

Talents

Portrait

Une conductrice passionnée !

Emmanuelle Semal est conductrice depuis 6 ans, au dépôt de Charleroi. C'est une jeune fille bien de son temps: elle adore son métier, elle a le sens des responsabilités et jongle assez facilement avec ses horaires. Récit d'une rencontre et reportage photo au fil d'un aller-retour Charleroi-Anvers.



Une journée d'Emmanuelle

Elle l'affirme d'emblée: *c'est un métier prenant, très exigeant !* Une journée, tout ou en partie, pourrait ressembler à ceci: passer au dépôt pour y prendre sa fiche de service et effectuer la préparation de sa locomotive, chercher les voitures à Châtelet, faire un essai de frein, démarrer et mener le train à destination. A la fin du trajet, à Schaerbeek par exemple, passer au carwash, puis se garer dans le faisceau et mettre la rame «à plat».

Une organisation bien ficelée

En tant que conducteur, on travaille minimum 6 heures par jour, maximum 9 heures. Les trajets, confirmés environ un mois avant, peuvent être divers. Ses prestations les plus longues peuvent être: 2 AR Charleroi-Anvers, 4 AR Charleroi-La Louvière, 1 Charleroi-Tournai-Liège-Charleroi... Les conducteurs sont repris dans des séries avec des trajets prévus. Mais quasiment tous les mois et demi, ils présentent une semaine «hors série». Ils prennent alors connaissance des parcours au jour le jour. Cela permet de ne pas trop rigidifier le roulement et de faire face aux imprévus (changement d'horaires, remplacements etc.).

Si les horaires sont l'élément le plus contraignant de son métier, elle estime aussi en retirer des avantages: *comme je dois souvent me lever tôt (le plus tôt, c'est 1 h 30 du matin, quand je démarre mon service à 3 heures !), je suis habituée à dormir moins. Mes journées me paraissent plus longues: j'ai le temps de faire plein de choses. Je connais mes horaires longtemps à l'avance. Ainsi, je peux m'organiser et aller à la banque à 14 heures par exemple. Ceux qui font un horaire de bureau n'ont pas toujours cette possibilité.*

Raconte-nous un peu ton parcours

J'avais commencé deux années à l'unif mais j'ai raté. Puis les circonstances ont fait que j'ai voulu être indépendante financièrement. Mon père a été conducteur pendant 26 ans chez nous; je suis rentrée, j'ai passé les tests sans encombre et j'ai été engagée en juillet 1999. Après plus d'un an d'écolage, j'ai commencé à conduire en janvier 2001. Ca m'a tout de suite plu !

Et le fait d'être une femme ?

Emmanuelle avoue qu'au début, elle était un peu isolée. A la fin du service, elle ne pensait qu'à retourner chez elle. *Et puis avec les années, on n'est plus la «bleuette» ! On se fait son expérience, on fait ses preuves et on fait partie du groupe. L'ambiance est de mieux en mieux.*



(1) Avant de commencer son service, Emmanuelle se rend à son dépôt (Charleroi). Elle y consulte son horaire et le tableau de service qui reprend ses prestations de la semaine. Aujourd'hui, elle fait deux AR Charleroi-Anvers.

Qu'aimes-tu en particulier dans ton métier ?

Cette impression d'être aux commandes d'un engin impressionnant, d'être mon propre chef. Et puis une fois le service fini, tu rentres chez toi sans gamberger quoi que ce soit, ce qui n'est pas toujours le cas d'un métier de bureau. Et puis j'ai le sentiment de bien faire mon métier; à force de rouler, on est plus à l'aise ...

Les facettes moins faciles du métier

Emmanuelle revient sur les horaires. *Bien qu'on s'y fait*, dit-elle. Ce qui la chagrine parfois, c'est le manque de confort à bord. L'été, il peut faire très chaud dans le poste. Le parcours du combattant pour aller aux toilettes, parfois. Elle dit que c'était plus le cas quand elle conduisait pour les marchandises (ce qu'elle a fait durant 3 ans). *Le matériel n'était pas toujours au top, il y avait plus de bruits, de tremblements, des portes plus difficiles à ouvrir, le froid en hiver ...*

Qu'est-ce qui te fait le plus peur ?

Les incidents les plus courants: retards, pannes, défaillances techniques etc., ça fait partie du métier. *Quand le signal est rouge, on descend téléphoner, on s'informe et on agit en conséquence. Non, ce qu'on redoute évidemment le plus, ce sont les dépassements de signaux... tous les conducteurs vous le diront! Et les suicides. Heureusement, je n'ai jamais été confrontée à cela.*

N'est-ce pas un métier où l'on se sent seul ?

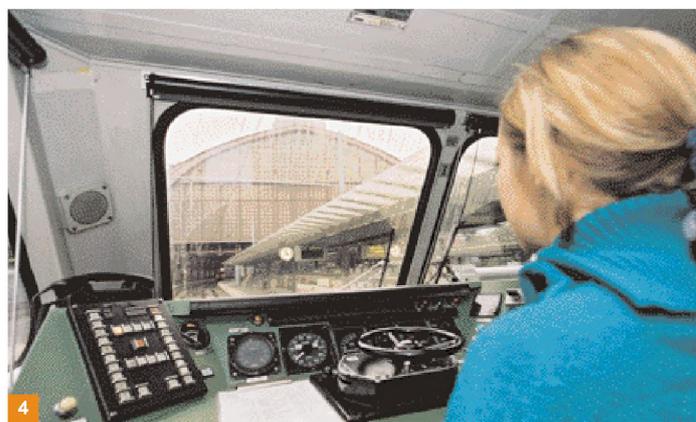
Non, j'ai pas mal de contacts, à bord ou à pied, que ce soit avec les accompagnateurs, les sous-chefs de quai, les manœuvres, les visiteurs, le dispatching, le régulateur, le signaleur, le répartiteur. En service marchandises, je me sentais plus souvent seule; je pouvais faire un trajet toute une nuit sans avoir quasi aucun contact ...

1 (2) Elle arrive à bord de sa locomotive pour effectuer son premier train.

1 (3) Elle met la radio en service pour recevoir d'éventuelles communications du dispatching relatives à la sécurité, à la circulation etc.

1 (4) Emmanuelle arrive à Anvers. Elle aime bien les IC car il y a peu d'arrêts. Et puis, elle apprécie les M6 tractées par les types 21 ou 27, ses préférées, dont la conduite est facile, confortable et puissante !

1 (5) A Anvers, elle change de poste pour retourner sur Charleroi. Elle a eu un peu de temps pour prendre un petit café vite fait.



Talents

La structure en 3 sociétés te complique-t-elle la tâche ?

*Absolument pas. En tous cas pas pour le moment. J'ai les mêmes collègues qu'avant. Qu'ils soient de la SNCB, du Holding ou d'Infrabel, ça ne change rien. Elle dit par contre que quand on a commencé à parler de la privatisation des marchandises, de la concurrence, elle a eu des inquiétudes pour son boulot: *Je ne me voyais pas accoupler mon train moi-même ou faire tous les papiers. C'est pour ça que je suis allée à voyageurs, même si je sais que voyageurs sera aussi concerné par la libéralisation.**

Selon toi, le métier évolue-t-il ?

J'ai quand même l'impression de faire des prestations «à rallonge». C'est sûrement le rendement !! Ce qui est bien par contre, c'est l'instauration du GSM de service obligatoire. Elle évoque aussi l'après Pécrot. Avant chaque service, le conducteur doit s'encoder dans le système Alasca. La centrale sait ainsi qui conduit quel train, quand, où etc. Pour nous, cela a ses avantages comme ses inconvénients: le sentiment d'être pisté... Mais la sécurité passe avant tout: c'est bien normal.

Et la formation continue ?

Tous les ans, les conducteurs ont une semaine de formation permanente où tout est passé en revue. Ils ont réinstauré l'examen triennal d'après formation. Cela portera sur la réglementation, la signalisation, le freinage... J'en ai un en octobre; c'est un peu stressant quand même. Mais j'ai confiance: ça ira !



6



7



8



9

I (6) *Comme à chaque fois, avant de redémarrer, Emmanuelle vérifie une dernière fois que tout fonctionne comme il se doit. Il y a aussi des papiers à remplir: ici la fiche «suiveuse», qui restera dans le train, où sont notés les trajets, le nom des conducteurs etc.*

I (7) *Passage et arrêt en gare de Braine-l'Alleud.*

I (8) *Arrivée à Charleroi et remise en service de la locomotive pour le collègue suivant.*

I (9) *Encore une petite manœuvre d'accouplement à préparer avant la fin de sa prestation.*



10



11



12

1 (10) Elle peut compter sur les visiteurs de matériel pour les manœuvres d'accouplement.

1 (11) La fin d'un service, c'est aussi l'occasion de papoter avec un autre conducteur. Ici avec Hugues Bienvenu, qui va la relayer.

1 (12) Derniers contacts, à quai: ici avec J-J Briot (sous-chef de quai), F. Vandebroeck (visiteur) et F. Dumortier (conducteur).

Entretien des wagons

Atelier de ligne tout neuf à Kinkempois

Un nouvel atelier wagons de Kinkempois remplace les installations vieilles de Voroux. Il offre un service de pointe dans l'entretien des wagons.

En décembre dernier, la Direction Matériel (SNCB) a inauguré le nouvel atelier de ligne de Kinkempois. Cet atelier flambant neuf remplace les vieilles installations de Voroux qui ne répondaient plus aux exigences de productivité et de qualité de service. Plus moderne, le CHW est aussi mieux situé, à proximité de la gare de formation de Kinkempois.

Que gère cet atelier ?

«Comme les autres ateliers de ligne, le CHW de Kinkempois dépend de la division M 01 et intervient lors d'avaries aux wagons, ou pour effectuer des interventions d'entretien préventif des wagons et de leurs équipements spéciaux, de petites révisions effectuées tous les 3 ans maximum», explique Pierre Vanweerst qui dirige l'atelier.

«Les deux ateliers centraux de Cuesmes et de Gentbrugge sont, eux, chargés de l'entretien à long terme des wagons. Ils effectuent des travaux de construction ou de transformation des wagons, et ont aussi une fonction logistique importante: ils fabriquent et distribuent des pièces notamment pour les autres ateliers wagons».

Le nouveau CHW Kinkempois gère également une équipe mobile d'intervention à Kinkempois et une autre à Stockern pour intervenir dans les différentes installations du Sud-Luxembourg (Jemelle, Arlon, Stockern, Bertrix, Athus, etc.). «Ces équipes mobiles disposent de véhicules permettant d'intervenir rapidement sur des wagons immobilisés en ligne ou dans des gares importantes».