



Perspectives interdisciplinaires sur le travail et la santé

7-3 | 2005

Harcèlement psychologique au travail : pistes pour une meilleure compréhension et prise en charge

Nous, conducteurs de trains de Fernandez, Gatounes, Herbain et Vallejo

François Ouellet



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/pistes/3132>

DOI : 10.4000/pistes.3132

ISSN : 1481-9384

Éditeur

Les Amis de PISTES

Édition imprimée

Date de publication : 1 novembre 2005

Référence électronique

François Ouellet, « Nous, conducteurs de trains de Fernandez, Gatounes, Herbain et Vallejo », *Perspectives interdisciplinaires sur le travail et la santé* [En ligne], 7-3 | 2005, mis en ligne le 01 novembre 2005, consulté le 22 septembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/pistes/3132> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/pistes.3132>

Ce document a été généré automatiquement le 22 septembre 2020.



Pistes est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International.

Nous, conducteurs de trains de Fernandez, Gatounes, Herbain et Vallejo

François Ouellet

RÉFÉRENCE

Fernandez, G., Gatounes, F., Herbain, P., Vallejo, P. (2003) Nous, conducteurs de trains.
Paris : La dispute/SNÉDIT. 177p.

1 Les auteurs de ce livre sont des médecins du travail et des conducteurs de trains à la SNCF qui ont voulu aller plus loin dans leur travail de réflexion sur le métier de conducteurs de train. D'une demande d'informations sur les effets des horaires de travail atypiques sur leur santé, elle s'est élargie pour aboutir à une analyse du travail de conducteurs de trains sous plusieurs aspects qui couvrent une large part de la réalité de ce travail. C'est par la parole des conducteurs eux-mêmes sur des expériences individuelles et collectives qu'ils ont vécues, et non à partir du strict regard d'expert, que les échanges vont s'articuler tout au long de cet ouvrage. C'est donc la parole qui servira de matière première à la rédaction de ce livre.



2 Comme le souligne Yves Clot dans la préface, il est question ici de l'expression du vécu, de l'expérience et du sens dans sa formulation la plus vivante et la plus sérieuse à la fois, c'est-à-dire par la parole. C'est également la prise de conscience individuelle et collective par l'échange et les discussions sur le travail quotidien. C'est toute la question de la construction du sens au travail. Les conducteurs de trains qui participent à cet exercice

« ne cherchent pas à témoigner mais à repenser et refaire leur travail ».

3 Comme le rappellent les auteurs en introduction, il est difficile, une fois le travail intériorisé, de bien comprendre plusieurs gestes ou de bonnes parties de l'activité de travail, parfois même c'est le sens, donné à ces gestes quotidiens, qui s'estompe de la conscience même des conducteurs. Or, dans ce livre, la présence de l'autre, les collègues et le médecin, permet de redécouvrir ce sens toujours présent mais enfoui dans la routine. Le travail de conducteur de travail ne fait pas exception à la règle et cet ouvrage nous en donne la preuve.

4 Les termes de métier, plaisir, collectif, organisation du travail et travail dans son sens le plus large et le plus noble sont largement évoqués et utilisés pour redonner un sens à un travail qui est devenu, dans une certaine mesure, un ensemble d'automatisme pour les conducteurs. Cela montre l'importance dans cet ouvrage qu'accordent les auteurs au dépassement de la réflexion sur le métier centrée sur le technique et le prescrit.

5 Le reste du livre est ensuite divisé en réflexions collectives sur différents aspects du travail. Sous forme d'autoconfrontation, une situation particulière du travail de conducteur de trains est évoquée et des échanges s'instaurent permettant aux participants de revivre et réinterpréter, en quelque sorte, leur vécu de travail et à donner un sens nouveau à des situations quotidiennes. Du freinage à la grève en passant par la mort d'homme et la faute professionnelle, ce sont autant de vécus de travail qui sont discutés.

- 6 Le premier chapitre traite du freinage d'un train. À partir de trois cas vécus par les conducteurs, c'est toute la question des automatismes, des habiletés techniques, des sensations et même de l'impact de la présence d'un collègue ou d'un superviseur qui est mise en question. Plus largement, comme dans plusieurs chapitres, la discussion rend compte à la fois de l'importance de l'expérience (sensations différentes), de l'organisation du travail (horaires serrés et obligation de pousser le train aux limites du freinage, ou l'implantation de systèmes assistés de freinage) et du collectif de travail (échanges sur les différents modèles de locomotives et de freins et partage d'information et de savoir-faire). Ce chapitre se termine sur une réflexion intéressante autour de la distinction entre gestes techniques et gestes professionnels, le premier relevant du savoir et le second de l'expérience.
- 7 Le chapitre suivant traite de « l'accident de personne ». Si la formation prépare les conducteurs à la possibilité de tels événements, ces derniers disent que cette préparation assure la sécurité des victimes plus que la leur et les laisse dans un état de tension psychologique que peu de choses les préparent à affronter. Cela renvoie à toute la question des difficultés psychologiques, voire psychiques, que doivent vivre les conducteurs et dont les conséquences à long terme sont importantes. Heureusement, disent-ils, la présence du collectif de travail, de l'action collective dans un tel contexte de culpabilisation de la victime agit comme un baume essentiel par la mise en place de stratégies collectives de défense essentielles à l'équilibre et à la survie au travail, surtout dans un contexte où la sécurité est la priorité des conducteurs (intériorisée comme telle) mais où ils disent que l'entreprise ne fait rien pour les aider dans une telle situation.
- 8 La question de la faute professionnelle est ici abordée par les auteurs sous l'angle du rapport entre responsabilité individuelle et organisationnelle. Si l'objectif premier de tout employé de l'entreprise est la sécurité, les conducteurs ont poussé l'exercice à un niveau si avancé qu'ils en viennent à prendre sur eux la responsabilité des fautes mêmes s'ils n'en sont pas directement responsables. Cette pratique est lourde de conséquence sur la pression qu'ils disent ressentir dans leur travail et leurs relations aux usagers. Les échanges qui suivent, démontrent la complexité des relations entre les différents groupes professionnels et l'importance des liens qui se tissent entre ces groupes.
- 9 À travers la question des horaires de travail, leur évolution dans le temps et les choix organisationnels qui les déterminent, c'est la question de l'impact de décisions organisationnelles telles que la réduction des effectifs, l'alourdissement des tâches et leur actualisation dans les horaires qui apparaît. Ces impacts se font sentir sur les stratégies développées par les conducteurs pour s'ajuster aux contraintes importantes liées au horaires, sur la dynamique de groupe, sur la force même du collectif de travail, et plus loin encore, c'est l'équilibre travail-famille qui devient l'enjeu sous-jacent et qui remonte à la conscience des conducteurs.
- 10 L'avant dernier chapitre porte sur la grève. Regard sur la grève comme manifestation du refus de l'alourdissement du travail et surtout la perception du regard que porte la société sur leur travail. C'est le temps d'un retour sur l'évolution du métier, de sa charge tant physique que psychologique en lien avec les variations temporelles dans les conditions et l'organisation du travail. Cette discussion débouche sur une réflexion intéressante de la place de la reconnaissance du travail réel des conducteurs de trains

par l'entreprise elle-même et également, et surtout, par les usagers pour qui les conducteurs disent œuvrer.

- 11 Le dernier chapitre, partant de la thématique de la visite médicale, questionne le pouvoir arbitral et quasi final du médecin sur l'avenir de la pratique d'un conducteur. Toute la discussion autour de la peur que génère l'avènement de cette visite, la peur de perdre son travail, ses collègues, de voir sa vie de famille et sociale basculée, sont autant de sources d'anxiété exprimées par les conducteurs. Par un effet boomerang, c'est le médecin, ici co-auteur, qui en vient à questionner sa pratique au sein de l'entreprise à la lecture du travail qu'il vient de faire avec les conducteurs. Le sens même de sa pratique et de la profession de médecin du travail est reconstruit à partir de l'éclairage nouveau des échanges qu'il a eus avec les conducteurs.
- 12 Ce livre s'adresse à tous les spécialistes du travail et surtout à tous ceux qui veulent mieux saisir, de l'intérieur, la construction d'un métier, l'acquisition de l'expérience à travers le temps et l'impact de la présence d'un collectif de travail ou de l'organisation du travail. À ce niveau, il s'agit d'un véritable récit ethnographique ayant une portée pédagogique très intéressante. Tant les ergonomes, les médecins du travail, les psychologues industriels que les préventionnistes et les organisateurs et planificateurs du travail y trouveront matière à questionner leurs pratiques et leurs représentations du travail de conducteurs de trains.

AUTEURS

FRANÇOIS OUELLET

IRSST, 505 boulevard de Maisonneuve Ouest, Montréal (Québec), Canada