

MONS-BORINAGE UNE JOURNÉE AVEC UN CONDUCTEUR DE TRAIN

Il bosse à un train d'enfer

Même quand le train est en retard, le conducteur, lui, cavale! Sans même une pause-pipi...

Les conducteurs de train du dépôt de Mons ont fait grève la semaine dernière. C'est ce qui nous a poussé à suivre un de ces chauffeurs pendant une journée. Nous avons ainsi pu prendre connaissance des difficultés de ce métier et des raisons de leur mouvement de grève.

Le train dans lequel nous embarquons ce matin a vingt minutes de retard. Un temps suffisant pour que le conducteur que nous accompagnons ait le temps de boire un café. "Ce genre de moments de pause, nous n'en avons quasiment jamais. C'est exceptionnel."

Et en effet, les heures qui vont suivre ne lui permettront pas de se poser. Le service qu'il effectue aujourd'hui est relativement confortable: "Je travaille en journée. Il fait clair et la météo est favorable. C'est donc beaucoup plus facile que quand je dois faire le matin et me lever à 2 heures, pour conduire pendant sept heures, sans pause." Le conducteur est dans sa cabine. Relativement spacieuse, contrairement à celle qui se trouve sur la photo ci-contre et qui ne concerne pas le train que dans lequel nous avons voyagé. Face au chauffeur, des dizaines de boutons et de lumières. "Il

"LA MOINDRE PAUSE-PIPI MET LE TRAIN EN RETARD!"

est clair qu'on ne doit pas vraiment conduire comme on le fait avec une voiture puisque nous sommes sur des rails. Mais il y a une multitude de choses à faire. Il faut sans arrêt être attentifs aux panneaux de signalisation qui limitent notre vitesse ou nous annoncent que nous devons freiner à l'approche d'un feu."

Le conducteur roule, s'arrête, freine, appuie sur l'un ou l'autre bouton. Durant son service qui dure aujourd'hui huit heures, il ne quitte quasiment pas sa cabine. Pas de radio pour

écouter de la musique, ni de collègue avec qui discuter. "Normalement, les accompagnateurs de train ne peuvent pas venir nous voir. Mais croyez-moi bien que ça nous fait vraiment plaisir d'échanger quelques mots avec quelqu'un."

Au plus nous roulons, au plus nous accumulons du retard. Pourtant, aucun élément majeur n'a perturbé notre trajet. Mais comme le temps d'arrêt en gare est relativement réduit, le moindre imprévu met l'engin en retard. C'est ainsi qu'une pause pipi du conducteur couplée à un arrêt prolongé en gare pour laisser passer un train prioritaire nous ont fait arriver au

"ON EST SI PRESSÉ QUE JE N'AI MÊME PAS EU LE TEMPS DE MANGER"

terminus avec dix minutes de retard!

Nous sommes donc entrés en gare au moment où nous étions censés repartir. Normalement, le conducteur aurait disposé d'un bon quart d'heure de répit. "Pendant ce temps, j'aurais bien trouvé cinq minutes pour manger et aller aux toilettes." Mais puisque les événements ne se sont pas passés comme prévu, ce chauffeur a pu faire l'impasse sur son diner. Il a à peine eu le temps de couper la machine, de rassembler ses affaires, de descendre du quai et d'aller à l'autre bout du train pour repartir dans l'autre sens. Et voilà la machine qui se remet en route, déjà en retard! "Pour moi, c'est ça le plus difficile. J'adore mon métier. En soi, conduire un train n'est pas une tâche lourde. Mais on nous met une telle pression que je n'ai plus l'impression de faire le même travail qu'il y a dix ans. Par exemple, il n'est pas permis d'utiliser les toilettes du train quand il ne roule pas. Mais si je dois me rendre jusqu'au WC de la gare, on sera encore plus en retard. Je ne peux pas me le permettre."

Un autre aspect pénible du métier, ce sont les horaires. "Quand j'ai commencé, je sa-



Cette photo n'est pas celle du conducteur que nous avons suivi. Celui-ci a voulu garder l'anonymat.

E.G.

vais que je travaillerais très tôt le matin. Mais au fil du temps, ils ont allongé la durée des services. Il m'arrive de commencer à 3 heures du matin pendant quatre jours d'affilée, pour rouler

"LA SÉCURITÉ DES VOYAGEURS EST ENTRE NOS MAINS"

pendant sept heures de suite. Imaginez-vous conduire votre voiture sans radio, sans parler à personne, pendant sept à neuf heures. Et le pire, c'est que nous

avons une responsabilité énorme. C'est la vie des gens qui est en jeu."

Certains systèmes ont été mis en place pour pallier les manquements possibles des conducteurs. "Si je fais un malaise et que je n'appuie pas sur la pédale de veille automatique pendant quatre secondes, le freinage d'urgence se met en route. Idem si je ne donne pas une impulsion sur cette pédale toutes les minutes. Mais rien ne m'empêche d'accélérer à un moment où le signal me dit de freiner ou si de franchir un feu rouge. Sauf le règlement et la conscience des conducteurs." * C.D.

Les conducteurs rencontrent la direction

UNE GRÈVE EST À PRÉVOIR SI LA RÉUNION N'ABOUTIT PAS

Au programme, deux réunions. Une première entre les conducteurs du dépôt de Mons et la direction de la SNCB. Une autre pour décider si les cheminots montois sont satisfaits de ce qui est ressorti de la première rencontre. Pour rappel, voici leurs réclamations. > **Une charge de travail moins importante**: que les services qui commencent avant 6 heures du matin ne durent pas plus de 7 heures. Ne pas devoir faire des "petits matins" plus de quatre

jours de suite. Et ne plus dépasser trois heures de route sans interruption.

> **Davantage de sécurité**: un système de vigilance performant et une meilleure formation qui permette d'assimiler la théorie et de pratiquer davantage.

> **Un règlement stable**: ils aimeraient que le règlement ne soit pas modifié sans arrêt. Et ils prônent une formation pour assimiler les modifications de ces règles.