

Un métier au masculin?)

Le conducteur est



"Je ne savais pas que j'allais être la première conductrice!"

Selon les statistiques de la SNCB, elles n'étaient encore que quinze au 1er juin 2001. Quinze femmes conductrices de train, c'est peu. Et beaucoup à la fois quand on sait que c'était totalement inconcevable il y a encore trois ans! Et la première, c'est elle: Yvette. En voiture pour le récit, à fond de train, de la vocation de cette pionnière.

Cinq heures du matin au dépôt des conducteurs de Liège Guillemins. Yvette, fraîche comme une rose malgré l'heure matinale, prend son service. Le programme de la journée: un aller-retour entre Herstal et Jemelle. La jeune femme passe tout en revue avant de démarrer, et puis c'est le grand départ pour une petite balade dans la campagne liégeoise. Au gré des gares, les passagers embarquent, les étudiants envahissent les wagons. Yvette, dans sa petite cabine de conduite, reste attentive à tout: aiguillages, signalisation, passages à niveau... rien ne lui échappe.

"Je suis entrée à la SNCB au mois d'avril 1998. J'ai suivi une instruction de quatorze mois avant de pouvoir rouler seule. Les trois années précédentes, j'avais travaillé dans un fast-food et je tenais absolument à en sortir. A l'époque,

pour pouvoir suivre la formation de conducteur de train, il fallait avoir un diplôme d'électromécanique. Or j'avais ce diplôme. J'ai appris qu'ils recherchaient des candidats et je me suis lancée. Je ne savais évidemment pas que j'allais être la première conductrice! D'autres femmes s'étaient déjà inscrites avant moi, mais n'avaient jamais pu aller jusqu'au bout de la formation. En général, elles étaient recalées à la visite médicale. Grâce à de nouvelles lois (notamment sur les charges que peuvent porter les femmes et sur les horaires de nuit), je n'ai pas connu ces difficultés."

La formation n'a pourtant pas été facile... Devenir conducteur (ou conductrice!) de train réclame rigueur et patience. "Nous avions deux ou trois semaines de théorie, puis on allait rouler avec un moniteur pendant quinze jours. La formation a ainsi duré quatorze mois. Durant cette période, nous avons dû passer quatre

examens: le premier était éliminatoire, pour les autres, nous avions à chaque fois une seconde chance." La masse de connaissances à assimiler est impressionnante... et lourde! En effet, les conducteurs doivent toujours avoir leurs cours à portée de main: d'où l'énorme mallette qu'ils triment partout avec eux! Et surtout, comme l'indique Daniel (Pirnay), un des instructeurs, pas de discrimination positive au profit des femmes: durant la formation, c'est le même traitement pour tout le monde, garçon ou fille. "Franchement, ça n'a pas été de tout repos, cette formation. Je crois que j'ai étudié autant pendant quatorze mois que pendant toutes mes études. Il faut tout connaître: la signalisation, le fonctionnement des machines, le frein, etc. Si mon train tombe en panne, j'ai un quart d'heure pour essayer de le dépanner toute seule! Après ce délai, si je ne peux rien faire, je dois me déclarer en détresse. Et si après

Une... conductrice!

coup, les chefs estiment que j'aurais dû être capable de réparer la panne, c'est moi qui dois payer l'amende. La première fois que cela m'est arrivé, j'étais tellement stressée que je n'arrivais même plus à me souvenir du code PIN pour allumer mon GSM!"

Seule au milieu des mâles...

"Être la seule femme ne m'a jamais posé de problèmes. J'avais déjà connu cela lorsque je faisais mes études en électromécanique. En fait, la formation s'est très bien passée. Les mecs de ma classe m'ont aidée et soutenue du début à la

blagues salaces, mais ils ont vu que je n'y répondais pas et ils se sont lassés. J'étais décidée à ne pas me laisser impressionner. Il y a de nombreux points positifs à ce boulot. Tout d'abord, on se promène, par toutes les saisons, et le salaire est attractif! C'est vrai que c'est l'opportunité d'avoir un bon métier sans un diplôme fort élevé. Et il y a toujours le moyen de varier, de changer de spécialisation: signaleur, chef-garde, etc. Mais également d'évoluer! Les horaires par contre ne sont pas faciles à gérer. Quand j'ai commencé à rouler toute seule, je suis passée par les horaires de nuit en train de marchandises. Ça a été un vrai coup dur pour moi: j'ai même pris 20 kg en six mois tellement c'était stressant. Il faut tout le temps attendre, on ne sait jamais à quelle heure on va partir. Maintenant, je conduis des trains de voyageurs depuis une semaine et je suis soulagée. C'est la raison pour laquelle j'ai persévéré, je savais que

pas toujours rose entre la direction de la SNCB et les conducteurs... Un petit coup d'œil à l'actualité nous le rappelle de façon récurrente. Le manque d'effectifs pousse souvent les conducteurs à mener des actions pour défendre leurs intérêts. Malheureusement, les voyageurs, eux restent plantés sur le quai en priant pour l'arrivée d'un train, n'importe lequel!

La star du rail

"Dans ma famille et dans mon entourage, je suis devenue en quelque sorte le dieu sur son piédestal. Il arrive encore souvent, moins qu'avant évidemment, que mes deux meilleures amies ne me présentent pas comme une copine mais disent: "Hé, tu sais, c'est la première conductrice de train!" Quand j'ai annoncé la première fois ce que je voulais

"En cas de panne, j'ai 15 minutes pour dépanner mon train toute seule!"

fin. Même les instructeurs! Surtout que j'ai ramé au deuxième examen. Quand je me suis retrouvée devant le jury à Bruxelles, j'ai vraiment eu très peur et je n'ai pas assuré. Suite à cela, ils m'ont fait réviser pendant la pause de midi. Les chefs m'appelaient dans leur bureau et me posaient des questions... Grâce à eux, j'ai réussi l'épreuve à la deuxième tentative. Quand je suis arrivée à Liège, j'ai aussi été très bien acceptée par mes collègues masculins. Enfin presque tous, il y a toujours des machos. Le premier jour, j'étais un peu inquiète, je me demandais comment ça allait se passer. Puisqu'ils savaient déjà depuis plusieurs mois qu'une fille allait arriver, ils avaient eu le temps de se faire à cette idée. En plus, j'avais eu des contacts avec certains puisque mon voisin est conducteur de Thalys et que le parrain de ma meilleure amie est conducteur à Liège. Finalement, une fois qu'ils m'ont tous vue, ça a été. Le tout est de réussir à se fondre dans la masse. Je suis rarement maquillée par exemple. Ils ne sont pas méchants, mais c'est clair que parfois si mes collègues ou moi (elles sont trois conductrices à Liège, bientôt quatre. ndlr) nous montrons trop féminines, cela les interpelle et les remarques fusent. Par principe, dès que j'ai été engagée, je me suis dit que ce n'était pas à eux de s'adapter à moi mais plutôt le contraire. J'ai bien essayé deux, trois commentaires mais les mauvaises langues ont vite dû céder le pas aux autres. J'ai évidemment eu droit à quelques

ça allait changer, que j'allais en sortir mais il fallait être patiente.

J'aime vraiment mon boulot. J'apprécie tout particulièrement les trains omnibus: on voit beaucoup de monde, on a un chef-garde avec nous (on peut donc papoter). C'est plus humain que les trains de marchandises. C'est clair que d'autres femmes se sont peut-être inscrites après moi parce qu'elles avaient vu ma réussite. Mais il faut quand même bien réfléchir et non seulement aimer ce genre de travail mais aussi savoir s'adapter aux horaires. Quand j'ai commencé à travailler, j'étais célibataire. Maintenant, je suis en ménage depuis un an (avec un conducteur de train!) et je perçois les choses différemment. Avant, je ne me tracassais pas, mais maintenant je réalise que si je décide de fonder une famille, d'avoir un enfant, mon métier peut poser problème. Je devrai

faire, ils étaient tous un peu étonnés. Mais après avoir réfléchi, ils se disaient tous: pourquoi pas? Et puis, j'avais déjà fait des études un peu spéciales, alors...". Star dans la famille mais également dans les médias. La première femme conductrice de train, cela ne pouvait pas passer inaperçu! "Je me souviens du premier train avec lequel j'ai voyagé seule. Toute la presse était là! Et quel stress!

Quand je suis arrivée à Welkenraedt, je tremblais de tout mon corps. Tous les photographes étaient sur le quai. Quand j'ai vu la femme d'un des instructeurs avec un bouquet de fleurs, j'ai éclaté

en sanglots tellement j'étais heureuse de voir quelqu'un que je connaissais. C'était agréable d'être sous les feux de la rampe, mais en même temps, j'étais déjà si stressée de conduire seule. Ça en plus, ça n'arrangeait rien..." C'est l'heure

Intéressée par ce métier? N'hésitez pas à contacter la SNCB pour connaître les conditions d'inscription ainsi que les différents postes ouverts aux femmes.
www.sncb.be

"Au début, j'ai pris 20 kg en six mois tellement c'était stressant"

probablement faire un choix. C'est pourquoi je conseille aux femmes d'embrasser ma carrière tout en étant conscientes que cela peut devenir problématique pour une famille, car une fois sur les rails, on vit pour le chemin de fer. Quand je commence à travailler à 5 h du matin, je dois aller me coucher à 8 h du soir. Je ne bois pas non plus, car il faut toujours faire attention pour le lendemain." Sans oublier que tout n'est

du retour. Dans le train, les voyageurs ne semblent pas inquiets d'apprendre que c'est une femme qui conduit: "Oh vous savez, moi, tant que j'arrive à l'heure!", s'exclame un homme. "Une femme? Il me semblait bien que la conduite était plus douce..." , ajoute en souriant sa compagne.

Yvette poursuit sa route, paisible. Prochain arrêt: Liège Guillemins. 