

Aux commandes d'une AM96

Bruxelles, un jour de semaine à 3 heures du matin. Notre homme arrive au dépôt de Bruxelles-Midi pour prendre son service. Son métier: conducteur de trains, un métier qui le passionne depuis 10 ans. Petit reportage.

Des conducteurs arrivent pour prendre leur service. "Ah Jean-Jacques, comment ça va ?" Une brève conversation entre conducteurs s'engage. Jean-Jacques Lequeux a dix ans d'expérience, d'abord comme conducteur de manœuvre, avant de rejoindre l'équipe de conducteurs de ligne de Bruxelles-Midi il y a six ans.

Les conducteurs consultent ensuite le livre d'ordre qui reprend la liste des travaux prévus sur l'ensemble des lignes (et des réductions de vitesses qui pourraient en résulter), des modifications des itinéraires ou de la signalisation, le train qu'ils doivent conduire, leur horaire, etc. Une opération indispensable pour la sécurité.

La profession de "machiniste" a fortement évolué. Aujourd'hui, la conduite nécessite la maîtrise d'engins techniques très développés.

Le conducteur est responsable de sa propre sécurité, mais aussi de celle de ses passagers ou de son chargement. Il est au cœur de l'activité ferroviaire et le métier demande une attention constante.

3h25. En route pour la machine. Avant le départ, Jean-Jacques s'assure de l'état général de la machine: blocs de frein, attelages, feux lumineux, etc. et vérifie que le train pourra bien circuler et freiner. Le train est prêt au départ.

Signal du départ

Vert, le train peut partir. L'itinéraire est fixé par la cabine de signalisation et d'autres cabines prendront le relais: car contrairement à ce qui se passe sur la route, ce n'est pas le conducteur de train qui décide de la voie où il doit s'engager. Le train démarre doucement. Notre conducteur va respecter très attentivement les indications des signaux et adapter la vitesse de son train en fonction de la signalisation latérale ou dans le poste de conduite.

Chaque fois qu'il croise un autre train, Jean-Jacques salue son collègue conducteur. Arrivé en gare, le conducteur arrête son train à hauteur des voyageurs, en tenant compte de la longueur du convoi, à l'aide de repères situés sur le quai.

Quelques minutes d'attente, le temps que les voyageurs embarquent. L'accompagnateur ferme ensuite les portes et commande le signal de départ. Le signal devient vert, le train peut repartir.

Lors de son parcours, le conducteur reçoit des informations techniques. Nous croisons un signal lumineux affichant deux feux jaunes. "Cela signifie que le feu suivant est rouge et que je dois adapter ma vitesse pour pouvoir m'arrêter avant le prochain signal. Je dois confirmer que j'ai vu ce signal. Si je ne le fais pas, le train sera automatiquement arrêté", précise-t-il.

Dans la gare terminale, à Anvers-Central, Jean-Jacques Lequeux doit attendre une trentaine de minutes avant de repartir en sens inverse.

Locomotives électriques ou diesel

Comme tous ses collègues, notre homme connaît sur le bout des doigts la réglementation en vigueur sur le réseau, la signalisation et les lignes sur lesquelles il est amené à rouler. Il connaît également les divers engins qu'il doit conduire: locomotives électriques ou diesel, automotrices, etc. "En plus, chaque train possède ses propres caractéristiques. Il faut être attentif en permanence, faire attention à ses réactions, s'adapter au comportement du convoi."

Instructeur

De retour à Bruxelles, nous rencontrons Daniel Soete qui dirige la CTC de Bruxelles-Midi, et Jean-Pierre Saelens, instructeur depuis 20 ans, après avoir été conducteur durant 10 années. Ce dernier accompagne régulièrement des conducteurs durant leur service: au minimum deux fois par an chaque conducteur du dépôt, plus souvent pour les jeunes conducteurs. Le reste du temps, il donne cours aux aspirants-conducteurs.

"La CTC de Bruxelles-Midi est importante", explique Daniel Soete. "Ses conducteurs desservent toutes les grandes lignes puisqu'elles passent toutes par la capitale. Les conducteurs doivent également connaître la quinzaine d'engins qu'ils sont susceptibles de devoir conduire."



Daniel Soete, dirigeant la CTC de Bruxelles-Midi.

Jean-Pierre Saelens, instructeur, et Jean-Jacques Lequeux, conducteur.

