



HAL
open science

Dans métro, il y a...

Robin Foot

► **To cite this version:**

| Robin Foot. Dans métro, il y a.... Travail, 1997, 36-37, pp.27-41. halshs-00437562

HAL Id: halshs-00437562

<https://shs.hal.science/halshs-00437562v1>

Submitted on 30 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.

Dans métro, il y a...

Entretien avec un conducteur réalisé par Robin Foot, le 26.2.1996.

Il s'agit d'une rencontre non pas due au hasard mais à une question commune, celle de l'absence de mots pour exprimer l'étrange rapport à l'accident et la mort dans l'espace du métro. Fait massif, pourtant constamment escamoté par la manière de le taire ou, plus subtilement, de le désigner d'un terme qui l'expulse de la sphère du métro. Le mot de suicide est cet opérateur qui, en apparence, autorise à ne pas dire. La mort, les blessures et la souffrance semblent, par cette désignation, devenir les attributs des seuls voyageurs. Mais la mort ne disparaît pas plus dans ce jeu des mots qu'à l'inverse il n'apparaît si on applique, au mot métro, un jeu, celui de Perec dans «La disparition». Et pourtant, le «La» disparu, dans métro, il y a mort.

Dix ans plus tard, un ancien conducteur se souvient

Robin Foot : la dernière fois, à la fin de la discussion, nous nous sommes rendus compte que, chacun à notre manière, nous nous interrogeons sur l'importance, pour les conducteurs, du rapport à la mort. Il nous a semblé intéressant de poursuivre cette réflexion à partir de ton expérience. Peut-être le plus simple est-il de partir de ton début comme conducteur ?

Le Conducteur : je suis rentré à la RATP en 1984. Le stage «Conduite» n'est pas évident. Il dure 9 semaines avec de nombreux examens. Tu as une pile de documents à assimiler et tu n'as pas vraiment le droit à l'interprétation. On essaye de t'insuffler des réflexes, des conditionnements, des façons de se comporter. La sécurité du voyageur et l'efficacité de ton travail dépend de cette formation.

R.F. : comment s'est passée ton intégration ?

L.C. : je me rappelle mes premières impressions quand je me suis retrouvé en ligne comme conducteur. Les premiers tours, je me suis rapidement dit que c'est vraiment un système extraordinaire. Quand tu rentres, tu t'aperçois qu'il y a beaucoup de garde-fous, que c'est très bien conçu. Par contre, j'ai su au bout de 8 jours que je ne resterais pas dans ce métier.

R.F. : pourquoi ?

L.C. : parce que pendant le stage, on te sensibilise au suicide. J'ai appris pendant la formation qu'il y avait des gens qui se suicident dans le métro, je ne le savais pas avant. Ou plutôt, je l'avais occulté, **je le savais déjà, en fait, je l'ai réappris.**

R.F. : tu le savais comment ?

L.C. : en réfléchissant à ce que tu m'as demandé l'autre jour, je me suis souvenu que quand j'avais quinze ans, une personne qui habitait dans mon immeuble s'est suicidée. Elle aurait eu, c'est ce qui se disait dans le quartier, des suicides dans le métro. Elle n'aurait pas supporté. C'était un conducteur de métro. Il se serait supprimé à cause de ça.

En rentrant comme conducteur de métro, je l'avais occulté, même si au fond, je savais que ça existait. Pour moi, c'était donc quelque chose qui n'était pas présent quand je suis arrivé. Dans le stage on nous disait souvent «Si vous avez un incident ou un suicide par exemple». Cela m'a choqué. J'ai refusé d'entrer dans cette logique, enfin pas vraiment sinon je serais parti. Je ne l'ai pas refusée à ce point, mais je ne l'ai pas totalement acceptée.

Je me suis dit «¹ l'un des aspects du métier c'est d'avoir à tuer quelqu'un, c'est vraiment comme cela que je l'ai ressenti, je ne veux pas rester là-dedans».

R.F. : comment faisaient-ils, dans le stage, pour introduire cette notion

L.C. : le formateur te fait simplement passer son métier. Quel est le cas le plus simple où tu peux demander à quelqu'un de faire une coupure de courant, de prendre des précautions de stationnement, de passer des annonces aux voyageurs, de canaliser les voyageurs. Le cas qui va réunir effectivement toute cette complexité, c'est le suicide. En tenant compte du fait que, certainement, quand tu as un suicide, tu n'es pas dans ton état normal, c'est durant la formation, que l'on peut te faire répéter le comportement à tenir dans cette éventualité. Donc on t'aide en fait.

R.F. : quand tu démarres sur ta première ligne, ce rapport à la mort est-il présent

L.C. : c'est **aussi** présent. Autant au niveau technologie je suis admiratif, je prends plaisir à découvrir ce monde, autant l'aspect suicide m'a déjà marqué pendant le stage de formation. En ligne, l'aspect ennui aussi...

R.F. : l'aspect ennui

L.C. : oui, au début, tu tournes en double pour «² signer la ligne. Tu parles avec le conducteur titulaire et tu conduis. Donc tout se passe bien parce que tu es sous la responsabilité de quelqu'un. Et puis un jour c'est ton premier tour. Les gens montent, toi tu montes dans ta cabine, tout le monde est persuadé que tu es un expert de la conduite et tu pars. Et tu te rappelles que pendant la formation dès que tu prenais un train, il tombait en panne. Je te jure que tu sues à grosses gouttes sur le premier tour. Le premier tour c'est énorme, parce qu'à chaque fois que tu pars d'une station, tu t'éloignes du terminus. Tu es de plus en plus seul et tu as l'impression d'avoir tout oublié de la formation. Tu te dis : «³ si le train tombe en panne qu'est-ce que je vais faire etc... Or le train tombe rarement en panne, et pourtant en stage on faisait 30 mètres et il tombait en panne. Ce n'est pas la peur panique, mais c'est très intense. Je pense que c'est un peu comme toutes les premières fois. C'est énorme en terme de fantasme, tant que ce n'est pas fait et, une fois fait, après, ça rentre relativement vite, non pas dans la routine, loin de là, mais tu prends déjà une certaine assurance.

Tu as conscience que tu as derrière pas mal de gens et que tu en es responsable. Le premier tour est vraiment très difficile et puis après, au fur et à mesure, au bout de 4 ou 5 tours, tu prends déjà un peu d'assurance. Et puis, assez vite, peut-être au bout de 8 jours, je me suis dit " *je vais m'ennuyer, il faut que je fasse autre chose*".

R.F. : l'ennui vient de quoi

L.C. : au début, déjà d'être à 40 km/heure au signal d'entrée en station, sans freiner, ce qui est la vitesse «⁴ recommandée avec du matériel fer¹, n'est pas évident. **Tu testes, tu essayes de rentrer de plus en plus vite en station pour voir si tu vas quand même t'arrêter au bout.** Sur une ligne où j'ai conduit, équipée en matériel pneu, à une station précise, le défi entre les conducteurs consistait à flirter avec la vitesse limite. Puis assez vite, tu prends tes repères en ce qui concerne l'entrée.

Mais en fait tu n'as pas grand chose à faire quand tout marche bien. L'ennui vient du fait que la conduite n'est pas hyper-attractive, qu'elle n'a vraiment rien de particulier, à part quand tu ne connais pas la ligne et ses endroits un petit peu délicats.

R.F. : qu'est-ce que c'est un endroit délicat

L.C. : les vitesses à respecter sont prescrites par une signalisation. Dans certains endroits, par exemple, après un 50 km/heure en ligne droite, tu trouves un 25 km/h en plein milieu d'une courbe. Si tu ne connais pas cette particularité, tu vois trop tard la signalisation et tu

¹ Dans le réseau urbain, deux types de matériel coexistent le matériel pneu et le matériel fer. Le matériel à roulement pneumatique, du fait d'une plus grande adhérence à la voie, a des capacités de freinage et d'accélération supérieures au matériel à roulement fer sur fer. Ces différences entraînent des manières de conduire spécifiques pour assurer un même niveau de sécurité.

fais un dépassement de vitesse, d'où la nécessité de «signer» la ligne. Les endroits délicats c'est ça. C'est aussi quand tu apprends qu'un conducteur n'a pas respecté un signal. Après, c'est un endroit qu'on juge sensible. Tu fais encore plus attention au signal quand c'est arrivé à quelqu'un.

R.F. : comment expliquer qu'un conducteur ne voie pas un signal, alors que c'est à la base du métier ?

L.C. : c'est un vrai problème. Ce n'est pas que le signal ne soit pas visible mais que, à un moment donné, le conducteur ne le voit pas vraiment ou pas suffisamment tôt pour en respecter les indications. Sans doute à cause d'une baisse de vigilance. Quand tu conduis tous les jours 6 h 30, parfois, tu ne sais plus où tu es. Tu fais noir/lumière, noir/lumière, noir/lumière... Tu vas dans un sens et quand tu arrives au terminus le seul droit que tu gagnes, c'est de repartir en sens inverse. Donc par moments, tu ne sais plus sur quelle voie tu es. Je dirais même que tu as tellement besoin de t'évader que, quelquefois, tu n'as même plus envie de savoir où tu es.

R.F. : c'est curieux, ce décalage que j'ai quand tu parles de travail répétitif. J'ai l'impression, vu de l'extérieur, que même si le travail est répétitif au niveau des actions, il y a un temps de cycle relativement long. Les actions sont répétées une station après l'autre mais on a plus le sentiment d'une dilution de l'attention et de pertes de repères que d'un phénomène dû à la répétition proprement dite.

L.C. : oui, il y a une forme d'apathie. Tu es en éveil maximum au moment de la fermeture des portes. C'est très important.

R.F. : ce qui reste important pour les conducteurs, en dehors du pilotage manuel, ce serait alors la fermeture des portes ?

L.C. : je pense que c'est le moment où tu es effectivement le plus actif. En dehors de ça, ce qui reste vraiment un grand plaisir, même si je pense que pour certains c'est une grande angoisse, c'est quand ton train tombe en panne.

R.F. : pourquoi tu trouves ça intéressant ? Est-ce que tu pourrais nous en donner des exemples ?

L.C. : je me souviens d'une semaine où je faisais le service avec le dernier tour, le balai. Le vendredi soir, je ne sais plus si c'était le deuxième ou le troisième jour, à l'avant-dernière station, un type a traversé les voies et est tombé sur les deux rails de traction il s'est électrocuté il est mort. Il était en sortie de station, j'étais à 100 mètres de l'entrée. Il était 1h12, il y a eu un ordre de couper le courant. J'étais donc immobilisé en entrée. On m'a demandé d'évacuer ma rame. Un type a été pris de panique. Il ne pouvait plus ni descendre ni monter. Dans ce cas précis, c'est toi qui dois trouver la solution.

Le lendemain, je me renseigne sur ce qui s'est passé. On me confirme la mort du type, mais sur les circonstances : " *de toute façon c'était un SDF*". En premier lieu, tu te demandes si un SDF est bien considéré comme un être humain. Cela te heurte aussi parce qu'en tant que conducteur, on te rappelle que tu transportes des voyageurs et que parfois, tu te rends compte que cette logique a ses limites. Plus tard tu ne peux t'empêcher de penser que ce genre de réponse constitue sans doute un blindage, une manière de ne pas s'impliquer dans cet aspect du métier.

Deux jours plus tard je rencontre le sous-chef de ligne qui était intervenu sur cet incident, il me dit "*ah c'est encore toi qui fais le balai, dis donc ce soir j'espère qu'on terminera plus tôt que l'autre jour*"

R.F. : cela fait comme si c'était toi le responsable de ces accidents ?

L.C. : c'était un peu sous forme de boutade quand même. Un peu plus tard, en ligne, je vois, sur le boîtier de signalisation, le voyant *courant coupé*. J'étais presque arrivé à la station, j'effectue donc un freinage d'urgence. Je n'étais pas encore à quai et je n'avais plus de courant. En fait une partie de la voie avait été mise hors tension par erreur. Le sous-chef de ligne arrive en renfort sur l'incident en s'écriant : "*Encore toi, mais ce n'est pas*

possible", donc en effet, sans doute une forme de responsabilisation... Quand tu es en panne tu te sens réellement utile, tu dois tenter de déterminer l'origine de l'anomalie, prendre les mesures qui s'imposent, dialoguer avec le PCC et rassurer les voyageurs. Dans ces moments là, tu as réellement une compétence à développer.

Sinon avec la conduite, tu t'ennuies et tu rumines. Tu as tendance à faire de l'introspection sur la moindre chose. Tu pars sur une idée, si elle est joyeuse tant mieux. Si tu as des problèmes, tu les ressasses durant tout le service. Pendant ces moments, j'ai écrit des textes pour des chansons parce que je pouvais me permettre de passer du temps à pinailler sur le moindre mot.

R.F. : tu le faisais en conduisant ?

L.C. : oui, cela se passe beaucoup dans la tête. Il suffit de retranscrire entre deux tours les morceaux de texte que tu veux conserver. C'était mon échappatoire. Parfois en inter-station quand j'étais en pilotage automatique, je regardais mais j'étais relâché. Mais en station, je me redressais j'avais la main sur le manipulateur au cas où il faudrait faire un freinage d'urgence. Il ne s'agissait pas seulement d'adopter une attitude par rapport au public. C'est le moment où tu dois être vigilant, tu dois regarder.

R.F. : l'ennui, l'apathie, l'éveil, tous ces termes que tu emploies comment cela se traduit par rapport à ton travail ? Est-ce que cela a un rapport avec l'incident que tu as évoqué l'autre jour ?

L.C. : oui, dans une station en courbe, j'ai fermé les portes et je suis parti. Je voyais un petit vieux qui marchait à côté du train et j'aurais peut être dû me rendre compte qu'au fur et à mesure que le train accélérât, le petit vieux accélérât aussi, mais ce n'était pas flagrant. Je pense que j'étais aussi à un moment où ma vigilance baissait.

R.F. : tu le voyais en direct ?

L.C. : je le voyais en direct. A cette époque tu surveillais la première voiture en direct et, la station étant en courbe, le reste du quai avec des télés. Depuis, le système a changé, la surveillance s'effectue intégralement par des télés, ce qui fait que ton attention n'est plus dispersée. Cela s'est passé très vite, le temps de parcourir trois mètres. Je n'ai pas réalisé que le type avait son sac en plastique coincé dans les portes et qu'il ne le lâchait pas. C'est un même qui est arrivé à ce moment-là en disant "*Monsieur, Monsieur*" ce qui m'a fait relâcher le bouton de départ en pilotage automatique. J'ai rouvert les portes. Le type n'a pas crié pendant tout l'incident, il n'a rien manifesté du tout. Il continuait simplement à tenir son sac en plastique qui était resté coincé dans les portes. J'aurais peut-être fini par réaliser, il aurait sans doute crié ou lâché son sac... Tu te dis, dans ces moments là que tu n'es pas passé loin de l'accident.

Ca me rappelle ce qui est arrivé à un conducteur qui était intérimaire avec moi. Il est allé conduire sur une autre ligne. Il était en double. En entrée de station, il a vu un adolescent qui marchait le long du quai, beaucoup trop prêt du bord, la rame risquait de le heurter il a klaxonné l'adolescent s'est retourné il est tombé et, d'après ce qu'il m'a dit, il l'a coupé en deux. Ca a été son premier suicide. Il en a eu un deuxième.

R.F. : pourquoi suicide ?

L.C. : enfin suicide, c'est ce qu'on appelle suicide. Tout est appelé suicide.

R.F. : tu avais été impressionné par sa manière d'en parler ou de ne pas en parler. Comment cela se traduisait-il ?

L.C. : c'est très particulier. Je sais que c'est quelqu'un qui aime les enfants. Il restait complètement froid. A aucun moment je n'ai vu une émotion transparaître. Apparemment, il y a du non dit mais d'une façon vraiment extrême. Est-ce que cela veut dire que l'on doit occulter complètement l'action pour pouvoir reconduire un jour, et, si possible, dès le lendemain ? Est-ce que, sinon, si on commence à en parler, il devient impossible de conduire après, je ne sais pas. En tout cas, j'ai cru remarquer qu'il est absolument très rare

qu'on puisse parler de suicide entre nous d'une autre façon que sur un mode un peu bravache du genre "Ouais, moi j'en ai eu 3".

R.F. : ça n'arrive jamais que vous en parliez ☐

L.C. ☐ j'en ai discuté une fois comme ça dans le train. J'étais en double. L'autre conducteur m'a parlé des suicides qu'il avait eus, et même si c'était peu dans le registre de l'émotion, ça restait quand même très humain. C'est la seule fois. Ce qui m'a étonné chez mon type qui avait des enfants, c'est qu'il y avait très peu de mots ☐ il n'était pratiquement pas déstabilisé, du moins visuellement; je pense qu'intérieurement cela devait être différent, mais il a accepté le fait apparemment.

Dans ces situations, c'est plus du domaine de l'émotion, pour moi, que du domaine du raisonnement intellectuel. J'ai eu un problème qui peut expliquer ma difficulté à analyser ces phénomènes, qui peut également expliquer que je n'ai pas tellement envie de jeter un regard sur ça, dans la mesure où ça a failli m'arriver aussi. J'ai accepté de conduire aussi. J'y pensais souvent mais pas assez pour quitter la RATP. Si je regarde trop je ne me sentirais peut-être pas à l'aise.

C'était un dimanche matin. Un conducteur me dit: "*Ecoute je te fais ton dernier tour, rentre chez toi*". Je vais voir le sous-chef qui me dit "*Non, tu ne pars pas, tu restes on ne sait jamais, je peux avoir besoin de toi*". Le type part, puis on apprend qu'il a eu un suicide quelques stations plus loin. Une personne âgée qui s'est jetée sous le train et qui est restée à moitié coincée entre la rame et le quai. Elle n'était pas morte. Je me suis dit, "*il faut que je l'attende, je ne peux pas m'en aller comme ça*". J'attends donc que le conducteur revienne. Et sa réaction a été "*Mais tu es encore là*" ☐ Je lui dis "*Ecoute oui, j'ai appris que tu avais eu un suicide, alors que tu me faisais mon dernier tour, je ne voulais pas partir, je voulais savoir comment tu allais*". Il me répond "*Mais tout va bien, je t'ai fait ton tour, tu rentres chez toi, tu ne t'occupes pas de ça*". Encore une fois, apparemment, la sensibilité n'a pas lieu de ressortir.

R.F. ☐ avec ce type de rapport, comment cela se passe avec les voyageurs en temps ordinaire ☐

L.C. : le premier confort c'est de pouvoir fermer ta porte de loge. Tu es peinard ☐ tu n'as pas de contact avec le public. L'essentiel des relations s'effectue sous forme, de demande de renseignements, de plaintes ou...

Il y a aussi tout le côté fantasma, tu espères toujours que la belle blonde, qui est à 3 mètres du bout du quai, s'est mise là pour te regarder. Dans notre loge, on a aussi des rapports particuliers avec les voyageurs, à cause de la vitre teintée. A partir du moment où tu peux exercer une surveillance dans un sens et où on ne peut pas te voir dans l'autre, on te met en position de voyeur, que tu le veuilles ou non.

R.F. : finalement, tu as résolu ton dilemme entre le travail de conducteur et l'emploi à la RATP en passant le concours de Maîtrise. Comment s'est passé ce changement ☐

L.C. : il me restait 15 jours à conduire. J'avais eu le concours maîtrise et tout le monde était au courant dans mon terminus avant que je ne revienne. Je ne l'avais dit à personne et pourtant tout le monde était au courant. Tout le groupe maîtrise m'a accueilli à bras ouverts avec des grands sourires.

R.F. : tu es accueilli par la maîtrise mais tu es encore conducteur.

L.C. : voilà. "*Tu as eu le concours, on est content pour toi*". Pourquoi étaient-ils contents je n'en savais rien. Avant, on avait des relations mais qui ne justifiaient pas des sourires, des tapes dans le dos. Je me suis dit qu'ils devaient y avoir une réelle séparation entre les deux groupes, j'ai eu le sentiment de franchir une frontière.

Parmi les conducteurs j'ai eu vraiment des réactions très diverses. Je me souviens d'une personne en particulier avec qui je m'entendais très bien. Du jour au lendemain, elle ne m'a plus jamais parlé. On se serrait la main, mais jamais plus de discussion. J'ai eu aussi des gens qui, quand j'arrivais, disaient "22 v'là le chef". Une fois dans la journée ça va, quand

ça fait 20 ou 25 fois cela commence à être dur. Et puis il y avait ceux qui ne m'adressaient jamais la parole avant, lorsque j'étais conducteur intérimaire et qui venaient me féliciter, m'offrir un café "Ah, je le savais, de toute façon j'étais sûr que tu réussirais". C'étaient souvent d'anciens chefs de train.

R.F. : quand tu es arrivé en 85, l'origine des conducteurs, reconversion interne ou concours externe, était encore perceptible□

L.C. : on en parlait parfois. Un conducteur qui ne me serrait jamais la main, arrive un jour et me dit "Tu t'appelles comment déjà□". Je lui dis mon nom, "j'ai vu que tu étais en réserve B, tu pourrais me faire mon dernier tour□". J'ai refusé, on est venu me dire après "Lui, laisses tomber, il a été chef de train, on lui a filé le permis parce qu'il était parmi les derniers à le passer". Entre anciens, ils se connaissaient depuis longtemps, ils savaient donc qui était conducteur avant la reconversion, sans doute la persistance d'un certain clivage peu en rapport avec les compétences réelles.

R.F. : la description que tu fais de cette période de transition, tu es encore conducteur dans la pratique mais tu es déjà maîtrise par le concours, semble vraiment tracer les lignes de partage dans le groupe de conducteurs entre les "vrais" et les "faux". Quels sont tes rapports avec les conducteurs, après, quand tu occupes ton poste de chef de départ□

L.C. : les rapports entre les conducteurs et le chef de départ sont très particuliers. Les deux fonctions sont très liées. Les conducteurs sont très sensibles à la manière dont on s'adresse à eux. Même si au terminus les contacts sont limités, tu descends malgré tout sur le quai pour parler, bref tu sors un peu de ta loge de conduite. Il arrive que lors de la manoeuvre de changement de voies,□ on te sonne en milieu de quai. C'est le moment où tu allais te détendre et on te donne un ordre de départ avant que tu ne sois arrivé à ton point d'arrêt. Le fait de te sonner comme pour un domestique, je pense que c'est cela qui énerve vraiment.

R.F. : et par rapport aux conducteurs, par rapport aux accidents et aux suicides, comment cela se passait en tant que sous-chef de terminus□

L.C. : ça ne m'est pas arrivé directement, je n'ai jamais eu à réceptionner de conducteurs après un accident ou un suicide. Par contre, j'ai eu un conducteur qui avait fait un «□ exploit□. En heure creuse, il n'a pas marqué l'arrêt à une station et il a loupé son freinage à la station suivante, engageant une partie de son train sous tunnel. Il nous a dit que c'était le pilotage automatique qui ne fonctionnait pas. La bande enregistreuse indiquait qu'il était en Conduite Manuelle, mais il maintenait sa déclaration. Après enquête, on s'est aperçu que le tapis du Pilotage Automatique était démonté depuis 3 mois. Pourtant, cela ne l'a pas empêché de maintenir son explication.

On a pris la décision de le descendre du train parce que tu ne laisses pas conduire un type dans cet état. Ce qu'il avait fait était déjà très limite, mais en plus il soutenait des choses invraisemblables. Il disait "on m'accuse parce qu'on veut couvrir les trains qui sont déficients".

On peut prendre ce genre de décision sans trop de problème de conscience parce qu'on sait qu'il conserve sa paye et son statut. Il y a toute une procédure tant sur le matériel que sur la personne pour déterminer les conséquences à tirer d'un incident. Dans ce cadre, plus tard, on l'a convoqué, un après-midi, à la visite médicale pour juger de son inaptitude éventuelle. Durant la période où il n'avait pas le droit de conduire, on s'était arrangé pour mettre tous ses services en matin. "Je n'irai pas à la visite parce que c'est à 14h et moi je travaille le matin". Alors je l'ai convoqué "Ecoute à mon avis tu es mal parti, fait au moins preuve de bonne volonté. On t'a arrangé tous tes changements de services, tu passes tes journées assis à attendre. Là, tu as une chance de remonter sur le train, joues-la à fond. Ne reporte pas cette visite sous prétexte que tu travaillais ce matin. Montre ta motivation : je travaillais ce matin, je suis quand même venu parce que je veux remonter sur le train". J'ai essayé de lui expliquer□ je lui ai rappelé l'enquête. A la fin il m'a dit. "Je sais pourquoi tu me dis ça, tu es pareil que les autres". Je lui dis "Oui sûrement, oui, mais comment sont-ils les autres?" "Vous êtes tous jaloux parce que je reste assis sur ma chaise au lieu d'aller travailler!" □

R.F. : comment tu expliques ce même qui disjoncte ?

L.C. : je ne sais pas, c'est très difficile. Je ne sais pas parce qu'il n'a rien dit. Il y a des choses comme ça. C'est là et personne ne dit rien. Dans un autre terminus, par exemple, au départ, il y a un calendrier. L'un des chefs de départ met une tête de mort sur le calendrier à chaque fois qu'il y a un suicide.

R.F. : il n'y a pas un conducteur qui dise "Arrête tes conneries" ? Le calendrier est là, à la vue de tout le monde, et personne ne dit rien ?

L.C. : non je n'ai jamais eu de réactions par rapport à la présence du calendrier. Par contre, comme conducteur, je me souviens d'une entrée en station. J'ai vu deux ados qui chahutaient au bord du quai, l'un ceinturait l'autre et faisait semblant de le jeter sur la voie. Ses jambes étaient déjà au-dessus de la voie il l'a rattrapé et l'a mis sur le côté. J'ai fait mon freinage d'urgence et je te jure que j'ai eu les cheveux qui se dressaient sur la tête j'ai eu cette sensation. Je ne me suis pas vu, mais vraiment les cheveux se dressaient sur la tête. J'ai freiné en bout de course et ma première réaction a été d'ouvrir la porte et de cavalier derrière pour leur coller un pain. La trouille que j'ai eue.

R.F. : et les jeunes tu les as rattrapés ?

L.C. : non je me suis calmé très vite en fait. La conscience de mon rôle, c'est vraiment ça qui m'a retenu.

Il y a vraiment un décalage entre ta perception du danger et le sentiment des voyageurs. Un jour il y a eu un accident voyageur, la ligne était bloquée. Je ne savais pas exactement ce qui se passait et j'ai fait un avis aux voyageurs. Certains sont venus me voir pour savoir ce qui se passait. Je leur ai dit qu'il s'agissait sans doute d'un suicide. Malgré ça, une femme m'a demandé "*D'accord mais quand est-ce qu'on repart*" ? Je lui ai dit "*Ecoutez madame, je ne peux pas vous dire, pour l'instant nous ne repartons pas, il y a peut-être quelqu'un sous un train*". Elle m'a répondu "*Non mais d'accord, mais quand est-ce qu'on va repartir*" ? Parce que moi je vais louper mon train".

R.F. : ce rapport spécifique à l'accident, à la mort avec ce décalage entre ceux chargés du métro et les voyageurs, en tant qu'agent de maîtrise, tu le vis aussi ?

L.C. : oui, un soir un voyageur a eu un malaise dans une rame, donc le trafic a été interrompu. J'y suis allé à pied. Les pompiers venaient d'arriver. La personne avait une soixantaine d'années, elle était torse nu. On commençait les électrochocs elle était morte sur le quai. J'ai demandé aux gens de s'écarter. Il y avait des personnes qui fumaient. Il y avait vraiment un attroupement, comme au spectacle. Une femme est arrivée, elle avait une poussette avec sa fille dedans, elle s'est arrêtée à un mètre de l'homme à qui on faisait les électrochocs. Je suis allé la voir et je lui ai dit "*Madame qu'est-ce que vous faites, vous ne voyez pas ce qui se passe*" ?, "*Monsieur j'ai l'habitude de prendre tous les jours mon métro à cet endroit et je ne vois pas pourquoi je changerais*".

La femme de la personne qui avait eu le malaise m'a demandé de prévenir son fils. Je lui ai téléphoné. Je lui ai expliqué la situation "*Votre père a eu un malaise dans le métro, il est mal en point. Il est inutile de griller les feux rouges, mais venez, votre mère a besoin de vous*". Son fils m'a répondu "*Oui Monsieur, mais moi je n'ai pas de ticket de métro*". "*Pardon ?*". "*Ben oui comment vais-je faire pour rentrer dans la station*" ? Son fils devait refuser l'information et donc se décaler pour ne pas comprendre.

Tu es confronté quand même à la mort, même quand ça n'est pas un suicide. J'en ai eu deux en tant que sous-chef de terminus. Le deuxième est mort sur un siège comme ça. Je l'ai réveillé une demi-heure avant la fin du service pour qu'il sorte, il m'a bafouillé quelques mots, je suis revenu un peu plus tard, il était mort. Il n'y a donc pas que les conducteurs qui sont confrontés à la mort même s'ils le sont de manière singulière.