



HAL
open science

Peut-on suivre la constitution d'une conscience professionnelle ou les hésitations d'un groupe de conducteurs face à un nouvel engin

Robin Foot

► To cite this version:

Robin Foot. Peut-on suivre la constitution d'une conscience professionnelle ou les hésitations d'un groupe de conducteurs face à un nouvel engin. La conscience professionnelle de l'agent face à l'utilisateur-citoyen-client, 2003, Paris, France. pp.113-118. halshs-00436599

HAL Id: halshs-00436599

<https://shs.hal.science/halshs-00436599v1>

Submitted on 27 Nov 2009

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Peut-on suivre la constitution d'une conscience professionnelle ou les hésitations d'un groupe de conducteurs face à un nouvel engin

In J.-M. Weller & C.-A. Garbar (Eds.) (2003), *La conscience professionnelle de l'agent face à l'utilisateur-citoyen-client* (pp. 113-118). Marne-la-Vallée: LATTTS.

Robin FOOT (LATTTS)

Ma communication s'appuie sur une recherche réalisée dans le cadre d'une expertise demandée par deux instances, le CE et le CHSCT, et engagée en juin 2000 suite à la mise en place d'un tramway sur pneu à Nancy¹. Nous ne nous étions pas, à l'origine, posé la question de la conscience professionnelle et j'ai donc revu le matériau sous cet angle. Nous avons vu, lors de la première séance du séminaire, que le droit était relativement muet sur la question de la conscience professionnelle. Les sociologues quant à eux semblent tenir la « conscience professionnelle » pour acquise, au risque de ne plus même s'interroger sur la manière dont elle est définie dans les théories sociologiques et dont elle construit le terrain. Je commencerai donc par proposer une définition de la « conscience professionnelle ». Dans une première acception, la conscience professionnelle s'apparente à un ensemble de règles et de normes qui définit le bien et le mal, un catalogue normatif qui s'impose à une communauté. Conscience professionnelle et moralité vont de pair. Mais on peut aussi définir la conscience comme la « *perception, connaissance plus ou moins claire que chacun peut avoir du monde extérieur et de soi-même* » (Petit Larousse illustré). Le moral, défini comme « *l'ensemble des facultés mentales, de la vie psychique* » (idem) devient le médiateur de la conscience. Il est ce par quoi le monde est rendu conscient. La conscience professionnelle, quant à elle, se trouve dépouillée de toute valeur normative qui s'imposerait *a priori*, du dehors, à un groupe. Elle est la conscience spécifique du monde qu'un groupe acquière et partage par le rapport particulier qu'il entretient au monde dans et par son travail.

Si l'on retient cette nouvelle acception, le droit semble moins muet sur le sujet. Le code du travail, dans sa seule partie législative, rappelle ainsi l'obligation faite à l'employeur de préserver « *l'intégrité physique ou morale* » des salariés, de leur « *dignité* », de leur « *santé physique ou mentale* » et de reconnaître la « *représentation et la défense de leurs intérêts matériels et moraux* ». Si le droit reste, malgré tout, relativement timide sur la notion de conscience professionnelle, c'est peut-être que celle-ci — y compris dans sa seconde acception — prend à revers la fiction individualiste sur laquelle repose le droit du travail, celui-ci étant essentiellement conçu pour préserver la dignité du travailleur mise à mal dans le contrat salarial, défini comme rapport de subordination². En droit, le contrat de travail doit en effet préserver l'intégrité physique et morale de la personne du salarié, sa dignité de citoyen (terme associé dans L.122-49). Cette fiction individualiste ne permettrait donc pas, *a priori*, une véritable prise en compte de l'aspect collectif du travail, de la dimension professionnelle³. Pour cette

¹ Les rapports sont disponibles à l'adresse suivante : http://latts.cnrs.fr/site/p_lattsperso.php?Id=708&style=&col=

² Ndr : Alain Supiot explique ainsi comment la relation de travail, telle qu'elle est aujourd'hui conceptualisée par le droit du travail, impose d'objectiver le travailleur « *en un bien négociable – sa force de travail – conceptuellement distinct de sa personne, pour que soit possible (...) l'organisation juridique d'un échange dont ce bien constitue l'objet* » (Alain Supiot, *Critique du droit du travail*, PUF, Paris, 1994, p. 15. Sur les fondements de la relation de travail, voir pp. 13-15).

³ Ndr : Supiot rappelle également que la culture juridique dont est issu le droit du travail français s'est d'emblée définie contre l'organisation corporative du travail. En effet, « *face à la subordination personnelle et hiérarchique*

raison, le droit peinerait à traiter la question de la conscience professionnelle. Par ailleurs, cette même fiction individualiste, conçue pour préserver « l'intégrité du travailleur », peine à prendre en compte la personne-même du travailleur⁴. En effet, peut-on travailler sans être déformé ? Peut-on devenir habile sans être changé, sans intégrer une autre vision du monde ? Autrement dit, l'intégrité morale du travailleur peut-elle véritablement être préservée, sa conscience du monde (au sens où on l'a définie plus tôt) peut-elle restée inchangée ? La fiction juridique qui « veut » préserver l'intégrité du travailleur, alors même que sa personne est nécessairement affectée, ne sert-elle pas avant tout à maintenir la cohérence d'un droit qui repose sur l'égalité apparente entre les parties du contrat de travail (vendeur et acheteur d'une « force de travail ») ? Si le droit est muet sur la question de la conscience professionnelle, c'est donc peut-être parce qu'il doit préserver la fiction individualiste sur laquelle il repose.

Du côté de la sociologie maintenant, le risque est de « réifier », sous forme de systèmes de règles, tout ce qui organise l'action des salariés. On peut alors se tourner vers la psychopathologie et en particulier la psychodynamique du travail, pour décrire la production d'une conscience professionnelle au sens d'une conscience spécifique du monde, liée à une situation productive particulière. Dejours rappelle ainsi qu'il est parfois nécessaire d'affecter son mode de perception du monde pour pouvoir travailler, par exemple suite à un accident, car « *la conscience exacte du risque encouru pendant le travail rend impossible la poursuite de la tâche*⁵ ». Dans ce type de situations, il s'agit notamment de savoir quelle ressource donne le collectif de travail pour permettre à l'individu d'économiser sa peine. Dans un tout autre champ que l'analyse du travail, George Devereux s'est ainsi intéressé à la question de la construction d'un espace mental, d'une conscience du monde propre à certains groupes. A l'opposition, chère à la sociologie, de l'individu et du collectif, il a préféré la relation de l'*idiot* et de la *culture*. La figure de l'*idiot* est celui qui est seul car sans recours possible pour son action à des pratiques ritualisées, à des formes culturalisées de manière d'être⁶. A sa suite, Tobie Nathan définit la culture comme le dispositif permettant de pacifier les peurs et de permettre aux personnes « *de se mouvoir, de penser, d'aimer et de travailler en évitant frayeur et perplexité*⁷ ». Ces approches, auxquelles il faudrait ajouter les travaux d'Yves Clot avec la relation entre style et genre⁸, me semblent être les plus opérationnelles pour travailler aujourd'hui sur la question de la conscience professionnelle. Ainsi problématisée, la conscience professionnelle ou conscience du monde suppose donc un minimum d'explicitation, de mots permettant d'objectiver et de partager les expériences vécues des salariés. Enfin, en faisant une large place au langage, ces approches sont compatibles avec l'idée que la vérité ne se découvre pas mais s'invente

qui caractérisait cette organisation, l'analyse contractuelle permet d'affirmer la liberté individuelle du travailleur, en en faisant le négociant de sa propre force de travail. (...) Dans cette (nouvelle) culture juridique, la relation entre la personne et la chose prend le pas sur la relation entre les personnes qui caractérisait au contraire la culture corporatiste » (op. cit., pp. 14-15).

⁴ Ndr : compte tenu des développements précédents sur les origines du droit du travail, on peut en effet considérer que « *la personne du travailleur, engagée dans l'action productive, a une existence douteuse dans la fiction –la "force de travail"– qui fait tenir l'édifice* » (L. Duclos, R. Foot, O. Uzan, « *Une économie de la coordination, les ressources de la corporation* », LATTS-Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, réf. NT9807RF, juin 1998, p. 22, voit également pp. 20-21).

⁵ Christophe Dejours, C. (1993). Travail, usure mentale. Suivie d'un addendum théorique : De la psychopathologie à la psychodynamique du travail. Paris: Bayard.

⁶ George Devereux, G. (1970). Essai d'ethnopsychiatrie générale. Paris: Gallimard. p.12.

⁷ Tobie Nathan, T. (1994). L'influence qui guérit. Paris: Odile Jacob.

⁸ Yves Clot, Y. (1999). La fonction psychologique du travail. Paris: Puf.

continûment, dans et par l'explicitation du monde à laquelle se livrent les acteurs⁹. Cela nous permettra notamment de questionner la manière dont se construit une conscience professionnelle au fil des controverses que suscite l'installation d'un nouveau moyen de transport —véhicule empruntant simultanément au tramway (il peut être guidé par un rail) et au bus (il peut être conduit avec un volant) — dans la ville de Nancy.

A première vue, le lancement du nouveau tramway de Nancy se déroule sous des auspices favorables. La municipalité se dote d'emblée de 25 rames du nouveau véhicule hybride du tramway et du bus susceptible de s'accommoder d'une ligne dont le tracé fait alterner tronçons guidés en site propre et tronçons routiers en voirie banalisée.

Les 90 conducteurs formés à la conduite du nouvel engin (sur un effectif total de 450) se disent plutôt satisfaits de leur travail, curieux de tester ce nouveau véhicule aux caractéristiques révolutionnaires. Non seulement il est bi-mode mais de plus en mode routier, contrairement à tous les autres véhicules, il est monotrace, c'est à dire que tous les essieux passent dans les mêmes traces, ceux de l'essieu avant. D'ailleurs, les formateurs traduisent cette caractéristique dans la consigne « *si l'avant passe, le reste suit* ». Celle-ci contribue d'emblée au formatage de la conscience professionnelle du groupe des conducteurs. Quoique ébranlée par des accidents qui se produisent dès les premiers essais, en septembre 2000, au dépôt, où l'arrière s'encastre dans « le garage à trolley » alors que l'avant est passé sans problème, la consigne demeure. Ces accidents sont tenus pour des faits aberrants, donc non significatifs, et ne remettent pas en cause la définition monotrace du véhicule. Pendant l'interruption de l'exploitation du véhicule suite à deux accidents survenus en mars 2001, la municipalité, prenant au sérieux le caractère monotrace du véhicule, installe des garde-fous métalliques sur les trottoirs, aux endroits où la circulation en mode routier est la plus resserrée. Dès la reprise de la marche à blanc sur le site même, en septembre 2001, 5 accidents de même type (l'arrière s'encastre dans une barrière métallique alors que l'avant est passé) au même endroit surviennent et manifestent alors publiquement que l'engin n'est pas monotrace. Lors d'une réunion exceptionnelle du CHSCT, le 31 octobre 2001, photos à l'appui, nous démontrons que le véhicule n'est pas monotrace. Un directeur de Connex, qui suit le redémarrage du véhicule pour le groupe, déclare son accord avec cette analyse et nous indique qu'« *il a interdit que l'on dise dorénavant que ce véhicule est monotrace* ». Dans cette même réunion, nous faisons remarquer la bizarrerie de cet énoncé qui fait du réel le produit d'un rapport à l'interdit édicté par une autorité hiérarchique, qui fait donc du réel un dogme. Le directeur reprend à son compte cette définition de la situation qui ne manque pas, une fois notée, de l'intriguer. Pour comprendre le fonctionnement bizarre de ce rapport au réel, et du rapport particulier qu'entretient avec lui et surtout avec les conducteurs, les formateurs, il provoque une réunion sur cette question avec eux. Malgré tous les constats, la position dominante des formateurs reste celle d'une affirmation que ce véhicule est monotrace d'ailleurs pour clôturer la réunion il nous livre un paradoxe consistant : « *nous avons conduit ce véhicule avec la théorie qu'il était monotrace, et sans avoir d'accident, comment cela serait-il possible s'il ne l'était pas ?* » La question de savoir comment est le réel reste en fait entière et s'ouvre alors la possibilité d'un retour vers la théorie de ce véhicule comme étant monotrace. Ceci se produira avec les mesures prises par la municipalité d'élargir la voie aux endroits critiques, de remplacer les barrières métalliques par des plots plastiques, flexibles. De fait, les

⁹ A cet égard, on peut aussi emprunter à William James sa définition de la conscience — « *la susceptibilité que possèdent les parties de l'expérience d'être rapportées ou connues* » James, W. (1999). la notion de conscience. Philosophie, n°64, 3-14.

—, qui procède elle-même de l'idée que « *la réalité (est certes) indépendante, en grande partie au moins, de ce que nous disons et pensons d'elle ; mais la vérité, qui ne peut s'attacher qu'à ce que nous affirmons de la réalité, (...) paraît être créée par notre affirmation. (...) tandis que pour les autres doctrines une vérité nouvelle est une découverte, pour le pragmatisme c'est une invention.* » Bergson, H. (1999 (1938)). La pensée et le mouvant. Paris: PUF.

mesures qui traduisent que le véhicule n'est pas monospace en font disparaître les manifestations, les possibilités d'accrochage. Toute cette reconfiguration permet alors que ce véhicule redevienne monospace.

Tout ce processus indique que la conscience du réel se forme à la fois dans les controverses, les discussions, les essais de qualification, de compréhension mais également dans la manière dont on autorise ou pas, dont est rendu possible ou non, le débat. Quand un point de vue ne parvient pas à se constituer dans l'ordre du discours, alors on assiste à un processus d'enfouissement de ce rapport au réel qui suppose une sorte de distorsion entre l'action et sa conscience qui finit par rendre invisible aux yeux même des acteurs leurs pratiques réelles. Ici par exemple, une question reste en suspens : le caractère non monospace ou hypersensible et non fiable du véhicule n'est pas tranché. Cela se traduit par la formation d'un usage qui n'a pas droit de cité, qui est refoulé dans l'implicite : les conducteurs se déportent dans les virages pour éviter les accrochages à l'arrière du véhicule mais cela ne s'énonce pas. Au premier paradoxe des formateurs s'en ajoute un second : ils doivent transmettre aux autres cette capacité de formaliser explicitement une théorie du véhicule (« *là où l'avant passe le reste suit* ») et de ne pas expliciter le fait que l'on ne doit pas en tenir compte. La conscience professionnelle, comme perception du monde, s'élabore donc non seulement dans la manière dont le réel résiste aux épreuves mais aussi dans la manière dont il est discuté et formalisé d'une part et, d'autre part, dans la manière dont ce qui s'incorpore dans chaque salarié, aux travers des pratiques, résulte d'un processus de déni d'explicitation.

De même, une controverse naît en janvier 2002, suite aux deux accidents de mars 2001 qui ont conduit à l'arrêt de l'exploitation. Dans une note, nous mettons en cause l'analyse de l'expert nommé par le tribunal administratif qui impute l'entière responsabilité des accidents à un manque d'attention des conducteurs aux alarmes. Notre analyse est suffisamment étayée pour que l'inspection du travail, qui assiste à la réunion de CHSCT où cette question est débattue, trouve légitime la procédure "*d'alarme pour danger grave et imminent*", article L.231-9 du code du travail, engagée par cette instance. A la surprise des conducteurs, la position de l'inspection du travail, suite à l'interrogation de deux experts de Certifer, organisme certificateur en matière ferroviaire, leur donne raison sur le fond dans le sens où il y a confirmation de la situation d'incertitude : "*Ces deux experts n'ont pas pu infirmer ou confirmer les analyses de Monsieur Cynober [expert nommé par le tribunal administratif] et du Latts*" ; par contre l'inspection du travail les déboute "*formellement*" au motif qu'"*un déplacement incontrôlé du 2^{ème} ou du 3^{ème} élément du véhicule n'a pas menacé la vie ou l'intégrité physique du conducteur*". Malgré les trois blessés du premier accident, il est donc considéré par l'inspection du travail des transports, à partir du Code du travail, qu'il n'y a pas de menace sur l'intégrité du salarié s'il conduit un véhicule qui peut avoir des mouvements incontrôlés. Des dispositifs législatifs spécifiques du code du travail vont donc tenter de défaire la possibilité *d'attacher* la question de la responsabilité morale (et pénale qui existe par ailleurs dans le code civil) du conducteur à celle de l'intégrité physique du voyageurs.

Enfin, d'autres accidents (perte de frein et déraillements notamment) donnent lieu à des controverses, des débats moraux internes au groupe de conducteurs et marquent sa constitution. À cette occasion, deux définitions de la professionnalité et de la conscience professionnelle du conducteur apparaissent :

- La première intègre dans le métier la prise en charge globale de la sécurité pour les usagers de la voirie et considère que « en conscience », compte tenu des éléments connus, il n'est pas raisonnable de conduire cet engin. En particulier, la CGT développera cette position sur la base de leur expérience, du processus d'expertise et de l'existence de la « loi Badinter » sur la responsabilité pénale des conducteurs par rapport aux accidents qu'ils sont susceptibles de provoquer. La conscience professionnelle s'élabore ici en

intégrant également des éléments, notamment juridiques, extérieurs à la situation de travail locale des conducteurs.

– La seconde, en revanche, assume le risque et intègre dans l'espace de la professionnalité cette capacité à prendre en charge les défauts du véhicule. Ce sera en particulier FO qui donnera corps à cette position qu'elle assortit d'une revendication de revalorisation de la qualification des conducteurs.

Les agents, pris dans ces débats moraux, décident individuellement de conduire, ou pas, le nouveau véhicule. La direction, elle aussi, tranche : ceux qui, ayant incorporé les problèmes de fiabilité de l'engin, renoncent à le conduire, sont décrits *a posteriori* comme n'ayant pas le profil nécessaire.

Ces différents épisodes nous ont donc permis de mettre en évidence les manières dont un groupe se constitue progressivement en inventant une certaine perception du monde. Ils nous ont également permis d'observer la diversité des opérateurs et des équipements qui structurent un milieu professionnel. Les conditions particulières de l'enquête, effectuée dans une phase d'élaboration collective, nous ont donné accès à des éléments qui, lorsque la « boîte noire » des pratiques se referme, « tombent » dans un implicite qui les rend difficilement accessibles aux observateurs extérieurs que nous sommes.

Bibliographie

Bergson, H. (1999 (1938)). *La pensée et le mouvant*. Paris: PUF.

Clot, Y. (1999). *La fonction psychologique du travail*. Paris: Puf.

Dejours, C. (1993). *Travail, usure mentale*. Suivie d'un addendum théorique : De la psychopathologie à la psychodynamique du travail. Paris: Bayard.

Devereux, G. (1970). *Essai d'ethnopsychiatrie générale*. Paris: Gallimard.

Foot, R., Duclos, L., & Uzan, O. (1998). *Une économie de la coordination : les ressources de la corporation*. Marne-la-Vallée: Latts.

James, W. (1999). *la notion de conscience*. Philosophie, n°64, 3-14.

Nathan, T. (1994). *L'influence qui guérit*. Paris: Odile Jacob.

Supiot, A. (1994). *Critique du droit du travail*. Paris: PUF.