

Intrada

— Voudriez-vous lire ceci et me faire part de vos impressions ? me demanda-t-elle, tandis que je piétinais sur le quai de la gare Centrale.

— O.K., dis-je. Je pense avoir du temps à tuer dans le Bruxelles-Arlon.

Une grimace plus tard et sans m'avoir prévenu de ce qu'elle me laissait entre les mains, elle disparaissait au-delà des escalators. Mon train arriva, à l'heure pile, et je pris place dans la quatrième voiture. Je commençai ma lecture et réalisai bien vite dans quel piège je venais de tomber !

Pour une fois, le feulement régulier des rames sur la voie ne parvint pas à dissiper mon attention, encore moins à m'endormir. Et si cela arrivait, cette fois ?

Et si cela vous arrivait, à vous, la prochaine fois ?

* * *

LE DOUTE D'AURORE

par Léopold Scaillet

Les Editions du Peuple

Afin de respecter les règles de confidentialité définies par la SNCB, seuls les éléments appartenant au domaine public par la voix littéraire, des médias, d'Internet ont été utilisés. Les notes de service ont été reformulées tout en conservant leur sens premier. Certains passages sont parfois discordants avec les idées reçues. Si ces dissonances induisent des allusions diffamatoires, mensongères ou accusatoires, il s'agit de mauvaises interprétations des textes. De telles allusions ne font pas partie des intentions de l'auteur.

« Le Code de la propriété intellectuelle interdit les copies ou reproductions destinées à une utilisation collective. Toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite par quelque procédé que ce soit, sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants cause, est illicite et constitue une contrefaçon, aux termes des articles L.335-2 et suivants du Code de la propriété intellectuelle. »

D/2010/12040/8

Les Editions du Peuple

Rue Bourboux, 27

5670 Viroinval - Belgique

www.les-editions-du-peuple.be

© Léopold Scaillet 2010. Tous droits réservés

ISBN 978-2-87531-007-1

www.ledoutedaurore.be

Dessins et couverture : Jean-Paul Chapelle

Adaptations graphiques : Grégory Biron

Secrétaire de rédaction : Carlota M. Carriel

Dépôt légal : Septembre 2010

Préface

C'est avec un grand plaisir que je me suis investie dans cet ouvrage et c'est également un grand honneur qui m'est donné de rédiger cette préface.

Ce livre traite d'une problématique qui se trouve, hélas, en plein cœur de l'actualité. En effet, le thème majeur du récit aborde le problème des dépassements de feux rouges chez les conducteurs de trains. Voici le décor planté et je vous invite donc sur le quai de la gare, direction encore inconnue pour l'instant.

La question principale est : comment est-il possible que cela puisse se produire encore aujourd'hui malgré les antécédents ? L'auteur utilise plusieurs approches scientifiques afin d'ébaucher des hypothèses pouvant expliquer cette fatalité. La catastrophe de Hal vient de se produire il n'y a que quelques jours au moment où j'écris ces lignes, et j'apprends à l'instant le décès, dans cette collision, d'un ancien élève de ma faculté de psychologie. Nous avons tous un ami, un copain, un collègue, une connaissance, ou un membre de la famille d'une connaissance parmi les 300 passagers de ce train. C'est avec une pointe de douleur que j'apporte tout mon soutien aux victimes et à leurs proches, à ceux de cette catastrophe, ceux des catastrophes passées et de celles à venir. Je n'aime pas jouer aux oiseaux de mauvais augure, mais...

Le train que vous attendez, celui qui va vous faire voyager à travers un imbroglio de chemins complexes, entre en gare. Il vous ouvre ses portes vers une meilleure connaissance des mécanismes sous-jacents.

Une fois embarqué, le coup de sifflet retentit, les portes se ferment. Attention ! vous risquez de ne pas en sortir indemne. Néanmoins, le conducteur vous souhaite un bon voyage !

Sandrine Tasiaux

Note de l'éditrice :

Léopold Scaillet démontre qu'en Belgique, la sécurité ferroviaire repose sur un postulat d'infaillibilité humaine. Pour analyser le sujet, l'auteur aborde des notions psychologiques, philosophiques, et métaphoriques. Ceci ne l'a pas empêché, à l'issue de son ouvrage, de démontrer de manière scientifique, l'urgence de changer la croyance que le conducteur de train a la capacité, à lui tout seul, d'éviter les catastrophes ferroviaires. L'ajout d'une technologie efficace et la considération de l'humain dans toute sa dimension est le seul moyen d'éviter d'autres accidents mortels comme ce fut le cas à Pécrot, Mons ou Buizingen.

Céline Lurquin

Note aux lecteurs

La psychologie comportementaliste et la communauté ferroviaire possèdent chacune un jargon qui leur est propre. Afin d'éviter de jargonner et de permettre une lecture plus conviviale à tous, je me suis permis un certain laxisme terminologique. D'avance, je remercie les plus expérimentés d'entre vous de ne pas m'en tenir rigueur, mon objectif étant de sensibiliser le plus grand nombre à la problématique traitée dans ce livre.

Aussi, le sigle «*» vous renvoie aux remarques du glossaire.

Dans presque toutes les parties importantes de la réglementation possédée par les conducteurs de trains – je dois vous dire que j'en suis un – les dernières pages d'un chapitre sont souvent consacrées aux annexes, petits appendices d'informations terminant les textes. Par « conditionnement » peut-être, je vais terminer ce livre par deux annexes.

Ce sera ma manière de vous inviter à prendre mieux conscience des forces qui agissent sur nos réactions quand quelque chose nous dérange. Même si nous n'avons pas tous les éléments utiles pour un discours concret, il nous est difficile de nous garder de juger. Nous nous sentons obligés d'avoir une opinion à défendre et le manque d'informations favorise l'imagination, les théories douteuses, amalgames et constructions de l'esprit de tout genre. C'est un terrain propice au processus de distorsion de l'information par la croyance. Ces croyances apparaissent comme d'honnêtes conclusions remplies de bon sens. Elles font souvent l'objet de discussions passionnées, tout en limitant notre compréhension objective des problèmes. Des généralisations s'élaborent

sous la forme d'un lien de cause à effet ; un tel événement impose un tel effet ; il y a eu un mort dans l'accident, c'est la fatalité... ; cet ouvrier a commis une faute impensable parce qu'il est incompétent ou dangereux...

Prendre conscience de l'existence des croyances impliquées dans un événement est un moyen efficace d'éviter de suivre une chimère ou de masquer nos responsabilités.

Afin d'être plus clair, je vous propose, à travers ces pages, de prendre en considération l'observation et l'analyse parfois amusantes des priorités que chacun défend en fonction d'un événement gênant. Un « chacun » dont nous faisons tous partie !

A la suite de la lecture de ce livre, vous aurez peut-être l'envie de débusquer vos propres conditionnements toxiques ou ceux des groupes dans lesquels vous évoluez, comme la famille, le travail et les amis.

Introduction

Voici un problème qui me tient personnellement à cœur et dont j'aimerais vous faire part. Le fait suivant se produit à répétition malgré les efforts réalisés pour l'éviter. Ce problème est considéré comme une faute aux conséquences parfois meurtrières. Je voudrais partager avec vous ce que je ressens et mes hypothèses par rapport à ces événements. Mes collègues seront certainement très intéressés par ce livre, ma hiérarchie tout autant, mais pas pour les mêmes raisons. Je tiens à ce que vous, lecteurs, soyez également sensibilisés.

Pour commencer cet ouvrage, je vais vous faire part des faits de la manière la plus neutre et objective possible. Ensuite, je vais vous faire partager le sentiment de mes collègues, mais également leur incompréhension et leur inquiétude. Après, je parlerai des sanctions et de la prise de position de la hiérarchie. Dans un point suivant, je tenterai d'élaborer des hypothèses en utilisant différentes approches scientifiques. Enfin, je vous livrerai mes conclusions et je vous laisserai tout le loisir d'en juger.

Quelle est l'énergie qui pousse mes collègues à exécuter une action plutôt qu'une autre ? Quelle est la stimulation qui pousse la hiérarchie à imposer une telle théorie plutôt qu'une autre ? Nos actes et nos pensées répondent-ils toujours à une logique ? Pour répondre à ces questions, il me serait simple de me réfugier dans un système de croyances – au sens psychologique du terme – et de me reconforter en attribuant mes succès à ma personne et mes échecs à des causes extérieures, mais cela équivaldrait à placer un écran de fumée sur une réalité plus objective. Je suis trop fasciné par la complexité de nos processus mentaux et en particulier de nos habitudes ou croyances qui polluent parfois notre existence, pour ne pas essayer

de comprendre les phénomènes responsables de ces actes manqués. Nous tous agissons selon nos pensées, en fonction des influences sociales et des normes des groupes auxquels nous appartenons, mais aussi de notre patrimoine génétique, de nos croyances conscientes et/ou inconscientes et de tous les conditionnements qui en découlent. Ceci entraîne une grande complexité dynamique de nos processus mentaux.

Partant de la pensée mathématique suivante : « Plus un groupe de personnes est important, plus les comportements nocifs sont spectaculaires », je vous propose l'analyse d'un comportement toxique dans un groupe de près de trente-huit mille personnes qui composent la Société nationale des chemins de fer belges. Le choix de la communauté ferroviaire n'est vraiment pas tributaire du hasard, je suis conducteur de train depuis une trentaine d'années. Si ce groupe de travailleurs se présente tout naturellement à moi, le comportement professionnel problématique m'interpelle avec force, car il est d'une simplicité enfantine et pourtant, après une formation professionnelle de base de 12 mois et des remises à niveau périodiques de ses acquis, il arrive que le conducteur de train rate une mission plus simple que de cuire un œuf, en risquant sa propre sécurité, celle des personnes qu'il transporte et l'avenir de sa carrière.

Vous êtes certainement impatients de connaître ce que l'on attend de si élémentaire de sa part ! Durant la conduite du train, lorsqu'un signal lumineux apparaît sur sa trajectoire en présentant deux feux jaunes, il est demandé au conducteur de freiner de manière à s'arrêter devant le prochain signal lumineux éclairé d'un feu rouge. Il est très difficile de faire plus simple, non ? Aussi, une personne peu informée sur le métier pourrait en tirer ces conclusions : le conducteur n'a pas vu le signal donnant les deux feux jaunes par distraction, soit les deux signaux

étaient trop proches l'un de l'autre, soit il s'est endormi, etc.

Je démentirais ces croyances ou interprétations si vous préférez, en expliquant qu'il est impossible pour un conducteur de ne pas remarquer ou d'ignorer certains signaux. Des impulsions électriques ou électromagnétiques sont transmises au départ du signal vers la locomotive. Il est alors exigé du conducteur de train de réarmer un dispositif technique confirmant qu'il a vu le signal. S'il ne réagit pas rapidement, le train s'arrête automatiquement par la mise en application du freinage d'urgence. Cette technologie est appelée *système d'aide à la conduite et à la mémorisation*¹. Sur la plupart des postes de conduite, une lampe jaune est constamment allumée jusqu'à ce que le train arrive à la hauteur du feu auprès duquel il doit s'arrêter. Elle aide à la mémorisation de la mission impérative imposée par le signal présentant deux feux jaunes. S'il faut plusieurs centaines de mètres pour qu'un train lancé à sa vitesse maximale puisse s'arrêter, la distance entre les feux jaunes et le feu rouge peut être de plus de mille mètres. Dans tous les cas, l'espace entre les signaux est toujours suffisant pour stopper le convoi ferroviaire à l'endroit prévu.

Une autre probabilité est l'endormissement du conducteur. Or il lui est impossible de s'endormir aux commandes d'une locomotive. Un dispositif de veille automatique, plus communément appelé la *pédale d'homme mort*, exige le réarmement du système toutes les 60 secondes. En cas de manquement, la commande de freinage d'urgence du train entre en action.

Toutes les précautions semblent donc être prises pour que le conducteur respecte les signaux.

¹ cf. glossaire à *Dispositifs d'aide à la conduite et à la mémorisation*

Ne comptez pas sur moi pour mettre en cause les aptitudes professionnelles et/ou mentales des conducteurs de trains. Mon objectivité pourrait être mise en doute puisque, je vous l'ai déjà dit, je suis moi-même conducteur de train. Je ne porterai aucun jugement sur le caractère fautif du mauvais comportement, car j'ai aussi dépassé un signal rouge. Je ne reprocherais rien à un conducteur qui a commis la même erreur plusieurs fois. Tout comme je ne pourrais garantir que je ne brûlerai jamais plus un feu rouge malgré tous mes efforts.

Je ne prends guère de risques en avançant que le chemin de fer belge est incontestablement le moyen de transport le plus sûr. J'éprouve tout de même quelques difficultés à évaluer objectivement le niveau de danger lié aux manquements des conducteurs. Sans doute parce qu'en cas de collision, j'occupe l'endroit le moins convoité. Je me contenterai donc de vous donner quelques chiffres sur les dépassements de signaux rouges en Belgique depuis le début de ma carrière, et ce sera à chacun de se faire sa propre opinion :

- Le 13 juillet 1982 à Aalter, collision entre un train direct et un omnibus, l'accident fait 5 morts ;
- Le 28 janvier 2000 à Herentals, collision entre deux trains InterRegios, 71 blessés parmi les 300 passagers ;
- Le 14 août 2000, le conducteur d'un omnibus ne respecte pas un feu rouge assez peu visible dans le tunnel entre Liège-Guillemins et Liège-Palais. Le convoi entre en collision frontale avec un InterCity. Les trains étaient peu fréquentés et l'on ne compte qu'une vingtaine de blessés malgré la violence du choc ;

- Le 15 septembre 2006 à Bruges, collision entre un omnibus et un train de voyageurs circulant à vide. Une des voitures à deux niveaux sans voyageurs s'est couchée suite au choc, il y a quatre blessés.

Je n'ai pas jugé utile d'ajouter à cette triste liste les accidents graves causés par les dépassements de vitesse et le manque de moyens techniques pour arrêter un train en cas d'urgence comme ce fut le cas à Pécrot.

Une faute commise par un conducteur est meurtrière et, pour beaucoup d'entre nous, elle reste énigmatique ; comment est-ce possible de brûler un feu rouge ? J'en ai tiré ma propre philosophie en étant très inspiré par une citation de Bertolt Brecht*² : *Celui qui ne sait pas est serein, celui qui cherche à savoir ouvre sa conscience au péril de sa sérénité, celui qui sait et ne dit rien est un criminel !*

² La citation originale de Bertolt Brecht est : *Celui qui ne sait pas est un imbécile. Mais celui qui sait et qui ne dit rien est un criminel !*

I. Le doute d'Aurore

Aurore est âgée de 25 ans. Il y a trois ans maintenant qu'elle a réussi la formation de conducteur de train au service du chemin de fer belge. Elle était une assez bonne élève et se révèle encore à ce jour être une conductrice très bien considérée par ses chefs.

Il y a de cela seulement une dizaine de jours, Aurore était très satisfaite de son travail et rien ne troublait sa quiétude. Mais maintenant, pour la première fois depuis qu'elle roule seule dans une locomotive, elle doute de son travail. Désormais, nourrissant un désagréable sentiment d'inquiétude, telle une valse incessante, une foule de questions dansent dans sa tête.

Tout a commencé quand Michaël, le plus brillant élève de sa formation, a commis la faute considérée la plus grave chez les conducteurs de trains. A la tête de sa locomotive, Michaël a franchi un signal lumineux rouge sans y être autorisé. Heureusement, cet incident n'a pas porté à conséquence. Néanmoins, dans un cas pareil, le chemin de fer est sans pitié : Michaël devra repasser tous ses examens, passer de nouveaux tests psychotechniques, une visite médicale et une consultation chez un psychologue. Si tout est satisfaisant, il pourra à nouveau récupérer son brevet de conduite et poursuivre le cours de sa carrière. S'il échoue à la moindre épreuve, il sera retiré du personnel roulant. De plus, il sera reclassé ou déclassé dans une autre fonction. Très souvent, dans ce cas, la perte de salaire est considérable.

Lorsque Aurore a appris la mauvaise nouvelle, elle ne pouvait pas y croire. En classe, Michaël mémorisait toute la matière à étudier à une vitesse stupéfiante. Pendant que

ses copains étudiaient avec acharnement, il surlignait en vert fluo tout ce qui avait un lien avec la vitesse de 20 km/h. Le jaune fluo était réservé aux vitesses de 40 km/h, le bleu pour les formalités de départ du train et ainsi de suite, une couleur différente pour chaque fonction. Tous les marqueurs fluos de sa collection étaient attribués à une spécificité de la réglementation. Ses livrets réglementaires étaient plus multicolores qu'un livre à colorier d'enfant. Michaël avait beau se montrer le plus jovial et le plus aimable des amis, il avait le talent de se faire détester de tous ses camarades de classe. Cette animosité était très injuste, tous en étaient conscients, mais sa facilité à tout réussir à la première fois les empêchait de lui manifester le moindre sentiment de sympathie.

Aurore se rappelle que, périodiquement, les élèves étaient invités à des travaux pratiques sur un simulateur de conduite. L'aspirant conducteur était alors installé dans un poste de conduite de locomotive. Devant lui se trouvait un écran géant où défilaient des kilomètres de voie. De cette manière, chacun pouvait sans danger, s'exercer à mettre en pratique la matière théorique acquise aux cours. C'était spécifiquement lors de ces exercices sur le simulateur de conduite que la haine des jeunes élèves était la plus meurtrière vis-à-vis de Michaël. Il ne commettait jamais de faute, pas même celle d'être trop prudent ou trop zélé. Il poursuivait tous ses parcours en sifflotant, il réussissait toujours un trajet de référence en totale décontraction et au premier essai.

Lorsque Aurore a demandé à Michaël les circonstances de l'incident, elle a été très surprise par son explication. Le grand Michaël aurait été distrait en cherchant une pomme dans son sac de travail ! Erreur étonnante pour un premier de classe... Aurait-il choisi le plus mauvais moment pour fouiller dans son sac à la recherche d'un fruit ? Il reçoit la mission la plus conséquente de sa carrière et il se laisse

distraire par une envie de pomme ! Bien que ses chefs immédiats aient pris cette explication avec facilité, Aurore n'arrive pas à admettre cette possible erreur. Il doit y avoir autre chose ! Mais quoi ? L'excès de confiance en soi, la fatigue, les soucis d'ordre privé peuvent être source d'erreurs pour beaucoup, mais pas pour Michaël, pense Aurore. Le doute hante l'esprit de la jeune conductrice de train et avec lui son lot de questions sans réponse.

Avec le temps, certainement que le sentiment d'incertitude des derniers jours aurait pu se diluer dans la routine du quotidien. Ce n'est pas le cas. Hier matin, un autre camarade de classe a franchi un feu rouge sans y être autorisé. Cet incident, pas plus que pour Michaël, n'a eu d'autres conséquences qu'un impact psychologique, financier, relationnel, etc. Ce n'est déjà pas mal me direz-vous, mais cela aurait pu être pire.

Ce copain malchanceux se prénomme Léon, mais ses camarades le surnomment tous Zénon en référence au philosophe de l'Antiquité. Ce surnom ne pouvait être mieux choisi. Comme la philosophie de l'école de Zénon l'enseignait, Léon supportait avec courage le travail, à la limite de l'autoesclavage. Chez lui, les temps morts n'existaient pas. Chaque instant pouvant être perdu était aussitôt transformé en minutes d'étude.

Les participants à la formation ne s'étonnaient plus de trouver dans sa réglementation une feuille de rendez-vous du dentiste ou du médecin en guise de signet. Chaque salle d'attente d'un service médical ou autre se transformait en salle d'étude. Un ticket de métro, un titre de transport SNCB bloqué entre deux feuilles de sa réglementation attestaient qu'aucun moment potentiellement utilisable n'était laissé en friche.

Sur le simulateur de conduite, Zénon imposait le silence. S'il avait pu, il aurait exigé qu'on ne le regarde pas.

Avant de commencer la simulation en ligne, il plaçait minutieusement sa réglementation à portée de main sur le tableau de bord ; une partie sur sa gauche, une autre sur sa droite. Plusieurs cartons de couleurs différentes étaient également disposés de chaque côté du manipulateur d'accélération. Ces aide-mémoire colorisés lui servaient de moyens didactiques, pour mémoriser une éventuelle mission restrictive imposée par les signaux lumineux projetés sur la toile tendue de l'écran. Rien n'était laissé au hasard et ce rituel était répété scrupuleusement à chaque parcours imposé. Très curieusement et tout aussi injustement, ses camarades lui pardonnaient toutes ses petites manies. Devant un tel courage et une telle détermination, on ne pouvait que s'incliner respectueusement.

Aurore n'y tenait plus. Elle voulait connaître ce qui avait pu vaincre la rigueur quasi héroïque de son camarade de classe. Elle saisit sans tarder son GSM de service et appela Zénon. Celui-ci n'avait plus l'assurance des héros. L'avantage avec un stoïcien, lorsque les circonstances sont douloureuses, et surtout si les circonstances sont douloureuses, c'est qu'il a le courage d'expliquer les moindres détails de ses erreurs aussi désagréables soient-elles. C'est donc la mort dans l'âme, mais avec bravoure qu'il raconta à Aurore son impardonnable faute :

« Je suis passé à la hauteur du signal lumineux présentant deux feux jaunes. Je sais parfaitement l'importance de la mission de m'arrêter avant le signal rouge suivant. J'ai donc posé mon carton mnémotechnique de la couleur appropriée sur le poste de commande.

Trois ou quatre cents mètres plus loin, je me suis arrêté dans la petite gare de Courcelles pour permettre l'embarquement et le débarquement des voyageurs.

L'accompagnateur de train a refermé les portes quand l'heure de départ fut atteinte. Par l'allumage de lampe blanche sur le tableau de bord, j'ai reçu l'information que les portes étaient bien fermées et que je pouvais démarrer pour rejoindre l'autre gare où un arrêt était également prévu.

C'était la routine. J'ai tiré un peu sur la manette d'accélération tout en effectuant les contrôles et les petits gestes de sécurité prévus. Le train a pris un peu de vitesse. J'ai alors fixé les voies devant moi sans plus prêter attention à mon carton mnémotechnique ni à la lampe du système d'aide à la mémorisation des signaux jaunes. Ces aides étaient sur le pupitre de bord, bien en dessous de mon champ de vision. Je les ai oubliés dans d'autres pensées, mon esprit s'est éloigné de la mission restrictive de m'arrêter avant le signal rouge.

J'ai tiré sur la manette d'accélération à fond dans un geste presque automatique et le train a accéléré à sa vitesse maximale.

Quand le feu rouge est entré dans mon champ de vision, j'ai réalisé immédiatement le danger. Mon cœur s'est accéléré à rompre ma cage thoracique. Les secondes qui ont suivi m'ont semblé durer une éternité. J'ai commandé le freinage d'urgence et j'ai coupé le contact avec la haute tension comme prévu dans la réglementation.

A ce moment-là, je ne savais pas encore pour quelle raison le signal était rouge. Protégeait-il un aiguillage mal positionné ? Des ouvriers travaillaient-ils sur ma trajectoire ? Ou un train était-il en stationnement ? Tous les scénarios catastrophes possibles ont défilé dans mon esprit en quelques fractions de seconde.

Tous les systèmes de freinage étaient commandés et je n'avais plus qu'à attendre que le train s'arrête. J'avais bien

pensé quitter le poste de conduite et courir le plus vite possible à l'arrière du train, je ne l'ai pas fait. J'étais boulonné au siège. J'ai continué à fixer le défilement infernal du chemin ferré comme hypnotisé ; une foule d'images se bousculaient dans ma tête et je ne pouvais pas déterminer laquelle était correcte.

Mes orteils recroquevillés dans les chaussures de sécurité risquaient de se nécroser si je ne les détendais pas un instant. J'étais sûr que je ne pouvais pas m'arrêter sans dépasser le signal rouge et j'étais terrifié.

En approchant du signal, j'ai pu m'assurer de visu, avec un certain soulagement, qu'il n'y avait pas de train devant moi et donc pas de risque de collision. Il n'y avait pas non plus d'ouvriers sur la voie et les aiguillages étaient dans une bonne position. Un peu de salive humidifia à nouveau ma bouche et un peu de sang se remit à circuler dans mes orteils. Je fixais le signal qui se rapprochait, il m'interdisait toujours le passage et j'implorais je ne sais quel dieu pour que le feu rouge change de couleur. Peu importait qu'il devienne jaune ou vert, pourvu qu'il m'autorise son franchissement avant son dépassement. Je me rassurais de ne pas avoir provoqué un accident et je pouvais me concentrer sur la procédure réglementaire à suivre dès que je serais à l'arrêt. J'estimais la longueur du dépassement du signal d'une centaine de mètres. Le train n'était pas encore complètement arrêté que la culpabilité au ventre, je pensais déjà à l'avenir de ma carrière.

Une carrière que je ne peux plus envisager sereinement. Pour la clientèle, il ne s'agit que d'un train supprimé de plus. Une heure de retard au travail et la vie reprend son cours. Pour moi, les ennuis commencent après d'atroces secondes d'angoisse ! »

Aurore a écouté Zénon sans l'interrompre. Il lui fallut un peu de temps pour trouver quelques paroles de

réconfort. Elle aurait aimé lui poser une foule de questions, mais elle savait que cela ne servirait à rien. Elle s'est retenue, elle savait que Zénon avait tout dit. Aurore était très peinée du sort de Michaël et Zénon. Pourtant, ce n'était pas le sentiment de tristesse qui l'animait aussi nerveusement. Son agitation était liée à une frustration, à son incompréhension du scénario en jeu. Sans entendement, il n'y avait pas de solution et son sentiment primaire de sécurité ne pouvait être satisfait. Pour se sentir en sécurité, il était important que la jeune conductrice de train possède le contrôle sur les événements et pour cela elle avait besoin de toutes les données du problème. Sa devise était : *Plus j'en sais et mieux je me porte.*

C'est donc avec une réelle impatience qu'Aurore chercha à obtenir plus de précisions sur les circonstances des derniers incidents. La seule possibilité était de se rapprocher de ses instructeurs ou d'autres collègues possédant plus d'expérience. De nouveau avec le GSM de service, elle lança un appel au bureau des instructeurs. Elle fut déçue par la pauvreté des informations reçues. Elle avait seulement appris que Zénon était le troisième conducteur de train à avoir dépassé le même signal rouge sans autorisation sur une période d'une année. Les circonstances semblaient les mêmes pour tous. En apparence, ils avaient oublié un instant l'avertissement restrictif du signal présentant les deux feux jaunes. Découragée, Aurore passa encore trois ou quatre appels téléphoniques à des relations professionnelles susceptibles de satisfaire son besoin de comprendre, mais aucun élément nouveau ne rassura la jeune conductrice.

Pendant ses trois années au service de la conduite des trains, Aurore a déjà eu connaissance à de nombreuses reprises de l'existence et de la répétition de ce même type d'événement par d'autres de ses collègues. La fréquence de ces incidents est évaluée à un dépassement par mois

rien que pour le groupe de Charleroi. La situation est fréquente et se banalise dans un certain fatalisme.

Elle croise le plus souvent ses collègues à la prise ou à la fin de son service dans le local réservé aux conducteurs. Entre personnes du métier, les conducteurs de trains ont rarement l'occasion de bien se connaître. Juste un « Bonjour, comment vas-tu ? » ou un « Bon service ! » sont souvent les seules phrases échangées sur toute une prestation. Le manque de contacts permet beaucoup d'interprétations sur le travail des collègues. Aurore crée ses propres explications sur les manquements de ses confrères. Elle pense qu'il s'agit de conducteurs qui ne géraient pas très bien leur concentration : trop jeunes et sans expérience ou trop vieux et fatigués, trop distraits par les problèmes de la vie privée ou trop amoureux, ou encore, négligents, voire irresponsables. Cette création de l'esprit lui permet de se croire en dehors du problème. Comme je ne suis pas comme eux, se dit-elle, je ne risque pas de me trouver dans leur situation.

Avec Michaël et Zénon, c'est différent ; elle les connaît très bien pour avoir vécu quatorze mois sur les bancs de la même formation. Si elle se veut objective, elle doit reconnaître qu'ils sont tous les deux des agents du métier sans reproche.

Michaël est un épicurien sans excès, il n'a pas vraiment le besoin de s'acharner à la tâche pour réussir. Sa facilité de mémorisation lui permet de suivre ses objectifs en restant dans le plaisir. Peut-être même est-ce parce qu'il reste dans le plaisir qu'il peut intégrer sans efforts la matière nécessaire.

Pour Zénon, seuls son travail acharné et sa conscience professionnelle peuvent satisfaire ses goûts de réussite. *Labour et courage* est sa devise. La personnalité de Zénon est définitivement d'une polarité tout à fait opposée à celle de

Michaël. La mise en œuvre pour atteindre leur objectif commun est tout aussi antinomique. Pourtant à eux deux, ils faisaient les meilleurs résultats de la classe.

« Et moi, en quoi suis-je différente pour me sentir à l'abri du danger dont ils sont victimes ? », pense Aurore. « Du samedi soir jusqu'au lundi matin, je suis une épicurienne qui ne pense qu'au plaisir, je travaille un minimum pour laisser le plus de place possible à ce que j'aime. Rien de tel qu'une petite bouffe ou un concert pour me mettre de bonne humeur toute une semaine. Le problème est que je n'ai pas le talent et les facilités de Michaël pour ne pas m'inquiéter de mon laisser-aller hebdomadaire. Du lundi au vendredi, je suis une stoïcienne modérée ; je travaille avec zèle et efficacité, mais je n'aurai jamais le courage de Zénon. Jusqu'à maintenant, je n'ai trouvé aucun argument tangible qui m'assure de ne jamais dépasser un signal rouge. Mon professeur de sophrologie m'a affirmé que pour obtenir plus de bien-être dans la vie, je devais élargir mon espace de conscience. Plus de conscience apporte plus de bonheur, affirme-t-il. C'est ce que je viens de faire. J'ai acquis la conscience que je suis potentiellement dangereuse dans mon travail et que cela va encore durer trente années. Désolée, cher professeur, je viens d'élargir mon champ de conscience et je ne me suis jamais sentie aussi mal. J'ai vraiment envie de hurler ! »