

— Dans nos exemples, il n'est pas possible d'obtenir des réactions toutes faites liées à l'éclairage d'une lampe. L'allumage des témoins ne suffit pas, car conducteurs et opérateurs ont besoin d'autres indices sur lesquels ils peuvent réagir de façon adéquate.

— Je suppose que ce phénomène est renforcé par les états de conscience fluctuants et rendant les gestes-métier parfois volontaires, automatiques ou inconscients.

— En effet, conducteurs et opérateurs interpréteront de manière automatique et naturelle la situation connue en fonction des circonstances. Les voyants n'ont pas de signification équivalente et une interprétation reste à effectuer. L'interprétation est du domaine de la conscience réfléchie, un état mental impossible à maintenir de manière accrue en permanence.

— Mais alors le cerveau de Zénon n'est pas dérégulé du tout ?

— Pensaistu que les conducteurs qui ont brûlé un feu rouge souffrent de déficience mentale ?

— Je pensais sans l'avouer qu'il fallait cultiver des cocotiers dans le crâne pour risquer sa vie et celle des autres en brûlant un feu rouge. Désormais, en considérant l'influence des rythmes biologiques, des états de conscience, des interprétations de signaux et de contextes, de continues reprogrammations d'automatismes, des qualités douteuses de stimuli et des conflits aux qualificatifs incompréhensibles, cette croyance perd de sa consistance.

— Ton professeur de sophrologie serait content de ton champ de conscience élargi.

— Lui, peut-être ! Nous pourrions presque croire que Zénon a brûlé le feu rouge grâce ou à cause de sa grande

qualité de mémorisation des gestes automatiques. Ces gestes parfaitement appris en grande partie inconsciemment ont été employés dans un contexte devenu inapproprié. Si Zénon avait provoqué la catastrophe ferroviaire du siècle avec une légère et malheureuse coïncidence de plus, tu aurais tiré les mêmes conclusions. Pourquoi cette nouvelle opinion serait-elle plus proche de la réalité que mes anciennes croyances ?

— C'est une responsabilité de choix qui t'appartient. A Paris, des affiches ont été publiées par l'Institut de recherche et de sécurité. Nous pouvions y lire : *La sécurité dépend de nous, elle est la résultante d'un ensemble de processus internes et externes par lesquels nous nous protégeons des dangers possibles. Ainsi, avant d'être une conduite matérielle, la sécurité est un état d'esprit.*

— Et si nous établissions la stratégie de Michaël afin de la comparer à celle de Zénon ?

— Michaël n'a guère été éloquent à propos des circonstances de son dépassement de signal. C'est souvent le cas. Certaines étapes de la stratégie sont en dehors de la conscience, il est donc difficile pour certains de s'expliquer concrètement et ils préfèrent en dire le moins possible. Pour d'autres, c'est la pudeur, la honte et/ou la culpabilité qui empêchent d'obtenir d'eux un discours objectif. Il y a aussi des réticences à tout dévoiler à la demande de la hiérarchie. La peur du jugement est un frein considérable à l'authenticité.

— Dommage que ce ne soit pas possible. J'envisageais une banque de données où chaque dépassement d'un signal rouge serait étudié de manière séquentielle comme dans l'analyse de stratégie. On pourrait alors déterminer la séquence de la pensée ou du comportement présentant un danger. Il suffirait de prendre les cas les plus récurrents et

d'adapter ce qu'il est nécessaire de modifier pour enfin s'approcher le plus possible du chiffre zéro de dépassement de signal rouge.

— Je ne pense pas avoir dit que ce n'était pas possible ! Dans l'absolu, rien n'empêche d'obtenir cette banque de données scientifiquement élaborées.

— Comment faire si les conducteurs réprimandés ne désirent pas ou ne savent pas s'exprimer sur le sujet ?

— Tout le monde est capable d'entendre la détresse du conducteur, mais c'est une autre histoire de l'écouter. Ton professeur de sophrologie parlerait d'établir une alliance. Il s'agirait de maintenir un rapport de personne à personne exempt de jugement et d'orienter, dans notre cas, l'attention sur un seul objectif : comprendre pour que cela n'arrive plus. La personne qui écouterait et dynamiserait l'entrevue devrait connaître le métier de conducteur de train parfaitement et être capable de découper une stratégie avec finesse, la raffiner et la ciseler dans ses moindres détails. Le conducteur dans ce cas ne serait plus la personne sanctionnée et inutile en attendant l'autorisation de reprendre du service, mais un acteur contribuant à améliorer la sécurité dans la conduite des trains. Les entrevues devraient se multiplier, mais peu importe puisque, actuellement dans de telles circonstances, le conducteur n'est théoriquement plus apte à aucune fonction. Ce serait une alternative intéressante de transformer un tel gâchis en étude au service de la sécurité ferroviaire. Les jours d'entretiens passés à récolter des informations et à analyser les stratégies devraient être comptabilisés comme heures de travail effectives, le conducteur sanctionné aidant conserverait ses primes de productivité, car c'est un travail long et épuisant qui demanderait à la fois concentration et « lâcher prise ».

— Les conducteurs seraient informés des résultats d'une telle analyse et le tour serait joué.

— Bien sûr, c'est plus facile de modifier un comportement défaillant s'il est compris et peut être expliqué avec des mots. Malgré tout, rien ne serait joué ! Le plus difficile serait de conscientiser les niveaux plus élevés de la hiérarchie pour profiter un maximum de cette étude.

— Les instructeurs-formateurs deviendraient plus convaincants avec les élèves sur les causes des problèmes avec une argumentation plus concrète et chiffrable. Cette fois, tout serait bien joué !

— Rien ne serait joué si les personnes qui élaborent la réglementation n'en tirent aucun enseignement et s'ils ne daignent pas respecter les règles de fonctionnement psychique et physique du conducteur.

— Il n'y aurait pas de raison qu'ils boudent l'aide d'un travail tout préparé. Je te dis que le tour serait joué !

— Le tour serait joué si l'arrêt automatique prévu à équiper la plupart des lignes et des engins dans les prochaines années était reconnu complètement inefficace.

— Là tu as raison, rien n'est joué ! Comment le recueil de plusieurs analyses de stratégies peut-il tirer de telles déductions ? Je te rappelle que plusieurs centaines d'ingénieurs ont travaillé sur ce projet.

— C'est très simple, le TBL1+ permet l'arrêt automatique du train trois cents mètres avant l'approche d'un feu rouge. C'est son atout majeur.

— N'est-ce pas suffisant ?

— Les réseaux ferroviaires voisins ont bien compris que non.

— Explique-moi, sois convaincant et surtout, fais simple.

— Dans l'analyse du dépassement de feu rouge avec Zénon, tu remarqueras qu'il a freiné en urgence dès qu'il a aperçu le signal rouge.

— C'est évident.

— Si tu analyses cent dépassements de signal rouge, nonante-neuf cas se sont déroulés de la même manière. Le conducteur arrête le train en urgence immédiatement à la perception du feu rouge.

— Que veux-tu qu'il fasse d'autre ?

— Selon ta réglementation, un conducteur doit apercevoir le feu rouge sur une distance d'au minimum trois cents mètres. Tu peux en déduire que dans nonante-neuf pour cent des cas le conducteur aura déjà commandé le frein avant l'intervention du système d'arrêt automatique TBL1+.

— Ta mission n'était-elle pas de me rassurer ?

— C'est en tout cas ce que révélerait une analyse de stratégie menée à grande échelle en collaboration avec des conducteurs qui ont brûlé un feu rouge.

— En attendant, ce ne sont que des spéculations d'une petite voix perturbatrice.

— Peut-être, mais l'arrêt automatique TBL1+ n'aurait rien enlevé de dramatique sur les deux derniers accidents meurtriers de Pécrot et de Mons. Je te rappelle qu'un train circulant à sa vitesse maximale peut voir le TBL1+ provoquer un freinage d'urgence 300 mètres avant un feu rouge, le problème est qu'il faut parfois 1000 m pour l'arrêter. Quel élément te fait croire que ce même

système empêcherait dans le futur une autre catastrophe meurtrière ?

— Bon ! Des solutions le permettent, pas chez nous, mais ailleurs ! Néanmoins, les progrès en matière de sécurité avancent, même si c'est à très petits pas.

— La technologie avance plus vite que les mentalités. Ce qui est vrai pour Michaël, Zénon ou pour toi est aussi vrai pour tout le groupe de la SNCB. Une fois de plus, ce sont les conditionnements acquis qui freinent l'évolution d'une prise de conscience plus large, moderne et mieux adaptée.

— Pour ce problème, je ne suis dépendante de rien. Je suis prête à modifier mes anciens conditionnements. Je veux vraiment que les choses s'améliorent et le plus vite possible.

— Rassure-toi, c'est le désir du plus haut sommet de ta hiérarchie, en passant par tous les niveaux inférieurs sans oublier les utilisateurs du rail, ainsi que leur famille.

— Qu'est-ce qui coince alors, Hermès ?