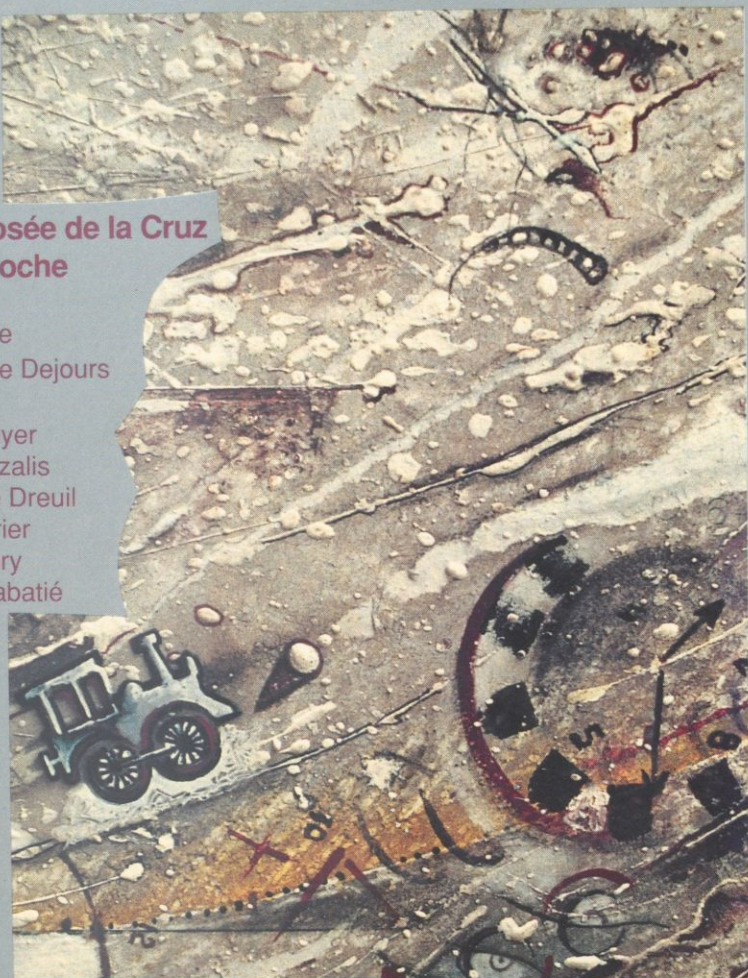


Trains de vies

Marie Josée de la Cruz
Pierre Roche

Préface de
Christophe Dejours

Daniel Boyer
André Cazalis
Catherine Dreuil
Marc Ferrier
Yves Henry
Robert Sabatié



Collection Points d'appui
Matrice - Mutuelles de France

© Éditions Matrice, 71, rue des Camélias
91270 Vigneux. Tél. : (1) 69 42 13 02
et Mutuelle des cheminots de la région de Marseille
« Le Massilia » 5, boulevard Camille-Flammarion - 13001 Marseille

ISBN: 2.905642.15.7

1023003

Maria-José de la Cruz
Pierre Roche

Daniel Boyer
André Cazalis
Catherine Druot
Marc Ferrer
Yves Henry
Robert Naud

TRAINS DE VIES

*Réflexions autour des systèmes de mobilisation affective
chez les agents de conduite de la S.N.C.F.*

TRAINS DE VIES

Réflexions autour des systèmes de mobilisation affective
chez les agents de conduite de la S.N.C.F.

Preface de
Christophe Dejours

16°R

31843

Éditions Matriçes

TRAVAUX DE RECHERCHE

COMPTES RENDUS DE RECHERCHE

Compte rendu de fin d'étude d'une recherche financée par :
ministère des Affaires sociales et de l'Emploi
Mission Recherche Expérimentation.
Convention n° 250-87.

1029003

Marie-Josée de la Cruz
Pierre Roche

NC

Daniel Boyer
André Cazalis
Catherine Dreuil
Marc Ferrier
Yves Henry
Robert Sabatié

30

Trains de vies

Réflexions autour des systèmes de mobilisation affective
chez les agents de conduite à la S.N.C.F.

Préface de
Christophe Dejourn

Éditions Matrice



DL-06 111990-30656

Robert Sabatini
Yves Henry
Jean-François
Catherine Desjardins
André Gosselin
Daniel Boyer

Marie-Josée A. Giguère
Pierre Robitaille

Trains de vies

Revisions autour des systèmes de mobilisation affective
chez les agents de conduite à la S.N.C.F.

Préface de
Christophe Desjardins

Éditions Matrice



« Il est des problèmes que les sociologues omettent de poser parce que la tradition professionnelle ne les reconnaît pas comme dignes d'être posés ou ne propose pas les outils conceptuels ou les techniques qui permettraient de les traiter canoniquement. »

P. BOURDIEU en collaboration avec J.-C. PASSERON
et J.-C. CHAMBOREDON,
Le métier de sociologue, Paris,
Ed. Mouton, 1968. Nouvelle éd. 1973, p. 46.

« La question de l'affect est loin de se limiter à un débat strictement interne à la psychanalyse. Elle se pose également hors du champ psychanalytique. Il appartient à chaque discipline de l'aborder selon ses exigences propres. »

A. GREEN: *Le discours vivant*,
Paris, P.U.F., 1985, p. 8.

Il est des professions qui ont subi des mutations profondes au cours de ces dernières années. Les professions libérales ont été particulièrement touchées par ces mutations. Il est intéressant de constater que les mutations ont touché également les professions dites "manuelles".

Le présent rapport est le fruit d'une collaboration entre le Centre de Recherches et de Documentation de l'Institut National de la Statistique et de l'Économie Industrielle.

La question de l'impact des mutations sur les professions libérales est un sujet d'actualité. Elle se pose également dans le champ professionnel. Il apparaît à ce titre que les mutations ont touché également les professions dites "manuelles".

Le Centre de Recherches et de Documentation de l'Institut National de la Statistique et de l'Économie Industrielle.

Préface

L'ouvrage de Marie-Josée de la Cruz et Pierre Roche suscitera de l'irritation chez les uns, de l'émotion chez les autres. N'hésitons pas à évoquer les réactions affectives des lecteurs. Elles ont ici leur place, car l'enjeu de cette recherche est précisément de piéger l'affect jusque dans les situations ordinaires de travail. L'affect ! Concept suspect qu'on croise généralement dans les avenues de la communauté scientifique, comme un passant qu'on feint de ne pas reconnaître.

Accordons d'abord aux auteurs qu'ils ne manquent pas de courage ni d'opiniâtreté : après une longue traversée dans le monde de la sidérurgie, ils nous proposent aujourd'hui d'emprunter le chemin qu'ils ont frayé parmi les conducteurs de chemin de fer. Dans cette démarche, ils ont résolument pris le parti de faire de la clinique. Entendons bien ce terme au sens fort : il ne s'agit pas d'un discours savant préconstruit où la « clinique » ne serait invoquée qu'à titre d'illustration, selon l'usage détestable des « vignettes ». Ici la clinique devance la théorie. On écoute les agents de conduite, on entend les mécaniciens, on fait parler les chefs de traction, et on ne théorise qu'après.

De clinique il est authentiquement question parce que les auteurs ne s'en tiennent pas à restituer le verbatim des cheminots. La clinique est, comme ils le soulignent, intersubjective, interlocutoire. Et l'on peut suivre ici à la trace comment les chercheurs en interaction avec les opérateurs construisent le sens du rapport au travail. Ils sont allés très loin dans cette direction puisqu'ils ont associé à

l'équipe de recherche des conducteurs de train selon une formule qui n'a que très rarement été poussée aussi loin dans les enquêtes sur le travail.

Si au détour des discussions surgit l'affect, il faudra au lecteur faire un effort et ne pas s'attendre à déguster une élaboration pré-digérée. A chacun de lire, de s'imprégner du matériel clinique et de le faire travailler pour son propre compte. Dans cet ouvrage, en effet, il y a comme une allure de chantier. Au sens noble du terme. A savoir que si l'on est parfois exaspéré par le désordre qui règne dans les pages qu'on va lire, on se rendra compte que l'état du chantier ne relève pas de la négligence, mais témoigne de la tension du travail.

En s'efforçant de cerner l'affect, les auteurs nous proposent un itinéraire en milieu cheminot, sans lyrisme, sans démagogie, sans larmoiement. Leur objectif n'est pas de faire pleurer ni d'émouvoir le lecteur. Il est plutôt de saisir la subjectivité à travers les processus qui la construisent. Comment ce travail de conduite, comment l'angoisse de la solitude, comment l'étreinte des responsabilités s'articulent-ils avec le goût du travail bien fait, avec les défis du travail, avec le plaisir d'avoir réussi un convoi supplémentaire sans laisser passer un seul incident ? Car le problème des conducteurs c'est d'éviter les retards, les pannes, les incidents et les accidents, et aussi leurs propres erreurs qui menacent tout le temps du voyage ; c'est d'assurer la sécurité du convoi, des marchandises ou des voyageurs.

Mais le défi c'est aussi pour l'agent de conduite de tenir dans la durée. De résister pendant toute une vie, d'atteindre l'âge de 50 ans, sans pépin. Et l'on comprend mieux après ce livre pourquoi les conducteurs sont fiers. Mais on ne le comprendra que mieux encore si l'on entre dans le détail de la peur des sanctions et de l'usure que provoque la solitude. Cette solitude sur la machine, qui continue au dépôt, qui vous tient dans la chambre et qui ne lâche pas même lorsqu'on est de retour chez soi, « en famille » ! Car c'est l'un des points forts de cet ouvrage que de révéler comment la désynchronisation des horaires de travail morcelle la vie privée, fait manquer les rendez-vous de la vie ordinaire, empêche

de suivre jusqu'à l'histoire de ses propres enfants, de leurs soucis, de leurs études, de leurs joies. Et l'on entendra parler des calamités conjugales qui scandent la vie de ces hommes toujours décalés, jamais vraiment présents, sur lesquels la famille ne peut jamais compter. Et par-delà les divorces, il sera question de cette crainte au long cours de se voir rejeté par les siens.

Vie de travail et vie hors travail ne sont pas séparables. C'est ce que montrent avec beaucoup de force Marie-Josée de la Cruz et Pierre Roche. Du coup c'est l'effet des contraintes de travail sur l'économie psychique, l'équilibre mental et somatique, et la vision du monde qui est ici passé au crible. Qu'on n'aille pas sur ce chantier clinique « ouvert au public », chercher l'élégance d'une architecture théorique tracée sur plan, à distance, sur une table à dessin. On a renoncé ici à partir des plans du maître d'œuvre et l'on a délibérément pris le parti de mettre d'abord les pieds dans la boue pour en extraire l'esquisse d'une théorie.

La théorie, de ce fait, tient encore de l'échafaudage et du bricolage. Les concepts empruntés à la sociologie, à la psychanalyse et à l'ergonomie ont subi dans le montage quelques déformations. Mais sont-elles évitables ? Ne faut-il pas accepter que cela soit une étape dans une construction en marche ?

On ne l'admettra sans doute que si l'on veut bien essayer d'entrer dans le questionnement authentique des auteurs. Ce que l'on fera peut-être plus facilement si l'on tient compte du contexte scientifique et social dans lequel se situe cette recherche.

Dans le champ travail-santé mentale, la demande sociale depuis plus de dix ans ne cesse de s'amplifier. Si les travaux publiés restent trop rares, c'est parce qu'une enquête de ce type est en général laborieuse et redoutablement longue : elle exige de l'acharnement et parfois de l'entêtement de la part des chercheurs. Mais il leur faut simultanément faire preuve d'une extrême délicatesse tant les problèmes soulevés touchent à l'intime et à l'affectif.

Là aussi, on sera sensible à l'habileté, l'honnêteté et l'éthique des chercheurs qui ont participé à l'enquête. On leur sera surtout reconnaissant de nous offrir un matériel clinique nouveau qui apporte matière à réflexion dans le champ de la santé mentale au

travail. On remarquera dans leur démarche que, tout en tenant compte des recherches menées dans ce champ par d'autres équipes, les auteurs de cet ouvrage s'efforcent de marquer leur différence et de tenir des positions originales tant dans leur inspiration que dans leurs hypothèses.

Les chercheurs ne seront pas seuls à lire cet ouvrage. Nul doute que les cheminots se reconnaîtront au long de ces pages où est restituée une réalité qu'on imaginerait difficilement du dehors. Réalité qui se joue dans les dépôts et reste cachée dans les coulisses du spectacle: celui des démonstrations médiatiques et des records de vitesse tapageurs des trains à grande vitesse (TGV).

Gageons avec les auteurs que ce livre servira aux agents de conduite eux-mêmes pour faire progresser la formalisation de leur expérience et de leur vécu du travail. Pas seulement par goût de comprendre leur condition, mais dans le dessein de dégager, jusque dans l'analyse du travail, ce qui, irréductiblement, relève de la souffrance, de l'anxiété, de la fierté... en un mot de l'affect ou de l'affectif et de s'en servir ensuite pour apporter leur contribution à la discussion d'une organisation du travail qui a bien besoin d'évoluer.

Témoignage, recherche, ou instrument pour l'action? Au lecteur d'en décider et de s'engager dans le texte, sans plus tarder.

Christophe DEJOURS.

Introduction

Il n'est pas rare que des événements liés à l'actualité sociale la plus brûlante permettent quelques grands coups de projecteur sur la situation professionnelle et familiale des agents de conduite de la S.N.C.F. Chacun se souviendra de la série des accidents ferroviaires de ces dernières années qui a défrayé la chronique, secoué l'opinion publique, ou encore des grèves de l'hiver 1986-1987. Puis, au-delà de cet événementiel, la fascination que l'univers ferroviaire exerce sur les hommes ne s'est pas éteinte... Il suffit d'évoquer Émile Zola, Henri Vincenot, Paul Nizan, Walter Prévost, André Stil... pour mesurer à quel point le romanesque s'est emparé de cette situation¹. Et à l'heure où nous écrivons ces lignes, la télévision elle-même diffuse une émission intitulée *Des trains pas comme les autres*.

Serions-nous alors en présence d'un métier relativement bien connu ou, pour le moins, mieux connu que d'autres? Rien n'est moins sûr et, pour celui qui veut l'étudier, le contraste est saisissant entre l'abondance des discours, images voire mythes qui l'entourent et la persistance de grandes zones d'ombre sur certains de ses aspects pourtant particulièrement importants. Voici en quels

1 - E. Zola, *La Bête humaine*, Paris, Fasquelle, 1984.

- H. Vincenot, *Les Chevaliers du chaudron*, Paris, Gallimard, Folio, 1981.

- P. Nizan, *Antoine Bloyé*, Paris, Grasset, 1933.

- A. Stil, *Le Dernier Train*, Paris, Messidor, 1987.

- W. Prévost, *Passagers de la nuit*, Paris, Grasset, 1986.

termes, par exemple, Jean Foret déplorait en 1987 l'absence criante de données sur les problèmes liés au vécu affectif : « *A notre connaissance, un type d'approche manque totalement alors qu'il est suggéré par la plus simple des conversations avec des roulants : celle que l'on peut appeler psychopathologique et qui prendrait en compte l'anxiété, parfois la peur, qui constitue la trame du métier de roulant ; comme l'écrit Branton (1976), on peut tabler avec certitude sur la bonne volonté et la grande motivation à ne pas faire d'erreur ou d'omission dans leur travail. Mais les conséquences d'une erreur peuvent être d'une telle gravité pour les autres et le conducteur lui-même qu'il ne faut pas s'étonner que l'anxiété soit un élément central de l'insatisfaction.*

« *A part une thèse de psychiatrie déjà ancienne (Moscowitz, 1968), il nous semble qu'aucune recherche n'a tenté jusqu'à ce jour une approche psychopathologique du métier de conducteur de train².* »

Nous avons, il y a quelques années, établi un constat similaire, partagé le même type d'étonnement. C'est la raison pour laquelle d'ailleurs nous avons élaboré, avec la Mutuelle des Cheminots de Marseille, un projet de recherche sur ces questions, en réponse à l'appel d'offres : « Travail et santé mentale » lancé par la M.I.R.E.

2 - J. Foret, *Conditions de travail des conducteurs de trains*, revue des études physiologiques et psychophysiologiques, Le travail humain, T50, n°1, 1987.

- J.-J. Moscowitz, *Approche psychiatrique des conditions de travail par une enquête effectuée parmi le personnel roulant de la S.N.C.F.*, thèse de médecine, Marseille, 1968.

Chapitre 1^{er}

Problématique et méthodologie

Les contours de notre domaine de recherche.

Il serait réducteur d'appréhender l'éprouvé affectif et, d'une manière plus générale, les problèmes liés à la santé mentale en milieu professionnel dans le simple prolongement d'une analyse des effets du travail sur l'opérateur. Le psychisme n'est pas, pour l'essentiel, un réceptacle, un lieu dans lequel viendraient s'inscrire en positif et/ou négatif les effets du travail, mais consiste bien plus largement en processus médiatisant l'ensemble des rapports que l'homme noue avec son environnement professionnel.

La référence au psychisme nous contraint donc à abandonner la conception d'un homme qui ne ferait que subir, supporter un poids, ou qui pourrait agir, mais seulement a posteriori, contre les effets nocifs de son travail.

La notion de charge psychique, que nous avons avancée dans notre projet et dont l'étude présente se devait de contribuer à l'approfondissement théorique, nous paraît toujours non seulement recevable, mais indispensable, car nous ne saurions nous dispenser de rendre compte de ce qui fait poids dans le travail.

Mais nous insistons aujourd'hui volontiers sur le fait que ce poids, qui résulte des différentes pressions subies pendant le travail, peut être allégé ou alourdi, voire subverti par le sens que les

travailleurs attribuent à leur fonction, à leur rôle, à leur trajectoire.

Cette référence au psychisme nous invite donc à étudier *la façon dont les hommes s'y prennent lorsqu'il s'agit pour eux d'affronter une situation de travail* et, notamment, les risques qui en découlent, les procédures qu'ils mettent en œuvre, les capacités qu'ils développent, les affects qu'ils mobilisent, organisent en système plus ou moins stable, font circuler au sein du collectif afin de pouvoir continuer à exercer leur activité professionnelle, afin de répondre, dans les meilleures conditions d'efficacité et au moindre coût psychique, aux exigences de leur tâche et, au-delà, de leur métier.

Il nous faut ici expliciter quelque peu les définitions que nous postulons à propos des concepts de capacité et d'affect.

Le concept de capacité devrait être pris ici dans son acception la plus large de potentialité — innée ou acquise — de réaliser une opération quelle que soit la nature de cette dernière. Devraient donc être englobées sous cette définition les capacités physiques, mentales, intellectuelles, mais aussi celles qui sont sollicitées dans le champ de la production symbolique, les capacités mises en œuvre dans la tâche mais aussi dans le cadre des relations sociales qui s'y nouent.

Parmi ces dernières, deux nous paraissent particulièrement importantes à considérer :

- *la capacité à élaborer des projets* qui peuvent renvoyer soit au domaine d'une espérance objectivement fondée, soit au domaine d'une illusion nécessaire. De toute façon, « *la santé mentale, c'est quand l'espoir est permis* », souligne à juste titre Christophe Dejours¹ ;

- *la capacité à retravailler le sens* donné par ceux (direction, managers, techniciens des bureaux et méthodes) qui investissent les formes du travail et son organisation.

1. C. Dejours, « Construire sa santé », in *Les risques du travail*, Paris, La Découverte, 1985.

La question est bien ici de tenter de dépasser l'alternative quelque peu stérilisante ou de l'analyse minutieuse, voire scrupuleuse, du « destin » de ces capacités dans le seul travail concret ou de l'analyse de leur « destin » dans le seul travail abstrait, analyse dont les thèmes majeurs sont le plus souvent ceux de l'aliénation, de la réification et du fétichisme².

Si nous voulons nous situer dans une perspective de dépassement de cette alternative, c'est peut-être en termes d'expropriation et de réappropriation qu'il nous faut alors poser le rapport des hommes à ces capacités.

Autrement dit, il s'agit d'analyser *ce que les hommes font du « sort » qui est imposé au mouvement de leurs capacités dans la sphère du travail*, en élargissant en conséquence notre observation empirique bien au-delà du seul champ médical, vers des phénomènes relevant de la sphère de la formation professionnelle, du syndicalisme, des rapports aux autres dans le cadre de l'ambiance de travail, en se référant explicitement à la totalité des rapports sociaux dans lesquels ces hommes sont « pris », et la totalité des pratiques sociales par lesquelles ils tentent de les maintenir ou de les transformer, ou encore de s'en accommoder.

Mais l'on ne saurait analyser jusqu'au bout le mouvement des capacités sans du même coup appréhender ce par quoi celui-ci est toujours sous-tendu, ce dans quoi il trouve sans cesse force et frein : *l'éprouvement et la circulation d'affects*.

Pour ce dernier terme qui n'existe pas dans le langage courant, nous reprendrons la définition qu'en donnent J. Laplanche et J.-B. Pontalis dans leur dictionnaire du vocabulaire psychanalytique³ : *Tout état affectif (sentiment, émotion, passion) pénible ou agréable, vague ou qualifié, se présentant sous la forme d'une décharge massive ou comme tonalité générale.*

2. Les catégories de travail concret et de travail abstrait renvoient à la double signification du travail : le travail comme manifestation d'habiletés, de connaissances, de savoir-faire en vue d'une production donnée ; la dimension du travail abstrait signifie ce même travail dans le champ du travailleur collectif et de la production sociale.

3. J. Laplanche, J.-B. Pontalis, *Vocabulaire de la psychanalyse*, Paris, P.U.F., 1981, p. 12.

Ces affects, mobilisés dans la sphère du travail, requis par les exigences mêmes de la tâche, se situent sur *une chaîne qui va de la souffrance au plaisir*. Ils sont en fait très divers et se rapportent à des contenus, eux aussi, très divers. Parmi ces affects, la peur ou l'anxiété — ces deux termes ne sont pas tout à fait synonymes — semblent occuper une place particulièrement importante.

Mais elle ne se trouve jamais isolée mais toujours prise dans ce qu'on pourrait appeler — pour employer une image suggestive — *un nœud d'affects* qu'il n'est jamais facile de défaire par l'analyse.

La mise à l'épreuve de ce concept dans le champ des recherches empiriques, et notamment celle dont il est question ici, a permis en retour quelques développements théoriques nouveaux. Par exemple, est apparue la nécessité, si l'on veut donner un plein développement à son analyse, de rompre avec la conception « endogénéiste » par laquelle on l'appréhende ordinairement.

Une conception qui l'identifie à un bien propre au psychisme individuel; prenant naissance au sein de ce psychisme⁴. Faut-il rappeler que l'on exprime un sentiment et que, dans son sens premier, ce verbe désigne l'action d'extraire du corps le liquide qu'il contient, d'obtenir, par exemple, en pressant, de l'huile de l'olive ou encore du suc du citron. Exprimer un sentiment consisterait, par voie analogique, à le faire sortir hors du psychisme au sein duquel il se trouvait, tel un trésor, enfermé.

Conception ordinaire sans nul doute mais aussi très largement diffusée dans la communauté scientifique, notamment psychanalytique, pour qui la cure, par exemple, est volontiers comparée à une sorte de défoulement, de processus de libération des sentiments.

Pourtant certains textes de Freud, ceux notamment au travers desquels il développe sa première théorisation de l'angoisse, peuvent être mis à contribution pour leur indéniable valeur heuristique à cet égard⁵.

4. Cf. à ce propos M. Schneider, « La dérision du propre », in *Nouvelle Revue de psychanalyse*, n° 24, automne 1981, Gallimard, pp. 187-204.

5. S. Freud, Manuscrit E, in *La naissance de la psychanalyse*, Paris, P.U.F., 1973.

Que nous disent-ils sinon qu'il y a angoisse quand vient à manquer l'élaboration psychique, quand l'accroissement de la tension ne peut, pour une raison ou une autre, donner lieu à un affect.

En fait, si l'on adopte cette vision des processus psychiques, on peut alors soutenir que si l'angoisse vient du plus profond du corps, *l'affect, lui, n'existe pas en tant que sensation qualitative-ment distincte pour le sujet avant sa mise en jeu*. La pulsion, cette force « ignorante d'elle-même », d'abord présente au sein du psychisme sous l'espèce du quantum d'affect⁶, ne se fraie un chemin vers la conscience pour y acquérir une tonalité particulière ou une coloration spécifique — anxiété plutôt que peur, jalousie plutôt que tristesse... — qu'à condition de capter des représentations et par le truchement de celles-ci de trouver forme.

Or, s'il est vrai que ces représentations ne sont pas de simples images des choses du monde extérieur, on ne peut nier cependant qu'elles en sont issues.

De même, si elles ne sont pas directement des produits de l'activité de perception, on ne peut cependant faire abstraction du fait qu'elles en dérivent, qu'elles la présupposent, profitant, si l'on peut dire, de son absence pour prendre sa place.

L'affect, tel que nous l'entendons, ne se spécifie donc qu'au terme d'un travail psychique sur la tension qui présuppose *la médiation de la représentation, autrement dit le rapport à l'autre*, ne prend véritablement naissance en tant que ressenti qualifié qu'au point de branchement de l'appareil psychique individuel sur le réseau des relations sociales. Il vient manifester notre être-au-monde, notre adhérence à cet autre et en toute rigueur, ne peut que circuler, est lui-même exigence de circulation.

Si l'on veut maintenant penser le lien entre affect et capacité, on peut appeler à la rescousse un philosophe bien connu. Nous voulons parler de Spinoza. Pour ce dernier, l'affect est précisément ce

6. On aura compris que ce n'est pas l'affect dans sa dimension exclusivement économique, l'affect dans sa « pureté » pour reprendre un mot parfois utilisé, qui nous intéresse dans cette recherche, mais l'affect en tant qu'il a accédé à la conscience et est devenu un sentiment ou une émotion ou encore une passion.

au travers de quoi la puissance d'agir du corps (pour reprendre sa terminologie) est augmentée ou diminuée, aidée ou contenue⁷.

Qu'on n'en déduise pas qu'on puisse alors une fois pour toutes ranger les affects en deux sortes de catégories : ceux qui constitueraient une force impulsive, favoriseraient les processus d'appropriation et d'augmentation des capacités et ceux qui auraient un pouvoir modérateur, voire paralysant, favoriseraient la mise en suspens des capacités.

En fait, le même affect peut, selon les cas, selon notamment la constellation affective dans laquelle il se trouve inséré, exercer une force inhibitrice ou une force dynamisante.

La recherche présente le montre bien, à partir de l'exemple de l'anxiété chez les agents de conduite S.N.C.F.

Quelques questions méthodologiques. Une perspective épistémologique.

Produire un exposé autonome sur la méthodologie et la perspective épistémologique d'une recherche est un exercice toujours périlleux et, surtout, qui peut laisser un certain goût d'artifice pour celui qui le tente. Sans doute parce que les procédures et opérations qui les caractérisent perdent beaucoup de leur substance et de leur sens à être désinvesties des démarches concrètes. Pourtant, l'intérêt que représente un tel exercice pour le type de connaissance que nous visons est patent. On ne saurait, en effet, porter regard sur les processus concernant la santé mentale et le travail en remettant en selle de façon routinière et a-critique les procédures méthodologiques héritées de la perspective positiviste. Une tradition qui précisément n'a jamais fait grand cas de la spécificité de l'humain eu égard aux choses physiques et naturelles.

Il nous faut ici, à n'en pas douter, innover, afin de forger des procédures qui soient toujours plus en accord avec notre visée.

7. Spinoza, *L'Éthique*, Paris, Gallimard, 1954, p. 147.

Index des abréviations utilisées

- A.d.c.** : agent de conduite.
B.a.l. : block automatique lumineux.
Cab. signal : signalisation en cabine.
C.o.v.i.t. : contrôle de vitesse.
C.t.r.a. : chef de traction.
C.r.r.u. : conducteur de route.
C.r.r.u.p. : conducteur de route principal.
E.l.c.r. : élève conducteur.
F.l.a.s.h. : fiche de ligne des avis de signalisation hebdomadaire.
G.p.t. : grande période de travail.
I.p.c.s. : installations permanentes de contre-sens.
I.s.t.r.a. : inspecteur traction.
J.m. : journées du mécanicien.
L.m.t.r. : livret de marche des trains.
L.t.v. : limitation temporaire de vitesse.
L.g.v. : ligne à grande vitesse.
P.a.r. : poste aiguillage et régulation.
P.c. : poste de commandement.
P.r.s. : poste tout relais à transit souple.
R.a.r. : repos à résidence.
R.h.r. : repos hors résidence.
R.t.f.h. : renseignements techniques fiches horaires.
S.t.m. : sortie tardive de machine.
T.c.t. : tronç commun temporaire.
T.i.v. : tableau indicateur de vitesse.
V.a. : veille automatique.
V.a.c.m.a. : veille automatique de contrôle à maintien d'appui.
V.l. : voie libre.

Index des abréviations utilisées

- U.T.M.C. : Union Transmanche de Commerce et d'Industrie
 P. 1954, n. 111, M. C., Bruxelles, 1954.
- B.4.1 : bloc autonome intégré
 (abréviation utilisée également en français et en anglais)
- C.0.100 : centralité économique
 — Pour les détails voir le rapport de l'U.T.M.C. de 1954.
- C.1.1.1 : conducteur de route
 (abréviation utilisée également en français et en anglais)
- E.1.1.1 : zone économique
 (abréviation utilisée également en français et en anglais)
- F.1.1.1 : zone de libre échange
 (abréviation utilisée également en français et en anglais)
- G.1.1.1 : zone de libre échange
 (abréviation utilisée également en français et en anglais)
- I.1.1.1 : installation permanente de commerce
 (abréviation utilisée également en français et en anglais)
- I.1.1.1 : installation temporaire
 (abréviation utilisée également en français et en anglais)
- J.1.1.1 : zone de transit
 (abréviation utilisée également en français et en anglais)
- L.1.1.1 : limiteur temporaire de vitesse
 (abréviation utilisée également en français et en anglais)
- L.1.1.1 : ligne à grande vitesse
 (abréviation utilisée également en français et en anglais)
- P.1.1.1 : pont aigüe et régulation
 (abréviation utilisée également en français et en anglais)
- P.1.1.1 : pont de communication
 (abréviation utilisée également en français et en anglais)
- P.1.1.1 : pont routier à trafic simple
 (abréviation utilisée également en français et en anglais)
- R.1.1.1 : route à double sens
 (abréviation utilisée également en français et en anglais)
- R.1.1.1 : renseignements techniques (tableaux techniques)
 (abréviation utilisée également en français et en anglais)
- T.1.1.1 : zone commune temporaire
 (abréviation utilisée également en français et en anglais)
- T.1.1.1 : réseau isolateur de vitesse
 (abréviation utilisée également en français et en anglais)
- V.1.1.1 : voie autoroutière
 (abréviation utilisée également en français et en anglais)
- V.1.1.1 : voie autoroutière de catégorie à maintien d'épave
 (abréviation utilisée également en français et en anglais)
- V.1.1.1 : voie libre
 (abréviation utilisée également en français et en anglais)