

## Coda

Je terminais la lecture de ce livre alors que mon train entrait en gare. Aucun incident, pas une minute de retard. Que demander de plus ?

La sécurité. La garantie d'une reconduction permanente et systématique de cette sécurité. Je sais à présent que c'est impossible. Des problèmes peuvent se présenter. Certains, rares heureusement, se transforment en catastrophe. Convois déchiquetés, corps broyés, actualité douloureuse. Face sombre d'une activité humaine au demeurant fortement teintée de romantisme.

Car, qui oserait douter que la charge émotionnelle liée à l'histoire ferroviaire, dans le cœur de beaucoup d'entre nous, s'apparente aujourd'hui à une sorte de mythe né dans les balbutiements de l'ère industrielle et reconduit de génération en génération au gré des innovations technologiques ? Nos souvenirs communs, à ce sujet, se rassemblent autour de jeux d'enfants, d'amateurs de trains miniatures, de maquettes, de reconstitutions historiques. C'est Gabin dans *La bête humaine* de Renoir, aux commandes de la *Lison* entre Paris et Le Havre. C'est aussi Pitivier (Jean Lefebvre) dans *la 7e compagnie*, lançant son « touche pas à ça p'tit con » devenu culte. Puis c'est une part de rêve et de mystère : l'Orient-Express, le Transsibérien, le train des nuages... À l'heure du TGV, lorsque des passionnés remettent en fonction une antique loco à vapeur sur une ligne touristique, nombreux sont les visiteurs enthousiastes à se presser les fesses sur d'antiques banquettes en bois. Bref, le train, c'est plus qu'un moyen de transport. C'est un truc avec une part d'âme humaine, un prolongement

mécanique d'un corps social en mouvement. Dès lors, il ne faut pas s'étonner que, parfois, ça saigne !

Ce que nous venons d'apprendre sur cette problématique des dépassements de signaux laisse perplexe. Cette réalité du transport ferroviaire semble à la fois incongrue, mais cependant tellement logique.

Incongrue parce que le problème à l'air simple à résoudre !

Le problème ? Le facteur humain ! Une faille momentanée dans l'attention du conducteur.

Les démonstrations inspirées de la psychologie ou de la biochimie du cerveau, visant à expliquer pourquoi un employé parfaitement bien formé, en excellente forme physique et parfaitement sain d'esprit peut, le cas échéant, connaître un moment de distraction, ressemblent finalement à des plaidoiries inutiles. Chacun est parfaitement conscient que cela peut arriver, car chacun en a fait l'expérience. Qui n'a jamais dû faire appel à sa mémoire pour comprendre comment il avait bien pu parcourir des kilomètres au volant de sa voiture, dans une sorte de « pilotage automatique » semi-conscient ? Parfois, hélas, un arbre peut traverser la route... et bardaf c'est l'embarquée !

Pourquoi tellement logique ? Parce que la solution, indubitablement technique, représente un coût. Or un coût supplémentaire limite le rendement. Un rendement moindre limite les bénéfices des exploitants et des actionnaires. Bien naïfs ceux qui croient qu'une entreprise se soucie, avant tout et dans le désordre, de la sécurité de ses employés, de la sécurité de sa clientèle, de ses obligations en matière d'environnement, d'obligations en matière de services, etc. Avant toute chose, des hommes cherchent à faire des bénéfices, si possible

plantureux, au mépris de tout ce qui précède. Ces obligations ne sont intégrées, uniquement, qu'au gré d'injonctions extérieures émanant d'une société qui s'émancipe et s'humanise. Les compagnies ferroviaires n'échappent pas à cette règle universelle du productivisme.

Le désir et la solution sont donc intimement liés. La solution serait simple à appliquer, aujourd'hui, si le désir n'était pas un compromis permanent entre les différentes parties. D'une part le désir mercantile des exploitants, d'autre part celui sécuritaire des usagers. Or, les exigences des usagers sont prioritairement le coût du service, le respect des horaires, le confort... avant un impératif de risque zéro ! Chacun semble admettre que le risque zéro n'est pas possible à atteindre, en conséquence l'entreprise intègre ce paramètre et propose un produit qui, très logiquement, répond au critère de perfectibilité admis par la majorité. Que ceux qui n'admettent pas qu'un train puisse dérailler, veuillent bien descendre de voiture et continuer à pied.

Lorsque la catastrophe fait la Une des médias, les mêmes crient au scandale. Comment est-il possible qu'un conducteur puisse être distrait et qu'aucun dispositif fiable ne puisse pallier automatiquement cette erreur pour stopper un train avant la collision ? La vie humaine vaut-elle moins qu'un coupe-circuit et trois détecteurs ? Ben... il faut croire que oui !

Soit, on accepte le risque lié à toute forme d'activité, ce qui n'empêche pas d'imaginer des solutions pour réduire celui-ci. Soit on refuse toute forme de risque, et dans ce cas, le mieux, le plus sûr, le plus fiable, dans l'état actuel de nos performances technologiques, c'est de virer le facteur humain de l'équation !

Des avions volent tout seuls, alors un train sur des rails... Avec une panoplie de détecteurs, de l'électronique à gogo, la technologie GPS et un asservissement informatique complet, voilà le train du futur. Quelques salaires en moins, gain de place et sécurité accrue. Un choix ?

Personnellement, j'aime autant savoir qu'un conducteur en casquette est aux commandes de la loco, plutôt qu'un robot sans âme. Cette entité immatérielle alimentée de signaux électroniques et d'instructions informatiques, ayant été imaginée et conçue par des hommes, il restera toujours quelques traces d'impondérables dans le programme pour alimenter, un jour ou l'autre, la gazette des faits-divers.

\* \* \*

Intrada et Coda par Claude Thomas, écrivain, auteur de :

*Il était une foi*, éditions Mensa Be, 2002 ;

*La chute de l'empire humain*, éditions du Peuple, Viroinval, 2009 ;

*Jacques Bergier. Une légende... un mythe*, participation à l'ouvrage collectif, éditions de L'Harmattan, Paris, 2010.

<http://www.claudethomas.net>