérations et observations relatives au train doivent être consignées dans le livre de bord qui suit l'engin.

Si tout est en ordre, on peut prendre le départ. Pendant la conduite, vous devez garder le pied sur une pédale, en position médiane d'équilibre. Si vous relâchez la pression, un signal est émis. Vous avez alors quatre secondes pour réagir c'est-à-dire pour appuyer à nouveau sur la pédale jusqu'à la position d'équilibre, sinon le freinage d'urgence est enclenché et le train s'arrête. Ce signal est émis d'office toutes les soixante secondes et sert à vérifier si vous êtes vigilant. C'est pourquoi on l'appelle la pédale de veille automatique. Tous les engins moteurs en ont une, le matériel nouveau en a deux. C'est plus confortable pour les longs trajets car vous pouvez ainsi étendre votre jambe. Au-delà, il existe d'autres systèmes automatiques d'arrêt du train qui varient en fonction du type de machines et des systèmes installés. Tous ont pour but d'arrêter immédiatement le train en cas de problème.

#### Le Rail : comment communiquez-vous avec l'extérieur ?

**Frédéric Vandenaabeele :** si un problème survient sur la ligne même, vous avez une radio à votre disposition. C'est un téléphone qui vous met directement en contact avec le « Traffic Control » (Bruxelles)<sup>5</sup> et, en cas de gros problème, avec les autres conducteurs qui se trouvent à ce moment-là sur la ligne. « Traffic Control » prend ensuite contact avec vous via votre téléphone portable. Ce service sait toujours qui conduit quel train. Au début de chaque service, vous

devez en effet encoder le numéro de votre train avec votre téléphone portable de service.

#### Le Rail : quels sont les avantages et inconvénients de votre métier ?

**Frédéric Vandenaabeele :** les horaires sont bien sûr contraignants mais je connaissais cet inconvénient avant de m'engager. À Audenaerde, je ne dois accomplir aucun service de nuit sauf exceptionnellement en hiver. En cette saison, un service 'dégel' veille au bon fonctionnement du matériel en chauffant le train et en procédant, à différents moments de la nuit, à certains contrôles.

#### Le Rail : quelles sont les possibilités d'avancement ?

**Frédéric Vandenaabeele :** après conducteur de train, vous devenez conducteur principal de train. Vous pouvez continuer à rouler mais dans la pratique, c'est rarement le cas. Vous êtes affecté à un travail administratif : entre autres, dresser les tableaux de service jusqu'à coacher les jeunes conducteurs de train, par exemple. S/chef de secteur technique Instruction Traction, puis chef de secteur technique Instruction Traction et 1<sup>er</sup> chef de secteur technique sont les étapes suivantes. À ces stades, vous êtes responsable des formations, de la guidance et de la certification du cadre des conducteurs et des conducteurs des opérateurs étrangers. Mais je n'en suis pas encore là, je dois passer en octobre ma première interrogation. Tous les trois ans, en effet, les conducteurs subissent une épreuve orale portant sur le règlement et la signalisation. Ce test peut être représenté, en cas d'échec, quinze jours plus tard. Mais si vous échouez encore, c'est la mise à pied pendant un an ! Nous y sommes toutefois préparés puisque, chaque année, nous devons suivre une formation d'une semaine, avec passage au simulateur le dernier jour : nous révisons la théorie et étudions les nouveautés en matière de réglementation. ■■■■

#### 2005

L'ouragan *Katrina* dévaste la Nouvelle-Orléans

#### 2006

Inauguration de la nouvelle gare centrale de Berlin, *Berlin Hauptbahnhof*

#### 2007

Wouter Van Bellingen marie 600 couples symboliquement, pour protester contre le racisme

#### 2008

Fidel Castro cède la place à son frère Raúl après 49 ans de règne

#### 2009

20/8 : record absolu de température à Kleine-Brogel : 38,2°C

<sup>5</sup> « Traffic Control » ou gestion centrale du trafic est opérationnel depuis décembre 2006. Il regroupe les anciens dispatchings national (Bruxelles) et régionaux (Gand, Anvers, Namur et Mons). Équipé de systèmes de haute technologie, il permet une meilleure coordination du trafic en temps réel et une communication quotidienne, immédiate et optimale vers les voyageurs.