

I — Entretien avec Laurent, conducteur tramway depuis 2003

Laurent est conducteur de tramway pour Keolis Bordeaux Métropole. Entré dans l'entreprise en janvier 2003, il conduit des tramways depuis le premier jour du réseau, le 21 décembre 2003, et est ainsi l'un des « vétérans », selon ses mots, ayant vécu et conduit l'inauguration du réseau.

Les mots en italique sont définis dans le lexique, annexe V.

Pourquoi avoir choisi ce métier ? Quelles étaient vos études, vos emplois précédents ?

Étudiant, Laurent a eu des problèmes personnels qui ont conduit à lui faire arrêter l'université. Il a ensuite rejoint l'armée, pendant deux ans, puis l'a quittée pour aller travailler dans le bâtiment, où il a été jusqu'à être cadre dirigeant. Souhaitant changer de voie et de métier, notamment pour pouvoir profiter de ses après-midi, il est entré à TBM, alors TBC et exploité par Veolia Transport¹, en tant que conducteur de bus en CDD, à l'époque des travaux de construction du tramway qui avaient réduit la fréquence des bus en circulation.

Intéressé par le réseau, il visite les dépôts en construction et s'intéresse au réseau à venir.

Pour les débuts du tramway, la communauté urbaine de Bordeaux imposait que seuls les employés en CDI avec au moins six mois d'ancienneté puissent avoir la formation conducteur de tramway. Devant le manque de volontaires, Laurent a pu passer la formation et avoir l'*habilitation* pour conduire un tramway en avril 2003. Il est alors passé en CDI.

Aviez-vous de la famille, des amis cheminots ?

Laurent n'avait pas a priori de vocations à être conducteur de tramway ou travailler dans le milieu ferroviaire.

Quelles connaissances, idées préconçues aviez-vous auparavant ?

Laurent n'avait « aucune connaissance » du milieu, il a rejoint ce corps de métier via la formation professionnelle.

¹ Jusqu'en 2008, le réseau de la métropole de Bordeaux était exploité par la Compagnie générale française des transports et entreprises (CGFTE), devenue en 2000 Connex, puis Veolia Transport, anciennement lié au groupe Vivendi. En 2009, la délégation de service public a été attribuée à Keolis Bordeaux Métropole, qui exploite toujours le réseau actuel. En 2015, suite à l'évolution de l'intercommunalité de Bordeaux de communauté urbaine à métropole, le réseau, exploité commercialement sous le nom de TBC (Trams et Bus de la CUB), est devenu TBM (Transports Bordeaux Métropole).

Quelles sont les prédispositions, les nécessités à avoir pour pouvoir candidater à ce métier ?

Tout conducteur de tramway est également et premièrement un conducteur de bus. À ce titre, les candidats doivent avoir (ou du moins, devaient à l'époque du recrutement de Laurent) le permis poids lourds et le permis transports en commun [C et D, ndlr]. Ceci est une caractéristique imposée par la communauté urbaine de Bordeaux, d'autres réseaux n'imposant pas de posséder le permis D pour pouvoir conduire un tramway. En effet, le tramway est sur des voies réservées, et a donc un code de la route à part entière, qui ne nécessite pas le permis D. [Lyon par exemple, emploie des étudiants pour ses métros et funiculaires, ndlr]

Comment se déroule la formation bus à Bordeaux ? (durée, sujet...)

La formation, d'une durée de trois semaines, consiste en plusieurs points, dont la vérification des connaissances de conduite du candidat, la conduite des différents types de bus que possèdent la communauté urbaine de Bordeaux, le fonctionnement interne de l'entreprise...

Comment devient-on conducteur de tramway à Bordeaux ?

À l'époque du recrutement de Laurent, le passage en conducteur de tramway était sur une politique volontariste, pour les conducteurs de bus respectant les conditions susnommées : six mois d'ancienneté et CDI dans l'entreprise. Depuis, le passage à conducteur de tramway est une obligation inscrite dans le contrat des conducteurs de bus, au bout d'une certaine ancienneté, pour les nouveaux employés.

Quelle est la formation supplémentaire pour devenir conducteur de tramway ?

La formation, d'une durée de trois semaines en 2003; est pratique et théorique, mais se concentre énormément sur ce dernier point : procédures, codes et signalisation spécifique, mécanique et technique du tramway (pour les réparations d'urgence), procédures de panne et d'accidents... Laurent cite l'exemple des portes du tramway, dont les conducteurs doivent connaître le fonctionnement afin de pouvoir les bloquer en cas de défaillance.

À l'issue de cette formation, que devient-on ? Conducteur en réserve ? Est-on conducteur de tramway à temps plein, ou alterne-t-on avec la conduite de bus ?

Après la formation, les conducteurs sont directement mis à l'épreuve sur les lignes de tramway. Le roulement habituel des conducteurs de tramway est d'enchaîner cinq semaines de tramway, et une semaine de bus. Néanmoins, des conducteurs peuvent être déclarés « inaptes à la conduite de bus », en raisons de problèmes médicaux notamment : c'est le cas de Laurent, qui a des problèmes de dos suite aux nombreux dos d'âne présents dans l'enceinte de la métropole. Laurent est ainsi rattaché à un module, d'une cinquantaine de personnes, où il ne fait que de la conduite de tramway. D'autres modules existent, de préparations des rames le matin, de réserve...

Les conducteurs de tramway conduisent-ils sur des lignes particulières ?

Non, tous les conducteurs conduisent sur toutes les lignes, ainsi que certaines lignes de bus. Les conducteurs qui ne sont pas habilités tramway conduisent eux sur toutes les lignes de bus.

Quels sont vos horaires ? Sont-ils fixes, ou annoncés peu de temps au préalable, comme les cheminots ?

À l'issue de l'habilitation, les conducteurs sont « volants », et ont des horaires qui ne sont connus que 48 h à l'avance. Ceux-ci peuvent aller de 3h30, pour la préparation des rames et la conduite du matin, à 2h le lendemain, pour les employés faisant « les soirs ».

Avec l'ancienneté, les conducteurs deviennent « classés », et attachés à des modules. Laurent fait ainsi parti du module 58. Théoriquement, les employés alternent une semaine de conduite du matin (de 3h30–6h à 10h–12h30), une semaine de conduite l'après-midi et une semaine de conduite en soirée/nuit. Néanmoins, entre conducteurs de tramway ont lieu des échanges d'horaires, appelés « mariages » dans l'entreprise. Ainsi, Laurent échange ses semaines de travail d'après-midi et de soirée avec deux autres conducteurs, préférant travailler dans ces horaires, pour ne pouvoir travailler que le matin.

Quelle est le programme d'une journée type ?

Laurent débute la plupart de ses journées vers 6 h, l'heure maximale de prise de poste pour les employés travaillant le matin. Là se distinguent deux cas de figure : soit il « prend [le travail] en ligne », c'est-à-dire qu'il remplace au pied levé un collègue devant prendre sa pause, soit il va au dépôt, où il récupère sa rame. Au dépôt², Laurent récupère la clé et a vingt minutes pour « préparer sa rame », c'est-à-dire vérifier que les portes, la sécurité, l'éclairage de la rame fonctionnent, avant d'être « envoyé en ligne ». Là commence la journée de conduite.

Un conducteur alterne plusieurs heures de conduite et des pauses, nommées « coupure » ou « relais ». Les pauses, de vingt-cinq minutes, ont lieu toutes les trois heures maximum. En tout, un conducteur a une journée de 7 h 30, pauses incluses.

Le soir, les conducteurs doivent en fin de service « raccrocher » les rames, c'est-à-dire les mettre à la *station-service* du dépôt, où elles seront contrôlées et réparées le cas échéant par des techniciens.

Hormis les risques liés aux tiers, conduire un tramway, c'est difficile ?

Globalement, non. « On se laisse porter avec l'habitude. »

Même sous la pluie ?

De part le caractère ferroviaire du tramway, la conduite sous pluie est naturellement plus difficile, le coefficient de friction entre essieu et rail humide étant encore plus dégradé.

Le tramway possède trois différents freinages : le *freinage normal de service* (FNS), le freinage le plus souvent utilisé, le *freinage maximal de service* (FMS), dispersant du sable sur les rails pour permettre de freiner, qui est un freinage plus puissant mais reste raisonnable pour les passagers debout à l'intérieur du tramway, et le *freinage d'urgence* (FU), utilisé en cas d'urgence, avec des éléments venant clouer au sol la rame. En cas de pluie, le freinage peut être adapté. Mais il y a évidemment plus de risques dans des conditions dégradées, en raison de la nature même du tramway.

Y a-t-il des possibilités d'évolution de carrière, ou conducteur de tramway est-il une finalité ?

Il y a des évolutions, le plus souvent en agent de maîtrise : régulateurs, opérateurs au *poste de commande centralisée* (PCC), manager de proximité... Un conducteur de tramway est également devenu cadre dans l'entreprise.

² Le réseau possède trois dépôts tramway, un pour chaque ligne : le dépôt principal, lieu du *poste de commande centralisée* (PCC), est proche de l'ancienne gare Bastide, sur la ligne A, le dépôt de la ligne B est à Achard, celui de la ligne C derrière le Parc des Expositions et le stade Matmut Atlantique.

Et les conducteurs de tramway peuvent-ils faire d'autres métiers, fonctions dans l'entreprise ?

Oui, et cela est même encouragé par Keolis. De nombreux conducteurs sont « polyvalents », et occupent également la fonction de « vérificateur de perception », alias contrôleur. Des conducteurs peuvent et sont également incités à faire des fonctions de ventes de titres de transport en guichet, ou de renseignements.

Quels sont les points positifs, les avantages, ce que vous aimez dans le métier ?

Pour Laurent, « c'est un métier. »

Le seul avantage qu'il y voit est le fait de savoir ses après-midi libre. Il n'y a pas de contrainte d'emploi du temps ou de travail en dehors des heures de travail, ce qui est un avantage considérable.

Quelles sont les "fourchettes de salaires" en conducteur de tramway ?

Conducteurs de bus et de tramways démarraient à 1 500 euros bruts en 2003. Actuellement, Laurent, avec son ancienneté, touche 27 000 euros net par an, soit un peu plus de 2 000 euros par mois. Ce salaire inclut une prime de vacances en juillet, un treizième mois versé en novembre.

En plus de son salaire de base, un conducteur de bus ou de tramway peut toucher une pondération pour les horaires de nuit (entre 22 h et 5h du matin) ; les conducteurs de tramway reçoivent une « prime de conduite tramway » d'une cinquantaine d'euros par mois, pour les heures de tramway effectuées.

Quels sont les points négatifs, les bas du métier, au niveau physique ? J'ai lu dans un rapport récemment que les conducteurs de tramway avaient régulièrement des TMS (troubles musculosquelettiques), est-ce votre cas ?

Laurent acquiesce à propos des TMS. Il n'est personnellement pas touché, car il fait beaucoup de sport à côté, qui l'entraîne et l'entretient face à ces postures assises prolongées. Plusieurs de ces collègues ont eu des TMS, certains ont été contraints de porter des attèles en raison de problèmes de muscles..

En raison de l'homme mort ?

En partie, la « veille » dans le jargon traminot est importante. Heureusement, sur les nouvelles rames fournies par Alstom³, la veille n'entraîne plus de freinage d'urgence, mais un FMS⁴.

³ Alstom est le constructeur des rames Citadis 302 et 402 utilisées sur le réseau.

⁴ En 2012 à Montpellier, puis en 2015 à Nice, deux personnes sont décédées des suites d'un freinage d'urgence occasionné par l'oubli de l'enclenchement du système de veille en raison d'une situation de conduite tendue à cause de piétons. Ces accidents ont conduit les constructeurs et exploitants à revoir voire désactiver les systèmes de veille, parfois source d'anxiété pour les conducteurs. (voir document n°1, annexe III).

Et moralement, est-ce un métier difficile ? On peut penser à l'anxiété qui peut s'installer, d'avoir un accident...

« Il fait faire attention, mais il ne faut pas y penser. Sinon, on ne peut avancer, je ne ferai pas ce métier. » juge Laurent. Durant sa longue carrière, il a eu plusieurs accidents, mais a toujours souhaité reprendre le travail dès que possible, pour ne pas rester sur « la dernière image » selon ses mots, pour ne pas rester bloqué sur une fin de métier traumatisante. Néanmoins, des conducteurs peuvent être plus touchés par ces accidents, où les conducteurs ne peuvent souvent rien faire, en raison du temps de réaction et surtout de la distance de freinage.⁵ Après d'un accident, les conducteurs sont amenés aux urgences et sont ensuite très suivis par la CAUVA, la cellule d'accueil d'urgence des victimes d'agression de Bordeaux, qui aide à la remédiation des suites d'un traumatisme, et à la réinsertion professionnelle.

Et en termes de fatigue ? Conduire un tramway est un métier qui nécessite une grande concentration durant de longues heures, est-ce que cela n'entraîne pas de la fatigue chronique ?

Pour Laurent, non actuellement.

Il se souvient qu'aux débuts du tramway, les conducteurs pouvaient enchaîner jusqu'à 5 h 15 de conduite, pour 25 minutes de pause, ce qui était très fatiguant. Ce n'est qu'à l'issue d'une semaine de grève en 2005 que les conducteurs ont obtenu une réduction du temps de conduite maximal à 3 h, comme aujourd'hui.

Néanmoins, Laurent insiste sur le fait qu'il pratique du sport, ce qui l'aide à rester concentré et chasse sa fatigue.

Enfin, vous qui êtes dans l'entreprise depuis seize ans maintenant, et qui avez vu de nombreux conducteurs de tramway, est-ce que vous voyez un profil type ? Est-ce qu'il y a plus une population de conducteurs de tramway, ou du moins des caractéristiques qui se retrouvent ?

Laurent a vu de nombreux profils de traminots : des entrepreneurs qui ont failli et se sont reconvertis, des étudiants, comme lui, des titulaires d'un CAP... L'entreprise est très accueillante et ouverte, et le grand avantage est du métier est d'avoir plus de temps pour soi, grâce aux horaires fixes et sur une demi-journée seulement.

Cependant, il admet qu'il voit régulièrement des anciens militaires, qui deviennent traminots après leur service, une fois « à la retraite » autour de 40 ans, après leur emploi de quinze ans. Keolis a en effet un partenariat avec l'armée qui recrute ses anciens militaires en fin de service.⁶

⁵ À 20 km/h, vitesse commune en centre-ville, un tramway a une distance de freinage d'urgence de 40 mètres. (source : campagne de communication « Karlo le Rhino », TBM)

⁶ D'après Keolis, entre 2009 et 2015, plus de 400 anciens militaires ont été recrutés.

II — Entretien avec Saïd, conducteur tramway depuis 2015

Saïd est conducteur de tramway et vérificateur de perception pour Keolis Bordeaux Métropole. Entré en conducteur de bus le 7 janvier 2014, il a reçu l'habilitation et conduit des tramways depuis 2015. Depuis un an et demi, il est également "contrôleur", à mi-temps avec la conduite.

Les mots en italique sont définis dans le lexique, annexe V.

Pourquoi avoir choisi ce métier ?

Saïd voulait faire conducteur de tramway car cela reliait le caractère qu'il avait dans son précédent emploi, la relation client, et une thématique qu'il affectionne, la mobilité, pour éviter de rester fixe. De plus, Bordelais de longue date, il a appris à vivre le réseau de transport en commun, dont il s'est attaché, d'où le choix de Keolis Bordeaux Métropole. C'est pourquoi il a d'abord voulu intégrer le métier en contrat professionnel, ce qui lui aurait permis d'être formé, d'avoir le permis de transport de bus, dans le cadre de sa formation.

Comment avez-vous accédé à cet emploi ?

Après des études de commerces, Saïd obtient un BEP, puis un baccalauréat commerce, en même temps d'un contrat étudiant avec l'enseigne de prêt-à-porter Jules. À 21 ans, il tente d'obtenir un contrat professionnel sur Keolis Bordeaux Métropole, pour devenir conducteur de tramway, mais est refusé, et revient dans le prêt-à-porter, avant de travailler dans la logistique pour la BNP Paribas. Il s'autofinance le permis de transport de voyageurs (permis D), puis se fait financer la *FIMO* (Formation Initiale Minimale Obligatoire), licence complémentaire pour devenir conducteur de transport en commun, par Transdev, société de transports de voyageurs, dans le cadre d'un intérim de 6 mois en conducteur de transport interurbain (car). Il retente alors sa chance auprès de Keolis, et est accepté en 2014.

Est-ce que vous aviez une vocation particulière pour le métier ?

Non, pas de vocation, de famille ou d'amis cheminot, ni d'a priori non plus sur le métier, même si Saïd savait qu'il fallait aimer le relationnel, être à l'écoute de la clientèle, penser à la sécurité et à la ponctualité...

Quels sont les permis, formations, propriétés nécessaires pour pouvoir être embauché en conducteur de bus, et *in fine* de tramway ?

Pour pouvoir postuler en conducteur de bus, sans passer par la formation professionnelle, il est nécessaire d'avoir les permis B, C, D, ainsi que la *FIMO* susnommée.

Et le profil des gens recherchés ?

Pour Saïd, Keolis est une grande entreprise qui aime la diversité, à condition de remplir les objectifs d'entreprise visés (ponctualité, rigueur...).

Quelle est la formation pour devenir conducteur de bus ?

Il y a donc deux moyens de devenir conducteur de bus : par contrat de professionnalisation, on est pris en charge par l'entreprise, le permis, la FIMO sont appris et financés en interne. L'entreprise cherche essentiellement des gens ayant déjà ces formations : dans ce cas-là, après CV, lettre de motivation est passé un entretien, suivi d'une visite médicale, et de tests psychotechniques, et ce sont ces tests psychotechniques qui joueront un rôle important dans la carrière des conducteurs.

Une fois accepté, ces derniers sont formés durant un mois pour vérifier leur conduite, leur faire conduire les véhicules de la flotte de Bordeaux, apprendre le fonctionnement interne de l'entreprise... puis ils entrent dans l'entreprise avec une période d'essai. Au moment du recrutement de Saïd, celle-ci était de neuf mois ; elle est actuellement de quinze mois, au bout desquels les conducteurs sont « labellisés », c'est-à-dire titulaires.

Comment devient-on conducteur de tramway par la suite ?

L'évolution à conducteur de tramway dépend des résultats des tests psychotechniques : certains, à l'issue de ce test, savent qu'ils ne pourront pas accéder au tramway, pour diverses raisons (anxiété, réaction...). Tel était le cas de Saïd. Voulant à tout prix devenir conducteur de tramway, il s'est ainsi remis en question, a travaillé beaucoup afin de prouver qu'il pouvait devenir conducteur de tramway, et a fini par être accepté après demande à sa direction. Ainsi, même si les tests ne sont pas concluants, il y a toujours moyen pour Saïd de faire le métier souhaité, à force de persévérance.

À partir de là, en quoi consiste la formation supplémentaire pour devenir conducteur de tramway ?

D'une durée de quatre à cinq semaines, c'est une formation « lourde » en terme d'apprentissage, pour Saïd. « On vit tram pendant cette période », avec beaucoup de théorie : les procédures de sécurité, mais surtout les procédures de panne, la signalisation, les limites de vitesse, la technique... Il y a beaucoup de simulateur, également ; mais l'expérience du terrain apporte plus.

Durant la formation, toutes les semaines, des tests sont organisés : ceux qui ont moins de 12 / 20 sont exclus d'office de celle-ci.

Les personnes ayant validé leur formation ressortent conducteur de tramway.

Justement, une fois l'*habilitation* obtenue, que devient-on ?

À l'issue de la formation, s'effectue la postulation: pendant deux jours, les néo-conducteurs, comme Saïd, conduisent dans un service commercial sur les lignes de tramway, avec un conducteur expérimenté, qui leur donne des indications du terrain, pour prendre tel ou telle courbe, qui indique des endroits chauds, les conseille...

Ensuite, Saïd est devenu conducteur « volant », c'est-à-dire avec des horaires variables. Avec l'ancienneté, il a ensuite été classé « que tram », c'est-à-dire qu'il ne plus fait que de la conduite de tramway (hors bus relais⁷, par exemple).. Puis maintenant, depuis un an et demi, il est polyvalent, étant également « vérificateur de perception » officiellement, contrôleur pour les usagers. C'était un choix, pour pouvoir toucher à plusieurs corps du métier, par curiosité, pour pouvoir ne pas rester dans sa bulle et avoir la relation client, alors que les usagers voient les conducteurs souvent uniquement par la façade avant du véhicule...

Vous conduisez sur toutes les lignes, ou vous avez des lignes de prédilection ?

Tous les conducteurs conduisent sur toutes les lignes, selon les besoins ; contrairement au bus où les conducteurs ont leurs lignes d'emploi.

Quels sont vos horaires ?

Saïd ne fait que les matins, car il est dans un « groupe de mariage » avec cinq autres collègues, où ceux-ci s'échangent les horaires. En effet, chaque conducteur de tramway alterne horaires de matinée, d'après-midi, et de soirée, mais ceux-ci sont échangeables, ce qui peut arranger des conducteurs.

Cela ne veut pas pour autant dire que ces horaires sont fixes : les employés du matin embauchent entre 3 h 30 et 7 h du matin, selon les besoins en conducteur (en effet, les départs des tramways depuis les dépôts sont étalés pour conserver une fréquence régulière) ; ceux de l'après-midi entre 10 h et 14 h, ceux du soir entre 16 h et 18 h. Néanmoins, pour les « classés », les horaires sont connus trois mois à l'avance, via un espace de travail personnel, alors que les conducteurs « volants » ne connaissent leurs horaires que 72 h à l'avance.

La journée dure ensuite plus de sept heures, depuis l'heure de départ ; ceux qui débutent à 3h30 finissent donc vers 11h, etc, tandis que ceux qui commencent le soir ramènent les rames au *remisage*.

⁷ Durant les situations perturbées, les bus relais sont conduits par les conducteurs de tramway et bus en réserve, et ceux disponibles en raison de la situation perturbée.

Quelle est le planning d'une journée type ?

Les conducteurs du matin sont chargés de la préparation des rames. D'abord, tous les conducteurs doivent se tenir au courant des dernières notes de service, qui détaillent les modifications de vitesse, nouveautés du réseau, arrêts non desservis... Puis le conducteur va s'occuper de la préparation de la rame, pendant vingt minutes : il prend les clés, ainsi qu'un ticket test, afin de vérifier que les valideurs fonctionnent, il vérifie les portes, le pantographe [bras articulé chargé de récupérer l'électricité depuis les câbles aériens, ndlr], le « coup de poing », alias disjoncteur en cas de problème électrique, etc. En cas de problème avec le tramway, sa journée est bien entendu retardée, mais il ne peut démarrer par raison de sécurité, et doit faire réparer ou changer sa rame.

Une fois cela fait, un agent le conduit jusqu'à la sortie du dépôt, où il entre sur ligne, et commence sa journée. La durée de conduite est aléatoire, de trois heures maximum, souvent autour de deux heures. Puis vient « la coupure », qui durent de 25 à 40 minutes, pour faire une vraie pause, ou le relais, de 10 à 25 minutes, pour aller aux toilettes, par exemple.

Vous l'apprenez sur place ?

Non, tout est chronométré et précisé des mois à l'avance. Saïd a ainsi pris le temps de me montrer son planning le lundi 27 mai 2019, où il embauche à 5 h 20, fait 1 h 57 de tramway, 18 minutes de relais, 1 h 15 de conduite, 22 minutes de relais, un relais, puis près de deux heures de conduite... les différentes stations sont également précisées, ainsi que les horaires d'arrivée, même si cela est évidemment assujetti aux conditions de circulation et d'exploitation.

Dans tous les cas, le planning est également connu et affiché sur le système d'aide à l'exploitation (SAE) des tramways, c'est-à-dire des écrans dans la cabine de conduite.

Est-ce conduire un tramway est difficile ?

Pour Saïd, la conduite d'un tramway en elle-même n'est « pas difficile ». Ce qui rend le métier difficile à supporter est l'anxiété causée par le comportement des tiers : le métier nécessite de toujours être dans l'anticipation du comportement, des incivilités de piétons, de cyclistes, d'automobilistes, pour protéger les usagers dans le tramway et en dehors du tramway. Le risque d'accident est faible⁸, mais la concentration doit être constamment présente, pour ne pas se laisser emporter et être réactif lors d'événements.

⁸ Le réseau de Bordeaux Métropole possédait un taux d'accidentologie de 0,27 collision aux 10 000 km, contre 0,31 au niveau national.

N'y a-t-il pas des situations plus compliquées que d'autres ?

Si, sous la pluie, on doit adapter le freinage... mais il y a aussi d'autres facteurs, comme le manque d'éclairage. La nuit, on doit mettre les pleins phares, ce qui peut gêner.

Et plus globalement, il y a des secteurs plus accidentogènes (le centre-ville, notamment) où on doit être beaucoup plus vigilant.

Conducteur de tramway, n'est-ce pas une finalité en soi ?

Saïd pense plutôt l'inverse : Keolis donne sa chance à tout le monde, avec de l'ancienneté, pour faire des choix dont les employés ont envie, voire pour aller plus loin : l'entreprise propose ainsi une « pépinière », une session de deux ans de découvertes de différents autres métiers (d'agent de maîtrise essentiellement) dans l'entreprise, pour être ensuite un cadre polyvalent par exemple.

Saïd prend également sa situation : il est également contrôleur durant la moitié de son emploi du temps.

Quels sont les points aimés, les avantages du métier ?

Saïd aime « l'outil », le tramway : un tramway est agréable à conduire. « On conduit un mini-train », note-t-il.

Conducteur de tramway est également un métier de confort, aussi bien physiquement (Keolis a fait un gros travail ces dernières années sur les assises, les sièges de ses conducteurs) que dans les conditions horaires de travail : on peut avoir ses après-midi... Après, les horaires peuvent être un avantage comme un inconvénient : tous les conducteurs peuvent travailler le week-end, les jours fériés...

Ce métier est également appréciable si on aime la solitude, dans sa cabine, et l'autonomie, et est très valorisant : sans le conducteur, le tramway n'avance pas. Saïd, et les conducteurs du groupe, sont nécessaires pour les centaines de milliers d'usagers du tramway de Bordeaux.

Quelle est la fourchette de paie du métier ?

Tout dépend du service fait, des horaires de nuit, de week-end... Cela fonctionne par barème, régulièrement, au bout de 6 mois, 9 mois, 1 an, 2 ans et demi, 5 ans, les conducteurs augmentent d'échelon dans le barème, et ainsi de salaire.

Pour Saïd, un conducteur de tramway débutant toucherait aux alentours de 2 000 euros brut par mois.

Est-ce que vous ou des collègues avez des soucis de santé ? Conduire un tramway impose une position assise, une traction musculaire régulière pour le levier de traction/freinage, et cela peut entraîner des soucis...

Il arrive des soucis de santé, pour ces raisons citées. Le métier ne fait pas beaucoup bouger sur place les conducteurs. C'est pourquoi faire du sport en dehors est essentiel pour s'entretenir. Keolis le sait et propose à ses employés, et surtout ses conducteurs, une salle de sport au dépôt, un atelier de relaxation avec des masseurs professionnels...

Concernant les accidents, est-ce que cela peut avoir des conséquences morales / psychiques ?

Saïd « touche du bois » car il n'a jamais eu d'accident de tramway en tant que tel, mais a déjà été visé par un laser.

En cas d'accident, il y a un suivi, une prise en charge par l'entreprise, la CAUVÀ (cellule d'aide d'urgences des victimes d'agressions), les responsables hiérarchiques, les médecins du travail... Ces derniers ne laissent pas repartir un conducteur sans être sûr qu'il est apte physiquement et moralement.

Après, il ne faut pas tout le temps penser à l'accident, et respecter ses règles, pour se dédouaner en cas d'accident, et éviter des remords.

Et est-ce un métier globalement fatiguant ?

Conduire un tramway n'est pas fatiguant, rester concentré l'ait, d'où les systèmes de veille. Mais le gros avantage est qu'il n'y a pas de travail à ramener à la maison le soir, ce qui fait qu'une fois le tramway ramené, la journée est totalement finie et Saïd a le temps de se reposer.

Quand il est vérificateur de perception, cela est différent, car le métier est épuisant en terme humain : les contrôleurs peuvent essuyer des remarques, des critiques acerbes, violentes parfois, mais doivent rester professionnels et avoir le sens de la clientèle durant toute la journée. C'est alors plus dur psychiquement, mais moins fatiguant.

N'y-a-t-il pourtant pas un risque de routine ?

Oui, s'il ne roulait que sur la même ligne Mais les conducteurs alternent sur les trois, et bientôt quatre, lignes de tramway, ce qui permet de casser largement cette impression de routine dans une journée.

Enfin est-ce qu'il y a des caractéristiques particulières pour faire ce métier ?

Il n'y a pas de profil type du conducteur de tramway. Mais il y a des caractères à avoir : il faut déjà aimer le métier, et le monde du tramway. Il fait également savoir gérer son stress, respecter les consignes de sécurité données, et avoir le sens de la relation client : même si on a l'impression que les conducteurs sont dans leurs bulles, les conducteurs doivent parler avec la clientèle. Conduire un tramway ne se résume pas qu'à un levier...

V — Lexique tramino

- **Formation Initiale Minimale Obligatoire (FIMO)** : Formation obligatoire pour devenir conducteur de transports en commun, en supplément du permis D requis. Cette formation, uniformisée à l'échelle de l'Union Européenne, est obligatoire depuis 2008 pour pouvoir conduire des véhicules de transports urbains (bus) et interurbains (car), et consiste en quatre semaines de formation théorique et pratique.
- **Freinage normal de service (FNS)** : Système de freinage le plus souvent utilisé dans le tramway, avec une décélération jusqu'à $1,13\text{m/s}^2$, alors nommée FMS, sur les rames Citadis de Bordeaux. Il utilise le freinage mécanique de freins sur l'essieu métallique, et un freinage électrique usant de résistances.⁹
- **Freinage maximal de service (FMS)** : Freinage maximal que peut produire le levier de traction/freinage du tramway, d'une valeur de $1,13\text{m/s}^2$ sur les rames Citadis de Bordeaux.. Le freinage consiste, en plus des méthodes de freinage normal, à la dispersion de sable sur les rails du tramway, pour augmenter le coefficient de friction.⁵
- **Freinage d'urgence (FU)** : Freinage maximal d'une rame de tramway, utilisée dans des cas d'urgence (collision proche). D'une décélération de $2,66\text{m/s}^2$, il consiste en plus des freinages susnommés au lâchement d'aimants qui s'accrochent au sol et viennent presque instantanément clouer la rame au sol, pouvant blesser les passagers à l'intérieur.
- **Freinage de sécurité (FS)** : Freinage puissant mais non maximal d'une rame de tramway, utilisé en cas d'urgence, consistant aux mécaniques de FMS et à la coupure électrique du tramway.
- **Habilitation** : Certificat d'aptitude à pouvoir conduire un tramway. Il est donné à l'issue d'une formation pratique mais surtout théorique, gérée par les exploitants.
- **Poste de commande centralisée (PCC)** : lieu, situé au dépôt Bastide (à proximité de l'ancienne gare), véritable centre de commandement du réseau, où sont gérés les aiguillages, passages à niveau, les conducteurs, les pannes, à travers des opérateurs chargés de la surveillance du réseau.
- **Remisage** : Dépôt du tramway dans sa zone de repos, dans le dépôt, après passage à la *station-service*.
- **Station-service** : Endroit dans le dépôt où sont conduites les rames en fin de service. Des mécaniciens ou techniciens inspectent le tramway et

⁹ Source : Rapport d'enquête technique sur le tamponnement de deux rames de tramway survenu le 12 mai 2010 à Montpellier (34), Bureau d'enquêtes sur les accidents de transports terrestres (BEATT).

réparent les petits problèmes (panne d'éclairage, nettoyage de la rame) avant de les « remiser », c'est-à-dire les parquer.

- **Veille automatique à contrôle de maintien d'appui (VACMA) :**

Egalement appelé « **homme mort** » par les cheminots, ce système consiste à vérifier que le conducteur d'un engin ferroviaire n'est pas indisponible (endormissement, malaise, mort subite) durant sa conduite, par l'action régulière d'une pédale ou d'un bouton. Ce dernier doit être constamment laissé appuyé, mais doit être relâché puis remaintenu toutes les 55 secondes dans un train, 10 secondes dans un tramway, pour éviter que celui-ci ne contourne le système par un poids. Ce système est décrié par les syndicats cheminots puis traminots lors de son importation dans le milieu du tramway, car il déconcentre le conducteur de sa conduite, et l'incite à appuyer répétitivement sur le bouton pour ne pas avoir à penser aux dix secondes.¹⁰

¹⁰ Doniol-Shaw G, Foot R, Franchi P. (2017). «Une mise en veille de la santé et de la sécurité ou les paradoxes du dispositif d'homme-mort sur les tramways». *Travailler*, n°38, p. 39-62.