

AVANT LE DEPART

Une des particularités du métier de conducteur, est que chaque prise de service se fait à un horaire différent, à n'importe quelle heure du jour ou de la nuit, y compris pendant les week-ends ou jours fériés.

Il faut donc bien gérer son sommeil et ses moments de repos !

[Au début de la prise de service]

La journée commence, pour le conducteur, quand il se présente au bureau de commande, surnommé la « feuille » à la SNCF. Le conducteur s'y rend pour prendre connaissance des modifications éventuelles apportées à sa journée de service. Il peut ensuite commencer à préparer sa mission.

Pour ce faire, il consulte les documents présents à l'affichage, ceux déposés éventuellement dans son casier et l'application Sirius sur sa tablette, qui va regrouper les informations utiles à son service.

Ils peuvent être de diverses natures.

Par exemple, des rectificatifs apportés à des textes réglementaires, des avis sécurité ou travaux, des vitesses « limites » à respecter ou encore des arrêts à effectuer.

Après cette première étape, le conducteur peut se rendre sur son engin moteur et le préparer.

Si une « relève » est prévue, il aura récupéré au préalable les informations relatives au train et à l'engin moteur auprès du conducteur qui vient d'utiliser le matériel.

[Préparer l'engin moteur]

Préparer son engin moteur, c'est réaliser une suite d'opérations visant à s'assurer de son bon fonctionnement et notamment de l'ensemble des appareils à bord.

Il y a plusieurs types de préparation, plus ou moins longues.

La Préparation Courante (dite PC) est la plus longue. La Remise en Service (dite RS) est une préparation moins poussée et donc plus courte.

Si la préparation de l'engin moteur laisse apparaître des dysfonctionnements, et empêche une utilisation de l'engin, un échange de matériel peut être envisagé.

Qu'est-il prévu ensuite ?

Prenons le cas d'un train composé d'une locomotive et de véhicules.

L'engin moteur étant préparé, le conducteur peut alors évoluer avec celui-ci vers le chantier où se trouve la rame pour effectuer la mise en tête.

Il aura bien entendu été autorisé à effectuer ce mouvement par un agent-circulation ou un aiguilleur. Ce mouvement est appelé dans le jargon SNCF : « une évolution ».

Une fois la formation du train achevée, un essai de freins est effectué. Selon son résultat, on peut soit interdire au train de circuler, soit imposer des restrictions de vitesse, ou encore l'autoriser à circuler sans restriction. Si le train peut circuler, avec ou sans restriction, le conducteur recevra un bulletin de freinage.

C'est le document qui donne au conducteur les caractéristiques du train nécessaires à sa conduite. Il y figure par exemple : la catégorie du train (« Marchandise », « Messagerie » ou « Voyageur »), la vitesse limite, la masse, la longueur et les capacités de freinage qu'on vient de tester.

Le conducteur peut alors évoluer avec son train en gare, après avoir eu l'autorisation par l'agent-circulation ou l'aiguilleur.

[Juste avant le départ]

Une fois le service « voyageur » achevé, lorsque l'heure de départ est atteinte, l'agent circulation ou l'agent d'escale donne l'autorisation de départ. Et c'est parti !

Une fois en ligne, le conducteur peut être amené à faire face à différentes situations. C'est ce que nous verrons dans la prochaine vidéo.