

ENTREZ DANS LE MÉTIER DU CONDUCTEUR



des
idées
d'avance



Bon voyage !

Ce livret vous invite à un voyage au cœur du métier de conducteur SNCF. Vous y découvrirez ses valeurs fondées sur la qualité de service.

Pour les conducteurs, il s'agit de conduire les voyageurs et les marchandises en sécurité, à l'heure, 24h sur 24 et 7 jours sur 7.

De la formation à la conduite au quotidien, ce métier exige une grande rigueur et une grande implication.

Bon voyage !

Jérôme Leborgne,
directeur de la Traction



Témoignages

« Il y a des similitudes entre l'armée et la SNCF, organisation hiérarchique, référence aux textes réglementaires et rigueur. Le rapport à la sécurité est presque plus strict à la SNCF. La formation est dure, exigeante. Surtout les 4 premiers mois en centre de formation où l'on doit assimiler beaucoup de notions qui forment une base de connaissances solide pour l'exercice du métier tout au long de la carrière. Les formateurs nous traitent en adultes. On est vraiment responsabilisés. Le rôle des conducteurs moniteurs est important dans la transmission des gestes métier. À leur contact et en situation, on les intègre plus facilement. Je ne suis pas formé qu'au Transilien, je fais aussi d'autres trains. Cela veut dire qu'on est formé à un métier et pas uniquement à une spécialité. »

Alain Issenbeck, élève conducteur, Trappes.

Avant, j'étais dans l'armée.

carnet de bord

Carnet d'annotations de toutes les anomalies rencontrées par le conducteur et concernant le matériel.



« J'ai travaillé à la Poste, puis comme contrôleur pendant 6 ans. J'ai une formation littéraire et ma grande crainte était de ne pas être au niveau. Finalement, excepté les cours sur l'électricité, cela s'est bien passé, même si la somme de travail est colossale et demande un gros investissement personnel. Les formateurs nous aident beaucoup. Ils sont vraiment à l'écoute et très disponibles. Les sessions pratiques sont importantes car elles permettent d'acquérir du savoir-faire et de la confiance. Mon regret est que nous étions formés au TER et qu'au final on nous destine au Fret alors qu'on n'en a jamais fait. Cela souligne la formation métier mais va nécessiter une formation complémentaire après l'examen. »

Fabienne Jaunas, élève conductrice, Rennes.

Dans ma famille, on est conducteur depuis 4 générations

Libre, mais seul

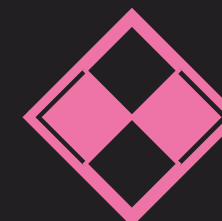
« J'avais mal au ventre à l'idée de me retrouver seul dans le train, mais j'étais fier d'avoir réussi l'examen. Dans la cabine de conduite, je me suis retrouvé vite à l'aise avec des habitudes prises pendant l'année de formation, mais le conducteur formateur n'est plus là... Puis ça y est le train a démarré et le mal au ventre s'est calmé mais le moindre bruit dans le train me paraissait suspect avec, chaque fois une nouvelle source d'interrogation et toujours seul pour y répondre. À Modane, ce fut le soulagement et trouver un collègue qui traînait au dépôt, c'était rassurant. »

Alexandre Nirefois, conducteur, Amberieu. Premier train en 2002.



bulletin de service

Feuille à remplir par le conducteur avec au recto le récapitulatif de la mission réalisée et au verso, les annotations de tout ce qu'il a pu rencontrer au cours de sa mission.



carré

Un feu ou signal. Un carré fermé est un feu rouge. Un carré ouvert est un feu vert.

En sécurité, à l'heure, 24 H sur 24 et 7 jours sur 7

Pour le 1^{er} train,
on se demande
si on va être bon

« Pour le premier train, on se demande si on va être capable de mettre en application ce qu'on a appris. La formation était d'un très bon niveau. Mais j'ai eu la boule au ventre pendant un mois. La même question revient : est-ce que je réagirai bien s'il se passe quelque chose ? On fait une procédure, on se la refait deux ou trois fois dans la tête. Tous les bouquins étaient dans mon sac. Il y a un moment où le sac devient beaucoup moins lourd. En fait mes bouquins, je ne les ai jamais utilisés... »

Harold Marchesseau, conducteur,
Nantes. Premier train en 2002.

Bpurg

Bouton poussoir d'arrêt
d'urgence pour stopper le train
en cas de danger

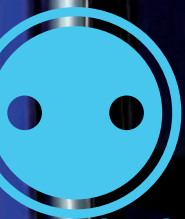


marcher sur l'erre

Rouler sans effort de traction
en continuant à avancer
grâce à la vitesse acquise.

Pour être conducteur SNCF, il faut être capable de :

- Assurer sa propre sécurité.
- Rendre compatibles les exigences de la fonction et ses conditions de vie.
- S'équiper en fonction de la nature du service à effectuer.
- Sélectionner, emporter les documents et les matériels nécessaires.
- Recueillir l'ensemble des informations complémentaires sur le service.
- Gérer le temps à consacrer aux phases préparatoires pour respecter l'horaire fixé.
- Consulter et classer les différents documents pour une exploitation rationnelle.
- Simuler les éléments du parcours susceptibles d'influencer la marche du train à partir des documents et des informations recueillis.
- Contrôler l'aptitude de l'engin moteur à assurer le parcours.
- Adapter les opérations de préparation et de contrôle en fonction de l'état connu de l'engin moteur.
- Appréhender l'organisation générale de l'entreprise et son environnement professionnel, en distinguer les mécanismes et les contraintes spécifiques.
- Déterminer ses activités et ses contraintes propres et les ordonner.
- Apprécier les différentes contraintes et les concilier.
- Identifier les appareils de commande, de mesure et de contrôle du train.
- Situer les appareils, se situer par rapport à leur utilisation.
- Vérifier l'état et le fonctionnement des appareils de mesure, de contrôle et de commande, et s'assurer de leur opérationnalité.
- Déterminer les contrôles nécessaires pour assurer la conduite du train.
- Différencier les caractéristiques utiles des engins moteurs suivant les modes de traction, en déduire les méthodes de conduite spécifiques.
- Adapter la méthode de conduite aux caractéristiques du train.
- Contrôler la compatibilité entre les caractéristiques de l'engin moteur du train, du parcours et de l'environnement.
- Définir les informations nécessaires à la conduite du train.
- Intégrer l'ensemble des éléments du parcours nécessaires à la conduite.
- Agencer l'espace de travail pour une exploitation rationnelle des éléments à utiliser.
- S'assurer que toutes les conditions sont remplies pour réaliser la conduite du train.



tenir le trait

Rouler au maximum de la vitesse autorisée, de manière à ce que, sur le graphique, le tracé de la vitesse suive celui de la vitesse maximale.



guide de dépannage

Fiches pour aider le conducteur à détecter l'origine d'une panne et à dépanner l'engin moteur.

Au commencement
était la sécurité...

BOGIE



Le Référentiel, la Bible du conducteur

Pour être conducteur SNCF, il faut :

- une connaissance solide du socle commun : les fondamentaux du métier;
- une connaissance particulière des engins conduits et des lignes empruntées.

La conduite est un métier de gestes.

Il ne s'agit pas seulement de connaître, il faut pouvoir réagir, vite et bien, aux événements.

Il existe des règles majeures qui s'imposent à tous les agents et aux conducteurs en particulier. La première de ces règles est le respect des signaux. L'enseignement de la conduite commence par cela.

Habilité pour trois ans

Évalué chaque année, le conducteur est habilité pour trois ans, à condition qu'il garde les connaissances requises. Il bénéficie donc, tout au long de sa carrière, d'une formation continue pour intégrer les nouveautés de la réglementation ou les nouveaux engins.



fiche train

Guide des horaires et des arrêts d'un train donné.



référentiel

Recueil des normes de conduite. Doit être connu par cœur par tous les conducteurs.



kvb

Contrôle de vitesse par balise qui signale au conducteur un dépassement de vitesse et qui peut arrêter automatiquement le train.

Un voyage qui commence et termine à l'heure

Le conducteur doit être capable de préparer sa mission

C'est-à-dire :

- Prendre connaissance des documents nécessaires à la conduite du train dans les meilleures conditions.
- Effectuer la préparation courante et les vérifications permettant de s'assurer du bon fonctionnement de l'engin moteur.

Le conducteur doit être capable de conduire en situation normale

C'est-à-dire :

Maîtriser et respecter toutes les procédures qui concernent :

- la ligne et l'exploitation de la ligne (type de signalisation, mode de cantonnement),
- la catégorie et la classe du train (marchandises, voyageurs),
- l'engin moteur.
- Respecter les arrêts et l'horaire.

Pour cela, il doit connaître tous les types de signaux. Les signaux sont normalement implantés à gauche ou au-dessus de la voie de circulation.



Les principaux signaux

- les signaux de protection de points dangereux (exemple : carré),
- les signaux d'annonce d'arrêt (exemple : feu jaune clignotant),
- les signaux de limitation de vitesse (exemple : ralentissement 30),
- les signaux indicateurs de direction,
- les signaux de départ...



memento

Document qui rassemble les actions du conducteur face à diverses situations, incidents ou procédures rares.



rouler au bloc

Rouler à un seul canton de distance d'un autre train. On dit aussi rouler à l'espacement.

Malgré les aléas . . .



Le conducteur doit être capable de conduire en situation perturbée

C'est-à-dire :

- Faire face à des événements, incidents ou anomalies d'origines diverses.

Cela peut-être :

- un problème lié aux freins de l'engin moteur ou du matériel remorqué,
- une anomalie de signalisation,
- une panne de l'engin moteur,
- la présence de personnes ou d'obstacles sur les voies,
- l'agression d'un agent...

Pour cela, il doit immédiatement

- Appliquer les procédures et les actions de mise en sécurité du train prévues par le référentiel Traction ou par sa version synthétisée, le memento.
- Appliquer les procédures pour mettre le train en sécurité en cas de panne de l'engin moteur.
- Consulter et appliquer le guide de dépannage.



Avoir une conduite économique

Le conducteur doit être capable d'avoir une conduite économique, c'est-à-dire, limiter au strict nécessaire la consommation d'énergie utile au respect de l'horaire, en combinant au mieux l'énergie cinétique du train et le profil de ligne, tout en respectant les règles de conduite de l'engin moteur. Pour cela, il doit apprendre des gestes métiers utiles qui ne s'acquièrent que par la pratique et par la transmission de savoir-faire.



manuel de conduite

Mode d'emploi d'un engin moteur.



renseignements techniques

Ensemble des informations concernant une ligne. Vitesse limite par exemple.

La SNCF forme plus de 1 000 nouveaux conducteurs par an

et, en continu, tous les conducteurs dont elle évalue
les connaissances chaque année.

12 mois de formation
pour un conducteur de ligne

18 mois pour le dirigeant de proximité
qui encadre une équipe de conduite

72 jours pour un conducteur
de tram-train

80 jours pour un conducteur
de manœuvre et de lignes locales

8 à 12 stagiaires
par école de conduite

6 centres
de formation

21 simulateurs
de mission

94 simulateurs
de procédure

La SNCF emploie

16 000 conducteurs

dont **1 000** ont une compétence internationale

et **1 500** sont tégévistes

vacma

Veille automatique qui pallie
une défaillance du conducteur en
stopant le train s'il ne l'actionne pas
au moins une fois par minute.

coupez courant

Pour passer une zone de transition
entre deux intensités de courant,
le conducteur doit couper la traction
de l'engin moteur.

Comment est dispensée la formation ?

Pédagogie par objectifs

Traduire en termes de « être capable de... » les compétences nécessaires que doit acquérir l'élève conducteur face aux différentes situations du métier.

Formation initiale en alternance

- Une formation générique en Centre de formation, avec des formateurs permanents.
- Une formation d'application, en situation réelle, en établissement, avec des tuteurs cadres Traction et des conducteurs moniteurs.

Trois axes

- Compréhension des principes de circulation ferroviaire
- Connaissance des procédures.
- Maîtrise des gestes métier en situation de travail enseignés en neuf modules.

Contrôle continu

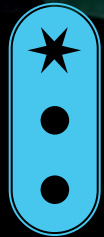
L'élève conducteur est évalué après chaque module. C'est le cadre d'une équipe de conducteurs de l'établissement du premier emploi qui évalue et autorise le passage au module suivant en relation avec l'équipe pédagogique du Centre de formation. La fin de la formation est sanctionnée par un examen.



flash

Informations sur les modifications ayant pu survenir sur une ligne. Ralentissements du fait de travaux par exemple.

6 centres de formation



Villepinte / Achères
29 formateurs



Rennes
16 formateurs



Blainville / Metz
18 formateurs



Tours / Toulouse
40 formateurs



Lyon / Miramas / Dijon
39 formateurs



Lille / Noisy-le-Sec
25 formateurs



Carte des simulateurs de conduite

changer de bout

Le conducteur change de machine pour tirer le train en sens inverse.

Pour la formation initiale et continue des conducteurs SNCF



Simulateurs de mission à mouvements dynamiques

Ils reproduisent fidèlement la cabine de conduite et simulent son mouvement.

- ◆ SIMBA (M12N)
- ◆ SIMBA (Z2N)
- ◆ TGV réseau
- ◆ Eurostar
- ◆ TGV POS

Simulateurs de mission statiques multifonctions

- ▲ Tram-Train
- ▲ TGV POS multifonctions

Simulateurs de procédures

- Simbase (BB 22200)
- Micros simulateurs (par 4)
- Simufrein

RENNES : Centre de formation

Achères : Annexe

ET Paris Nord : Établissement

574.8 km/h



En avril 2006, la SNCF bat le record du monde de vitesse sur rail. En tête du train, le conducteur Eric Pieczac, le cadre traction Georges Pingué et l'expert traction Claude Maro.

des
idées
d'avance



EXCELLENCE FRANÇAISE
ET LA TRÈS GRANDE