

# Conducteur(trice) de train

**Sur les rails, le conducteur, ou la conductrice, de train règne en maître. Vitesse, signalisation, intempéries... rien n'échappe à sa vigilance. Mais son travail commence bien avant le coup de sifflet du départ.**

- **Synonyme(s)** : agent(e) de conduite
- **Métiers associés** : conducteur(trice) de TGV
- **Domaines professionnels** : Transport
- **Centres d'intérêt** : faire un travail de précision, me déplacer souvent

**Métier accessible après un bac STI-GE**  
(Sciences et Technologies Industrielles spécialité Génie Electronique)  
**Métier accessible après un bac S-SI**  
(Scientifique option Sciences de l'Ingénieur)

## Nature du travail

### Pilote du rail

Avant de lancer son train, le conducteur effectue les contrôles d'usage. Une lecture du tableau de marche le renseigne sur la vitesse à ne pas dépasser, la distance de freinage, la charge du train et le nombre de voitures. Il note ensuite les informations concernant l'état et la sécurité de la ligne qu'il va emprunter, puis procède à divers tests pour s'assurer que tous les éléments de la machine fonctionnent.

Le métier recouvre en réalité deux fonctions distinctes. Le conducteur de manœuvre et de parcours intervient sur des chantiers ou sur des lignes. Sa mission : participer à certaines opérations sur les rames et les engins moteurs, et exécuter des manœuvres pour la formation des trains. Le conducteur de ligne, de son côté, fait rouler des trains de voyageurs ou de marchandises. Son objectif : la sécurité et le confort, dans le respect des horaires et des temps d'arrêt en gare.

Pendant le trajet, de nombreux voyants et des appareils de mesure et d'alarme renseignent l'agent de conduite sur la locomotive. Celui-ci doit également être attentif à toute la signalisation extérieure (qu'il doit absolument respecter), aux travaux ou obstacles sur la voie, aux conditions atmosphériques... Fort de toutes les informations recueillies, il agit sur la vitesse du train par l'intermédiaire d'un volant. Les essais techniques pratiqués avant le départ et après l'arrivée des trains visent à éviter les avaries. Si un problème survient malgré tout, la réaction du conducteur doit être rapide et adaptée. Il doit appliquer la réglementation d'usage (alerte radio, protection des voies) et effectuer les dépannages de première urgence.

Enfin, quelques tâches administratives lui reviennent pour passer le relais : il doit tenir à jour le carnet de bord, rédiger des bulletins de service et, quand il y a lieu, des rapports d'incident.

## Conditions de travail

### Contraintes sur toute la ligne

On est bien loin de l'époque de La Bête humaine. Aujourd'hui, les systèmes électrotechniques ont envahi la cabine du conducteur de train. Les signalisations qui jalonnent le parcours défilent sur l'écran, la vitesse à ne pas dépasser s'affiche automatiquement et des sonneries régulières lui évitent de s'endormir au volant... La profession, qui se conjugue rarement au féminin, ne connaît pas la routine. Ce salarié, généralement employé à la SNCF (service traction), doit faire face aux imprévus qu'entraîne chaque nouveau voyage, chaque nouvelle manœuvre.

Seul maître à bord de son train, il doit gérer des situations parfois difficiles. À lui de prendre la bonne décision quand une personne marche sur les voies, quand l'alimentation électrique s'arrête soudainement, en cas de chute de neige... Ses relations avec ses collègues sédentaires prennent alors tout leur sens. Placé sous l'autorité d'un cadre traction, il communique par radio avec l'aiguilleur et le technicien de circulation. S'il coupe l'alimentation électrique, par exemple, l'un passe le message en station, et l'autre avertit l'agent d'intervention.

Le travail est posté, et les horaires, irréguliers, ont une influence non négligeable sur la vie de famille. L'agent doit ainsi sacrifier certaines nuits, des dimanches et des jours fériés. Il peut également être appelé à l'improviste pour conduire des trains de dernière minute, formés seulement quelques heures avant le départ. Selon sa destination finale, ce pro du rail rentrera ou ne rentrera pas chez lui après son service. Quoi qu'il en soit, il ne passera pas plus de deux nuits hors de son domicile, la réglementation l'interdit !

## Vie professionnelle

### Du TER au TGV

La carrière se fait au sein de la filière traction de la SNCF. Une jeune recrue débute sur les trains de marchandises ou de banlieue avant d'être placée sur des lignes de moyenne importance. Au bout d'une dizaine d'années, l'agent peut devenir conducteur de ligne principale, seul habilité à prendre les commandes d'un TGV, ou s'orienter vers un poste d'encadrement.

Tous les ans, le conducteur passe une visite médicale. Si son état de santé ne répond plus aux normes requises, il est reclassé dans un autre service. L'embauche dépend des besoins régionaux. Ces trois dernières années, le trafic de marchandises par voie ferrée a beaucoup diminué en raison de la concurrence de la route. En 2002, seulement 35 conducteurs de train ont été recrutés, aucun en 2003. Quant à l'évolution de carrière, elle est parfois subordonnée au passage d'un examen. Et en cas de succès, la nomination ne suit pas forcément : le candidat doit rester dans son poste jusqu'à ce qu'un autre poste, correspondant à son nouvel échelon, se libère.

## Rémunération

Les rémunérations varient selon le type de train conduit. À l'issue de sa formation, un jeune conducteur perçoit en moyenne **1 838** euros brut par mois.

## Compétences

### Technique et sang-froid

Lorsqu'une rame tombe en panne et que cinquante alarmes sonnent simultanément, il ne faut pas céder à la panique ! De bons réflexes et une grande vigilance sont les bienvenus. Les longues heures passées seul en cabine, les horaires décalés, l'attention soutenue requise pour la lecture des panneaux et les manœuvres réclament un solide équilibre psychologique et une excellente santé. L'accent est notamment mis sur l'acuité visuelle. Mais que les porteurs de lunettes ne se découragent pas, il existe une norme avec correction.

Le conducteur doit aussi avoir le sens de l'organisation pour mener à bien les tâches administratives qui lui reviennent. Par ailleurs, des connaissances de base en électricité se révèlent précieuses dans ce travail, car le professionnel doit surveiller au quotidien de nombreux appareils de pilotage et de contrôle : manipulateur de commande de l'électricité, ampèremètre, voltmètre, manomètre, réservoir égalisateur, cylindre de frein...

Enfin et surtout, l'agent doit respecter rigoureusement les procédures de sécurité et les règles techniques de conduite pour éviter les accidents.

## Accès au métier

### Formation maison

Environ un candidat sur quinze est sélectionné par la SNCF. L'accès au métier se fait par une formation spécifique rémunérée, d'une durée de quatre mois pour le conducteur de manœuvre et de un an pour le conducteur de ligne. Le recrutement se fait sur CV et dossier, visite médicale, tests de connaissances, tests psychotechniques et entretien de motivation. Pour poser sa candidature, il faut être français ou originaire de l'un des pays de l'Union européenne, être âgé de 18 ans au moins et de 30 ans au plus, avoir un casier judiciaire vierge, être titulaire d'un diplôme tel qu'un BEP, de préférence à spécialité électrique ou électronique, un bac général scientifique, un bac STI, un bac pro MSMA ...

Les jeunes suivent ensuite une formation théorique et pratique incluant un contrôle continu des connaissances, sanctionnée par un examen. Un licenciement peut être prononcé en cas de mauvais résultats aux contrôles. La formation, assurée dans les établissements traction de la SNCF, est rémunérée 1 089 euros brut par mois (les deux premiers mois) puis 1 296 euros. Au cours de la carrière, la préparation aux différents examens destinés à gravir les échelons est également assurée par la SNCF.