

Dans la cabine d'Audrey, conductrice du RER B

Elle est l'une des rares femmes à occuper ce poste sur cette ligne — la plus fréquentée d'Europe après le RER A. Le temps d'un trajet, nous avons embarqué au côté de la trentenaire pour une balade qui n'a rien de reposant.

ELLE SORT son iPad avec les horaires du trafic à respecter, sa bouteille d'eau, avance un peu le siège pour le mettre à bonne distance des pédales. Quelques tests de sirène et de freinage et c'est parti.

Derrière elle, huit voitures, direction Roissy-Charles-de-Gaulle à l'autre bout de la ligne B, à bord d'« EPAU 51 ». « Tous les trains qui commencent par E vont à Roissy », indique brièvement Audrey, qui semble déjà plongée dans une profonde concentration. Pendant près d'une heure et demie de trajet, elle ne lèvera les yeux que pour regarder la voie, son tableau de bord ou le quai. Eventuellement saluer de la main le conducteur qu'elle croise. Avec l'obligation d'appuyer chaque minute sur une pédale pour assurer au poste de commandement que tout va bien.

A 37 ans, Audrey est l'une des très rares conductrices de RER sur la ligne B. Elles ne sont que quatre pour 200 agents SNCF (elles sont 17 % à la RATP). Conduire un RER ne s'improvise pas : il faut réussir une formation d'une année. Avec beaucoup de théorie : technique, schémas électriques, pneumatiques, réglementation... A chaque fois, 40 % des candidats sont recalés.

« C'est difficile et ça peut rebuter », convient la conductrice. Qui était la seule femme de sa formation, il y a quatre ans. Avant elle, au dépôt de Mitry (Seine-et-Marne) où elle est rattachée, il y avait une seule conductrice. Pas de quoi dissuader Audrey.

« L'ambiance est familiale, ça se passe bien », dit-elle. Un milieu de machos ? Audrey n'y croit pas. Selon son manager, Laurent Couleron, les horaires décalés ont longtemps dissuadé les femmes. Quand on conduit un RER, on travaille les 3/8, il faut



En direction de Roissy-Charles-de-Gaulle, le 25 avril. Avant de prendre les commandes d'un train pour la SNCF, Audrey a suivi une formation d'un an, avec beaucoup d'enseignements techniques... « C'est difficile et ça peut rebuter », reconnaît-elle.

accepter d'embaucher à 3 heures du matin ou de finir à 2 heures, week-ends compris, parfois quatre d'affilée. « Quand on se lève à 2 heures, il faut dormir quatre ou cinq heures minimum, ça veut dire que la journée de service commence la veille », glisse Audrey entre deux stations.

Pour cette pimpante maman d'un bébé de 18 mois, les horaires décalés sont à l'inverse une opportunité de « pouvoir faire autre chose » dans la journée. Par chance, son compagnon, lui, a des horaires fixes. « Pour l'instant, j'arrive à me reposer en

journée, mais en fin de carrière je sais que c'est plus difficile. »

Ce jour-là, elle roule de 11 h 22 à 16 h 36. La pause au terminus permet d'avaler un café ou un sandwich préparé le matin. Soudain, un gros chat roux défile des voies. Bien lui en a pris. Face à un train lancé à 120 km/h, le face-à-face était perdu d'avance.

La vraie crainte d'Audrey c'est, comme pour beaucoup de conducteurs, « l'accident voyageur », des suicides ou des jeunes qui chahuteraient trop près du quai. Quant à la peur des attentats, elle existe, mais Audrey préfère relativiser : « Sinon, on ne fait plus rien, on ne sort plus,

on ne va plus travailler. » Son compagnon peut géolocaliser son portable. Une manière de se rassurer.

Conduire un train n'était pas un rêve d'enfant. Lorsque la SNCF lui offre son premier emploi après un bac pro, Audrey commence au guichet, puis rejoint les rangs des contrôleurs. « Tant qu'à être dans le train, autant le conduire ! », glisse la jeune femme.

La ligne B, elle la connaissait bien comme voyageuse. « J'avais beau prendre un train d'avance pour aller au travail, j'avais du mal à arriver à l'heure », admet-elle en ajoutant que la situation s'est « améliorée », quoi qu'en disent les plus critiques.

Elle se saisit de la radio pour rappeler aux passagers que l'arrêt suivant ne sera pas desservi. « Les gens

■ REPÈRES

- **2^e ligne** la plus fréquentée d'Europe, avec 862 000 voyageurs par jour.
- **700 conducteurs** sont employés sur cette ligne (350 par la SNCF, 350 par la RATP). Les conducteurs SNCF roulent aussi sur d'autres lignes.
- **39 ans**, c'est la moyenne d'âge des conducteurs SNCF du RER B, avec une moyenne de 10 années d'ancienneté.
- **4 millions de kilomètres** au compteur pour les rames les plus anciennes, MI79, depuis l'année de leur mise en circulation, il y a trente-sept ans.
- **80 km** de lignes.
- **570 trains** par jour.
- **120 km/h**, c'est la vitesse maximale, réduite à 80 km/h dans le tronçon central, entre Châtelet et Gare-du-Nord (100 km/h sur la ligne A).
- **91,33 %** : le taux de ponctualité des trains de la ligne le mois dernier.

ne font pas toujours attention aux messages diffusés sur le quai. Quand je le fais moi-même, je vois des gens redescendre du train, il faut informer le plus possible, ça évite un signal d'alarme. » Et un retard sur le trafic.

Mais ça ne paye pas toujours. Audrey a encore à l'esprit ce passager venu l'insulter à la porte de la cabine parce que le RER était bloqué en gare. « J'avais passé un message mais la sono ne marchait pas dans la voiture », analyse-t-elle après coup. Il faut faire

« On transporte beaucoup de personnes, les gens ne comprennent pas qu'on fait de notre mieux »

avec le matériel existant qui, même rénové, montre des signes de faiblesse. « On transporte beaucoup de personnes, les gens ne comprennent pas qu'on fait de notre mieux », estime-t-elle. Et quand un colis suspect ralentit trop longtemps la circulation, Audrey prévient sa nounou qu'elle arrivera en retard.

CAROLE STERLÉ

■ CARNET DE ROUTE

« Montée de stress à l'arrivée en gare »

« Après être montée dans la cabine de conduite d'un train, je comprends mieux pourquoi les enfants veulent toujours aller dans la première voiture. Sans doute parce que, le nez collé à la vitre, juchés sur la pointe des pieds, ils aperçoivent — à travers la cabine du contrôleur — un petit bout des voies, et sentent la vitesse quand défilent les signaux lumineux, dans les entrailles urbaines vides de toute présence humaine. Un surprenant sentiment de liberté.

Mais quand on arrive à la gare, finie la poésie. Le stress monte, je retiens son souffle. On roule au pas ou presque mais peu importe : voir le quai approcher procure une inquiétude des plus désagréables. Les voyageurs sont si proches qu'ils en donnent le tournis. A se demander si tous les passagers vont



bien rester en retrait, derrière la ligne, en évitant un faux pas ou surtout une bousculade. Stress décuplé dans le tunnel entre Gare-du-Nord et Châtelet, ces grosses

passages souterrains. Alors, je tourne le regard de l'autre côté, en me disant qu'à la prochaine gare, ça ira mieux. Peine perdue... »

C.S.

